

## Näkökohtia tie- ja polkuverkostosta.

V. K. A h o l a.

Viime vuoden jatkokursseilla joulukuussa kuulumme metsäneuvos E. J. Koskenmaan esitelmän „Hoitoalueen talous ja tieverkosto”, jossa mm. mainittiin, miten hoitoalueiden henkilökunta joutuu moninkertaisesti enemmän kuin aikaisemmin liikkumaan valtion metsissä, joissa toiminta ripeästi kehittyi vuodesta vuoteen. Esitelmässä mainittiin myös, että mainitulla henkilökunnalla on nykyisin oikeus vaatia hoitoalueiden kulku- ja kuljetusteiden pakoittamista seuraamaan mukana tässä yleisessä kehityksessä.<sup>1)</sup> Esitelmässä osoitettiin lisäksi ne monipuoliset seuraukset, ennen muita ajan- ja rahansäästö, mitkä johduvat parantuvista kulkusuhteista. Mainittiin, miten, lähtökohtanaan jo olemassa oleva yleinen kulkuväyläverkosto, metsähallitus on kehittänyt valtion metsien kulku- ja kuljetusväyläverkostoa viimeaikoina pääasiassa kolmea eri menettelytapaa noudattaen:

- 1) kylätieverkostoon tavalla tai toisella osallistumalla;
- 2) antamalla hoitoalueiden henkilökunnan rakentaa teitä ja polkuja; sekä
- 3) metsähallituksen insinööriosaston toimenpiteinä.

Aikomukseni ei tällä kertaa ole syventyä kaikkiin näihin toimintamuotoihin eikä edes kokonaisuudessaan tai perusteellisesti yhteenkään näistä. Käytän tilaisuutta yksinkertaisesti vain hyväkseni siinä toivossa, että aikaansaisin mielipiteidenvaihdon asiassa, jossa luullakseni kylläkin riittää keskustelua. Näillä perusteilla koskettelenkin pääasiallisesti vain hoitoalueiden henkilökunnan toimesta tehtävien teiden ja polkujen rakentamista.

Tie- ja polkuverkoston suunnittelussa on jo noudatettava jatkuvaa järjestelmällisyyttä. Aikaisemmin määräsi useinkin tilapäinen tarve, suurenpuoleinen hakkuu tai hoitoaluehallinnon halu järjestää työtä jollekin kulumakunnalle tien, polun ja porrastuksen yleisen suunnan. Myöhäisempinä aikoina on asiaan käsittäökseni vaikuttanut lisäksi suonkuivaustyöt ja palo-

<sup>1)</sup> Harvennus allekirjoittaneen.

suojelun tehostaminen sekä ainakin paikkapaikoin osittain ns. työttömyystyöt (varatyöt). Tällöin ei kuitenkaan suunnitelmallisuutta liene aina noudatettu.

Metsähallinnon nykyisen johtosäännön 37 pykälässä säädetään: „Hoitoaluetta varten laadittavan taloussuunnitelman pohjaksi on alue- metsänhoitajan tekemiensä muistiinpanojen, havaintojen sekä kokemuksensa ja paikallistuntemuksensa nojalla annettava metsätalouden tarkastajalle mahdollisimman täydellinen luettelo hoitoalueessa tarpeellisista toimenpiteistä sekä metsätaloudentarkastuksenkin aikana annettava hoitoaluetta koskevia tietoja.” Tämä määräys velvoittaa hoitoaluehallintoa huolehtimaan siitä, että hoitoalueessa tarpeelliset toimenpiteet tie- ja polkuverkostoonkin nähden saadaan näkyviin muutenkin kuin suullisina puheina tai mahdollisesti helposti unohtuvina esityksinä, ellei määrärahaa ensi hetkessä „irtaantuisikaan” anottuun tarkoitukseen. Tämä, kuten metsäneuvos Koskenmaa aikaisemmin on esittänyt, sitäkin suuremmalla syyllä, koska valtion metsien kulku- ja kuljetussuhteiden parantaminen on jäänyt valtion tulo- ja menoarviossa myönnettyjen määrärahojen vähäisyyden vuoksi muusta metsätalouden viimeaikaisesta kehityksestä jälkeen. Tukeehan tätä käsitystä sekin seikka, että 5-vuotisella aikakaudella 1933—1937 metsähallitus on voinut myöntää aluemetsänhoitajien pyytämistä tiemäärärahoista vain noin 35 %.

Mikäli nyt hoitoalueiden metsänhoitajat antaisivat metsätaloudentarkastajille luettelot hoitoalueen jatkuvaa toimintaa — ja erikoisesti tämän toiminnan voimaperäistämistä — tähtäävinä suunnitelmina, joista selviäisi piirroksina erikseen auto-, ratas- ja polkuteiden sekä porrastusten suunta sekä mahdollisimman tarkkoina likimääräislaskelmina näiden erilaisten tietöiden kustannukset, saataisiin hoitoalueen metsätaloudentarkastuskirjoihin aina helposti käsillesaatava perustava suunnitelma, jota yksityistutkimuksilla voitaisiin täydentää, mikäli se näyttäytyy tarpeelliseksi. Lausunnoissaan voisivat piirikuntakonttorit saada oman käsityksensä näkyviin ja liiallista „intoa jäähdyttää” tai „lisäintoa lietsoa”, mikäli tämä olisi tarpeellista.

Kun nyt jokaisessa hoitoalueessa olisi tällaiset tiedot hoitoalueiden suunnittelemista tie- ja polkuverkostoista, kyettäisiin tarkastuspiireittäin ja piirikunnittain milloin tahansa ilmoittamaan kuinka paljon suunnitelmia on toteuttamatta, joten tähtäimessä aina olisi näkyvissä jonkinlainen päämäärä. Luullakseni tarjoaisi näinkin alkeellinen pohja jonkinlaisen lähtökohdan valtion tulo- ja menoarviotakin varten valtion metsien kulkusuhteiden parantamista suunniteltaessa, sekä antaisi tukea metsähallituksen insinööriosaston pyrkimyksille kohottaa nykyisin riittämättömäksi katsottavaa määrärahaa tarkoitukseen.

Tieverkoston suunnittelussa olisi tiet jaoteltava niin, että selviäisi ehdotetaanko tiestä:

- 1) metsähallituksen yksityistä tietä,
  - a) autotietä
  - b) ratastietä
  - c) talvitietä
  - d) polkutietä
  - e) pyörätietä
  - f) porrastietä
- 2) kylätietä,
- 3) kunnantietä, tai
- 4) maantietä.

Mikäli tiestä tulisi metsähallituksen yksityinen tie, olisi mainittava esitetäänkö tie metsähallituksen insinööriosaston vai hoitoaluehallinnon toimesta tehtäväksi. Suunnittelussa olisi lisäksi selostettava näiden teiden merkitys metsähallinnolle, varsinkin valtion metsien kulku- ja kuljetussuhteiden parantamista silmälläpitäen. Samoin olisi selostettava ympäristöseutujen asutus- ja kulkuyhteydet sekä mainittava, olisivatko yksityiset tienarvitsijat halukkaat osallistumaan tien rakentamiseen ja kunnossapitoon ja millä osuudella.

Ensiksi ehdotetaan luonnollisesti tehtäviksi tärkeimmät ja hyödyllisimmät tiet. Yleisenä ohjeena on suunnittelutyössä pidettävä sitä, että tie yhdistää tärkeät asutus- ja liikennöimispaikat sekä tulee kulkemaan edullisinta kuljetus- ja kulkusuuntaa, menen mahdollisimman suorasti näiden paikkojen välillä, koettaen seurata kankaita ym. kuivempia maita, välttämällä jyrkkiä nousuja ja laskuja, kivikkoja, avolouhikoita, kallioita, vetämpiä soita, tulva-alueita jne.

Tässä suunnittelutyössä ei oteta huomioon siis kukkulalla olevia asumuksia, jyrkille mäkimaille kohoavia polkuja yms. Paremminkin on edullista, että nämä kierretään ja järjestetään kulku kukkuloille tarpeellisilla sivuteillä, mikäli se on välttämätöntä.

Tien paikkaa valittaessa kiinnitettäkään huomiota siihenkin, että ei tulisi rakennettavaksi tarpeettomia siltoja ja rumpuja. Varsinkin siltojen paikat olisi valittava siten, että rakentaminen tulee mahdollisimman huokeaksi.

Katsoisin välttämättömäksi, että tähän tie- ja polkusuunnitelmaan liittyisi yleiskartta hoitoalueesta (esim. mittakaavassa 1 : 100 000). Tähän hoitoalueen tiekarttaan merkittäisiin kaikki valtion maat ja näillä olevat ja niille johtavat kulku- ja kuljetussuhteille tarpeelliset tiet sekä polut. Näiden mitat ja kunto sekä kunnossapitotapa voitaisiin erilaisella merkintätavalla saada helposti näkyville. Uudet suunnit-

tellut tiet ja polut voitaisiin merkitä vaikka lyijykynällä tai sopivilla värikynillä, ja sen jälkeen kun ne ovat tulleet tehdyiksi piirtää vasta pysyväisesti tähän karttaan.

Tämän tiekartan yhdistäminen esimerkiksi hoitoalueen vesistö- ja puhelinoloja kuvaavaan karttaan ei liene mahdollisuuksien ulkopuolella. Mikäli tällainen kartta aikaansaataisiin, olisi se luullakseni askel eteenpäin hoitoaluehallinnon tehostamisessakin.

Näin laaditun tiekartan ja tehdyn tiesuunnitelman perustalla olisi sittemmin hoitoaluehallinnon helppo tehdä hoitoalueen työohjelmassa perusteltuja esityksiä. Kun metsähallituksen yksityisistä teistä auto- ja ratasteiden rakennussuunnitelmat ja kustannuslaskelmat tehdään melkein poikkeuksetta metsähallituksen insinööriosaston toimesta ja aluehallinnolla on tilaisuus aina antaa lausuntonsa asiassa, ei liene tässä yhteydessä tarpeellista selostaa näiden suunnitelmien teosta annettuja yksityiskohtaisia ohjeita ja määräyksiä. Riittänee, jos mainitaan insinööriosaston antaneen metsähallinnon toimesta rakennettavia ajoteitä tutkittaessa noudatettavat ohjeet metsähallituksen insinööriosaston virka- ja toimimiehille 22/8 1932.

Hoitoaluehallinto joutuu siis tekemään ehdotuksen ja likimääräisen kustannuslaskelman metsähallinnon toimesta rakennettavien auto- ja ratasteiden tekoa varten sekä saattaa joutua tehdyn tarkan suunnitelman ja laskelman jälkeen tällaiset tiet teettämään ja varmuudella ainakin pitämään kunnossa. Talvitiet, pyörä- ja polkutiet sekä porrastukset sensijaan teetetään tavallisimmin alusta loppuun hoitoalueen omilla voimilla.

Näiden viimeksi mainittujenkin suunnittelussa ja teetossa on, vaikkakin työ on useimmiten yksinkertaista, eräitä kohtia syytä kosketella.

Ensiksikin sananen työohjelmasta. Tässä saatetaan tehdä esitys kulku- ja kuljetussuhteiden parantamismäärärahan kohdalla, mutta piirros yhdistetään johonkin metsänhoitotöiden suorittamista kuvaavaan karttaleikkeeseen. Luonnollisesti on karttaluonnos tällöin tehtävä erikseen eikä yhdistettävä, sillä metsähallituksessahan joutuvat eri osastot tällöin käsittelemään määrärahopyyntöä, ja tuottaa hankaluuksia sekä asian käsittelyn viivästymistä, jos tehdään tarpeettomia yhdistelemisiä eri määrärahojen kohdalla oleviin liitteisiin.

Mitä tulee ns. talviteihin, menetellään käytännössä tavallisesti siten, että syksyllä, kun on tiedossa hakkuu- ja vedätystyömaa, valmistetaan kuokkimalla ja hakkaamalla talviajotien valtatie. Tällöin päädytään useinkin siihen, että muutaman vuoden kuluttua, kun hakkuu siirtyy toiselle taholle, talvitien paikka saattaa ikäänkuin „hukkuu metsään”. Vuosien tai vuosikymmenien kuluttua on hakkuun palatessa jälleen näille seuduille talvitien pohja ja suunta uudelleen etsittävä. Näin

menetellen joudutaan epäilemättä syksyisin polkemaan talviteiden pohjia lujan perustan aikaansaamiseksi, suojelemaan ehken talviteitä lumituiskulta lumiaidoilla, latvusaidoilla jne. suuremmassa määrin kuin olisi välttämätöntä, mikäli asia toisin järjestettäisiin.

Kaikkihan tiedämme, miten viimekuluneina vuosina valtion metsien suonkuivaustyöt ovat ilahduttavasti laajentuneet ja todennäköisesti ei ole pelkoa siitä, että tätä työmuotoa pyrittäisiin toistaiseksi supistamaan. Suonkuivausmetsänhoitajista ainakin jotkut osoittavat kiitettävää halua neuvotella aluehallinnon kanssa kuivaustöiden suunnittelussa, joten ainakin näissä tapauksissa on yhteistyön pohja varma. Talviajoteitä hoitoalueessa suunnitellessaan voi aluemetsänhoitaja luottamuksella kääntyä suonkuivausmetsänhoitajan puoleen ja tämän yhteistyön kypsänä hedelmänä syntyy hoitoalueeseen vakinaisia talviajoteitä siten, että kaivettavien ojien reunamalle tehdään talvitie raivaamalla  $1\frac{1}{2}$ —2 metrin leveydeltä pois kannot ja kivet sekä luomalla kaikki ojista tuleva maa näin raivatulle pohjalle (viettäväällä maalla rinteen alapuolelle). Milloin työn teettää suonkuivausmetsänhoitaja, on tämä lisätyö pantava eri palkkauslistalle ja hoitoalueen lunastettava lista sekä myönnettyjen määrärahojen puitteissa huomattava omissa tileissään. Tällainen lisätyö maksanee 25 pennistä noin 1 markkaan metrille.

On luonnollista, että tarpeelliset sillat tai rummut tällöin myös tehdään niihin kohtiin, missä talvitie menee ns. poikkiojien yli. Näin valmistettu talvitie on aina kunnossa, sitä ei syksyisin tarvitse polkea, sen reunamalle kohoa luontainen lumiaita kasvavasta metsästä yms. Tässä vakinaisen talviajotien teettämisessä voitaisiin voimaperäisemmissä hoitoalueissa mennä niinkin pitkälle, että aukeille soille, joiden yli joudutaan yhtäjaksoisesti talvesta toiseen vedättämään puutavaraa, valmistettaisiin sellaisillekin nevoille ja rämeille, joita ei kannata ojittaa metsänkasvulle, tällainen tie, jolloin tulisi harkittavaksi, olisiko edullisinta tehdä pari ojaa 5—7 metrin etäisyydelle toisistaan ja luoda kaikki ojamullat noin 2—3 metrin leveydelle näiden ojien puoliväliin.

En tahdo väittää, että Perä-Pohjolan laajoissa oloissa tällainen vakinainen talvitiejärjestelmä olisi sovellettavissa, sensijaan Länsi-Suomen ja Itä-Suomen piirikunnan metsissä se ainakin menettelee, myönteisiä esimerkkejähän on jo hoitoalueissamme.

Viimeksi kuluneina vuosina on ns. polkutiet yleisesti koetettu rakentaa sellaisiksi, että niitä yhtäjaksoisesti päästäisiin ajamaan polkupyörällä. Näin on ajan kehitys muodostanut oman ryhmänsä ns. pyörätiet (polkupyörätiet). Tietääkseni ensimmäiset pyörätiet valtion hoitoalueissa on tehty Loimolan hoitoalueessa, missä silloinen nuori aluemetsänhoitaja K. Rönneberg ulkomaisen opintomatkinsa vaikutteina

niitä rakennutti, tultuaan nimitetyksi syksyllä 1907 Loimolan hoitoalueen metsänhoitajaksi.

Ensimmäiset pyörätiet näyttävät suomaita ylittäessään ollen sellaisia, että mies kulki pitkin porraskolkua ja työnsi pyöräänsä pitkin halkaistuista riuista viereen tehtyä pienoisporrasta. Sitten muuttivat nämä porrastukset sellaisiksi, että joko sahaamalla tai listoja asettamalla muodostettiin tavallinen porrastus tasaiseksi ja siis pyörällä ajokelpoiseksi, taikka käytettiin porrastukseen lankkuja ja lautoja.



Kuva 1. Talviajotien valtatieenä toimiva polkupyörätie. Viitasaaren hoitoalue.

Valok. V. K. Ahola.

Tämänkaltainen porrastus tulee kuitenkin, kuten tunnettua, kalliiksi ja on puuta tuhlaavaa, joten siitäkin on viimekuluneina vuosina mahdollisuuksien salliessa luovuttu ja koetettu yhdistää pyörätienkin teko suonkuivaustöiden kiinteään yhteyteen, tekemällä soilla pyörätie ojan partaalle. Tarpeellisissa tapauksissa on kankaillakin tehty oja. Ainkin silloin on näin menetetty, kun pyörätie toimii talviajotienä, mikä mahdollisuus aina on otettava huomioon. Maapohjaisen pyörätien leveys suurennetaan tällöin 70 senttimetrinä noin  $1\frac{1}{2}$ —2 metriin. Kuitenkin on muistettava, että mikäli maapohja ei ole kuivaa tai helposti vettä läpäisevää, on sivuojiin kerääntyvä vesi aina saatava johdetuksi pois laskuojilla.

Milloin pyörätie tehdään sellaiselle suolle, että kaivettava oja ei ylety kivennäismaahan, olisi pohjan lujittamiseen hyvä käyttää poikittain tien suuntaa vastaan asetettua, puristettua noin 10 senttimetrin vahvuista kuusenhavukerrosta, jolle luodaan ojamaat sekä mahdollisesti vielä riittävän paksu sidemaakerros ja tämän pinnalle 3 senttimetriä



Kuva 2. Vanhamallista polkupyörätietä. Viitasaaren hoitoalue. Valok. V. K. Ahola.

paksu kulutussorakerros. Pehmeimmillä soilla on ehken parasta tehdä joko porrastus tai varustaa pyörätien pohja erityisellä telalavotuksella.

Pyöräteitä tehtäessä joudutaan siis useinkin kaivamaan sivuoja tien viereen. Tällaista ojaa kaivettaessa voidaan sopivina mittoina erilaatuisella maaperällä käyttää metsähallituksen insinööriosaston varsinaisten ajoteiden rakentamishjeissaan antamia mittoja, jotka tässä mainittakoon:

M a a n l a a t u	Vähin syvyys, m	Pohjan leveys, m	Luiskien kaltevuus
Kova maa .....	0.40	0.30	1: 1.5
Hiekka .....	0.45	0.30	»
Savi .....	0.60	0.40	1: 1.75
Kuohusavi .....	0.70	0.40	1: 2
Suo .....	0.80	0.40	1: 1

Tarpeellisilla laskuojilla on luonnollisesti saatava nämä sivuojat pysymään kuivina.

Sillat ja rummut olisi pyrittävä mahdollisuuksien mukaan tekemään heti alusta pitäen kivistä tai betonista — työ kyllä maksaa itsensä — vuosisatojen kulutushan on kyseessä. Metsähallinnon toimesta tehtävien teiden rakentamisesta annetuissa ohjeissa teroittaa mm. metsähallituksen insinööriosasto tätä seikkaa.

Hoitoalueet joutuvat teitä ja polkuja rakentaessaan useinkin katkaisemaan yksityisten pieniä niitty- tai metsäpalstoja. Vuodesta vuoteen lisää valtion maiden asuttaminen valtion metsiin tällaisia pieniä yksityispalstoja, joten tulevaisuudessa yhä suuremmalla varmuudella rakennettavat tiet ja polut sattuvat osaksi yksityisluontoisille maille. Mieluimmin jo tiesuunnittelun aikana ja viimeistään tie- ja polkurakennuksen alkaessa on hoitoaluehallinnon hankittava yksityisiltä maanomistajilta kirjallinen ja kahden todistajan oikeaksi todistama sitoumus siitä, että tie tai polku (porrastus) saadaan tehdä heidän maalleen, ja että tientekoaineita saadaan ottaa maksutta heidän maaltaan. Tällaiset sopimukset olisi säilytettävä hoitoalueen arkistossa omassa nipussaan tietoihin yhteydessä.

Haluaisin tässä yhteydessä jollakin sanalla kosketella metsähallinnon toimesta rakennettavien teiden tekoa varatoina. Näistä on jo aikaisemmin julkisuudessa mainittu ja sitovasti todistettu, että ainakaan suurimmaksi osaksi eivät nämä työt sovellu varatöiksi. Mitä tulee polku- ja pyöräteihin sekä porrastuksiin, lienemme yksimielisiä siitäkin, että vielä vähemmän näiden teetto tulee kysymykseen varatoina, sillä tekemiehet hajaantuvat laajalle alalle ja työhön on lisäksi suhteellisesti enemmän ns. „pintatyötä” kuin varsinaisissa tietöissä. Kokeintaan voitane ajatella näitä töitä teetettäväksi varatoina syys—lokuun aikana, mutta silloinkin paikallisten työttömien toin.

Viimekuluneen lamakauden aikana oli kuitenkin eräs varatyömuoto, joka käsittääkseni antoi viittauksen käytännölliselle metsänhoidolle, jos polkuverkostoa silmälläpidetään. Nuorille kaupunkien työttömille järjestettiin, niinkuin tunnettua, silloin metsänhoitotöitä, kuten rai-vauksia, kylvöjä, taimitarhoitaita yms. Tässä yhteydessä jouduttiin myös suurimmilla metsänhoitotyömailla teettämään polkuja ja porrastuksia näillä nuorilla miehillä, jolloin varmistettiin aikaisempi havainto siitä, mikä käytännöllinen hyöty on, jos metsänhoitotyömaa on polkuverkostolla sidottu lähimpään majoituspaikkaan.

Eräät hoitoalueet ovatkin soveltaneet tätä kokemusta metsänhoitotyöohjelmiinsa ja esittäneet 4—5 viimekuluneen vuoden aikana metsänhoitomäärärahoilla teetettäväksi polku-, pyörä- ja porrasteitä silloin, kun varsinaisista tiemäärärahoista ei tarkoitukseen ole saatu

edellisvuosina määrärahaa, ja metsänhoitotyömaiden keskitys on vaa-  
tinut työvoiman saannin, muonanhankinnan, taimien kuljetuksen yms.  
seikkojen takia nopeampia ja helpompia kulkuyhteyksiä. Jossain mää-  
rin on voitukin myöntää polkuverkostojen tekemiseen määrärahaa met-  
sänhoitomomentilta silloin, kun töiden suunnittelussa ja suorittami-  
sessa hoitoalueessa on havaittu selvää keskittämistä. Paljon on kui-



Kuva 3. Valon ja varjon leikkiä polku-  
pyörätiellä. Viitasaaren hoitoalue. Tie on  
tehty työttömyystienä — paikallisilla tyt-  
tömillä. — Valok. V. K. Ahola.

tenkin ollut pakko jättää määrärahoja myöntämättäkin, varsinkin  
silloin, kun määrärahaa on pyydetty metsänhoitotöistä selvästi eril-  
lisenä.

Hoitoaluehallinnon on syytä pitää mielessään, että sopivalla järjes-  
telyllä voi palokuja toimia myös polku- ja pyörätienä, vieläpä ratas-  
ja autotienäkin. Sellaisia esimerkkejähän on kyllä hoitoalueissamme.

Teiden ja polkujen rakentamisessa olisi yleisesti katsoen pyrittävä  
siihen, että työ tehdään alusta alkaen perusteellisesti. Tehdään vaikka  
vähemmän vuodessa, mutta työ hyvin. Ei pyritä siis saamaan tie- ja  
polkumetrejä. Turhia kustannuksia luonnollisesti vältetään; poikkeuk-  
sena tästä yleisestä ohjeesta ovat vain erityiset retkeilypolut yms.  
Eräs käytännöllinen tiemuoto olisi luullakseni kuitenkin eroitettava

tästä yleisestä säännöstä, varsinkin Lapin ja Perä-Pohjolan hoito-  
alueissa. Täällä olen, mm. Kittilän hoitoalueessa, nähnyt tieverkoston  
levitettävän maanteiltä selkosille tavalla, joka yhdistää ovelasti käy-  
tännön ja pienet määrärahat. Selostan seuraavassa tätä tietekotapaa.

Hakkuiden yhteydessä suunnitellaan jo rajoille, linjoille, osittain  
entisille poluille, ojien varsille jne. tulevan tien pohja. Hakkuussa  
korjataan tällöin puutavara tien kohdalla. Myös käännetään kannot  
ja kivet pois, tehdään tarpeen tullen ojia, täytetään kuoppia, tasoite-



Kuva 4. Kahvinkeittoasema polkupyörä-  
teiden risteyskohdassa. Viitasaaren hoito-  
alue. — Valok. V. K. Ahola

taan töyrämiä yms. Soiden kohdille tehdään yhden tai kahden ojan  
avulla tie tavalla, jonka teko on ilmennyt edellä selostetusta. Huo-  
maamme siis — tehdään suureksi osaksi vain puolikuntoista tietä.  
Rattailla ajo ei tietenkään tulisi kysymykseen näin heikosti pohjatulla  
tiellä, mutta avuksi otetaan kuulalakaareilla ja autoren-  
kailla (Nokia) varustetut lavarattaat, joilla aletaan  
kuljetella ruokatarpeita, työaseita, siemensäkkejä, teltoja ja taimia  
tätä tietä pitkin. Myönnettävä on, että näinkin tehty tie pitää ihme-  
teltävän hyvin. Vähitellen sitten parammellaan tietä samalla kun tälle  
runkotielle ohjataan tarpeelliset polku- ja pyörätiet sekä porrastukset.  
Epämätöntä lienee, että laajaperäisissä Lapin hoitoalueissa onkin

tämä menettelytapa käytännöllisempi, kuin se, että tyydyttäisiin hitaampaan tietuntosarvien levittämiseen, tai olisikohan käsitykseni — kerettiläinen. Ainakin saadaan tällä tavalla menetellen hoitoalueiden metsät niille tarpeelliseen käsittelypiiriin paljonkin nopeammin ja laveammalta kuin muuten on mahdollista.

Eräaseen seikkaan olisi vielä kiinnitettävä huomiota tie- ja polkurakennuksissa. Rautateiden, maanteiden, kylä- ja kunnanteiden vieläpä polku- ja pyöräteidenkin lähin vierusta juoruaa vuosia, vuosi-



Kuva 5. »Matka-mittari» polkupyörätiellä Viitasaaren hoitoalue.  
Valok. V. K. Ahola.

kymmeniä, vieläpä toisinaan vuosisatojakin siitä, että työ on tehty kiireellä ja kauneus- tai puhtaussyihin huomiota kiinnittämättä. Kivet ovat hajallaan, kuorittu maapeite, kannot ja latvukset lojuvat siinä, mihin tientekijä ne laski kouristaan yms. Matkailijan, retkeilijän, ulkomaalaisen ja kenen silmään tahansa jättää tämä sen vaikutuksen, että teettäjä on leväperäinen, pintapuolinen ja ehken huolimatonkin työssään. Saatetaan ajatella, että työ kallistuu tarpeettomasti, jos tällaiseen ulkokuoreen kiinnitetään huomiota, mutta uskallan vastata, että tätä ulkokuorta ei synny, jos työmääräyksessä ja -sopimuksessa siitä jo annetaan ohjeet. Tässä yhteydessä haluaisin myös viitata siihen, mitä metsäpäällikkö, metsän-

hoitaja Ilmari Karvonen mainitsee Metsätaloudellisen aikakauslehden N:ossa 7—8 elokuussa 1938 Saksan Itä-Preussin teistä: „Ja mikä ihmeellisintä, vaikka uudet autotiet ovat työn jäljeltä miltei lämpimiä, ei työnjälkiä näy missään. Meillä tienrakentajat pitävät kunnia-asiaana raadella tiepuolet ja kauneimmille paikoille avata rumia sora-kuoppia. Saksassa tierakennustyö ei saa pienimmässäkään määrässä rikkoa maisemaa.”



Kuva 6. Tienviitat polkupyörätiellekin. Viitasaaren hoitoalue.  
Valok. V. K. Ahola

Tosin on meillä ihan äskettäin tieinsinööreille ja rakennusmestareille annettu ohjeet ainakin hiekkakuoppien sijoittamisesta. Eri asia on, saadaanko tuo ohje toteutumaan, ja milloin yleisten rauta- ja maanteiden varret ovat teon päätyttyä „saksalaisessa kunnossa”. Olisiko liikaa vaatia, että me metsänhoitomiehet kulkisimme etunenässä tässä asiassa yksimielisinä!

Viitta tien alussa näyttää, minne tie menee. Teiden haaroissa, ainakin merkkitsevempien, tulisi samoin olla ohje kulkijalle, minne hän suuntaa matkansa. Yksinkertainen viitta, talvipuhteilla tehtynä ei paljoa maksa ja kiinnitys voi tapahtua muun virkamatkan yhteydessä. Välimatkojen merkitseminen tärkeimmille teille ja poluille on myös paikallaan. Retkeilypoluillemme saatamme ehken asettaa kilometripyl-

väätkin — ainakin on tuo toimenpide luullakseni yhtä oikeutettua kuin metsänhoidollisten toimenpidetaulujenkin asettaminen.

Havaintojeni mukaan näyttää siltä, että aina ei jakseta muistaa, että metsänhoitajien jatkokursseilla pidetyt luennot ja esitelmät painetaan jatkokurssikirjassa. Sieltä löytää monesti auttavan neuvon, jos muisti pettäisi. Tahdon vain siinä mielessä mainita, että teiden rakentamisesta ja kunnossapidosta on insinööri Erkki J. Simolan esitelmä vuoden 1935 jatkokurssikirjassa I sivuilla 133—140.

Ja lopuksi, kun palkkatarkkailun ylitarkastaja, metsänhoitaja E. Hellén juuri nyt on ilmoittanut, että tulevaisuudessa palkanormeissa saatetaan joutua laskemaan jokin työmaa aina 8 kilometrin etäisyydellä — jos tälle työmaalle vain johtaa kunnollinen pyörällä kuljettava tie tai polku — kuuluvaksi samaan luokkaan kuin lähempänä poluttoman taipaleen takana 1—3 kilometrin etäisyydellä olevat työpaikat, laskettuna samasta keskus- tai asuntopaikasta, on tämäkin omiaan voimakkaasti tehostamaan sitä, että valtiollisille taholta nykyisin katsotaan polkupyörätietkin suuriarvoisiksi tekijöiksi. Kun polkupyörätien tekokustannus juoksumetriltä on normaliolosuhteissa suunnilleen 2 mk, merkitsisi tämä sitä, että jokainen suurempi työmaa näissä tapauksissa tuottaisi polkupyörätien laittoon uhratut varat heti takaisin työpalkkasäästöjen muodossa, samalla kun metsiemme hoito yhä edelleen voimaperäistyisi.