

Kyläteiden tieyksiköistä.

ERKKI J. SIMOLA.

Viime vuosina on kyläteitten rakentamiseen ja niiden kunnossapitoon alettu panna yhä suurempaa huomiota. Tästä on ollut seurauksena, että kysymys tieyksiköistä, niiden laatimisesta ja niiden perusteista on tullut ei yksistään tieteknikkojen, vaan myöskin maallikoiden s. o. tien käyttäjien ja tien osakkaitten vilkkaan pohdinnan alaiseksi. Asia koskeekin varsin tärkeitä taloudellista puolta maalaiskansan elämässä. Lisäksi yhäti jatkuva kehitys ja etenkin uudisasutus, joka luonteensa mukaisesti suuntautuu myöskin syrjäkummille ja raivaamattomille alueille, vaatii teitä yhteyden saamiseksi lähimmille maanteille ja asutuskeskuksiin. Nämä tiet, joitten rakentamista valtio useasti rahallisesti avustaa, määrätään myöhemmin useimmiten kyläteiksi, jolloin tien varrella asuvat ja muut henkilöt, jotka tiestä hyötyvät, joutuvat huolehtimaan tien vastaisesta kunnossapidosta. Tämän takia on tärkeätä, että kylätien sekä rakentamisesta että sen vastaisesta kunnossapidosta aiheutuvat velvollisuudet tieosakkaitten kesken oikeudenmukaisesti tulevat jaetuiksi. Perusteiden, joitten mukaan nämä velvollisuudet jaetaan, täytyy olla lisäksi sellaiset, että maallikotkin voivat niitä käyttää ja soveluttaa ainakin silloin, kun kylätien perustamispäätöksessä oleva tieyksikköluettelo tulee uusittavaksi. Samoin olisi suotavaa, että kaikilla kyläteillä, mikäli mahdollista, yleensä noudatettaisiin samantaisia tieyksikköperusteita. Jos nämä perusteet ovat selvät ja yksinkertaiset, kykenevät tiehoitokunnat itse annettujen ohjeitten mukaan laatimaan tieyksikköluettelot, jolloin vältytään niistä kustannuksista, jotka aiheutuvat varsinaisten ammattimiesten käyttämisestä tieyksikköjen laatimiseen.

Voimassa olevan tielain 54 §:n mukaan ovat velvolliset kylätietä tekemään ja kunnossapitamaan kaikki ne, jotka sitä säännöllisesti ajotienä käyttävät tai siitä muutoin hyötyvät. Osallisuus tien-tekorasitukseen määrätään tiepäätöksessä tieyksikköjen perusteella. Näiden luku määrätään sen mukaan kuin kukin tieosakas tiestä hyö-

tyy, ja on tätä hyötyä arvosteltaessa huomioonotettava tien käyttö ja tien vaikutuspiiriin kuuluvan maan pinta-ala.

Jotta ajojen nojalla voisi muodostua velvollisuus liittyä tieosakkaaksi, täytyy siis ajojen olla tielain mukaan säännöllisiä s. o. säännöllisesti uusiintuvia tilapäisyyden vastakohtana ja lisäksi myös omakohtaisia. Onko esim. sellainen ajo katsottava säännölliseksi, kun metsänhoitaja hoitoalueessaan olevalle metsäpalstalle tekee vuosittain yhden ainoan tarkastusmatkan, on kussakin eri tapauksessa harkittava erikseen. Käytännössä on myöskin ilmaantunut sellaisia tapauksia, että tien tilapäinen käyttäjä, esim. puutavara-yhtiö, on käyttänyt tietä siinä määrin, että tien perinpohjainen kunnostaminen on käytön jälkeen ollut välttämätöntä. Tästä aiheutuviin kustannuksiin ei asianomaista kuitenkaan ole saatu osallistumaan syystä, että osallisuus edellyttää tieyksikköjä, joita taas säännöllisten ajojen puutteessa ei ole voitu asettaa. Asiasta on korkeimman hallinto-oikeuden ennakkopäätöksiäkin, joissa puutavara-yhtiö tilapäisten puutavara-ajojensa puolesta on vapautettu maksamasta tiemaksuja.

Tielain 54 § on myöskin siinä suhteessa puutteellinen, että siinä ei määrätä tehtäväksi tieyksikköluetteloita erikseen tien rakentamista ja erikseen tien kunnossapitoa varten. Näin olisi kuitenkin useimmiten tehtävä, sillä on otettava ensinnä huomioon, että tietä rakennettaessa maastovaikeudet eri osissa tietä suuresti vaihtelevat, jolloin rakennuskustannuksetkin eri osissa tietä ovat eri suuret. Tien kunnossapitokustannukset ovat taas tasaantuneet tasaisemmin koko tien pituudelle. Lisäksi on huomattava, että tietä rakennettaessa verrattain suuri huomio voidaan asettaa tien vaikutuspiirissä olevien maitten arvonnousulle. Asianlaita muuttuu kuitenkin toiseksi sen jälkeen, kun tie on rakennettu valmiiksi. Silloin tulee kysymykseen tien vastainen kunnossapito, joka pääasiassa aiheutuu tien käytöstä. Kun maan arvo tien kunnossapidon ansiosta ei enään paljонkaan nouse, on suurin osa tieyksiköistä asetettava silloin tien käytön mukaan. Tässä suhteessa tehdään nykyään vielä paljon virheitä, mitkä johtuvat siitä, että tieyksiköt aikaisemmin entisen tielain mukaan asetettiin tien piiristä saadun vuositulon (ja siis pinta-alan) perusteella.

Pääsääntönä ja varsin tärkeänä tekijänä juuri metsähallituksen maihin ja metsähallituksen osallisuuteen nähden kyläteitten rakentamisessa ja kunnossapidossa olisi aina tieyksikköjä laadittaessa vaa-dittava, että

a) milloin on kysymyksessä tien rakentaminen tai parantaminen, olisi tieyksikköluettelo laadittava tätä rakentamistyötä silmällä-

pitäen, jolloin tien vaikutuspiirissä olevan maan arvonnousu tulee kysymykseen,

b) milloin taas on kysymyksessä jo rakennetun kylätien kunnossapito, tehdään tieyksikköluettelo pääasiassa ja melkein yksinomaan tien käytöstä aiheutuvien kunnossapitokustannusten suorittamiseksi.

Tielain 90 §:n mukaan voidaan kylätien rakentamista ja myöskin kunnossapitoa varten myöntää harkinnan mukaan avustusta valtion varoista. Kyläteitä rakennettaessa onkin useimmiten pyydetty valtiolta apurahaa, jolla tie suurimmaksi osaksi on voitu rakentaa valmiiksi. Tien kunnossapito on sen jälkeen jäänyt tieosakkaitten huoleksi ja on asianomaisten nimismiehen pitänyt katsoa, että tie pysyy kunnossa. Tämän takia on sekä yksityisten tieosakkaitten että myöskin metsähallituksen edun kannalta katsoen tärkeätä, että tieyksikköluettelot laaditaan oikeiksi ja oikeudenmukaisiksi juuri tien vastaista kunnossapitoa silmälläpitäen.

Tieyksikköluettelon laatiminen.

Voimassaolevan tielain mukaan on tieyksikköluetteloita laadittaessa tieyksiköt arvioitava ja määrättävä:

ensiksi tien käytön mukaan, mikä vastaa tien suoranaista hyötyä, ja

toiseksi tien vaikutuspiirissä olevien maitten pinta-alan mukaan, jolloin tästä tulevat yksiköt vastaavat tiestä aiheutuvaa välillistä hyötyä maalle eli maan arvonnousua.

Tien käyttö eli suoranainen hyöty.

Tieyksiköitä käytön mukaan laskettaessa on huomioon otettava (katso liitettä 1 ja 2):

a) minkälaiseen tarkoitukseen tietä käytetään (viljelysajot, maidonkuljetus, kuorma-ajot, puutavarankuljetus, henkilöajot, karjan-kulku, talviajot j. n. e.).

b) matkan pituus km:ssä (esim. 3.0 km, 1.4 km, 0.7 km).

c) kuinka usein kuhunkin eri tarkoitukseen tietä käytetään (ajokertojen lukumäärä yhtäänneinä; edestakainen matka = 2 ajoa),

d) kuinka suuressa määrässä kukin käyttötapa toisenlaiseen käyttöön verrattuna tietä rasittaa (käyttö- eli kulutusjyvä).

Seuraava taulukko esittää käyttö- eli kulutusjyvät erilaisille käyttötavoille (hallitussihteeri A. Kekonin mukaan).

Taulukko 1.

Käyttö- eli kulutusjyvät.

Hallitussihteeri A. Kekonin mukaan.

| | | |
|--|------|--------------|
| Hevosajo kevyillä henkilöautolla | 3 | kulutusjyvää |
| Hevosajo raskailla henkilöautolla | 5 | » |
| Hevosajo kevyillä kuormarattailla | 5 | » |
| Hevosajo raskailla kuormarattailla | 7 | » |
| Ajo kevyellä henkilöautolla | 5 | » |
| Ajo raskaalla henkilöautolla | 8 | » |
| Ajo kevyellä kuorma-autolla | 6 | » |
| Ajo raskaalla kuorma-autolla | 10 | » |
| Traktoriajo | 10 | » |
| Auto-omnibussiajo | 12 | » |
| Moottoripyöräajo | 4 | » |
| Karjankulku | 1—20 | » |
| Henkilöajo reellä | 0.5 | » |
| Kevyt kuorma-ajo reellä | 0.7 | » |
| Raskas kuorma-ajo reellä | 1 | » |
| Ajo henkilöautolla aurattaessa | 3 | » |
| Ajo kuorma-autolla aurattaessa | 6 | » |
| Ajo auto-omnibussilla aurattaessa | 7 | » |

Karjankulun kulutusjyvät, luvultaan 1—20, karjan lukumäärästä riippuen, ovat:

Karjan luku =

| | | |
|----------------|----|--------------|
| 1— 2 kpl | 1 | kulutusjyvää |
| 3— 5 » | 2 | » |
| 6— 10 » | 3 | » |
| 11— 15 » | 4 | » |
| 16— 20 » | 5 | » |
| 21— 25 » | 6 | » |
| 26— 30 » | 7 | » |
| 31— 35 » | 8 | » |
| 36— 40 » | 9 | » |
| 41— 50 » | 10 | » |
| 51— 60 » | 11 | » |

| | | |
|-----------------|----|--------------|
| 61— 70 » | 12 | kulutusjyvää |
| 71— 80 » | 13 | » |
| 81— 90 » | 14 | » |
| 91—100 » | 15 | » |
| 101—120 » | 16 | » |
| 121—140 » | 17 | » |
| 141—160 » | 18 | » |
| 161—180 » | 19 | » |
| 181—200 » | 20 | » |

j. n. e.

Kohdissa b), c) ja d) olevien tekijöiden tulo osoittaa kunkin erilaisen käyttötavan rasitusta tiehen ja näitten tulojen summa, lasketuna kullekin tieosakkaalle erikseen, tälle osakkaalle tulevaa käyttöyksikköjen lukumäärää eli suoranaista hyötyä tiestä. Saatu käyttöyksikkömäärä ilmoittaa, missä suhteessa tieosakas verrattuna koko tien käyttöyksikkölukumäärään tulee ottamaan osaa tien rakentamiseksi tai kunnossapitokustannuksiin käytön perusteella.

Tien vaikutuspiirissä oleva maa eli välillinen hyöty.

Tieyksiköitä pinta-alan perusteella määrättäessä ja tiestä tien vaikutuspiirissä oleville maille tulevaa hyötyä ja maitten arvonnousua arvioitaessa on otettava huomioon:

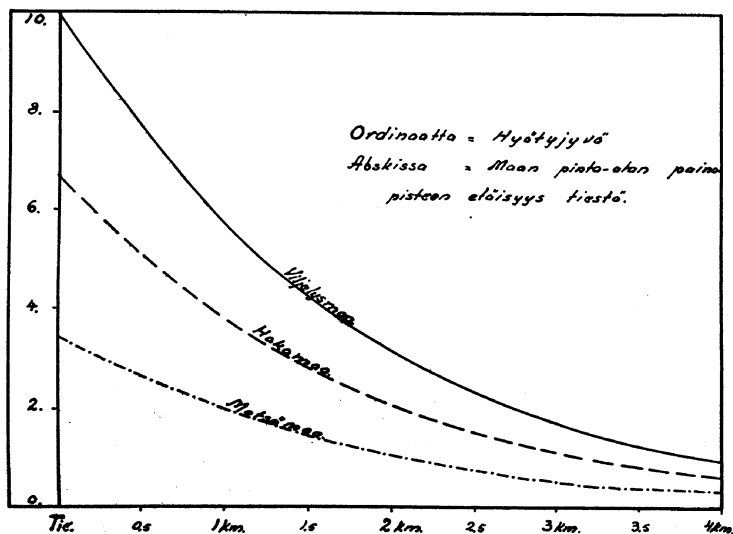
- vaikutuspiirissä olevan maa-alueen erilainen laatu (viljelysmaa, suoviljelys, hakamaa, metsämaa, puutarhamaa, tontti, j. n. e.),
- maa-alueen suuruus ha:ssa (1 ha, 26 ha),
- kuinka suuressa määrässä ha:a kohti maa-alue hyötyy tiestä (hyötyjyvä).

Maalle tulevaa hyötyä arvioitaessa vaikeimpana tehtävänä on hyötyalueen rajan määrääminen ja vaikutuspiirissä olevien maa-alueiden hyödyn arvioiminen. Metsähallituksen metsämaitten hyötyä on useasti yliarvioitu, etenkin silloin, kun kylätie päättyy laajojen valtionmetsien rajalle, jolloin tien vaikutuspiirin on otaksuttu ulottuvan valtion mailla kymmenien kilometrien päähän, vaikka etäällä oleville alueille todellisuudessa ei tule minkäänlaista hyötyä tiestä. Hyöty tiestä on suurin tien varrella oleville maille ja pienenee huomattavasti sitä mukaa kuin alueen etäisyys tiestä kasvaa, olettaen että kysymyksessä on samanlaatuinen maa-alue (esim. metsämaa). Jotta hyöty eri etäisyyksillä tiestä oleville maa-alueille voitaisiin oikein arvioida, on tien vaikutusalue jaettava eri etäisyysryhmiin,

joitten leveydeksi syrjäseuduilla ja harvaan asutuilla paikkakunnilla voidaan ottaa 1 km, puolitiheillä asutuspaikoilla 0.5 km ja aivan tiheillä asutusalueilla 0.25 km ja joista ensimmäisen etäisyysryhmän keskellä tie kulkee. Niillä kyläteillä, joissa metsähallitus on osakkaana, voidaan 1 km etäisyysryhmitystä pitää sopivana. Tämän jälkeen voidaan hyötyjyvät kussakin eri etäisyysryhmässä saada esim. seuraavan taulukon 2 mukaan, jossa tien kohdalla olevan viljelysmaan hyötyjyväksi on merkitty ordinaatta 10. Abskissa tarkoittaa kunkin palstan (= hyötyalueen) painopisteen etäisyyttä tiestä.

Taulukko 2.

Maan arvonnousun hyötyjyvät.

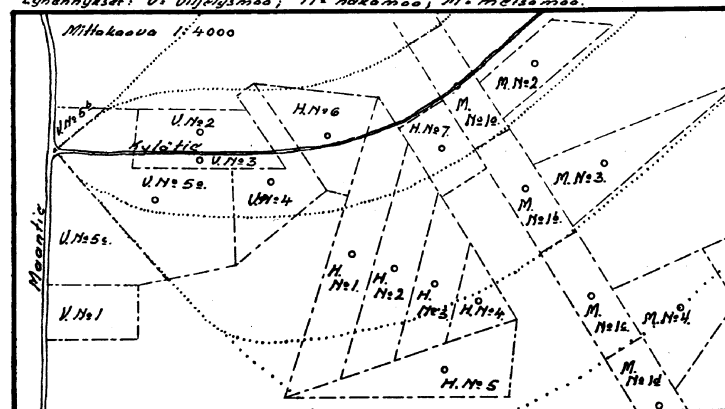


Seuraavassa taulukossa on otettu muutamia esimerkkejä hyötyjyvän laskemiseksi.

Taulukko 3.

Esimerkkejä hyötyjyvän määräämiseksi.

Lyhennykset: V. viljelysmaa, H. hakamaa, M. metsämaa.



| Palsta | V. N:o 1 | 0 | Palsta | H. N:o 1 | 4,0 | Palsta | M. N:o 1 a | 3,4 |
|--------|------------|-----|--------|----------|-----|--------|------------|-----|
| --- | V. N:o 2 | 9,5 | --- | H. N:o 2 | 3,7 | --- | M. N:o 1 b | 2,0 |
| --- | V. N:o 3 | 9,8 | --- | H. N:o 3 | 3,2 | --- | M. N:o 1 c | 1,0 |
| --- | V. N:o 4 | 8,9 | --- | H. N:o 4 | 2,8 | --- | M. N:o 1 d | 0,5 |
| --- | V. N:o 5 a | 8,5 | --- | H. N:o 5 | 2,1 | --- | M. N:o 2 | 3,0 |
| --- | V. N:o 5 b | 0 | --- | H. N:o 6 | 6,3 | --- | M. N:o 3 | 1,7 |
| --- | V. N:o 5 c | 0 | --- | H. N:o 7 | 5,7 | --- | M. N:o 4 | 0,7 |

Muist. Jos hyvin pitkä palsta kulkee tien yli yhtä etäälle tien kummallekin puolelle, tulee palstan painopiste keskelle tietä. Kun tämä antaa väärän arvon palstan hyötyjyvälle, on palsta etäisyysryhmituksen mukaan jaettava osapalstoihin ja kunkin eri palstaosan hyötyjyvät erikseen määrättävä.

Kun edelläkerrotulla tavalla on saatu k. o. palstojen hyötyjyvät, saadaan kullekin erilaiselle maa-alueelle tuleva hyöty kohdissa b) ja c) olevien tekijöiden tulona ja näitten summat, laskettuna kullekin teiosakkaalle erikseen, ilmoittavat tämän teiosakkaan pintayksikköjen lukumäärää eli osakkaan tien vaikutuspiirissä oleville maille tulevaa välillistä hyötyä. Saatu pintayksikkömäärä ilmoittaa, missä suhteessa teiosakkaan maat, verrattuna koko tien vaikutusalueen pintayksikkömäärään, tulevat ottamaan osaa tien rakentamiseen ja kunnossapitoon maille tulevan hyödyn perusteella.

Käyttö- ja pintayksikköjen yhdistäminen.

Kun edelläkerrotulla tavalla on saatu koko tien käyttöyksikköjen loppusumma ja pintayksikköjen loppusumma, olisivat nämä summat

lopuksi yhdistettävät. Näitä ei kuitenkaan voida matemaattisesti laskea yhteen, vaan on ensin määrättävä, kuinka suuri osa koko tien yksikkömäärästä on asetettava tien käytölle ja kuinka suuri osa tien vaikutuspiirissä olevan maan arvonnousulle. Tästä eli siis käyttö- ja pintayksikköjen keskinäisestä suhteesta kirjoittaa hallitussihteeri E. von Bonsdorff kirjassaan »Kylätiet»: »Väkirikkaimmilla seuduilla, joissa maan arvo on verrattain korkea, voi välillinen hyöty (eli siis maan arvonnousu) ehkä olla samanarvoinen kuin suoranainen hyöty (eli tien käyttö), jota vastoin harvaanasutulla paikkakunnalla välillinen hyöty useinkin on suoranaista hyötyä huomattavasti pienempi.» Hallitussihteeri A. Kekoni viime vuoden tielehdessä taas kirjoittaa: »Ajojen ja maa-alan keskinäistä kustannusosuutta määriteltäessä on sen hyödyn mukaan, mikä maa-alalle, asutus- ja liikenneolojen kehityksestä riippuen, tiestä koituu, osa tievälin kustannuksista pantava tämän maa-alan erikseen kannettavaksi. Syrjäseuduilla missä tievarsien muodostumista asunto- ja tonttialueiksi ei vielä erikoisemmin ilmene, kantakoon maa-ala kuudenneksen tievälin kokonaiskustannuksista, kun taas loput eli viisi kuudesosaa jaettakoon tievälin ajojen mukaan. Seuduilla, joissa tievarsia jo huomattavammin käytetään asunto- ja tonttialueina, jaettakoon sitävastoin kolmannes tievälin kustannuksista maa-alan, kaksi kolmasosaa ajojen perusteella, mutta tiheään asutuissa maaseutukeskuksissa puolet maa-alan ja puolet ajojen mukaan. Huvilaesikaupungeissa ja taajaväkisissä yhdyskunnissa määrättäköön kylätien tierasitus, mikäli alueen rakennustahi muissa järjestyssäännöissä ei ole toisin säädetty, yksinomaan tonttien, palstojen ja muiden asutusalueiden omaisuusarvon mukaan.» Professori Piponiuksen mukaan ei yksiköitä taas saisi pinta-alan mukaan ollenkaan asettaa, koska maasta saatava tulo (siis pinta-ala), jos mikään vaikuttaa juuri suoranaisesta tien käytöstä annettaviin käyttöyksikköihin. Hän sanookin: »Kun maasta pinta-alan mukaan saatava hyöty pakostakin jo vaikuttaa tien käyttöön ja ajojen lukuun, niin olisi kohtuuden mukaista jättää pinta-ala kokonaan laskelmista pois ja siitä johtuvat luvut, jotka eivät ole matemaattisesti verrattavia tienkäyttö- eli kulutuslukuihin, ja tyydyttävä vain näihin jälkimmäisiin, joten laskelmat tulisivat selvemmiksi ja oikeammiksi, tai laskettava määräosa tienkäyttöluvuista pinta-alan arvon osalle, jos lain kirjainta tahdotaan täyttää».

Edelläolevan perusteella voitane käyttää- ja pintayksikköjen väliseksi suhteeksi ottaa:

a) kun on kysymyksessä aivan uuden kylätien rakentaminen raivaamattomaan maastoon:

väkirikkailla seuduilla = 4 : 6
harvaanasutuilla » = 5 : 5

b) kun kokonaan rappiolle joutunut kylätie rakennetaan uudelleen

väkirikkailla seuduilla = 6 : 4
harvaanasutuilla » = 7 : 3

c) kun kysymyksessä on pääasiallisesti kylätien kunnossapito:

väkirikkailla seuduilla = 8 : 2
harvaanasutuilla » = 9 : 1

Muist. Edelläolevia suhdeluja voidaan pitää raja-arvoina. Siten voitaisiin esim. puolitiheällä asutusalueella, kylätien kunnossapidon ollessa kysymyksessä, käyttää suhdetta 6:1 j. n. e.

Kun edelläkerrotulla tavalla on määrätty suhde koko tien käyttöyksikköjen ja koko tien pintayksikköjen välillä, on pintayksiköt tämän suhteen mukaisesti muunnettava muunnetuiksi pintayksiköiksi, jotka sitten lasketaan yhteen käyttöyksikköjen kanssa. Saadut summat ovat lopullisia tieyksikköjä (Katso liitettä 1—2.)

Valitukset tieyksikköluetteloita vastaan tehdään maaherralle. Valitusta varten on asiakirjoihin liitettävä sekä pöytäkirjaote että myöskin sellainen ote tieyksikköluettelosta, että siitä nähdään, paitsi asianomaisen teiosakkaan tieyksiköitä ja näitten laskemiseen käytettyjä tekijöitä, myöskin koko tien käyttöyksikköjen, pintayksikköjen ja muunnettujen pintayksikköjen loppusummat sekä tien vaikutuspiiriin kuuluvan maan kokonaispinta-ala.

Liite 1.

Tieyksikkö- Rakentamista

| Tieosakkaan nimi | Suoranainen hyöty tien käytöstä | | | | | |
|------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|-------------------------|-----------------|----------------------|---------------|
| | Käytön laatu | Matka yhtään- nepäin km | Kertaa vuo- dessa | Käyttö- lyvä | Käyttö- yksiköitä | |
| | | | | | Erik- seen | Yh- teensä |
| Oksala, Kalle, maanvilj. | Viljelysajoa | 1.0 | 20 | 5 | 100 | |
| | Maidonkuljetusta .. | 3.2 | 100 | 5 | 1 600 | |
| | Karjankulkua | 0.3 | 180 | 2 | 108 | |
| | Kev. hevosajoa | 4.3 | 8 | 3 | 103 | 1 911 |
| Peltola, Olli, maanvilj. | Viljelysajoa | 0.7 | 24 | 5 | 84 | |
| | Karjankulkua | 0.6 | 180 | 1 | 108 | |
| | Kevyttä ajoa | 3.6 | 8 | 3 | 86 | 278 |
| Aho, Yrjö A., kaupp. | Kuorma-autoajoa .. | 3.6 | 40 | 6 | 864 | |
| | Henkilöautoajoa ... | 3.6 | 20 | 5 | 360 | |
| | Kevyttä ajoa | 2.1 | 30 | 3 | 189 | 1 413 |
| Saukkolan Saha | Kuorma-autoajoa .. | 4.0 | 100 | 10 | 4 000 | |
| | Rask. ajoa | 2.2 | 100 | 7 | 1 540 | 5 540 |
| Ollinen, A. J., maanvilj. | Viljelysajoa | 0.7 | 20 | 5 | 70 | |
| | Maidonkuljetusta .. | 1.9 | 60 | 5 | 570 | |
| | Karjankulkua | 0.3 | 180 | 4 | 216 | |
| | Rask. hevosajoa | 4.1 | 10 | 7 | 287 | |
| | Kev. » | 2.0 | 20 | 3 | 120 | 1 263 |
| — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — |
| Metsähallitus | Kevyttä ajoa | 5.2 | 8 | 5 | 208 | |
| — | — | — | — | — | — | 208 |
| — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — |
| Yhteensä | | | | | | 40 302 |

Rannilan—Saukkolan kylätie.

luettelo. varten.

Vahvistettu tieosakkaitten kokouksessa ²/₃—30.

| Väellinen hyöty tien vaikutuspiirissä olevalle maalle | | | | | | |
|---|---------------------|----------------|----------------|---------------|---|------------------------|
| Maan laatu | Pinta- ala ha | Hyöty- lyvä | Pintayksiköitä | | Muunnet- tuja pinta- yksiköitä 5 : 5 | Tie- yksik- köjä |
| | | | Erik- seen | Yh- teensä | | |
| Viljelysmaata .. | 45 | 6.5 | 293 | | | |
| Hakamaata | 7 | 4.1 | 29 | | | |
| Metsämaata | 123 | 2.1 | 258 | | | |
| | | | | 580 | 3 132 | 5 043 |
| Viljelysmaata .. | 4 | 5.2 | 21 | | | |
| Suoviljelystä ... | 2 | 4.2 | 8 | | | |
| Metsämaata | 20 | 1.7 | 34 | 63 | 340 | 618 |
| — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | 1 413 |
| Metsämaata | 190 | 1.8 | 342 | 342 | 1 847 | 7 387 |
| Viljelysmaata .. | 26 | 8 | 208 | | | |
| Hakamaata | 10 | 5.3 | 53 | | | |
| Suoviljelystä ... | 2 | 3.2 | 6 | | | |
| Metsämaata | 95 | 1.4 | 133 | | | |
| Metsäpalsta | 80 | 0.3 | 24 | 424 | 2 290 | 3 553 |
| — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — |
| Metsämaata | 110 | 1.4 | 154 | | | |
| » | 210 | 0.5 | 105 | | | |
| » | 180 | 0.1 | 18 | 277 | 1 489 | 1 697 |
| — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — |
| 6 302 | | | | 7 408 | 40 005 | 80 307 |

Pintayksiköt muunnetaan kertomalla luvulla $\frac{40\,302}{7\,408} = \sim 5.4$.

Liite 2.

Tieyksikkö-

Kunnossapitoa

| Tieosakkaan nimi | Käytön laatu | Suoranainen hyöty tien käytöstä | | | | |
|------------------------------|---------------------|---------------------------------|-----------------|-------------|------------------|-----------|
| | | Matka yhtään-nepäin km | Kertaa vuodessa | Käyttö-jyvä | Käyttö-yksiköitä | |
| | | | | | Erik-seen | Yh-teensä |
| Oksala, Kalle, maanvilj. | Viljelysajoa | 1.2 | 30 | 5 | 180 | |
| | Maidonkuljetusta .. | 3.2 | 120 | 5 | 1 920 | |
| | Karjankulkua | 0.8 | 200 | 3 | 480 | |
| | Kev. hevosajoa ... | 4.3 | 10 | 3 | 129 | 2 709 |
| Peltola, Olli, maanvilj. | Viljelysajoa | 0.8 | 26 | 5 | 104 | |
| | Karjankulkua | 0.6 | 200 | 2 | 240 | |
| | Kevyttä ajoa | 3.6 | 8 | 3 | 86 | 430 |
| Pesonen, H. K. | Kev. autoajoa | 5.2 | 2 | 5 | 52 | 52 |
| Aho, Yrjö A., kaupp. | Kuorma-autoajoa .. | 3.6 | 160 | 6 | 3 456 | |
| | Henkilöautoajoa ... | 3.6 | 40 | 5 | 720 | |
| | Kevyttä ajoa | 2.1 | 20 | 3 | 126 | 4 302 |
| Saukkolan Saha | Kuorma-autoajoa .. | 4.1 | 140 | 10 | 5 740 | |
| | Rask. ajoa | 2.2 | 80 | 7 | 1 232 | 6 972 |
| Ollinen, A. J., maanvilj. | Viljelysajoa | 0.7 | 20 | 5 | 70 | |
| | Maidonkuljetusta .. | 1.9 | 100 | 5 | 950 | |
| | Karjankulkua | 0.3 | 200 | 5 | 300 | |
| | Rask. hevosajoa ... | 4.1 | 30 | 7 | 861 | |
| | Kev. » | 1.9 | 10 | 3 | 57 | 2 238 |
| — | — | — | — | — | — | — |
| Metsähallitus | — | — | — | — | — | — |
| | Kevyttä ajoa | 5.2 | 8 | 5 | 208 | 208 |
| — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — |
| Yrjölä, Niilo, metsänvartija | Kevyttä ajoa | 6.9 | 10 | 5 | 345 | 345 |
| Yhteensä | | | | | 92 102 | |

Rannilan—Saukkolan kylätie.

luettelo.

varten.

Vahvistettu tieosakkaitten kokouksessa $\frac{4}{4}$ —35.

| Maan laatu | Pinta-ala ha | Hyötyjyvä | Pintayksiköitä | | Muunnettuja pintayksiköitä 6 : 1 | Tieyksiköitä |
|---------------------|--------------|-----------|----------------|----------|----------------------------------|--------------|
| | | | Erikseen | Yhteensä | | |
| | | | | | | |
| Viljelysmaata .. | 50 | 6.5 | 325 | | | |
| Hakamaata | 6 | 4.1 | 25 | | | |
| Metsämaata | 120 | 2.1 | 252 | | | |
| | | | | 602 | 1 084 | 3 793 |
| Viljelysmaata .. | 5 | 5.2 | 26 | | | |
| Suoviljelystä | 2 | 4.2 | 8 | | | |
| Metsämaata | 20 | 1.7 | 34 | | | |
| | | | | 68 | 122 | 552 |
| Metsäpalsta | 45 | 3 | 135 | | | |
| | | | | 135 | 243 | 295 |
| — | — | — | — | — | — | 4 302 |
| Metsämaata | 190 | 1.8 | 342 | | | |
| Metsäpalsta | 36 | 1.1 | 40 | | | |
| | | | | 382 | 688 | 7 660 |
| Viljelysmaata .. | 28 | 8 | 224 | | | |
| Hakamaata | 8 | 5.3 | 42 | | | |
| Suoviljelystä | 2 | 3.2 | 6 | | | |
| Metsämaata | 95 | 1.4 | 133 | | | |
| Metsäpalsta | 80 | 0.3 | 24 | | | |
| | | | | 429 | 772 | 3 010 |
| — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — |
| Metsämaata | 110 | 1.4 | 154 | | | |
| » | 210 | 0.5 | 105 | | | |
| » | 180 | 0.1 | 18 | | | |
| | | | | 277 | 499 | 707 |
| — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | 345 |
| 6 502 | | | | 8 304 | 14 947 | 107 049 |

Pintayksiköt muunnetaan kertomalla luvulla $\frac{92\,102}{8\,304} \cdot \frac{6}{1} = \sim 1.8$.