

Tilan tai lisämaan perustaminen, teknilliset ja kannattavuusnäkökohdat.

Urho Karisto.

Tämän alustuksen aiheeksi on ohjelmaan merkitty: »Tilan tai lisämaan perustaminen, teknilliset ja kannattavuusnäkökohdat». Neuvottelupäivien luonteesta johtuen asian käsittely rajoitetaan tässä lähinnä niihin näkökohtiin ja kysymyksiin, jotka esiintyvät asutustehtävissä, asutussuunnitelmaa laadittaessa.

Teknilliset ja kannattavuuskysymykset tulevat eteen jo heti siinä vaiheessa, kun joudutaan ratkaisemaan, onko ryhdyttävä asutussuunnitelman laatimiseen lainkaan vaiko luovuttava siitä teknillisten ja kannattavuusedellytysten puuttuessa. Toiseksi sanotut kysymykset tulevat harvittaviksi yksityiskohtaista suunnitelmaa laadittaessa, minkä onnistumiselle niiden oikein ratkaiseminen on perustekijä.

Asutussuunnitelman laatimisen perusedellytykset.

Sen, onko asutussuunnitelman tekoon lainkaan ryhdyttävä, ratkaisee sitä laatimaan määrätty toimielin kokonaisuudessaan alkukokouksen ja alkukatselmuksen nojalla. Sen tulee näet muodollisten maansaantiehtojen täyttämisen lisäksi todeta asutussuunnitelman laatimisen perusedellytysten olemassaolo. Nämä voidaan keskittää lähinnä seuraaviin toteamuksiin silloin, kun hakemuksen kohteena on viljelystila:

1. haetulla tai suunnitellulla alueella on oltava riittävä määrä viljeltyä- tai viljelykelpoista maata, josta ainakin osa kivennäismaata, ja sopiva talouskeskuksen paikka viljelykelpoisten maiden läheisyydessä; huomattava on, että viljelykelpoisen maan tulee olla sitä sekä laatunsa että kuivatusmahdollisuutensa puolesta;
2. tilalle välttämätön metsämaan on oltava saatavissa kohtuullisen matkan päästä talouskeskuksesta lukien; ja
3. viljelykelpoisten maiden ja suunnitellun talouskeskuksen paikan tulee olla entisten teiden yhteydessä tai sijaita siten, että niiden yhdistäminen ennestään olevaan tieverkkoon on kannattavaa tai ei tuota ainakaan kohtuuttomia kustannuksia.

Milloin asutussuunnitelma koskee lisämaata tai muunlaista tilaa, tulee edellämainituista tekijöistä aina sillä kertaa oleellisten olla olemassa. Asuntotontin sekä asunto- tai asuntoviljelystilan ollessa kysymyksessä on lisäksi varmistettava ennen niiden perustamiseen ryhtymistä välttämättömien ulkopuolisten työnsaantimahdollisuuksien jatkuva olemassaolo.

Kaikki mainitut tekijät ovat mielestäni asutustilojen perustamisessa niin tärkeät ja oleelliset, että niistä yhdenkin kokonaan puuttuminen tulisi käsittää esteeksi elinkelpoisen tilan perustamiselle.

Edellytysten tarkempaan selvittämiseen ei tässä yhteydessä liene syytä välittömästi puuttua, sillä niihin sisältyvät näkökohdat tulevat käsiteltäväksi seuraavassa, asutussuunnitelman yksityiskohtaisesta laatimisesta puhuttaessa.

Asutussuunnitelman yksityiskohtainen laatiminen.

Yleistä.

Vasta sen jälkeen, kun edellä mainitut perustekijät on todettu olevan olemassa, seuraa asutussuunnitelman yksityiskohtainen laatiminen, jonka teosta lähinnä vastaa toimielimeen kuuluva maanmittausviranomaisen.

Siinä voimassa olevien asutuslakien mukaan on periaatteena se, että perustettavan maatilan tulee antaa yrittäjäperheelle sekä pääasiallinen toimeentulo että viihtyisiä koti. On otettava myös huomioon, että vaikka tila perustetaan vain hakijalleen, se tulee rekisteriyksikkönä olemaan kauan, jolloin perustamisessa tehdyt virheetkin ovat pitkäaikaiset. Edelleen tilan tulee antaa toimeentulo heti jo hakijalle — siis verrattain pian — eikä vasta hakijan seuraajille.

Kartta-aineisto.

Jo yleissuunnittelussa on kartta välttämätön, joskin siinä tulee kysymykseen 1 : 20 000—1 : 50 000-mittakaavainen ns. yleiskartta. Mutta yksityiskohtaista asutussuunnitelmaa laadittaessa on saatava tarkempi kartta-aineisto. Asutustöissä, joissa kustannukset lankeavat valtion maksettaviksi, pyritään noudattamaan säästäväisyyttä käyttämällä mahdollisimman paljon hyväksi ennen suoritettuja mittauksia eli vanhoja karttoja. Vanhat kartat ovat lähinnä maanmittaustoimituksissa tai metsätalouden tarkoitukseen tehtyjä karttoja, joiden mittakaava on 1 : 4 000—1 : 16 000 väliltä. Asutustöissä käytettäviltä kartoilta ei luonteensa puolesta vaadita niin suurta tarkkuutta kuin jakotoimituksissa, joissa tilojen koko usein aarin tarkkuudella on tarkoin jakoperusteen rajoittama.

Säästäväisyysnäkökohta karttojen laatimisessa on ollut tavoitteena mm. vuonna 1936 annetulla asutuslailla. Sen toimeenpanoasetuksen 62 §:n mukaan on näet silloin, kun uusi mittaus katsotaan tarpeelliseksi ja mitattava alue on yli 200 ha, kysymys uudismittauksesta (perusteluineen) alistettava maanmittaushallituksen ratkaistavaksi. Siis asutustoimieliin ei sen suorittamisesta voi päättää itsenäisesti.

Vaikka vanha kartta kelpuutetaankin toimituskartaksi, se tapahtuu vasta sen luotettavuuden tutkimisen sekä tarpeellisten korjausten ja täydennysten jälkeen. Apuaineistona siinä ovat mm. ne viljelykelpoisuus-tutkimuskartat, joita asutustehtävissä saadaan käytettäväksi ASO:n maantutkimusjaostolta. Yleensä viljelykelpoisten maiden täydentämiseen kartalla on kiinnitettävä erityistä huomiota, sillä sen viljelykelpoisen maan, mikä tilalle kartan mukaan annetaan, on myöskin oltava viljelykelpoista

maata sekä laadullisesti että teknillisesti. Metsämaiden luokitusta tai tyytitystä suoritettaessa taasen havaitaan useimmiten riittävän aikaisin mahdolliset metsämaakuvi virheet. Milloin asutusalueelle laaditaan kuivatus- ja tienrakennussuunnitelma, on kuivatus- ja tiesuunnitelmaverkko siirrettävä toimituskartalle asutussuunnitelman jouduttamiseksi ja virhemahdollisuuksien eliminoinimiseksi suoraan maastosta mitaten niin pian kuin ne maastoon on merkitty.

Kartan tarkkuuden vaikutus tilojen hinnoitteluun ei ole varsin suuri. Sillä pääosan tilojen hinnasta muodostaa puusto, josta järeä puusto luetaan rungoittain ja pieni puusto arvioidaan lähinnä ympyräkoela-arviomenetelmää käyttäen. Rungoittaen luvussa tulos on kartasta riippumaton. Arviossa tulos ei riipu taasen kartan kuvioiden tarkkuudesta, kunhan tilojen kokonaisalat ovat oikeat kertoimien määräämiseksi, edellyttäen että arvio kohdistetaan koko tilaan.

Vaikka toimituksen onnistumiselle onkin ehtona hyvä ja tarkka kartta, voitane katsoa, että asutustyöt saadaan suoritetuiksi riittävällä tarkkuudella käyttämällä täydennettyä vanhaa karttaa, jolloin saavutetaan sekä kustannusten että ajan säästöä.

Milloin suunnitellulta asutusalueelta on olemassa vanhan kartan ohessa ilmakuvamittaus, saadaan näistä yhdistämällä yleensä käyttökelpoinen toimituskartta. Jos taasen vanha kartta on kovin puutteellinen tai karttaa ei suunnitellulta asutusalueelta ole lainkaan, on huomioitava aina ilmakuvauksen hyväksikäyttämättömyys. Monessa tapauksessa juuri ilmakuvakartta muihin karttoihin verrattuna antaa yksityiskohtaisimman ja tarkimman sekä kustannuksiltaan edullisimman tuloksen. Kuitenkin tällöin ilmakuvaus olisi saatava vireille jo paljon ennen asutussuunnitelman laatimista kuvauksen valmistelutöiden vuoksi.

Kuivatus.

Kun suunnitellun asutusalueen viljelyskelpoinen maa vaatii peruskui- vatuksen, on kuivatus pantava heti vireille. Sen suorittaminen ja toteuttaminen — samoin kuin teiden rakentamiset — on aiheellista siirtää erikois- ammattimiehen, lähinnä paikallisen maanviljelysinsinööripiirin tehtäväksi. Koska kuivatus riippuu maan luontaisista seikoista, on kuivatussuun- nitelma saatava pian valmiiksi, jotta asutussuunnitelman jatkamiselle saa- taisiin kestävä pohja. Sillä vasta kuivatussuunnitelma yhdessä viljelys- kelpoisuustutkimuskarttojen ja suoritettujen katselmusten kanssa antaa asutusalueen viljelyskelpoisesta maasta oikean kuvan. Kuivatussuunnitel- man teko on saatava aikaisessa vaiheessa vireille senkin vuoksi, että se — samoin kuin tietyt — suoritöinä on omiaan hidastamaan ja viivyttä- mään asutussuunnitelman valmistumista.

Vesioikeuslain III luvun 2 §:n mukaan tulisi valtaojat kaivaa ennen kaikkea tilojen rajoille. Tämä voidaan käytännössä huomioon ottaa sovit- tamalla tilojen rajat vasta kuivatussuunnitelman valmistuttua, jolloin sen laatijalle jää vapaus sijoittaa kuivatusverkko luonnollisimmin maastoon sopeutuvaksi. Luonnollisesti on silloinkin pyrittävä tuleville viljelysloh- koille saamaan säännöllinen ja taloudellinen muoto silmälläpitäen yksityis- kohdittain viljelysalueen tulevaa käyttöä.

Kuivatussuunnitelman saamiselle maastoon mukautuvaksi ja taloudel- liseksi on eräänä tärkeänä edellytyksenä se, että kuivatusalue luonnostaan sisältää yhden kuivatuskunnan kokonaan tai useampia kokonaisia kuivatus- kuntia. Tämä tarkoitus saavutetaan rajoittamalla asutusalue viljelyskel- poisten maiden kohdilla vedenjakajiin.

Se, että valtaojitus on yleensä suuritöinen ja kallis toimenpide, asettaa rajoituksia asutussuunnitelman laatimiselle. Heti alku- eli perustamiskat- selmuksessa on tutkittava laadultaan viljelyskelpoiseksi todetun maan kuivatuksen suhteellinen summittainen kustannus. Mikäli se osoittautuu kovin suureksi, on asutussuunnitelman jatkokäsittelystä luovuttava. Esim. jos haettu alue käsittää pienen noin 10—20 ha laajuisen laadultaan hyvänkin viljelyskelpoisen suon, mutta sen kuivatus vaatii 2—3 km pituisen valta- ojituksen, ei sanottua aluetta voida pitää taloudellisesti kuivatuskelpoi- sena. Kannattavan kuivatuksen raja on venyvä käsite riippuen lähinnä paikkakunnalla olevasta viljelyskelpoisen maan määrästä. ASO:n 5. 11. 1947 antaman kiertokirjeen mukaan on maanhankintalain mukaisissa toi- mituksissa, joissa kustannukset hyötöalueen hehtaaria kohti ovat 25 000 mk tai enemmän alistettava ASO:n ratkaistavaksi.

Kuivatuksen toteuttaminen olisi tehtävä vaiheittain. Ensimmäiseksi tulisivat kysymykseen lähinnä talouskeskuksia olevat alueet ja myöhem- min vasta kauempana olevat tilukset. Jos heti suoritetaan koko alueen kuivatus, on seurauksena, että suuri osa alueesta, jota yleensä ei heti pys- tytä sarkaojittamaan, sammaloituu kuivatuksen vaikutuksen alkaessa ilmetä.

Tieverkko.

Viimeistään sen jälkeen, kun kuivatussuunnitelma on saatu maastoon paalutetuksi, alkaa teiden suunnittelu. Se eroaa kuivatussuunnitelman tekemisestä mm. siinä, että kun kuivatusverkko on sijoitettava maastoon lähinnä luontaisia näkökohtia noudattaen ja on muun suunnittelun perusta, on tiet tehtävä etupäässä taloudellisten vaatimusten mukaisesti. Tie- verkko-suunnitelma on eräs asutussuunnitelman tärkeimpiin tehtäviin kuu- luva toimenpide. Tieverkon yleissuunnittelun suorittaa asutustoimielin, ja erityisen teknillisen asiantuntijan, lähinnä maanviljelysinsinöörin, käyttö tulee kysymykseen yleensä vasta yleissuunnan määräämisen jälkeen.

Tiesuunnittelussa on periaatteena pidettävä sitä, että samoin kuin kui- vatusverkko, on myös teiden hyödytettävä mahdollisimman suurta pinta- alaa ja että teistä muutenkin saadaan suuri ja monipuolinen hyöty. Tie- verkon perustamis- ja kunnossapitokustannusten alentamiseksi on aina siellä, missä se liikenteen suuruuden ja suunnan kannalta on mahdollista, pyrittävä keskittämään erilaiset liikennetarpeet ja kulkemiset samoille teille.

Kaikkia teitä ei voida suunnitella heti asutussuunnitelman laatimisen alkuvaiheessa, koska maatilataloudessa eri liikennelajien tarpeet eivät vielä tällöin ole riittävän tarkasti tiedossa. Tiekysymyksen ratkaisu kokonaisu- deksaan liittyy näet läheisesti tilojen talouskeskusten paikkojen ja tilojen tilusten keskinäiseen sijaintiin, jotka kysymykset lopullisesti ratkaistaan myöhemmin. Teiden suunnittelu tapahtuu tämän vuoksi vaiheittain sitä mukaan kuin eri liikennelajien vaatimukset ovat todettavissa.

Tienrakennus- ja kunnossapitotarpeiden ottopaikat on otettava suunnitelussa aina huomioon, sillä niiden tulee sijaita lähellä tietä. Lisäksi tie-suunnan valinnalla olisi pyrittävä siltojen ja rumpujen tarve saamaan vähäiseksi.

Asutustoimituksissa kysymykseen tulevat tiet voidaan ryhmitellä seuraavasti:

- a) runkotiet eli yleiset ulospääsytiät,
- b) yksityiset ulospääsytiät ja
- c) sisäistä liikennettä palvelevat tiät.

Tieverkkoa suunniteltaessa on ensinnäkin perehdyttävä alueella jo oleviin yleisiin teihin: maanteihin, kunnanteihin ja kyläteihin, ja pyrittävä niitä käyttämään mahdollisimman paljon hyväksi. Mikäli asutusalue ei ennestään niihin liity, on ensimmäinen tehtävä suunnitella sen yhdistäminen jo olemassa olevaan tieverkkoon eli suunnitella ns. runkotie. Tämä on pyrittävä tekemään niin, että siitä myöhemmin voi tulla yleinen tie. Sitä varten on syytä ottaa yhteys tie- ja vesirakennushallitukseen, metsähallituksen ja kunnan edustajiin ja selvittää, onko mahdollista yhdistää käsittelyn alaisena oleva tiesuunta jo ehkä näiden viranomaisten suunnittelemiin tiesuuntiin. Yhdistämiseen on usein mahdollisuus, ja siten saadaan samalla yhtäaikaa useampaa eri tarkoitusta palveleva tie.

Runkotien paikkaa lähemmin määrättäessä on pyrittävä siihen, että se seuraa ainakin suurinpiirtein rakenteellisesti edullisia maastonkohtia, ja etenkin siihen, että se turhia mutkia tekemättä kerää edeltäkäsien alustavasti suunnitellut talouskeskusten paikat mahdollisimman tarkoin välittömään vaikutuspiiriinsä, jotta runkotien ja talouskeskusten yhdistyminen jäisivät vähiin. Runkotie tehdään läpikulkutienä rakenteeltaan sellaiseksi, että se täyttää uuden v. 1958 voimaan tulevan lain yleiselle tielle asettamat vaatimukset, huomioonottaen nimenomaan tien mahdollisesti laajenevan tarpeen tulevaisuudessa. Vaikkei runkotietä voitaisikaan rakentaa kauttakulkutiekseksi, on se alunperin suunnattava määrättyyn kohteeseen, jotta siitä myöhemmin sitä jatkamalla saadaan kauttakulkutie.

Kun kysymys runkotiestä on ratkaistu, on talouskeskusten ja runkotien välinen liikenne suunniteltava niissä tapauksissa, joissa runkotie ei sellaisenaan pysty tarvetta poistamaan. Ulospääsytiät rakennetaan sita silmälläpitäen, että niitä pitkin tulee tapahtumaan kaikki talouskeskusten läpivuotinen ulkoinen liikenne, verrattain lujiksi, sorapäälysteisiksi, tavallisesti IV-luokan teiksi. Nämä tiät jäävät yleensä yksityisluontoisiksi, joten niiden kunnossapidosta vastaa se tila tai ne tilat, joita tie palvelee.

Ulospääsyteiden suunnittelussa olisi pyrittävä kertakaikkiaan välttämään ns. pistoteiden rakentamista ja tehtävä ne renkaan muotoisiksi. Sellaisina niiden suurena rasituksena oleva kunnossapito, muun muassa auras, on osoittautunut edullisimmaksi ja tasapuolisimmaksi eivätkä jotkut tilat, kuten pistotien päässä olevat, jää muita heikompaan asemaan. Rengasteillä on lisäksi se huomattava etu, että ne ikäänkuin »vetävät» puoleensa linja-auto-, postiauto-, meijeriautoliikenteen jne, sillä autojen ei rengasta kiertäessään ole tehtävä sellaista »kuollutta» matkaa kuin pistotien päästä palatessaan.

Tilojen kannattavuudelle elintärkeä ns. sisäinen liikenne, joka käsittää lähinnä tilan talouskeskuksen ja tilusten välisen liikenteen ja jota

viljelystiet ja metsätiet palvelevat, jää tavallisesti asukkaiden oman järjestelyn varaan, joskin asutussuunnitelmaa laadittaessa on teiden paikat ja rakentamismahdollisuudet todettava, Kuitenkin, milloin talouskeskus ja viljelysmaat joudutaan erottamaan kauaksi toisistaan, on pyrittävä helpottamaan asutustiloja rakentamalla talouskeskuksista viljelysalueen lähimpään laitaan viljelystie. Se jätetään yleensä sorastamatta eikä sitä muutoinkaan tehdä niin kestäväksi kuin ulospääsytiät. Rakentamiskustannus on noin 600 000—800 000 markkaa kilometriltä maaston laadusta riippuen.

Tiekysymys on se tekijä, joka useimmiten muodostuu erikoisen varteen-otettavaksi tilojen perustamiseen liittyvää kannattavuusarvoa selvitettyä. Ottaen huomioon, että tilojen ulospääsytie IV-luokan tienä maksaa edullisimmassa tapauksessa eli kankaalla kulkiessa noin 1.2 miljoonaa markkaa kilometriä kohden ja runkotie, mikäli se joutuu yleiseen liikenteeseen, vielä enemmän, ja että tämä kustannus useimmiten lankeaa valtion lopulliseksi menoksi, on teiden rakentamisessa pyrittävä kohtuullisuuteen. Olisi pidettävä tavoitteena, että tilaa kohden eivät tiekustannukset enempää kuin kunnossapitokustannuksetkaan nouse suhteettoman korkeiksi. Se, mikä on yläraja tilaa kohden tehtävällä tiellä, on harkinnanvarainen. Maanhankintalakisia toteutettaessa on asutussuunnitelma silloin aina, kun se edellyttää viljelys- tai asutuviljelystilaa kohden tehtäväksi yli 1 km pituisen tien, alistettava ASO:n ratkaistavaksi. Tätä yhden kilometrin matkaa voitaneenkin pitää hyvällä syyllä sikäli rajana, ettei sitä pitäisi ylittää.

Tiekysymysten edullinen ratkaisu edellyttää aina, että tiät tulevat palvelemaan yhtäaikaan useampaa tilaa. Siten joudutaan jo tässä yhteydessä toteamaan asutusryhmäalueiden edullisuus ja vastaavasti ns. haja-tilojen epäedullisuus asutustoiminnassa.

Runkotiet ja sellaiset ulospääsytiät, jotka tulevat palvelemaan yleistä liikennettä, on syytä jättää valtion eli kantatilan maaksi ja pyykittävää erikseen. Yksityiset ulospääsytiät ja useaa tilaa palvelevat viljelystiet on niinkään pyykittävä, mutta ne on jätettävä tietä tarvitsevien tilojen yhteisiksi, jolloin myös niiden kunnossapito on ositeltava. Muut kulkuyhteydet voidaan järjestää tavallisesti rasitteina.

Talouskeskukset.

Asutustoiminnassa on sosiaalisilla näkökohdilla liiketaloudellisten lisäksi tärkeä sija, joten erikoista huomiota on kiinnitettävä myöskin asutustilojen viihtyisyyteen. On pyrittävä saavuttamaan sellainen tulos, että tilat toimeentulon lisäksi pääsisivät osallisiksi mahdollisuuden mukaan niistä eduista ja mukavuuksista, joita liikekeskukset pystyvät tarjoamaan ja joiden puuttuminen on painavana syynä maaltapakoon. Se, mitä tässä suhteessa merkitsevät kunnollinen asuinpaikka ja hyvät asumaolot, on itsestään selvää. Koska toisaalta asunnon sijainti vaikuttaa tuntuvasti maatilan viljelykseen kannattavuuteen, on todettava, että nimenomaan talouskeskuksen paikan onnistuneella valinnalla on asutussuunnitelman lopputulokseen varsin ratkaiseva merkitys.

Talouskeskuksen paikan tulee ensinnäkin olla sopusoinnussa maaston ja luontaisten tekijöiden kanssa. Sen tulee olla kuiva ja kestävä sekä sen

ohessa riittävän laaja. Parhaita ovat lujapohjaiset kumpumaat, mutta niille on ilman kohtuuttomia kustannuksia saatava hyvää vettä.

Milloin asutusalueella on varsin rajoitettu määrä luontaiset edellytykset omaavia talouskeskusten paikkoja, on ne käytettävä sellaisinaan hyväksi ja suunniteltava tieverkko ja sovitettava tilojen rajat sen mukaan.

Yleensä kuitenkin sopivia talouskeskusten paikkoja on useampia tai luontaiset edellytykset tarjoavat ainakin jossakin määrin valinnan varaa. Tällöin jouduttaessa ratkaisemaan kysymystä edullisimmasta sijainnista on punnittava keskenään toisaalta sisäisen ja ulkoisen liikenteen vaatimukset ja toisaalta taloudelliset ja sosiaaliset näkökohdat.

Aikaisemmin pyrittiin luonnollisena tuloksena siihen, että sisäisen liikenteen supistamiseksi talouskeskus sijoitettiin aina viljelysten keskelle tai laitaa, jolloin peltojen keskietäisyys saatiin mahdollisimman pieneksi. Keskietäisyyden lyhentämisellä saavutetaan huomattava säästö supistamalla tilan maataloustöissä työmatkoihin kuluva, täysin tuottamatonta aikaa.

Sisäisen liikenteen sanelemat vaatimukset talouskeskuksen sijaintiin ovat täysin liiketaloudellisia. Niiden vartenottaminen on jatkuvasti välttämätöntä ja korostavana tekijänä on lisäksi entistä korkeampi palkkataso. Mutta toisaalta maatalouden koneellistuminen ja paremmat tiet vähentävät tuntuvasti keskietäisyyden vaikutusta. Sen sijaan maatalouteen kuuluva ulkoinen liikenne on vaatimuksiltaan kasvanut. Maidon ja muiden maatalon tuotteiden markkinointi ja tilalle välttämättömien tarvikkeiden tuonti ovat entisestään lisääntyneet ja tämä, myöskin puhtaasti taloudellinen puoli, asettaa omat ehtonsa talouskeskusten sijainnille. Edelleen, vaikka tiloille on eduksi, että ne ovat riippumattomia naapureistaan, on niiden kuitenkin saatava mahdollisuus yhteistoimintaan toisten tilojen kanssa. Tätä edellyttävät yhteiset taloudelliset yritykset: kuivaamot, koneet, sähkövirta, puhelin jne. ja tilaisuus osallistua kerho- ym. valistustoimintaan sekä vaatimus päästä osalliseksi sellaisista yleisistä eduista, joihin eristetyllä tilalla ei ole mahdollisuutta.

Edellä mainittu toimintamahdollisuus edellyttää, että ensinnäkin ulkopuolinen liikenne on järjestetty hyvin ja läpi vuoden kestäväksi, kuten edellä jo mainittiin.

Koska lisäksi jo edellä mainitun yhteistoiminnan saavuttamiseksi tilat eivät saa olla kovin kaukana toisistaan, ei niitä asutussuunnitelmaa laadittaessa pidä liiaksi hajoittaa. Ns. hajatilojen muodostamista olisi tästäkin syystä vältettävä. Hajatiloilla, varsinkin tiettömillä, onkin todettu olevan yleensä muita heikompi kannattavuus ja huonommat olosuhteet sekä siitä johtuen halu maaltapakoon.

Edellä olevan mukaan on talouskeskusten sijainnissa pyrittävä sellaiseen ratkaisuun, että mahdollisimman edullisesti saadaan tyydytetyksi sekä sisäisen että ulkoisen liikenteen vaatimukset. Siten talouskeskukset on sijoitettava niin, että ne ovat toisaalta sopivan lähellä viljelysmaita, ja toisaalta niin, että ne sopivasti suunnitellulla ja niitä mahdollisesti sivuavalla runko- tai ulospääsytiellä voidaan yhdistää sekä keskenään että yleiseen tieverkkoon. Edullisimpana asutusmuotona voitaneen pitää lähinnä hajaryhmäasutusta, jossa talouskeskukset sijoitetaan 2—4 tilan ryhmiin tien varteen tien kahden puolen tai, ellei se käy, 100—200 m päähän toisistaan.

Päältäpäin ja yhteisiksi erotettavat alueet.

Suurehkoilla asutusalueilla rinnan talouskeskusten paikkojen valinnan kanssa on varattava tontit päältäpäin yleistä ja yhteistä etua palveleville laitoksille ja yrityksille. Ensinnäkin tulee kysymykseen koulutontti. Sen sijaintiin vaikuttaa luonnollisten maastoseikkojen lisäksi entisten koulujen asema tai se muuten määrätään sopivalle paikalle huomioonottaen, että lain mukaan pisin koulumatka ei saa tulla 5 km:ä pitemmäksi. Koulun yhteyteen tai muutoin soveliaaseen paikkaan on varattava alue urheilukenttää varten. Myöskin kauppaa tai muuta liiketarkoitusta varten on ajoissa annettava oma tontti. Asutustiloista on vaikea myöhemmin rajoitusten takia myydä tähän tarkoitukseen aluetta, ja se, että asutusalueelle saadaan kauppa- ja liiketalo, on ajanmittaan välttämätön.

Niinikään voidaan tarpeen mukaan asutusalueelle varata seurantaloa, koneasemia, viljankuivaamoja ym. yhteisiä yrityksiä varten yhteistoiminta-alueita.

Milloin tilojen alueelle ei muuten vastaavia etuja tule, voidaan niille antaa erikseen tai yhteisinä erilaiset maatilataloudessa välttämättömät tarveaineenottoaikat, joista muutamat voidaan tyydyttää myöskin rasiteina.

Tilusaltojen sijoittaminen.

Asutussuunnitelman laatimisen tärkein vaihe on tilojen yksityiskohtainen suunnittelu.

Sinä on kullekin tilalle annettava niin paljon tiluksia, sekä maanviljelykseen käytettävää että metsämaata, kuin asutustoimielin kussakin tapauksessa on lain ja olosuhteiden nojalla harkinnut oikeaksi. Tilojen suuri lukumäärä ei saa olla tavoitteena, vaan viljelyskelpoisen maan kokonaisala sanelee tilojen lukumäärän ylärajan. Missään tapauksessa lukumäärää ei saa lisätä vähentämällä tiloille annettavan viljelyskelpoisen maan pinta-alaa. Sen puolen taasen, voidaanko kaikki viljelyskelpoinen maa käyttää hyväksi, määräävät saatavissa olevien metsämaiden runsaus, sopivien talouskeskusten paikkojen lukumäärä ja viljelyskelpoisen maan käyttömahdollisuus lisämaiksi.

Yksityiskohtaisessa rajojen sovitustyössä on pidettävä päämääränä, että raja on vietävä kunkin tiluksen tai tilusryhmän läpi sillä tavalla, että se pysyttää maan arvon kummallakin puolen rajaa samanlaisena kuin se oli tiluksella tai tilusryhmällä alunperin tai alentaa sitä mahdollisimman vähän. Siten rajat on sovitettava mahdollisuuden mukaan ensi kädessä valta- ja niskaosjiin sekä tiealueisiin, ja palstat on pyrittävä tekemään säännöllisiksi, lähinnä suorakaiteen muotoisiksi tai neliömäisiksi. Edelleen tilojen on rakenteeltaan tultava kestäviksi, joten mahdollisista pinta-alapoiikkeuksista huolimatta luonnollisia viljelyslohkoja ei saa särkeä eikä tilojen viljelyspinta-alaa saa palstojen epäonnistuneilla yhdistämisillä lisätä.

Pelloilla ja pelloiksi raivattavilla mailla on kiinnitettävä huomiota ensinnäkin liiketaloudellisiin näkökohtiin. Edellä mainittu tilan sisäinen liikenne on saatava edulliseksi ja siitä johtuvat kustannukset alhaisiksi eli tilusten keskietäisyys pieneksi. Paras ratkaisu saavutetaan antamalla

viljelystilukset yhtenä palstana. Jollei niin voida tehdä, vaan joudutaan tilalle antamaan useampia palstoja, on niiden keskinäisen liikenteen oltava edullisesti järjestettävissä. Palstojen tulee sen vuoksi olla samojen teiden varsilla ja sillantekokustannusten välttämiseksi vesiväylien samalla puolella. Yleensä palsta on sijoitettava mahdollisimman harvojen tilusteiden varteen. Suuria, palstan sisäisiä tai eri palstojen välisiä korkeuseroja ei saisi olla, sillä ne vaikeuttavat tuntuvasti liikennettä.

Toiseksi on otettava huomioon maalaji. Jokaiselle tilalle on luotava edellytykset paikkakunnalle sopivan maataloustoiminnan harjoittamiselle ja se tapahtuu lähinnä oikealla eri maalajisuhteiden järjestämisellä. Kullekin tilalle on annettava sekä viljelyskelpoista kivennäismaata että suota. Käytännössä kysymys maalajisuhteiden tasapuolisesta jakamisesta on tosin rajoitettava monesti vain siihen, että tilojen talouskeskuksia sijoitettaessa varmistetaan, että niiden lähellä on sellaista kivennäismaata, josta kohtuullisin kustannuksin saadaan pelto perunan ja ohran viljelemiselle kotitarpeeseen. Tätä viljelyskelpoista kivennäismaa-alaa on tilaa perustettaessa pidettävä vähimmäisvaatimuksena.

Myöskin metsäpalstat tai palstojen metsää tuottavat osat on suunniteltava mahdollisimman suurta taloudellisuutta tavoittaen.

Milloin metsämaa on korkeussuhteiltaan tasaista ja metsäteitä on riittävästi, on palstat suunniteltava säännöllisiksi nelikulmaisiksi tai suorakaiteen muotoisiksi, teiden varsille.

Mutta yleensä ei palstojen muoto, lukumäärä ja etäisyys ole niin ratkaiseva kuin viljelyspalstoilla, joskaan pitkulaisia, epämuotoisia ja mutkikkaita palstoja ei saa tehdä. Metsäalueiden sijoituksessa taloudellisin tulos saavutetaan pyrkimällä saamaan puutavaran poiskuljetus helpoksi ja vähän kustannuksia vieväksi.

Palstoitus on suoritettava siksi tieverkon puitteissa ja siten, että jokainen palsta sijoittuu mahdollisimman edullisesti kuljetusnäkökohtia silmälläpitäen siihen kuljetustiehen nähden, jonka vaikutuspiirissä se on. Tietömillä metsäseuduilla, joissa puutavara joudutaan siirtämään metsästä tien tai vesireitin varteen yleensä painanteissa kulkevia talviteitä pitkin, on ratkaisevana maaston kaltevuussuunta. On näet pyrittävä siihen, että puutavara ikäänkuin luonnostaan putoaa palstoilta varastoimispaikkaan päin. Sen mukaan käytännössä rajasovitus olisi korkeussuhteiltaan vaihtelevassa maastossa tehtävä niin, että pituussuunnassa rajat kulkevat pitkin vastakkaisia harjanteita ja päätyrajat ovat jyrkimmän kaltevuuden suunnassa, jolloin palstoilta puutavara aivankuin luonnostaan laskeutuu harjanteiden väliseen painanteeseen, jota myöten talvitieliikenne voidaan järjestää.

On huomattava, että kotitarvemetsän, kuten esim. kokonaan sen metsän, mikä vuoden 1936 asutuslain mukaan tiloille annetaan, on oltava talouskeskuksen vaikutuspiirissä ja läheisyydessä. Kotimetsäpalstan suurimpana etäisyytenä talouskeskuksesta voitaneen pitää 5—6 km, olettaen, että tilan omistajan tulee hevosellaan ehtiä ajamaan ainakin kaksi puukuormaa talvipäivinä metsäpalstaltaan kotiin.

Milloin metsämaa käsittää lähinnä suoalueen missä kasvulliset metsämaat ovat suurempia tai pienempiä saarekkeitä, ja usein muulloinkin, on rajat sijoitettava soille. Silloin uudistettaessa, varsinkin Pohjois-Suomessa olevia, paksusammaleisia kankaita, jotka vaativat kulotuksen, on työn

valvonta ja suunnittelu yksinkertaisempaa. Toisaalta taasen soiden mahdollinen metsäojitus edellyttää, että raja olisi suolla tulevassa niskaojassa, lähellä kankaan laitaa, jotta hyöty kuivatuksesta lankeaisi sen toimeenpanijalle mahdollisimman tarkoin. Nämä näkökohdat on otettava huomioon etenkin asutusalueen ja valtion maan rajaa määrättäessä.

Jos asutusalueiden metsämaat ovat laadultaan suunnilleen tasaisia, voidaan tilojen metsämaat antaa yhtenä palstana. Mutta jos ne ovat kovin vaihtelevia, olisi tilojen saatava sekä hyvää että huonoa metsämaata. Vaikka asutustöissä metsäalueen suuruus riippuu vuotuisesta lisäkasvusta, niin ei aina voida sitä yksin pitää määrävänä. Sillä saman vuotuisen lisäkasvun omaavat palstat eivät läheskään aina ole metsätaloustaloudellisesti samanarvoista. Tasapuolisuuden vuoksi on tiloille annettava eri metsätyypin maita, jotta tilat pääsisivät osallisiksi myös erilaisesta eri tyypeille ominaisesta puustosta. Muistettava lisäksi on, että lehtipuuta kasvavat alavat maat ovat erinomaisia kotitarvepolttopuumetsiä, joten niidenkin jaossa tulisi noudattaa tasapuolisuutta.

Asutuslait sinänsä eivät siis aseta tilojen puustolle mitään erityisiä rajoituksia. Koska kuitenkin asutustilojen metsien tulisi olla heti soveltuvia kotitarvepuun käyttöön tai puun myyntiin, sen mukaan kuin ne on annettu, ei metsiksi olisi otettava juuri tai hiljattain hakattuja metsämaita. Sillä vaikka ne olisi uudistettu, ei nouseva puusto ehdi hyödyttää vielä tilan saajaa. Asutussuunnitelman laatijan eräs yleisimmistä vaikeuksista, varsinkin nykyisin MHL:n toteuttamisen jälkeen on se, että laajojen viljelyskelpoisten soiden ympärillä olevat metsämaat on usein annettu toisille tiloille metsäpalstoiksi tai ne ovat hakattuja eivätkä puustolleen vastaa asutustilalle asetettavia vaatimuksia. Sillä juuri riittävän puuston omaava metsämaa riittävän viljelyskelpoisen maan lisäksi on välttämätön tilojen elinkelpoisuuden ja omavaraisuuden saavuttamiseksi.

Yleensä asutussuunnitelmaa laadittaessa on katsottava, että suunnitelmaan ei tule sisältyä hyviä ja huonoja tiloja, vaan on pyrittävä kaikissa suhteissa tasapuolisuuteen. Sillä tasapuolisuus on tärkeä jo siinä, että näkyvästi huonommat edellytykset vaikuttavat heti alkuunsa tilan saajan yrittämishaluun tyrehtyttävästi.

Lisäalueet.

Edellä on käsitelty lähinnä viljelysiloja. Lisämaihin esitystä voitaneen soveltaa pitämällä niitä kantatilan viljelys- tai metsäpalstoina, sen mukaan kuin ne on annettu, ja huomiomalla sanottuja palstoja koskevat vaatimukset.

Se, mikä merkitys tilan muodostamisessa teknillisillä ja kannattavaisuustekijöillä on, lienee edellä selvinnyt pääpiirteittäin. Niitä enää kertamatta todettakoon, että kysymystä voitaisiin käsitellä tarkemmin ja laajemmin, mutta tämän alustuksen puitteissa ei siihen ajan puutteessa ole tilaisuutta.