

20.6.2012

Dnro 787/4/10

Ratkaisija: Apulaisoikeusasiamies Jussi Pajuja

Esittelijä: Vanhempi oikeusasiamiehensihteeri Erkki Hännikäinen

MOOTTORIKELKKAILUREITTIIEN PERUSTAMINEN

1

KANTELU

1.1

Kantelukirjoitus 28.2.2010

Kantelija arvostelee oikeusasiamiehelle 28.2.2010 osoittamassaan kirjoituksessa Nilsiä kunnan kaupunginhallituksen päätöstä 3.4.2006 § 158, jolla kaupunginhallitus päätti tehdä Pohjois-Savon ympäristökeskuksen kanssa sopimuksen ”Pohjois-Savon ulkoilureittien täydentämisestä”. Kyseisellä sopimuksella kaupunki muun muassa sitoutui hakemaan maastoliikennelain mukaista reittisuunnitelman ja reitinpitäjän hyväksymistä hankkeen mukaisille moottorikelkkailureiteille ja vastaamaan hyväksymispäätöksissä määräytyistä velvoitteista, osallistumaan hankkeen kokonaiskustannuksiin 82.000 eurolla ja hakemaan reittitoimitusta asianomaisille moottorikelkkailureiteille (sopimuksen sisällöstä tarkemmin jäljempänä kohdassa 3.1).

Kantelijan mukaan maastoliikennelain käyttö kyseisessä tapauksessa edellyttää yleistä tarvetta. Asiassa ei kuitenkaan ole annettu sellaista tietoa, josta voisi päätellä, mikä on se yleinen tarve, johon päätös perustuu. Toisaalta samalla on päätetty puuttua perustuslain suojaamaan yksityisomaisuuteen, eikä maanomistajille ole ilmoitettu päätöksen mahdollisista vaikutuksista tulevaisuudessa. Kantelija on ostanut vuonna 2006 maatilaa, jonka maankäyttöön kyseinen päätös vaikuttaa ja hän on päätöksen salaamisen seurauksena tehnyt oman päätöksensä virheellisin tiedoin. Kantelijan mielestä on ensiksi oltava tietty (yleinen) tarve reitille pisteestä A pisteeseen B, jotta voidaan sopia siitä, että käytetään maastoliikennelain mukaista toimitusmenettelyä. Tällöin on olemassa ne maanomistajat, joita asia koskee ja joita pitää kuulla.

Kantelijan mukaan lain laatijan tarkoitus ei liene ollut antaa avointa valtakirjaa suunnittelijalle suunnitella reittejä, jotka kunta voi vahvistaa maastoliikennelain mukaisella menettelyllä vedoten yleiseen tarpeeseen, joka keksitään vasta sen jälkeen, kun tiedetään, mihin reitti on suunniteltu. Nyt kun reitti on jo suunnitteluvaiheen loppuilla ja maanomistajien kuuleminen on aloitettu, asiassa ei vielä ole kerrottu mitään sellaista yleistä tarvetta, joka oikeuttaa kyseisen lain käyttöön. Asiasta käydyissä keskusteluissa perustelut ovat pohjautuneet matkailun taloudelliseen vaikutukseen kunnassa ja verokertymän kautta yleiseen hyötyyn. Reittien hyöty tulisi kuitenkin yksityisille yrityksille.

Kantelijan mukaan asiaan liittyvät dokumentit ja päätökset on peitetty hyvältä kuulostavan ulkoilureittihanke-nimikkeen alle. Siltä osin asian kaunistelu vaikuttaa tahalliselta harhautukselta, koska kustannukset kohdistuvat moottorikelkkareiteihin valtaosaltaan, vaikka asiakirjoissa puhutaan ulkoilureiteistä. Tällä on pyritty varmistamaan, ettei asiaa nosteta esille liian aikaisin käsitteilyn kannalta.

Kantelija huomauttaa, että Nilsiän kaupunginhallituksen suunnitteluun varaama taloudellinen panos ei ole merkityksetön (82000 €) ja että sitoutuminen hankkeeseen voi aiheuttaa odottamattomia lisäkustannuksia (valitukset, korvaukset, ylläpito, hankkeen peruuntuminen ja siten valtion rahoituksen peruuntuminen), jotka voivat muodostua merkittäviksi.

Kantelija viittaa myös Koillis-Savon ulkoilureitistön täydennys -hankkeen käsittelyyn muissa kunnissa. Kantelijan mukaan Juankosken kaupunginhallitusta on painostettu nykyisen ELY-keskuksen taholta siten, että kustannukset tulevat kunnan maksettaviksi, jos kunta peruisi osallistumisensa hankkeeseen, koska ilmeisesti valtion avustukset jäävät pois ja sopimuksessa on sovittu reitin suunnittelusta ja rakentamisesta eikä alustavasta tarveselvityksestä. Samalla sopimuksessa on ympäristölautakunnan päätösvalta reitin vaikutusarviointien osalta ohitettu.

Kantelijan tietämän mukaan asian käsittely on ollut vastaavanlainen kaikissa Koillis-Savon kunnissa. Joidenkin kuntien osalta reittisuunnitelmat ovat jo valmiina ja niiden virallistaminen on aloitettu, joten asialla on merkitystä koko Koillis-Savon alueella. Ilmeisesti sama menettelytapa on ollut käytössä myös Pohjois-Savon kuntien kanssa.

Kantelija epäilee myös sitä, että yhteiskunnan rahoittamien reittien rakentaminen aiheuttaa kilpailun vääristymistä safariyrittäjien kesken, koska reitit tukevat Tahkovuoren safariyrittäjien toimintaa, mutta ne yrittäjät, jotta eivät ole julkisrahoitettujen reittien varrella, joutuvat rahoittamaan reittinsä itse. Kantelijan mukaan kyseessä on myös safariyritysten piilotuki, koska tuki ohjataan kunnille, mutta ne eivät reittejä tarvitse, vaan reittejä käyttävät safariyrittäjät, jotka eivät osallistu taloudellisesti reittien rakentamiseen. Kantelija epäilee, onko julkisen rahoituksen käyttö niin selvästi safariyrittäjien eduksi hyväksyttävää kilpailulainsäädännön kannalta.

Kantelija huomauttaa myös siitä, että reiteistä jää pysyvät haitat maanomistajien kannettaviksi, mutta hyötyjinä ovat safariyrittäjät. Kantelija kysyy, ovatko edut ja haitat kaiken kaikkiaan oikeassa suhteessa.

Kantelija arvostelee niin ikään Nilsiän ympäristölautakunnan päätöstä 20.3.2006 § 39 jolla lautakunta päätti ehdottaa kaupunginhallitukselle, että kaupunginhallitus tekisi edellä mainitun sopimuksen ympäristökeskuksen kanssa.

Kantelija on kohdistanut kantelunsa Nilsiän kaupunginhallituksen ja ympäristölautakunnan päätöksiin. Hänen kantelunsa on katsottava kohdistuvan myös entisen Pohjois-Savon ympäristökeskuksen, nykyisen Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen (ELY-keskuksen) menettelyyn.

1.2

Lisäkirjoitukset

Kantelija on toimittanut asiassa tänne lukuisia lisäkirjoituksia.

Lisäkirjoituksissaan hän muun ohella edelleen korostaa sitä, että sen paremmin kaupunginhallituksen päätöksen 3.4.2006 kuin vireillä olevin reittisuunnitelmienkaan yhteydessä ei ole perusteltu sitä, mikä on se yleinen tarve, joka oikeuttaa käyttämään toimitusmenettelyä reittien perustamiseksi.

Kantelija viittaa myös lunastuslain yleistä lunastusperustetta koskevaan säännökseen (4 § 1 mom.) mitä tulee hankkeesta yksityiselle edulle koituvan haitan ja siitä yleiselle edulle koituvan hyödyn keskinäiseen punnintaan.

Lisäksi kantelija katsoo, ettei ympäristölautakunnalla (itse asiassa ympäristölautakunnan valvontajaostolla) ole vapaata päätäntävaltaa reittisuunnitelmien hyväksymisessä, koska kaupunginhallitus päättänyt asian etukäteen jo vuonna 2006.

- - -

2.1

Kaupunginhallituksen selvitys

Kaupunginhallitus on esittänyt selvityksessään seuraavaa:

”Kuntalain 2 §:n 1 momentin mukaan kunta hoitaa itsehallinnon nojalla itselleen ottamansa ja sille laissa säädetyt tehtävät. Kunnan yleiseen toimialaan kuuluvia keskeisiä tehtäväalueita on elinkeinopolitiikka. Kunta huolehtii elinkeinotoiminnan harjoittamisen yleisistä edellytyksistä. Elinkeinoiminnan yleisten edellytysten luomisen on katsottu vakiintuneesti kuuluvan kunnan toimialaan. Elinkeinoiminnan tukemisessa ja myös yleisesti kunnan omille erityisolosuhteille ja kunnan esittämille perusteluille on annettu painoarvoa. (Harjula-Prättälä: Kuntalaki, tausta ja tulkinnat, 2007, s. 117, 124)

Nilsin kaupungin alueella on tällä hetkellä noin 8.400 matkailun vuodepaikkaa, vuonna 2006 vuodepaikkojen määrä oli 6.550. Matkailun työllistävä vaikutus on 250 henkilötyövuotta ja arvioitu tulovaikutus 41 miljoona euroa.

Siten matkailuelinkeinon taloudellinen vaikutus Nilsiässä on huomattava ja se on ollut huomattava jo vuonna 2006.

Moottorikelkkareittejä on Nilsiän kaupungin alueella ollut 1990-luvun alkupuolelta asti. Reitit ovat perustuneet maanomistajien kanssa tehtyihin sopimuksiin. Moottorikelkkailu on tärkeä osa matkailuelinkeinoa.

Vuonna 2006 Nilsiän kaupungin strategian mukaan kehittämisen painopisteenä oli mm. matkailuelinkeino. Matkailuelinkeinon kehittämisessä tavoitteena oli kausivaihtelujen tasaaminen, matkailijoiden määrän lisääminen, vuodepaikkakapasiteetin kasvattaminen, käyttöasteen nostaminen, matkailupalvelujen määrän lisääminen ja laadun parantaminen. Matkailuelinkeinon strategiassa oli yhtenä toimenpiteenä ulkoilureittien virallistaminen. Vuoden 2006 kaupungin strategian kaupunginvaltuusto hyväksyi 13.12.2005, §:ssä 111. Matkailuelinkeino on ollut kehittämisen painopisteenä vuoden 2006 jälkeenkin ja ulkoilureittien virallistaminen yhtenä toimenpiteenä.

Siten kaupunginhallituksen päätös 3.4.2006, § 158, sopimuksen tekemisestä Pohjois-Savon ympäristökeskuksen kanssa Koillis-Savon ulkoilureittien täydennyshankkeen toteuttamisesta on Nilsiän kaupungin strategian mukainen.

Vuonna 1999 on aloitettu Koillis-Savon yhtenäinen vaellusreitistön tarvekartoitus, jonka käynnistämisestä on kaupunginhallitus päättänyt 3.5.1999, § 186. Loppuraportti on merkitty tiedoksi kaupunginhallituksessa 7.2.2000, §:ssä 61. Tämän pohjalta hanke on jatkunut Koillis-Savon retkeilyreitistö-hankkeena, joka on alkanut vuonna 2000 ja jota on vetänyt Pohjois-Savon ym-

päristökeskus. Koillis-Savon ulkoilureittien täydennyshanke on jatkoa Koillis-Savon retkeilyreitistö-hankkeelle.”

2.2

Ympäristölautakunnan valvontajaoston selvitys

Ympäristölautakunnan valvontajaosto on esittänyt selvityksessään muun muassa seuraavaa:

”Nilsin kaupungin ympäristölautakunnan valvontajaosto on ympäristölautakunnan johtosääntö mukaisesti kunnan ympäristönsuojeluviranomainen. Maastoliikennelain mukaan kunnan ympäristönsuojeluviranomainen hyväksyy moottorikelkkareittien suunnitelmat. Ympäristölautakunnan valvontajaosto ei ole osallistunut reittien suunnitteluun eikä niistä tehtyihin reittisopimuksiin tai rahoituspäätöksiin. Ympäristölautakunnan valvontajaosto on ainoastaan käsitellyt maastoliikennelain mukaisesti moottorikelkkareittien virallistamista. Kun moottorikelkkareittejä on käsitelty ympäristölautakunnan valvontajaostossa on puhuttu aina moottorikelkkareiteistä ei ulkoilureiteistä.

Ympäristölautakunnan valvontajaosto ei osallistu reittien rakentamiseen. ([Kantelijan nimi poistettu] kirje 21.3.2010).

[Kantelijan nimi poistettu] puhuu muistutuksissaan ympäristölautakunnasta, kun ilmeisesti tarkoittaa joissakin muistutuksen kohdissa ympäristölautakunnan valvontajaostoa.

Ympäristölautakunnan valvontajaosto ei ota kantaa ympäristölautakunnan tekemiin päätöksiin (2006 39 §) reittien suunnittelusta ja rahoitusjärjestelyistä (ympäristölautakunnan hyväksymä sopimus 20.6.2006). Ympäristölautakunnan valvontajaosto on itsenäinen toimielin eikä kaupunginhallituksella tai ympäristölautakunnalla ole otto-oikeutta sen tekemiin päätöksiin. ([Kantelijan nimi poistettu] kirje 26.8.2010)

[Kantelijan nimi poistettu] epäilyt ympäristölautakunnan valvontajaoston painostamisesta eivät pidä paikkaansa. Ympäristölautakunnan valvontajaosto pitää päätöksensä mukaisesti kokoukset pääsääntöisesti kuukauden 3. torstai sekä tarvittaessa muuna aikana, 21.1.2010 § 4. Ympäristölautakunnan valvontajaosto on nimetty kaupungin hallinto- ja johtosääntöjen mukaisesti valtuustokauden alussa. Päätökset lautakuntien ja jaostojen kokoonpanoista ovat lainvoimaisia. ([Kantelijan nimi poistettu] kirje 26.8.2010)

[Kantelijan nimi poistettu] tarkoittamaa Murtolahden moottorikelkkareittisuunnitelmaa ei vielä ole esitetty ympäristölautakunnan valvontajaostolle hyväksyttäväksi. ([Kantelijan nimi poistettu] kirje 3.3.2010). Ympäristölautakunnan valvontajaosto ei vastaa ELY-keskuksen tekemästä kuulemisesta tai tiedottamisesta eikä reittien suunnittelusta. Valvontajaosto vastaa vain moottorikelkkareittien virallistamiseen liittyvistä kuulemisista, jotka on tehty maastoliikennelain mukaisesti. Valvontajaosto ei myöskään vastaa ympäristölautakunnan tekemistä päätöksistä ja sopimuksista. ([Kantelijan nimi poistettu] kirje 14.3.2010)

Kantelunalaista päätöstä, ympäristölautakunta 2006 § 39, ei ole tehnyt ympäristölautakunnan valvontajaosto vaan ympäristölautakunta. Nykyinen ympäristölautakunnan kokoonpano on ollut voimassa vuoden 2009 alusta, kun kuntavaalien jälkeen valittiin uudet edustajat kuntien toimielimiin. Vuonna 2006 ympäristölautakunnan valvontajaosto ei ole käsitellyt moottorikelkkareittien asioita. ([Kantelijan nimi poistettu] kirje 6.4.2010)”

2.3

Pohjois-Savon ELY-keskuksen selvitys

Pohjois-Savon ELY-keskus on esittänyt selvityksessään muun muassa seuraavaa:

” [Kantelijan nimi poistettu] on kantelussaan arvostellut Pohjois-Savon ympäristökeskuksen Nielsiän kaupungin kanssa tekemää sopimusta Koillis-Savon ulkoilureittien täydentämisestä. [Kantelijan nimi poistettu] on kantelussaan viitannut siihen, että "reittien perustaminen edellyttää yleistä tarvetta, jota sopimusta tehtäessä ei ole tutkittu ja osoitettu. Tarvetta reittien perustamiselle ei kantelun mukaan olisi käsitelty menettelyn myöhemmissäkään vaiheissa. Kantelussa on myös viitattu siihen, että sopimuksen hyväksymisellä varsinainen moottorikelkkareittisuunnitelmien hyväksymistä koskeva toimivaltaisen viranomaisen päätösharkinta olisi muutoinkin ohitettu, [kantelijan nimi poistettu] arvostelee reittisuunnittelua myös siitä näkökulmasta, että reitit tukisivat tietyn matkailukohteen ja tiettyjen matkailuyrittäjien toimintaa ja tulisivat samalla syrjineeksi muita.

Pohjois-Savon ELY-keskus toteaa, että Koillis-Savon ulkoilureittiverkkoa (mukaan lukien moottorikelkkareitit) on yleispiirteisellä tasolla selvitetty ja suunniteltu jo ainakin 1990-luvun alkupuolelta lähtien, Vuonna 1993 on julkaistu Pohjois-Savon liiton toimesta "Koillis-Savon ulkoilureitistön yleissuunnitelma" (Pohjois-Savon liiton julkaisu A:5, ISBN 951-9145-66-4). Koko suunnittelu on käynnistynyt siksi, että ulkoilureittiverkoston luominen Koillis-Savoon on katsottu tarpeelliseksi alueen kuntien, maakunnan liiton ja myös valtion viranomaisten toimesta.

Koillis-Savon ulkoilureittien suunnittelua ja rakentamista on toteutettu suunnitelmallisesti hankkeina vuodesta 1996 lähtien. Viimeisin koko Koillis-Savoa koskeva yleispiirteinen suunnitelma on vuonna 2006 Pohjois-Savon ympäristökeskuksen toimesta julkaistu Koillis-Savon ulkoilureitistön täydennyssuunnitelma. Se kuitenkin nojaa paljolti jo aiemmin tehtyihin suunnitelmiin (kuten edellä mainittuun Pohjois-Savon liiton toimesta laadittuun suunnitelmaan), koska sen keskeisenä tavoitteena on jatkaa kehittää ja täydentää siihenastista verkostoa. Tämän täydennyshankkeen toteuttamista koskevaa sopimusta [kantelijan nimi poistettu] on arvostellut kantelussaan.

ELY-keskus toteaa, että reittiverkoston suunnittelussa on alusta asti otettu huomioon kaikki Koillis-Savon jo olemassa olevat matkailupalvelujen alueet, joista merkittävimpinä Pohjois-Savon liiton selvityksessä vuodelta 1993 on mainittu Tahkovuori, Vaikkojoki, Rautavaaran metsäkartano ja Pisan alue. Yleissuunnittelun yhteydessä on tarkastelua tehty myös yksittäisinä varsin vähäistenkin matkailuun ja retkeilyyn liittyvien palvelujen ja rakenteiden (kuten maatilamatkailuyritysten) näkökulmasta ja pyritty siihen, että reitit ja erilaiset palvelut ja rakenteet mahdollisimman hyvin tukisivat toisiaan. Lienee kuitenkin selvää, ettei reittiverkostoa ole tarkoituksenmukaista tai mahdollistakaan ulottaa aivan jokaisen Koillis-Savon matkailua palvelevan tai tukevan toiminnon äärelle. Hankkeen yhteydessä toteutettavat reitit eivät kuitenkaan sulje pois muita reittejä, joita alueen kunnat voivat suunnitella ja toteuttaa maastoliikenne- ja ulkoilulakien mukaisesti.

[Kantelijan nimi poistettu] kantelussaan mainitsemalla sopimuksella ei ole tietenkään tarkoitettu eikä voitu ratkaista yksittäisten reittisuunnitelmien perustamisen maastoliikennelain mukaisia edellytyksiä. Sopimuksella ei ole myöskään ratkaistu reittien sijoittumista, vaan tämä on tapahtunut reittisuunnitelmaa laadittaessa. Koko Koillis-Savoa koskevissa suunnitelmissa yhteystarpeiden tarkastelu on kuitenkin luonnollisesti tapahtunut ainakin osittain samankaltaisin kriteerein kuin varsinainen maastoliikenne- ja ulkoilulakien mukainen suunnittelukin, mikä lie-nee perusteltua ja ymmärrettävää. On myös todettava, että yksittäisten reittien maastoliiken-

nelain mukaisten perustamisedellytysten arvioinnissa voi vaikuttaa ja tulisikin ELY-keskuksen käsityksen mukaan vaikuttaa se, että niillä on merkitystä myös laajemman reitistön osana. Yhtä ymmärrettävää lienee, että reittiverkoston osalta yleispiirteinen suunnittelu on tarpeen. Esimerkiksi korkeimman hallinto-oikeuden vuosikirjaratkaisussa KHO 2010:6 on viitattu maastoliikennelaista johdettavaan velvollisuuteen sovittaa reitti yhteen muiden lähialueille suunniteltujen moottorikelkkailureittien kanssa. Yleispiirteinen suunnittelu ja kuntien kanssa tehdyt sopimukset verkoston toteuttamisesta ja kustannusten jaosta eivät tarkoita, etteikö varsinainen reittisuunnitelmien valmistelu ja hyväksyminen olisi tapahtunut asianomaisten lakien edellyttämällä tavalla.

[Kantelijan nimi poistettu] myös väittää kantelussaan ELY-keskuksen painostaneen Juankosken kaupunginhallitusta liittyen reitin kustannuksiin. Väite on ELY-keskuksen käsityksen mukaan perätön, ja liittyy keskusteluihin toistaiseksi täysin oletettuja tilanteita koskien, joissa on käsitelty kustannuksia ja kustannusjakoa sellaisessa tapauksessa, jossa hanke joltakin osin jäisi toteutumatta. Tältä osin tilanne on epäselvä, eikä ELY-keskuksella ole toistaiseksi ollut tarvetta selvittää asiassa kyseeseen tulevia menettelyjä täsmällisemmin. Tämä edellyttäisi ELY-keskuksen käsityksen mukaan myös kyseisen yksittäistapauksen olosuhteiden tarkastelua ja arviointia, eikä tällaista tilannetta ole toistaiseksi ollut käsillä. Joka tapauksessa on niin, että ELY-keskuksen tulisi tarkastella asiaa edellä mainitun kaltaisessa tilanteessa myös valtion edun näkökulmasta.

Yleisesti ottaen reittisuunnitelman laadintamenettelyyn liittyen ELY-keskus toteaa, että se on reittien suunnittelijana ja rakennuttajana pyrkinyt mahdollisimman korkeaan suunnittelun laatuun ja tiiviiseen vuorovaikutukseen niiden tahojen kanssa, joita reittisuunnittelu saattaa koskea. Maastoliikennelain ja -asetuksen reittisuunnitelman laatimismenettelyä koskevat säännökset ovat kohtuullisen suppeat. ELY-keskus katsoo suunnittelun käytännön toteuttajana tehneensä seivästi tiiviimpää yhteistyötä muun ohella maanomistajien kanssa suunnitelman laadintavaiheessa kuin mitä lainsäädäntö suoranaisesti edellyttäisi, Esimerkiksi Nilsiän ja puheena olevan Murtolahden reitin osalta suunnittelussa on oltu yhteydessä osallistajoihin siten, että reitistöhanke on esitelty 19.9.2006 pidetyssä yleisötilaisuudessa. Murtolahden kautta kulkevan reitin osalta suunnittelu on konkreettisesti käynnistynyt vuoden 2010 alussa. Maanomistajille on lähetetty kutsu 16.2.2010 pidettyyn suunnittelutilaisuuteen, ja kutsuun on liitetty tiedote hankkeesta, karttaliite sekä yhteystietolomake jossa on pyydetty kommentteja esitetystä alustavasta linjauksesta. Lomake pyydettiin joko ottamaan mukaan iltatilaisuuteen tai palauttamaan valmiiksi maksetulla vastauskuorella. Saatekirjeessä pyydettiin vielä tarvittaessa ottamaan yhteyttä puhelimitse, sähköpostilla tai kirjeitse. Tämän lisäksi ELY-keskuksen suunnittelija on ollut yhteydessä lähes jokaiseen maanomistajaan joko puhelimitse tai käymälällä paikan päällä.

Nykyaikaisten karttaohjelmienkin aikana on välttämätöntä merkitä esitetty linjaus myös maastoon toisin kuin [kantelijan nimi poistettu] on kantelussaan väittänyt. Kaikilla maanomistajilla ei ole mahdollisuutta karttaohjelmien käyttöön eikä kartalla esitetty viiva kerro yhtä konkreettisesti mihin reittiä oltaisiin sijoittamassa.

Palautettujen kirjallisten kommenttien, iltatilaisuuden sekä muiden yhteydenottojen kautta tulleen palautteen perusteella on laadittu lopullisessa reittisuunnitelmassa esitetty linjaus. Näiden lisäksi suunnitelmia laadittaessa on noudatettu laissa säädettyjä kuulemismenettelyjä, kuten maastoliikenneasetuksen 8-9 §:ssä säädettyjä menettelyjä osallisten kuulemisesta ja päätöksestä tiedottamisesta.”

3.1

Tapahtumat

Ympäristölautakunnan päätös 20.3.2006 § 39

Ympäristölautakunta on päättänyt 20.3.2006 § 39 esittää kaupunginhallitukselle, että se tekisi Pohjois-Savon ympäristökeskuksen kanssa sopimuksen ”Koillis-Savon ulkoilureitin täydennys” -hankkeen toteuttamisesta.

Kaupunginhallituksen päätös 3.4.2006

Kaupunginhallitus päätti 3.4.2006 § 158, että se tekee Pohjois-Savon ympäristökeskuksen kanssa sopimuksen ”Koillis-Savon ulkoilureittien täydennys” -hankkeen toteuttamisesta.

Kaupunginhallituksen päätöksen esittelytekstissä on todettu seuraavaa:

”Koillis-Savon ulkoilureitistön täydennyssuunnitelma on jatkoa moottorikelkkareitistö- ja retkeilyreitistöprojekteille.

Koillis-Savon ulkoilureittien täydennyssuunnitelmaa toteutetaan vuosien 2006–2009 aikana. Hankkeen kokonaiskustannusarvio on 900.000 euroa. Reitistö toteutetaan alueen kuntien ja Pohjois-Savon ympäristökeskuksen yhteistyönä siten, että valtion rahoitusosuus on 66,6 % ja kuntien 33,3 %. Kuntien osuus hankkeesta on 300.000 euroa (alv 0 %), joka jakaantuu kuntien kesken väestömäärien ja virallistettavien moottorikelkkailureittien pituuksien keskiarvon mukaisessa suhteessa. Nilsiän kaupungin osuus kustannuksista on 82.500 euroa.

Reitistön suunnittelusta ja rakentamisesta vastaa Pohjois-Savon ympäristökeskus. Reittien rakentamisen jälkeen reitit ja niihin liittyvät rakenteet luovutetaan kunnille. Reitteihin liittyvä kunnossapito siirtyy myös kunnille.

Moottorikelkkareitit perustetaan maastoliikennelain mukaisella reittitoimituksella.”

Ympäristökeskuksen kanssa 20.6.2006 tehty sopimus

Kaupunginhallitus ja Pohjois-Savon ympäristökeskus solmivat 20.6.2006 asiassa sopimuksen, jossa ne sopivat kumpikin osaltaan muun muassa seuraavaa:

”kaupunki

1.

Hankkii tarvittavat ympäristölainsäädännön edellyttämät luvat reittirakenteille liitännäisalueineen ja vastaa hakijana luvassa määräytyistä velvoitteista.

2.

Hankkii tarvittavat luvat pysyvästä käyttöoikeudesta reittipohjiin maa- ja vesialueiden omistajilta hankkeen vaatimassa laajuudessa sekä vastaa käyttöoikeuden hankinnasta näihin alueisiin kohdistuvista kuluista.

3.

Vastuut ja muut toteutukseen liittyvät asiat:

Vastaa työalueiden viimeistelystä, rakenteiden hoidosta ja kunnossapidosta.

Noudattaa rakentamisajasta sovittua aikataulua.

4.

Osallistuu hankkeen kokonaiskustannuksiin 82 500 eurolla (alv 0%).

5.

Osallistuu hankkeen verottomiin ja verollisiin kustannuksiin.

6.

Hakee maastoliikennelain (Nro 1710/1995) mukaista reittitoimitusta niille moottorikeikkailureiteille, jotka tämän hankkeen yhteydessä ollaan perustamassa.

7.

Hakee ulkoilulain (Suomen säädöskokoelma 606/1973) mukaista ulkoilureittitoimitusta niille reiteille tai reitin osille, jotka tämän hankkeen yhteydessä perustetaan sekä aiemmin perustetuille reiteille joita tämän hankkeen yhteydessä kehitetään, mikäli maanomistajan kanssa ei päästä sopimukseen reitin käytöstä (maapohja).

Pohjois-Savon ympäristökeskus

8.

Vastaa hankkeen rakennuttamisesta.

9.

Osallistuu hankkeen kokonaiskustannuksiin 165 000 eurolla (alv 0%).

10.

Osallistuu hankkeen verottomiin ja verollisiin kustannuksiin.”

3.2

Noudatetun menettelyn arviointi

Kaupunginhallituksen päätöksen luonne ja maanomistajien kuulemistarve

Kantelijan mukaan on ensin oltava tietty yleinen tarve reitille pisteestä A pisteeseen B, jotta voidaan päättää toimitusmenettelyn käytöstä. Tällöin myös ne maanomistajat ovat olemassa, joita reitti koskee ja joita pitää kuulla.

Hallintolain 11 §:n mukaan hallintoasiassa asianosainen on se, jonka oikeutta, etua tai velvollisuutta asia koskee. Hallintolain 34 §:n mukaan asianosaiselle on, pykälästä tarkemmin ilmevin poikkeuksin, varattava ennen asian ratkaisemista tilaisuus lausua mielipiteensä asiasta sekä antaa selityksensä sellaisista vaatimuksista ja selvityksistä, jotka saattavat vaikuttaa asian ratkaisuun.

Edellä selostettu kaupunginhallituksen päätös 3.4.2006 § 158 oli kuitenkin lähinnä periaatepäätös reittien rakentamisesta ja päätös kustannusten jaosta. Sitovat päätökset reiteistä tehdään vasta maastoliikennelain mukaisessa järjestyksessä reittisuunnitelmaa hyväksyttäessä. Kaupunginhallituksen päätös ei siten välittömästi kohdistunut kenenkään maanomistajan eikä

haltijan oikeuteen tai etuun sillä tavoin, että hänelle olisi ollut hallintolain 34 §:n edellyttämällä tavalla ollut varattava tilaisuus tulla kuulluksi ennen päätöksen tekemistä. Sen sijaan maanomistajille ja haltijoille on varattava tilaisuus tulla kuulluksi ennen kuin kunnan ympäristösuojeluviranomainen päättää kunkin reittisuunnitelman hyväksymisestä. Näin ollen kaupunginhallitus ei ole menetellyt lainvastaisesti tai jättänyt velvollisuuttaan täyttämättä sillä perusteella, ettei se ole kuullut maanomistajia ja haltijoita ennen päätöksensä 3.4.2006 tekemistä.

Todettakoon lisäksi, että sitä maanomistajien ja haltijoiden joukkoa, jota reittien rakentamisen johdosta olisi kuultava, ei tässä periaatepäätösvaiheessa edes tarkkaan tiedetty. Periaatepäätöksen pohjana olevassa Koillis-Savon ulkoilureitistön täydennyssuunnitelmassa reitistö oli esitetty vain yleispiirteisesti ja nähdäkseni kuvaamaan ennen kaikkea yhteystarvetta. Niissäkin tapauksissa, joissa kysymys oli vain jo olemassa olevan kelkkailu-uran muuttamisesta viralliseksi moottorikelkkailureitiksi, reitin linjausta ja sijoitusta voitiin joutua erinäisistä syistä vielä muuttamaan.

Yleisen tarpeen selvittäminen ja perusteleminen päätöksessä

Kantelussa on erityisesti arvosteltu sitä, että ennen kaupunginhallituksen päätöksen 3.4.2006 tekemistä ei ole selvitetty eikä päätöksessä ole perusteltu sitä, mikä on se yleinen tarve, jonka takia reitin rakentaminen on tarpeen/jonka takia reittitoimitusmenettelyä voidaan käyttää.

Yleisellä tarpeella kantelija viittaa siihen, että maastoliikennelain 16 §:n 3 momentin mukaan reitti voidaan perustaa riippumatta maanomistajan suostumuksesta, jos reitin perustaminen on tarpeen yleisen kulkuyhteyden luomiseksi tai yleisen virkistyskäytön kannalta, eikä reitin perustamisesta aiheudu maanomistajalle tai haltijalle eikä poronhoidolle huomattavaa haittaa.

Periaatepäätösvaiheessa päätöksenteko ei ole sidottu maastoliikennelaissa säädettyihin reitin perustamisedellytyksiin. Edellytykset reitin perustamiseksi selvitetään ja ratkaistaan kussakin tapauksessa erikseen. Näin ollen kaupunginhallitus ei ole menetellyt lainvastaisesti tai jättänyt velvollisuuttaan täyttämättä, vaikka se ei ole ennen periaatepäätöstään selvittänyt eikä päätöksessään perustellut sitä yleisen kulkuyhteyden tai yleisen virkistyskäytön tarvetta, minkä takia reitin perustaminen on tarpeen.

Kantelija on arvostellut myös sitä, että yleisen kulkuyhteyden tai yleisen virkistyskäytön tarvetta reitin perustamiseksi ilman maanomistajan suostumusta ei ole perustelu myöskään niissä jo laadituissa reittisuunnitelmissa, jotka on saatettu kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen käsiteltäväksi. Tämän johdosta totean, että näiltä osin kysymys on joko kunnan ympäristönsuojeluviranomaisessa tai valitusviranomaisessa vireillä olevista hankkeista, joissa on lisäksi maanomistajien puolelta on yleensä vedottu yleisen tarpeen puuttumiseen. Oikeusasiamies ei yleensä puutu toimivaltaisessa viranomaisessa vireillä olevaan asiaan tai asiaan, johon voi hakea vielä muutosta. Oikeusasiamiehen tehtävänä ei ole ottaa kantaa siihen, miten toimivaltaisen viranomaisen tulisi ratkaista sen päätäntävaltaan kuuluva asia.

Kantelija on lisäkirjeissään viitannut myös lunastuslain yleistä lunastusperustetta koskevaa säännökseen (4 § 1 mom.) ja siinä tarkoitettuun hankkeesta aiheutuvien haittojen ja siitä koituvien hyötyjen punnintaan. Totean tämän johdosta, että reitin perustamisessa ilman maanomistajan suostumusta kyseessä on pakkotoimen luonteinen toimi, mutta ei kuitenkaan pakko-lunastus. Edellytyksistä reitin perustamiseksi on säädetty maastoliikennelaissa eikä moottorikelkkailureitin perustamisedellytyksiä määriteltäessä sovelleta lunastuslain säännöksiä.

Toimitusmenettelyn käyttö

Kantelussa on myös arvosteltu sitä, että kaupunginhallitus on päätöksessään ja ympäristökeskuksen kanssa tekemässään sopimuksessa sitoutunut siihen, että moottorikelkkailureittien perustamisessa käytetään reittitoimitusmenettelyä sen sijaan, että reitin perustamisesta sovittaisiin kunkin maanomistajan kanssa.

Virallisen moottorikelkkailureitin perustaminen on kaksivaiheinen menettely. Siihen kuuluu ensinnäkin aina reittisuunnitelman laatiminen, sen käsittely maastoliikennelain mukaisessa järjestyksessä ja reittisuunnitelman hyväksyminen mahdollisine valitusviranomaisten käsittelyineen, ja toisaalta reitin perustaminen reittisuunnitelman perusteella.

Reitin perustaminen reittitoimituksessa

Toimitusmenettely, johon kantelussa on viitattu, liittyy tähän jälkimmäisen vaiheeseen. Sen jälkeen, kun lainvoimaisella reittisuunnitelman hyväksymispäätöksellä on ratkaistu, että lailliset edellytykset reitin perustamiseen ovat olemassa, valittavaksi jää kaksi vaihtoehtoista tapaa reitin perustamiseksi. Maastoliikennelain 16 §:n moottorikelkkailureitti perustetaan lainvoimaisen reittisuunnitelman perusteella joko reittitoimituksessa tai maanomistajan reitin pitäjän välisellä kirjallisella sopimuksella.

Tässä reitin perustamisvaiheessa on periaatteessa kysymys enää lainvoimaisen reittisuunnitelman ”täytäntöönpanosta” ja siihen liittyvistä seikoista ja esimerkiksi korvauksista päättämisestä. Toisaalta, jos perustamistavaksi on valittu sopimusmenettely, maanomistajat voivat vielä tässä vaiheessa kieltäytymisellään estää reitin perustamisen.

Puheena olevassa tapauksessa moottorikelkkailu-urien virallistamiseen maastoliikennelain mukaisiksi moottorikelkkailureiteiksi oli lähdetty ennen kaikkea reittien pysyvyyden varmistamiseksi ja niiden muiden epäkohtien poistamiseksi, mitä on liittynyt sopimusten perusteella tehtyihin moottorikelkkailu-urisiin.

Koillis-Savon ulkoilureitistön täydennyssuunnitelmassa reittien perustamistavaksi on ehdotettu toimitusmenettelyä ja sitä on perusteltu nimenomaan sillä, että toimitusmenettelyllä turvataan reitin pysyvyys omistajanvaihdostapauksissa. Toimitusmenettelyn etuna on myös nähty se, että toimitusmenettely on tasapuolinen kaikille. Muun muassa korvaukset määrää ulkopuolinen. Suunnitelman mukaan toimitusmenettelyn muita etuja ovat säästöt reitistön kunnossapidossa, suunnittelussa ja rakentamisessa sekä se, että reitistön yleinen taso nousee merkittävästi, kun reitti voidaan perustaa suunnitelman mukaisesti. Suunnitelmassa on edelleen todettu, että ”maastoliikennelain mukaisella reittitoimitusmenettelyllä varmistetaan reitin perustaminen suunnitellusti, vaikka maanomistajaneuvotteluissa ei päästä haluttuun tulokseen, mikäli maanomistajalla ei ole esittää huomattavaa estettä reitin perustamiselle”.

Maastoliikennelaisissa ei ole säädetty jommankumman perustamistavan, reittitoimitusmenettelyn tai sopimusmenettelyn, ensisijaisuudesta. Reitin perustamistavan valinta on reitinpitäjän harkinnassa. Nilsiän kaupunki on tulevana reitinpitäjänä sopinut ympäristökeskuksen kanssa, että moottorikelkkailureitit perustetaan toimitusmenettelyllä. Kaupunginhallitus ja myös ympäristökeskus ovat tehneet päätöksensä niille lain mukaan kuuluvan harkintavallan nojalla ja sen rajoissa. Asiassa ei ole aihetta epäillä, että kaupunginhallitus ja ympäristökeskus olisivat näin päättäessään menetelleet lainvastaisesti tai jättäneet velvollisuutensa täyttämättä.

Reittisuunnitelman merkitys

Reitti siis perustetaan lainvoimaisen reittisuunnitelman perusteella. Reitin perustamisvaiheessa reittiin ei voine enää olennaisesti vaikuttaa ilman reittisuunnitelman muutosta ja muutoksen käsittelyä maastoliikennelain mukaisessa järjestyksessä.

Varsinaisesti se sopiminen, jota kantelussakin on ilmeisesti tarkoitettu, liittyykin reitin alustavasta linjauksesta ja sijoituksesta päättämiseen ja reittisuunnitelman laatimiseen. Tätä vaihetta ei ole laissa mitenkään säädelty. Se, että reitin perustamistavaksi on valittu toimitusmenettely, ei mitenkään sulje pois sopimista reitistä.

Riippumatta reitin tulevasta perustamistavasta reitinpitäjän tai reittisuunnitelman muun laatijan (ympäristö/ELY-keskus) tulisi mielestäni pyrkiä reittisuunnitelmaa laadittaessa sopimaan reitin mahdollisesta sijoituksesta ja reitin sijainnista sekä kenties myös jo korvauksista maanomistajan kanssa. Jos reittisuunnitelma laaditaan sopimuksen mukaan, laaditulla reittisuunnitelmalla on katsottava olevan maanomistajan hyväksyntä jo, kun suunnitelma jätetään maastoliikennelain mukaiseen käsittelyyn. Toki on niin, että aina sopimukseen ei päästä, vaan maanomistajan esittämät näkökohdat voivat joutua väistymään muiden reittisuunnitteluun vaikuttavien näkökohtien edessä. Niin ikään reittisuunnitelman maastoliikennelain mukainen käsittely voi johdtaa muutoksiin jo ehkä sovittuun reittiin nähden.

Huolimatta siitä, mitä edellä on todettu toimitusmenettelyn luonteesta lähinnä reittisuunnitelman täytäntöönpanona, toimitusmenettelyn valinnalla reitin perustamistavaksi lienee vaikutuksia myös jo reitin suunnitteluun. Kuten Koillis-Savon ulkoilureitistön täydennyssuunnitelmassa on todettu, ”maastoliikennelain mukaisella reittitoimitusmenettelyllä varmistetaan reitin perustaminen suunnitellusti, vaikka maanomistajaneuvotteluissa ei päästä haluttuun tulokseen”. Toimitusmenettelyn etukäteen tapahtuneella valinnalla voikin olla vaikutusta sopimushalukkuuteen reitin suunnittelijan puolella, kun tiedossa on, että maanomistajan myötävaikutusta ei enää tarvita reitin perustamisvaiheessa.

Reittitoimitusmenettelyn valinta ei kuitenkaan anna reitin suunnittelijalle ns. vapaita käsiä, koska reitin täytyy aina täyttää maastoliikennelain 16 §:n 2 ja 3 momentin mukaiset edellytykset, joihin kuuluu muun muassa myös se, ettei reitin käyttämisestä saa aiheutua maanomistajalle kohtuutonta haittaa. Nämä seikat on selvitettävä jo reittisuunnitelmaa hyväksyttäessä, vaikka lain 16 §:n 2 ja 3 momentin sanamuoto viittaa siihen, että nämä seikat voitaisiin ratkaista vasta reitin perustamisvaiheessa. Reittisuunnitelman hyväksymispäätöksestä voi tarvittaessa valittaa hallinto-oikeuteen ja korkeimpaan hallinto-oikeuteen.

Ympäristönsuojeluviranomaisen päätösharkinnan ohittaminen

Kantelussa on katsottu, että kaupunginhallituksen päätöksellä/ ympäristökeskuksen kanssa tehdyllä sopimuksella on ohitettu moottorikelkkailureitin reittisuunnitelman hyväksyvän kunnan ympäristöviranomaisen päätösharkinta.

Kaupunginhallituksen päätöksellä kaupunki on vain päättänyt osallistua hankkeeseen ja muun muassa hakea tarvittavat ympäristöviranomaisen luvat, tässä tapauksessa ympäristönsuojeluviranomaisen hyväksynnän laadittavalle reittisuunnitelmalle. Ympäristönsuojeluviranomaisen tehtävänä on käsitellä kaupungin hakemukset siinä missä muutkin hakemukset. Ympäristönsuojeluviranomainen päättää kussakin tapauksessa itsenäisesti hakemusten hyväksymisestä tai hylkäämisestä maastoliikennelain säännösten nojalla.

Nilsin kaupungin ympäristölautakunnan valvontajaostokin on todennut selvityksessään, että se on itsenäinen toimielin ja että kaupunginhallituksella tai ympäristölautakunnalla ei ole otto-oikeutta sen tekemisiin päätöksiin.

Mahdollinen harhauttaminen

Kantelija epäilee, että hankkeessa olisi syöllistytty tahalliseen harhauttamiseen, kun asiakirjoissa on puhuttu ulkoilureitistön täydennyshankkeesta ja ulkoilureitistön täydennyksestä, vaikka kustannukset kohdistuvat valtaosaltaan moottorikelkkailureitteihin.

Kantelija viittaa siihen, että Koillis-Savon ulkoilureitistön täydennyssuunnitelman mukaan hankkeessa rakennetaan 350 kilometriä moottorikelkkailureittejä ja 14 kilometriä retkeilyreittejä. Moottorikelkkailureittien rakentamiskustannukset ovat yhteensä 871.500 euroa ja retkeilyreittien yhteensä 28.200 euroa. Näin ollen moottorikelkkailureitit muodostavat yli 95 prosenttia rakennettavista reiteistä ja yli 95 prosenttia kustannuksista kohdistuu moottorikelkkailureitteihin.

Todettakoon tämän johdosta, että Koillis-Savon ulkoilureitistön täydennyssuunnitelman mukaan suunnitelma on jatkoa aikaisemmille projekteille. Täydennyssuunnitelmassa on todettu, että ulkoilureittien suunnittelu ja rakentaminen käynnistyi vuonna 1996. Tällöin aloitettiin hanke, jonka yhteydessä suunniteltiin ja rakennettiin kuntia yhdistävä moottorikelkkailu-uraverkosto. Moottorikelkkailu-uraa rakennettiin 430 km. Vuonna 2001 Koillis-Savon ulkoilureitistön kehittämistä jatkettiin suunnittelemalla 300 km retkeilyreitistöä. Edelleen asiakirjoista ilmenee, että Koillis-Savon ulkoilureitistön rakentamista suunniteltu jo 1990-luvun alussa. Tuolloin laadittiin Koillis-Savon ulkoilureitityöryhmän toimesta Koillis-Savon ulkoilureitistön yleissuunnitelma (Pohjois-Savon liitto 1993).

Koillis-Savon ulkoilureitistön täydennyssuunnitelmassa on käytetty samaa terminologiaa kuin edellä mainitussa Koillis-Savon ulkoilureitistön yleissuunnitelmassa. Termi ulkoilureitti on käsittänyt retkeily- ja muiden ulkoilureittien ohessa myös moottorikelkkailureitit. Koillis-Savon ulkoilureitin täydennyssuunnitelma kohdistuu aikaisemmin suunniteltuun ulkoilureittiverkostoon, joka muodostui tasasuhtaisemmin muista ulkoilureiteistä ja moottorikelkkailureiteistä kuin mitä nyt täydennyssuunnitelma. Nämä seikat huomioon ottaen sitä reitistöä, jota suunnitelmalla täydennetään, voidaan kutsua yleisnimikkeellä ulkoilureitistöksi ja suunnitelmaa nimittää ulkoilureitistön täydennyssuunnitelmaksi.

Toisaalta yleisen kielenkäytön perusteella tuskin ensimmäisenä kuitenkaan tulee mieleen, että ulkoilureitti voisi olla myös moottorikelkkailureitti. Lisäksi ulkoilureittien rakentamisesta on säädetty ulkoilulaissa, jonka mukaiset ulkoilureitit eivät ole tarkoitettu moottoriajoneuvoliikenteelle. Kun täydennyssuunnitelma lisäksi käsittää lähes yksinomaan moottorikelkkailureittejä, suunnitelman nimikkeessä käytettyä sanontaa "ulkoilureitistön täydennyssuunnitelma" voidaan arvostella.

Asiassa ei kuitenkaan ole aihetta epäillä, että suunnitelman nimikkeellä olisi tarkoituksellisesti pyritty harhauttamaan ketään. Kunnassa nimikettä "Koillis-Savon ulkoilureitistön täydennyssuunnitelma" on käytetty päätettäessä osallistua suunnitelman toteuttamiseen ja rahoitukseen, koska se ollut kyseisen suunnitelman nimi. Suunnitelman sisältö on selvinnyt tarvittaessa asian esittelystä.

Todettakoon vielä, että suunnitelmaa toteutettaessa konkreettisista reittisuunnitelmista on käytetty aina sen mukaista nimikettä kummasta reitistä (retkeily- vai moottorikelkkailureitistä) on ollut kysymys.

Kantelijan esittämät muut väitteet

Kantelijan mukaan virallisten moottorikelkkailureittien rakentamisessa on kysymys Tahkovuoren safaryrittäjiä suosivista kielletystä kilpailunrajoituksista ja piilotuesta safaryrittäjille.

Siltä osin kuin kantelija viittaa kilpailunrajoitukseen on syytä ensinnäkin todeta, että moottorikelkkailureittien rakentamisessa kysymys ei ole kaupungin harjoittamasta elinkeinotoiminnasta. Korkeimman hallinto-oikeuden päätös 15.12.1991/491 (KHO: 1991-A-33) huomioon ottaen kaupungin on tällöinkin otettava huomioon myös elinkeinotoiminnan vapauden turvaaminen perusteettomilta esteiltä ja rajoituksilta. Kantelijan esittämällä perusteilla asiassa ei kuitenkaan ole aihetta epäillä kaupunginhallituksen tai ympäristökeskuksen kansallisen tai EU:n kilpailulainsäädännön tai EU:n valtioneuvoston päätösten vastaista menettelyä.

4

YHTEENVETO JA TOIMENPIDE

Edellä kerrotun perusteella asiassa ei ole aihetta epäillä, että Nilsiän kaupunginhallitus tai ympäristölautakunta taikka Pohjois-Savon ympäristökeskus/ Pohjois-Savon ELY-keskus olisi menetellyt kantelijan kirjoituksissa esitetyillä perusteilla lainvastaisesti tai laiminlyönyt velvollisuutensa. Tämän vuoksi kantelijan kirjoitukset eivät ole antaneet minulle aihetta toimenpiteisiin kuin, että saatan reittisuunnitelmien laadinnasta vastanneelle ELY-keskukselle tiedoksi käsitykseni siitä, että reitin suunnittelussa tulisi pyrkiä sopimaan reitistä maanomistajien kanssa riippumatta siitä, mikä on kulloinkin valittu reitin perustamistavaksi.

Jäljennös tästä päätöksestä lähetetään tiedoksi myös Nilsiän kaupunginhallitukselle, ympäristölautakunnalle ja ympäristölautakunnan valvontajaostolle.