

JUHLAJULKAISU

KAARLO JUHO
STÅHLBERG

1865 · 28/1 · 1945

SUOMALAINEN LAKIMIESYHDISTYS

**TYRVÄÄN KIRJAPAINO OY
VAMMALA 1945**

ISBN 978-951-855-881-4 (PDF)

Perustaja- ja Kunniajäsenelleen, Presidentti

Kaarlo Juho Ståhlbergille

hänen täyttäessään kahdeksankymmentä vuotta

Kunnioittavasti

Suomalainen Lakimiesyhdistys

28 päivänä tammikuuta 1945

Matti Aura

Kylätierasitus ja kysymys sen tasoittamisesta

Eräs itsenäisyysaikamme ensimmäisiä ja huomattavimpia muutoksia hallinnon alalla oli se, joka, pitkäaikaisen valmistelun ja kehityksen tuloksena, saatiin aikaan teiden tekemisestä ja kunnossapidosta maalla lokak. 11 p:nä 1918 annetulla lailla ja siihen liittyvällä huhtik. 9 p:nä 1920 annetulla tieasetuksella. Näillä järjestettiin tienpitorasitus aivan uuden järjestelmän mukaan. Aikaisemmin olivat ainoastaan manttaaliinpannun maan omistajat ja haltijat olleet velvolliset pitämään yleisiä teitä. V:n 1883 tieasetuksella tämä velvollisuus oli ulotettu myös manttaalia vailla oleviin tiloihin, verollepantuihin torppiin ja ulkopalstoihin, kruununpuistoihin sekä teollisuuslaitoksiin maalla, niinkuin sahoihin, myllyihin, polttimoihin ym. Maanteiden tekeminen ja kunnossapitäminen oli toimitettava tientekolahkoittain. Tällaisena lahkona oli maalla säännön mukaan käräjäkunta, mutta voi sinä olla myöskin erityinen kunta tai käräjäkuntaa suurempikin alue. Kuhunkin tientekolahkoon kuuluvien maanomistajain ja -haltijain oli luonnossa pidettävä huolta lahkon alueella olevien maanteiden kunnossapidosta manttaalin mukaan toimitetun tiejaon perusteella, mutta teollisuuslaitokset ottivat osaa tienpitokustannuksiin rahasuorituksin.

Eri asemassa olivat kylätiet. Niiden tekemiseen ja kunnossa pitämiseen tuli ottaa osaa, ei tientekolahkon kaikkien tienpitovelvollisten, vaan ainoastaan niiden maanomistajain ja -haltijain sekä teollisuus-

laitosten, jotka tietä käyttivät, ja rasitus jakautui niiden kesken osin manttaalin, osin kullakin tiestä olevan hyödyn mukaan. Kylätierasitus oli siis 1883 v:n asetuksessa järjestetty intressiperiaatteen mukaan, jota tällöin vielä sovellettiin sen alkuperäisessä muodossa: määräävänä tienpitovelvollisuudelle ei ollut tien henkilökohtainen eikä myöskään tilapäinen käyttäminen, vaan sen pysyväinen hyöty ja tarpeellisuus tietyille kiinteistöille, joiden veroisina pidettiin myös teollisuuslaitoksia. Kylätien pitämisen velvollisuudella oli siis tiestä välittömästi hyötyviin kiinteistöihin kohdistuvan reaalirasituksen luonne.

V:n 1918 tieuudistus tiesi ennen kaikkea sitä, että 1921 vuoden alusta alkaen tierasitus maanteihin nähdessä siirrettiin maataloudelta ja teollisuudelta valtion kannettavaksi. Näin tulivat maanteistä johtuvan tierasituksen kantajina viime kädessä olemaan maamme — siis kaupunkienkin — kaikki veronmaksajat tulojensa mukaan. Tiekunnalliset tientekolahkot lakkasivat olemasta.

Mainitulla tielailla valtio otti vastatakseen pääasiallisesti vain maantielaitoksen kustannuspuolesta. Mikäli valtioneuvosto jostakin syystä ei ollut määrännyt, että jokin maantie tai sen osa oli rakennettava tai kunnossapidettävä tie- ja vesirakennushallituksen toimesta, kuului maantietöiden suorittaminen maalaiskunnille, kullekin omalla alueellaan; näiden tuli valitsemiensa, mutta valtion varoilla palkattujen tielautakuntien kautta toimituttaa maanteiden rakentaminen ja kunnossapitäminen säännön mukaan urakalla. Vasta toukok. 3 p:nä 1927 annetulla tielailla, joka eräin muutoksin on edelleen voimassa, siirrettiin myöskin maanteiden hoito kokonaisuudessaan valtion omille viranomaisille.

V:n 1918 tielakia sovellettaessa julistettiin tuon lain mukaisiksi valtion maanteiksi vain kulkuyhteydelle tärkeimmät ns. valtatiet eli kaikkiaan noin 23.831 km teitä. Niitä ennen v. 1921 maanteinä kunnossapidettyjä teitä, jotka näin jäivät valtion teiksi määräämättä ja toistaiseksi hoitoa vaille, oli huomattava määrä, eli yhteensä noin 6.800 km. Mikäli nämä tiet vastasivat maanteille 1927 v:n tielain

mukaan asetettavia vaatimuksia, ne toukok. 3 p:nä 1927 asiasta annetun erikoislain mukaan oli otettava maanteinä valtion hoitoon.

Niinkuin edellä sanotusta lieene käynyt selville, niin 1918 ja 1927 toimeenpannun tielaitoksemme valtiollistamisen ulkopuolelle jäivät kylätiet eli, niinkuin niitä kutsuttiin 1918 v:n tielaissa, paikallistiet.

V. 1918 annetun tielain mukaan velvollisuus pitää kylätietä, s.o. sellaista tietä, »joka lähtee kylästä tai välittää kulkuyhteyttä kyläin kesken taikka muuten on paikallisten olojen vaatima», oli kuuluva kunkin tien osakkaille; nämä muodostivat tiekunnallisen yhtymän, tiekunnan. Kylätiekunnan piirissä ilmeni uuden lain tarkoittama tierasituksen tasoitus siinä, että tien osakkaiksi voitiin määrätä kaikki ne, »jotka sellaista tietä tarvitsevat tai siitä hyötyvät», riippumatta siitä, olivatko nämä maan tai teollisuuslaitosten omistajia tai haltijoita vai eivät. Tienpitovelvollisuuden luonne reaalirasituksena siis lakkasi, mutta muutoin hyötyperiaate säilyi. Osallisuus tierasitukseen tienpitovelvollisten kesken oli määräytyvä tieyksikköjen luvun mukaan.

Tieyksiköt oli tieosakasten kokouksen vuosittain pantava kullekin osakkaalle »hänen paikallistien piiristä saamansa vuositulon ynnä hänelle tiestä arvioidun hyödyn perustuksella». Ikäänkuin mahdollisuuden avaamiseen jatkuvalle kehitykselle kylätierasituksen tasoittamiseksi kahta eri linjaa pitkin lakiin oli otettu säännöksiä, toisaalta siitä, että kunta voi erityisellä päätöksellä ottaa paikallistien alueellaan rakentaakseen tai kunnossapitääkseen kunnan yhteisiin tarpeisiin kannetuilla varoilla (kunnantie), toisaalta taas siitä, että missä maanteitä puuttui tai asianhaarat muutoin vaativat, oli kyläteiden tekemistä ja kunnossapitoa, harkinnan mukaan, avustettava valtion apurahalla.

V:n 1927 tielain mukaan kuntien pidettäväkseen ottamat kunnantiet muodostavat erityisen yleisten teiden ryhmän.

Mitä tulee velvollisuuteen ottaa osaa kylätierasitukseen, viimeksi mainitun tielain säännökset ovat vielä täydelleen intressiperiaatteen kannalla. Tämän lain mukaan (54 §) velvolliset kylätietä tekemään ja kunnossapitämään ovat kaikki, jotka käyttävät sitä säännöllisesti

ajotienä tai siitä muutoin hyötyvät. Mainittua hyötyä arvosteltaessa on otettava huomioon tien käyttö ja tien vaikutuspiiriin kuuluvan maan pinta-ala. Lailla toukokuun 26 p:ltä 1944 on tielain mainittua säännöstä muuttamalla tieintressenttien piiriä vielä jonkin verran laajennettu. Tienpitovelvollisia tämän mukaan ovat liikkeen, elinkeinon tai ammatin harjoittajat, joiden toimipaikka on tien vaikutuspiirissä, ei ainoastaan omakohtaisten, vaan myös niiden ajojen perusteella, joita tiellä suorittavat ne heidän asiakkaansa, jotka eivät ole tientekovelvollisia. Periaatteelliselta kannalta tärkeämpi on se mainittuun lainmuutokseen sisältyvä uutuus, että myöskin tilapäinen tien käyttäjä, jos hän huomattavasti lisää tien kulumista, on velvollinen osallistumaan tiekustannuksiin.

Tielaitoksemme tähänastisen kehityksen tuloksena maassamme on nykyään, niinkuin edellä esitetystä selviää, kolmenlaisia yleisiä teitä, nim. valtion pidettävät maantiet, kunnalliset kunnantiet ja yksityisten tieosakkaiden pidettävät kylätiet. Sen aineiston perusteella, jonka pääjohtaja Ahlan johdolla toiminut tiekomitea aikoinaan hankki lääninhallitusten ja nimismiesten välityksellä, esitetään alla olevassa yhdistelmässä tietoja siitä, kuinka paljon kuhunkin ryhmään kuuluvia teitä, lääneittäin ryhmiteltyinä, meillä oli 1936 v:n lopulla:

Lääni	Yleisiä teitä km	Maanteitä km	Kunnanteitä km	Kyläteitä km
Uudenmaan l.	4.993,64	2.124,74	131,4	2.737,5
Turun ja Porin l. ..	8.262,82	3.421,62	375,3	4.465,9
Hämeen l.	6.938,82	3.160,52	74,8	3.703,5
Viipurin l.	9.354,92	4.476,22	492,7	4.386,0
Mikkelin l.	4.471,83	2.312,43	220,9	1.938,5
Kuopion l.	8.109,47	4.372,07	732,0	3.005,4
Vaasan l.	9.986,60	5.283,10	593,3	4.110,2
Oulun l.	12.129,82	7.480,22	494,6	4.155,0
Yhteensä	64.247,92	32.630,92	3.115,0	28.502,0

Niinkuin taulukosta näkyy, kunnanteitä oli maassamme mainittuna ajankohtana vain 3.115 km. Syynä siihen, että kunnanteiden

merkitys tiestössämme on jäänyt näin vähäiseksi, on tietenkin se seikka, että nykyisen lain mukaan kuntia ei voida pakottaa vastoin tahtoaan kunnanteiden perustamiseen. Tienpidosta aiheutuvien menojen ja muun rasituksen pelosta kunnat yleensä ovat olleet haluttomia ottamaan hoitoonsa yleisiä teitä. Niinpä 1936 v:n tilaston mukaan maan 537 kunnasta ainoastaan 176 kunnassa oli kunnanteita. Viimeksi mainituissa kunnissa kunnanteiden pituus on hyvin erilainen. Tällöin on pantava merkille, että on sellaisiakin kuntia, joissa kaikki kylätiet on otettu kunnan huostaan (esim. Ilmajoella 119,6 km), toisissa ainakin suurin osa niistä (esim. Vähäkyrö ja Nilsia). Mutta yleensä kunnat ovat, niinkuin sanottu, jättäneet kylätiet — sellaisetkin, joilla ilmeisesti on yleinen merkitys kunnankeskisessä liikenteessä ja jotka niin ollen ovat luonteeltaan kunnanteita (1927 v:n tielain 3 §) — niiden maanomistajien ja muiden paikallistien asukkaiden pidettäväksi, jotka asianomaisen tien varrella tai sen läheisyydessä asuen välittömimmin käyttävät ja tarvitsevat noita teitä.

Aivan toinen asema kuin kunnanteilla merkitykseensä nähden tieverkostossamme on taulukkomme mukaan kyläteillä. Näiden yhteenlaskettu pituus 1936 v:n lopussa oli kokonaista 28.502 km. Prosentein ilmaistuna oli yleisistä teistämme mainittuna vuonna kyläteitä 44,3. Niinkuin nämä luvut osoittavat, on kylätieosakkaiden, joita tiekomitean julkaisemien tietojen mukaan mainittuna ajankohdaksi oli koko maassa yhteensä 165.281, pidettävä kunnossa suhteellisen suurta osaa tiestöömme kuuluvista yleisistä teistä. Joudutaan kysymään, onko tämä asiointi tyydyttävä ja edelleen säilytettävä. Eikö oikeus ja kohtuus vaatisi, että tämä rasitus olisi tasattava ja jaettava laajempien veronmaksajapiirien kannettavaksi?

Intressiperiaatteen jäykän soveltamisen kohtuuttomuus on tavaltaan myönnetty jo 1918 ja 1927 v:n tielaeissa, niissä kun on toisaalta annettu kunnille oikeus ottaa hoitoonsa kyläteitä, toisaalta taas säädetty, että kunnan- ja kyläteiden pitoa voitiin harkinnan mukaan avustaa valtion varoilla. Täten kyläteidenkin pito oli tunnustettu sellaiseksi yleiseksi intressiksi, jota voitiin edistää kuntien ja valtion varoilla. Tätä uutta periaatetta on sitten kehitetty edelleen toukok.

21 p:nä 1937 annetulla lailla niistä perusteista, joiden mukaan valtionavustusta kunnan- ja kyläteiden kunnossapitoa varten on annettava. Tämän lain mukaan myönnetään kunnan- ja kyläteiden kunnossapitoon, aivan vähämerkityksisiä teitä lukuunottamatta, valtionavustusta sitä varten osoitettujen määrärahojen puitteissa. Perusavustus on kyläteille Pohjois-Suomessa ja Karjalan rajaseuduilla enintään 40 % ja muualla Suomessa enintään 30 % hyväksytyistä kustannuksista. Avustuksen määrää voidaan kuitenkin korottaa kyläteille, joilla kauttakulkuliikenne on erikoisen suuri, sekä kyläteille, joiden osakasten lukumäärä tien pituuteen verraten on vähäinen, niin myös sellaisille kyläteille, joiden osakasten enemmistö on erikoisen vähävaraista, kullakin edellä mainitulla perusteella erikseen enintään 10 %:lla. Vastaavat avustusprosentit kunnanteiden osalta ovat 50, 40 ja 15. Valtio on myös ryhtynyt antamaan taloudellista avustusta kunnille ja kyläteiden osakkaille teiden rakentamiseen ja parantamiseen. Vuosina ennen sotia oli täten kylä- ja kunnanteiden avustuksiin valtion menoarviossa varattu 30 miljoonan markan määräraha vuosittain. V. 1944 on mainittujen teiden kunnossapidon avustuksiin ollut varattuna 17.983.835 mk, avustettavien teiden pituuden ollessa 17.282 km ja niiden kunnossapidon kustannusten noustessa arviolta yht. 36.592.585 mk:aan.

Kun valtio on ottanut kantaakseen tällaisen osan kylätiemenoista, on saatu aikaan huomattava lievennys ja tasoitus kylätierasitukseen. On kuitenkin huomattava, että tämän avustustoiminnan laajuus on riippuvainen kunakin vuonna tarkoitukseen varattujen määrärahojen suuruudesta. Kysymys puheena olevan rasituksen tasoittamisesta ei ole tullut lopullisesti ratkaistuksi tällä avustusjärjestelmällä. Kysymys on viime vuosina useita kertoja ollut esillä eduskunnassa ja hallituksessa ja on nykyään virallisen selvittelyn alaisena.

V:n 1940 valtiopäivillä V. Kalliokoski ym. tekivät toivomusaloitteen kunnan- ja kyläteiden rakentamisesta ja kunnossapidämisestä johtuvan rasituksen siirtämisestä valtion kannettavaksi. Aloitteessa mm. huomautettiin, miten tienpidosta aiheutuvan suuren rasituksen jakautumisessa oli paljon kohtuuttomuutta. Laajat kansalaispiirit

olivat vapautuneet tierasituksesta saaden kuitenkin nauttia tieverkostomme tarjoamia etuja toisten kansalaisten ollessa pakotettuja kantamaan suuria rasituksia päästäkseen yhteyteen yleisten teiden kanssa. Tämä kohtuuttomuus ei tulisi korjatuksi, ennenkuin päästiin siihen, että valtio otti rakentaakseen ja ylläpitääkseen kaikki yleisluontoiset, siis sellaiset tiet, joiden käyttäminen oli kaikille kansalaisille luvallista, tai että tällaisten teiden rakentamista ja kunnossapitoa tuettiin siksi suurilla valtion avustuksilla, että teiden osakkaat vapautettiin tierasituksista. Oli laadittava ohjelma kunnan- ja kyläteiden pidosta johtuvan rasituksen siirtämisestä valtiolle. Ennen tämän ohjelman toteuttamista oli puheena olevaan tienpitoon annettava valtionapua korotettava ja kaikki sellaiset kunnan- ja kylätiet kiireellisesti otettava valtion haltuun, joilla oli huomattava yleinen liikenne. Kulkulaitosvaliokunnan annettua aloitteen johdosta mietinnön eduskunta marrask. 5 p:nä 1940 päätti lausua toivomuksen, että hallitus, niin pian kuin valtion rahataloudellinen tila sallii, ryhtyisi toimenpiteisiin kunnan- ja kyläteiden rakentamisesta ja kunnossapitamisesta johtuvan rasituksen lieventämiseksi sekä, mikäli näillä teillä oli huomattava yleinen liikenne, niiden ottamiseksi valtion haltuun. Perusteluissa lausuttiin mm., kuinka jo aikaisemminkin oli kiinnitetty huomiota siihen ylivoimaiseen rasitukseen, joka maaseudun väestön ja erityisesti sen vähäväkisen osan oli kannettava, ollessaan pakotettu rakentamaan ja kunnossa pitämään teitä, jotka monessa tapauksessa palvelivat yhtä paljon yleistä kuin paikallistakin liikennettä. Myös oli huomautettu siitä, että määrätynlaiset kuljetukset, kuten esim. halko- ja muun puutavaran kuljetukset, olivat kyläteille johtaneet raskasta kuorma-autoliikennettä ja ettei tiekunta tästä ollut saanut mitään eri avustusta tien kunnossapitoon.

Hallituksessa oli tällä välin kysymys tielainsäädäntömme tarkistamisesta joutunut esille toistakin tietä, nim. edellä mainitun tiekomitean mietinnön käsittelemisen yhteydessä. Pitäen mainittua tarkistamista tarpeen vaatimana valtioneuvosto asetti erityisen neuvottelukunnan olemaan apuna kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriössä sanottua tarkistamistyötä suoritettaessa.

Tämän jälkeen asia vielä on tullut eduskunnassa esille toivomusaloitteen johdosta. Eduskunta päätti lokak. 24 p:nä 1944 lausua hallitukselle toivomuksen, että sellaiset kunnan- ja kylätiet, jotka ovat muodostuneet liikennepaikoille johtaviksi, huomattavasti liikennöidyiksi tuloteiksi tai jotka ovat maanteiden yhdysteinä, otettaisiin siinä kunnossa, missä ne vastaanotettaessa ovat, valtion haltuun maanteinä kunnossa pidettäviksi.

Viimeksi on tähän kysymykseen kiinnittänyt huomiota maataloustuottajain keskusliitto. Valtioneuvostolle jouluk. 2 p:nä 1944 toimittamassaan kirjelmässä keskusliitto mainitseminsa perustein esitti, että valtioneuvosto kiireellisesti ryhtyisi toimenpiteisiin paikallisteitä koskevan lainsäädännön uudistamiseksi siten, että kylätierasitus saataisiin laajempien veronmaksajapiirien kannettavaksi.

Niinkuin edellä olevasta näkyy, tyytymättömyys sitä tapaa vastaan, jolla kyläteiden pitämisen rasitus nykyään on yhteiskunnassa jaettu, näyttää olevan jokseenkin yleinen varsinkin maaseudun väestön keskuudessa. Uudistusvaatimukset ja suunnitelmat tällä alalla menevät sängen pitkälle. Kysymyksessä on koko sen yleisen perusteen — intressiperiaatteen — hylkääminen, jonka lainsäädäntömme tällä alalla tähän asti on omaksunut. Tämä kysymys on taloudelliselta ja sosiaaliselta kannalta tärkeä, mutta sen oikeudellinenkin puoli on mielenkiintoinen.

Seuraavassa on tarkoitus tarkastella esillä olevaa lainsäädäntökysymystä pääasiallisesti siltä kannalta, onko intressiperiaate, jonka mukaan kyläteiden pitäminen maassamme on järjestetty, soveltuva nykyisiin oloihin, vai olisiko kylätienpito järjestettävä toiselle kannalle.

Ruotsin vallan aikana lausuttiin puheenaoleva periaate selvästi julki kunink. päätöksessä tammik. 8 p:ltä 1735. Siinä jaettiin tiet seuraaviin ryhmiin: 1. yleiset maantiet; 2. muut pienemmät tiet, jotka kulkivat kihlakuntain ja pitäjain välillä, käräjäpaikkaan, kirkolle, myllylle, markkinapaikoille, merisatamiin sekä muihin tunnettuihin paikkoihin; sekä 3. »niin kutsutut kylätiet». Viimeksi mainituista

määrättiin, että »kyläteitä on ainoastaan niiden pidettävä kunnossa, jotka teitä käyttävät, niin ettei maata enään sillä ole rasitettava yhden tai toisen mukavuudeksi». Niinkuin näkyy, sääntö, että tienpitovelvollisuus kuului tien käyttäjille, on tässä nimenomaan rajoitettu koskemaan päätöksessä mainittujen teitten kolmatta ryhmää eli ns. kyläteitä. Mitä tässä tarkoitettiin viimeksi mainituilla teillä, sitä valaisee eräs toukok. 27 p:nä 1807 annettu kunink. päätös (Samling af de i Storfurstendömet Finland gällande och intill år 1856 utkomne Författningar — II s. 156). Asianomainen kihlakunnanoikeus oli velvoittanut A:n tilan omistajat panemaan kuntoon ja sitten kunnossapitämään K:n, H:n, T:n ja M:n tilojen ulospääsytien siltä osalta kuin tämä tie kulki A:n tilan maitten halki. Maaherra kuitenkin päätöksessään lausui, että »puheena oleva tie, joka kulki mainituilta neljältä tilalta maantielle, oli todellinen kylätie sanottuja tiloja varten; että 1735 v:n kunink. päätöksessä nimenomaan säädettiin, että kylätiet olivat niiden kunnossapidettävät, jotka niitä käyttivät, ja ettei maata enään saatu sillä rasittaa yhden tai toisen mukavuudeksi; sekä ettei siitä seikasta, että samojen tilojen asukkaiden oli pakko käyttää tätä tietä ulospääsytienä käräjille, kirkkoon ja myllyyn jne., millään tavoin johtunut velvollisuutta niille ottaa siihen osaa, joitten tilusten kautta tie kulki, koska siltä puuttui se yleinen ominaisuus, jota mainittu kunink. päätös tarkoitti». Näillä perusteilla maaherra selitti, että A:n tilan omistajat oli vapautettava kaikesta osanotosta tähän K:n, H:n, T:n ja M:n tilojen kylätiehen, joka oli viimeksi mainittujen tilojen omistajien yksin raivattava ja kunnossapidettävä, niinkuin sopivimmaksi katsoivat, myös A:n tilan tiluksien kohdalla niin leveänä kuin asetuksissa kyläteistä säädettiin. Tästä maaherran päätöksestä valitettiin kamarikollegioon, mutta valitus hylättiin; ja kuningas vahvisti kamarikollegion päätöksen.

Tässä siis selvin sanoin selitettiin, että 1735 v:n päätöksessä mainitut kylätiet olivat sellaisia tiettyjen, lukumäärältään rajoitettujen tilanomistajain omaa tarvetta palvelevia teitä, joiden pitäminen oli niiden käyttäjien yksityinen asia, mihin viranomaisilla ei ollut syytä sekaantua. Kylätiet mainitun päätöksen mielessä olivat siis yksi-

tyisiä teitä, vastakohtana saman päätöksen 1. ja 2. kohdassa mainituille teille, jotka olivat yleisiä. Tämä käsitys 1735 v:n päätöksen kyläteitä koskevan säännöksen sisällyksestä on sittemmin Ruotsissa vakaantunut, eikä siellä ole myöhemminkään sovellettu mainittuun säännökseen sisältyvää periaatetta muihin kuin yksityisiin teihin nähden. Yksityisiä teitä ovat kaikki ne tiet, jotka eivät ole yleisiä. Yleisiä teitä koskevassa Ruotsin lainsäädännössä on noudatettu kahta periaatetta, jotka meidän olojamme silmälläpitäen erityisesti on pantava merkille. Toisaalta siellä säännön mukaan yleiseltä tieltä on vaadittu, että se on tarpeellinen yleiselle liikenteelle, toisaalta taas yleisiä teitä ei ole ryhmitelty eri luokkiin tienpitovelvollisuuden perusteella. Niinpä Ruotsin 1891 v:n tielaissa yleisen tien käsite määrettiin siten, että sillä tarkoitettiin tietä, joka katsotaan yleiselle kulkuyhteydelle hyödylliseksi ja tarpeelliseksi. Yleisiin teihin luettiin maantiet ja paikallistiet (bygdevägar). Viimeksi mainittuihin kuuluivat mm. kihlakuntain- ja pitäjäinvälinen tie sekä yleiseltä tieltä kirkolle tai käräjäpaikalle vievä ja muu näihin verrattava tie. Mainitun lain mukaan yleisten teiden pitäminen kuului kunnallisille tienpitopiireille, ja näiden sisällä tienpitorasitus oli tasoitettu kaikkien vero-objektien kesken, kuitenkin noudattamalla määrättyä suhteellisuutta, niin että maatalouskiinteistöt edelleenkin olivat eniten rasitetut. Ruotsin 1934 v:n tielaissa luettiin paikallistietkin oikeudellisesti maanteihin ja yleisten teiden toisena ryhmänä mainittiin erämaantiet. Kun Ruotsissa 1944 v:n alusta alkaen tienpito kaikkiin maaseudun yleisiin teihin nähden on siirretty valtiolle, ei siellä nyt voimassa olevassa 1943 v:n tielaissa ole katsottu olevan syytä ylläpitää vaatimusta, että yleisen tien täytyy olla tarpeellinen yleiselle liikenteelle¹; tie voidaan uuden lain mukaan perustaa yleiseksi paitsi milloin sitä pidetään tarpeellisenä yleiselle kulkuyhteydelle, myöskin jos siitä katsotaan muutoin olevan huomattavaa yleistä hyötyä.

Aivan toisenlaisen laajuuden ja merkityksen kuin Ruotsissa sai,

¹ Tästä vaatimuksesta oli erämaanteihin nähden jo luovuttu niistä v. 1919 annetussa laissa.

yhteisestä lähtökohdasta huolimatta, intressiperiaatteen soveltaminen Suomessa. Tämä kehityssuuntien erilaisuus lienee yhteydessä sen tosiseikan kanssa, että Suomessa kylätiet, joilla, niinkuin olemme nähneet, 1735 v:n kunink. päätöksessä ja myöhemminkin Ruotsissa tarkoitettiin kylien ja tilojen yksityisiä lähtö- ja tuloteitä, selitettiin yleisiksi teiksi ja että kylätien käsite, josta meillä on ollut olemassa paljon epäselvyyttä, vähitellen sai maassamme toisen ja laajemman sisällyksen kuin mikä sillä oli ollut Ruotsin vallan aikaisissa säännöksissä ja erittäinkin 1735 v:n päätöksessä. Viimeksi mainitussa päätöksessä ilmituotu intressiperiaate tuli tämän muutoksen mukana ulotetuksi yksityisten teiden alalta Suomessa koskemaan myöskin koko sitä laajaa yleisten teiden ryhmää, jota täällä edelleen kutsutaan kyläteiden nimellä.

Merkkinä siitä kehityksestä, joka Suomessa johti kyläteiden lukemiseen yleisten teiden joukkoon, mainittakoon tässä keis. kirje hovioikeuksille lokak. 6 p:ltä 1851. Siinä mainittiin, miten Suomessa milloin yleiset tuomioistuimet, milloin taas lääninhallitukset käsitelivät riitoja, jotka koskivat kylään ja sieltä pois johtavien teiden, s.o. kyläteiden perustamista ja kunnossapitoa, ja tämän johdosta selitettiin, että RakK 25 luv. 1, 2 ja 8 §:n sekä muitten asiaa koskevien säännösten mukaisesti sellaiset asiat oli lääninhallituksissa ratkaistava joko välittömästi tai sittenkuin kihlakunnanoikeus oli antanut asiasta lausunnon. Voitaneen katsoa kirjeen perustuvan käsitykseen, että siinä mainitut tiet eivät olleet yksityisoikeuden alaan kuuluvia yksityisiä teitä.²

Siinä hallituksen ehdotuksessa asetukseksi teitten ja siltain teke-

² Sama epäselvyys siitä järjestyksestä, jossa kyläteitä koskevat asiat oli käsiteltävä, oli aikaisemmin vallinnut Ruotsissa. Edellä on jo mainittu, että se kylästä johtavaa lähtötietä koskeva asia, joka ratkaistiin kunink. päätöksellä toukok. 27 p:ltä 1807, oli, kihlakunnanoikeuden ensin annettua asiassa velvoittavan päätöksen, lopuksi käsitelty hallinnollisessa järjestyksessä. Puheena oleva kompetenssikysymys järjestettiin kunink. kirjeellä kammarikollegiolle huhtik. 17 p:ltä 1828 toiseen suuntaan kuin Suomessa. Siinä mainittiin, että mm. kylien ja myllyjen yksityisten lähtöteiden perustamista ja kunnossapitoa koskevat asiat oli toisinaan käsitelty hallinnollista tietä. Nyt määrättiin, että mainitut asiat oli, »då vägens beskaffenhet av allmän lands-, härads- och sockenväg således icke är i fråga», käsiteltävä ja ratkaistava »av domstolen i orten, såsom efter författningarna rätteligen dit hörande».

misestä ja kunnossapidämisestä Suomessa, joka annettiin 1867 vuoden valtiopäiville, jaettiin tiet kahteen lajiin, nim. maanteihin, jotka olivat tavarankuljetuksen kannalta yleisesti hyödylliset ja tarpeelliset, sekä kyläteihin, joista annettiin seuraava määritelmä: kylätie johtaa kylästä kylään tahi on tarpeellinen ainoastaan tiettyjen tilanhaltijain taikka muitten tientekovelvollisten yksityistä tarvetta varten. Asetusehdotuksen eräistä muista säännöksistä voitaneen päätellä, että tässä tarkoitettiin sellaisia kyläteitä, jotka olivat asianomaisen viranomaisen päätöksellä määrättyt kunnossapidettäviksi (till underhåll anbefallda byvägar). Tientekovelvollisuus kuului, intressiperiaatteen mukaisesti, tien käyttäjille.

Mainittua kylätiemääritelmää on verrattava 1883 v:n tieasetuksessa olevaan määritelmään: yksityisiä teitä ovat ne tiet, jotka yksityiset ovat omaa tarvettaan varten tehneet ja joita ei ole määrätty kunnossa pidettäviksi. Ratkaisevana tunnusmerkkinä, joka erotti kylätien yksityisestä tiestä, oli tämän asetuksen mukaan se seikka, oliko tie asianmukaisessa järjestyksessä määrätty kunnossa pidettäväksi vai ei.

V:n 1883 tieasetuksessa mainittiin, että maantiet olivat sellaisia teitä, jotka olivat kulkuyhteyden takia yleisesti tarpeelliset, kun taas kyläteitä olivat kaikki muut kunnossa pidettäviksi määrättyt vähäisemmat tiet. Tästäkin voitaisiin päätellä, että silloisen käsityksen mukaan kylätiet olivat sellaisia vähäpätöisiä teitä, jotka eivät olleet yleisen liikenteen kannalta tarpeen vaatimat, vaikka niiden pitäminen muusta syystä oli määrätty julkiseksi velvollisuudeksi ja nuo tiet luettiin yleisten teiden joukkoon. Tälle käsityskannalle kuvaavaa on se, mitä ehdotuksen tekemistä varten muutetuksi laisäädännöksi tientekorasituksesta maalla v. 1898 asetettu komitea seuraavana vuonna ilmestyneessä mietinnössään lausui. Niitä teitä, jotka välittivät yleistä liikennettä maalla ennen v. 1883, olivat osittain maantiet eli yleiset maantiet, osittain kihlakunnan- ja pitäjäntiet. Nämä erilaiset tiet oli yhdistetty 1883 v:n asetuksessa yhdeksi ainoaksi luokaksi, nimittäin maanteiksi, joka siten tuli käsittämään myöskin entiset kihlakunnan- ja pitäjäntiet. Komitea ei hyväksynyt

sitä, että kylätiet mainitussa tieasetuksessa oli luettu yleisiksi teiksi. Puhetapa nim. vaati, »ettei mitään muita teitä merkitä yleisiksi kuin niitä, jotka todellakin yleistä tarvetta tyydyttävät. Että näin olisi sellaisten vanhempien teiden laita, jotka ainoastaan välittävät liikennettä yksityisten kylien tahi muiden vähempien naapuruskuntien kesken, ei voitane syystä väittää» (Komiteanmietintö 1899 n:o 4 s. 88). Tällä perusteella komitea ehdotti, että yleisten teiden joukosta erotettaisiin pois kylätiet, joilla ehdotuksessa tarkoitettiin »sellaista asianmukaisessa järjestyksessä ylläpidettäväksi määrättyä ajotietä, joka ei ole yleiselle liikenteelle tarpeellinen, vaan ainoastaan on yksityisten kylien tai kyläin osien lähtötienä tahi välittää liikennettä niiden kesken, tahi vie pellolle, niitylle ja muihin samanmoisiin paikkoihin». Komitean ehdotukset eivät johtaneet toimenpiteisiin.

Lähtien edellä kerrotuista vanhemmista käsitystavoista ja oloista, jolloin »kylätie» palveli vain »muutamien harvojen mukavuutta», on selitettävissä, että 1883 v:n tieasetuksessa, jossa kylätielaitos meillä sai varsinaisen oikeudellisen muodostelunsa, kyläteiden tekemiseen ja kunnossapitämiseen ei velvoitettu, niinkuin maanteihin nähden tapahtui, jotka tuon asetuksen mukaan, toisin kuin kylätiet, olivat yleisen kulkuyhteyden kannalta hyödylliset ja tarpeelliset, tientekolahkon kaikkia tientekovelvollisia, vaan 1735 v:n päätöksestä ilmenevän periaatteen mukaisesti ainoastaan ne niistä, jotka käyttivät kysymykseen tulevaa tietä. Kun siihen aikaan tientekovelvollisia olivat maanteihinkin nähden vain maanomistajat ja -haltijat sekä teollisuuslaitokset, ajateltiin senaikuisen kylätien tientekovelvolliset ennakolta tietyiksi, niiden lukumäärä rajoitetuksi, ja siten pidettiin mahdollisena, että ne kaikki voitiin määrätä tien osakkaiksi. Tällaisia tienkäyttäjiä olivat tietenkin ensi sijassa ne kiinteistöt ja teollisuuslaitokset, jotka sijaitsivat asianomaisen tien varrella tai sen lähetyvillä ja käyttivät sitä ulospääsytienä taikka muutoin. — Näillä edellytyksillä ja ottaen muutoinkin huomioon ajan olot kyläteiden pitämisen järjestäminen 1883 v:n tielainsäädännössä intressiperiaatteen mukaan tuntui hyvinkin oikeutetulta ja kohtuulliselta.

Yhtä vähän kuin 1883 v:n tieasetuksessa ei 1918 ja 1927 v:n tielaissakaan aseteta kyläteille nimenomaista vaatimusta, että niiden pitää olla tarpeelliset yleiselle liikenteelle; eipä edes sanota, niinkuin mainituissa tielaissa maanteihin nähden tehdään (1, vast. 2 §), että niiden on oltava yleisen tarpeen vaatimia. Voimassa olevan tielain sanamuodon mukaan (4 §) kyläteillä tarkoitetaan kesä- ja talviteitä, jotka välittävät kulkuyhteyttä kylien kesken tai johtavat kylästä maantielle tahi kunnantielle taikka jotka muutoin ovat ainoastaan paikallisten olojen vaatimia.³ Yleisen tarpeen vastakohdaksi asetetaan siis paikallisten olojen tarve, jonka viimeksi mainitun niin ollen ei tarvitsisikaan olla yleinen.⁴ Mutta jos näin on, niin missä kohden silloin kylätien tarkoitus eroaisi yksityisestä tiestä?⁵ Yksityinen tie varsinaisessa mielessä ei tarkoita muuta kuin, niinkuin 1735 ja 1807 v:n kunink. päätöksissä jo mainittiin, tyydyttää yhden tai useamman, joka tapauksessa lukumäärältään rajoitettujen liikennöitsijäin tarvetta; tällainenkin tie saattanee olla »paikallisten olojen vaatima». Tässä valossa kylätie-käsite näyttääkin ristiriitaiselta; toisaalta sekin on yleinen tie (tielain 1 §:n 2 mom.), toisaalta taas se ei palvelisi mitään yleistä tarvetta tai tarkoitusta. Tämän ristiriidan tahtoi 1898 v:n tiekomitea, niinkuin olemme nähneet, ratkaista siten, että kylätieltä oli riistettävä yleisen tien luonne — tai ainakin nimi. Kun otetaan huomioon niitten teiden tosiasiallinen merkitys yleisen liikenteen kannalta, jotka nyt toimivat kyläteinä, on ilmeistä, että mainittu ratkaisu nykyään ei voi tulla kysymykseen kuin mahdollisesti eräisiin vähämerkityksisiin kyläteihin nähden, jotka ovat

³ Samassa laissa (2 §) vaaditaan maanteiltä, että ne välittävät yleistä kulkuyhteyttä valtakunnan rajalle taikka kaupunkien, maalaiskuntien tai liikekeskusten välillä taikka tällaiselta tieltä läheiselle rautatieasemalle tahi yleiseen satamapaikkaan taikka muiden sellaisten paikkojen välillä, missä teiden katsotaan olevan yleisen tarpeen vaatimia.

⁴ Vrt. tielain 70 §, jonka mukaan, kun on tehty ehdotus uuden maantien perustamisesta, on tutkittava, tulisiko oletettu liikenne tiellä olemaan yleistä vai ainoastaan paikallista laatua.

⁵ Tilusteistä toukok. 3 p:nä 1927 annetun lain mukaan tilustiet ovat yksityisiä teitä maalla, joista yhdelle tai useammalle kiinteistölle on pysyväistä hyötyä kotiajotienä tai muuhun kiinteistön asianmukaisesta käyttämisestä johtuvaan tarkoitukseen.

liikenteelliseltä luonteeltaan yksityisteihin verrattavia. Mainittu ristiriita lieneekin selvitetävissä toista tietä. Tielainsäädännössämme lienee sanoja »yleinen kulkuyhteys», »yleinen liikenne» ja »yleinen tarve» käytetty liian suppeassa merkityksessä. Nykyaikaisen käsitystavan mukaan se käsite, jota mainitut sanat ilmaisevat, sekä paikallisen liikenteen, paikallisen tarpeen käsite eivät ole vastakkaisia, vaan, ainakin osittain, rinnakkaisia käsitteitä siten, että myöskin paikallinen liikenne voi olla yleistä. Tämän mukaan kyläteiden tarkoituksena olisi yleisen paikallisen tai paikallisesti yleisen liikenteen tyydyttäminen, maantiet tyydyttävät paikallista laajempaa yleistä liikennetarvetta, kun taas yksityiset tiet tarjoittavat yksityisen liikenteen palvelemista. Sen osoittamiseksi, että voimassa olevaa tielakia on, sen epätarkasta sanonnasta huolimatta, tulkittava kerrotuin tavoin, mainittakoon tässä eräs oikeustapaus. Erään kylätien osakkaat olivat yksimielisesti päättäneet lakkauttaa tuon kylätien, koska suurin osa tien osakkaista oli lopettanut tien käyttämisen ja eronnut tiekunnasta ja jäljelle jääneitten tieosakasten lukumäärä niin ollen oli vähäinen. Lääninhallitus hylkäsi tämän lakkautuspäätöksen vahvistamista tarkoittavan hakemuksen. Korkein hallinto-oikeus päätöksellään jouluk. 5 p:ltä 1932 jätti lääninhallituksen päätöksen pysyväksi, koska tuo kylätie edelleenkin oli tarpeellinen yleisen paikallisen liikenteen tyydyttämiseksi, ja niin ollen puuttui lailliset edellytykset tien lakkauttamiselle (KHO 1932 II 3281).

Olemme huomanneet, että siihen aikaan, jolloin intressiperiaate tuotiin 1883 v:n tieasetukseen, ei ollut selvää eroa kyläteiden ja yksityisten teiden välillä, mitä tulee niiden liikenteelliseen luonteeseen, mutta että nykyään on kylätieltäkin vaadittava, että se on tarpeellinen yleiselle (paikalliselle) liikenteelle.⁶ Mutta muutoinkin on niissä edellytyksissä, joihin kylätielaitos meillä alkuaan perustui, sattunut muutoksia. Sen ohessa on huomattava, että siinä kylätielaitoksessa,

⁶ Yleisen paikallisen kulkuyhteyden käsitteen olemassaolo on selvästi edellytetty tielain 3 §:ssä, sen mukaan kun kunnantiekse voidaan ottaa tie, jolla on »kunnankeskisessä liikenteessä yleinen merkitys».

joka nyt on olemassa vuosikymmenien kehityksen tuloksena, on eräitä säännöttömyyksiä.

Voitaneen pitää selvitettyinä, että nykyisten kyläteiden⁷ joukossa on verraten useita sellaisia teitä, joilla on merkitystä paikallista laajemmallekin yleiselle liikenteelle ja joista hyöty tienkäyttämisen tai muussa muodossa tulee huomattavalta osalta muidenkin hyväksi kuin niiden, jotka tienosakkaina ovat kunnossapitovelvollisia. Tämän tilanteen syntymiseen ovat monet seikat saattaneet vaikuttaa. Yhtenä seikkana mainittakoon kylätien perustamisen helppous. Jos jonkin suunnitellun yleisen tien, joka saattoi täyttää maantie-edellytyksetkin, rakentamista maantiekseksi kohtasi vaikeuksia, esim. asianomaisen tientekolahkon tai — myöhempinä aikoina — valtion viranomaisten vastustuksen vuoksi, ei yleensä liene ollut estettä sille, että lääninhallitus määräsi tien kylätiekseksi, mikäli ne paikkakuntalaiset, jotka tietä kipeimmin tarvitsivat, suostuivat sen rakentamaan ja vastaisuudessa sellaisena kunnossapitämään. Tällainen uusi tiehankehan ei yleensä tuottanut ennen 1937 v:n valtionapulakia valtiolle mitään kustannuksia, ja valtion etujen mukaistakin yleensä oli, että uusia yleisiä teitä saatiin aikaan niin paljon kuin mahdollista. Niinkuin tästä näkyy, tientekovelvolliset voivat, vaikka lääninhallituksilla olikin kylätien perustamiseen nähden päätösvalta, itse huomattavalla tavalla vaikuttaa asian ratkaisuun. Ehkäpä tässä onkin ollut eräs kylätielaitoksen arvokkaimpia puolia: paikallisilla tien tarvitsijoilla on ollut melkoinen valta vaikuttaa heidän tientarpeensa tyydyttämiseen. Lain mukaan uuden kylätien osakkaat tosin voidaan velvoittaa vastoin tahtoaankin perustamaan sellainen tie. Käytännössä lienevät kuitenkin päättävät viranomaiset sangen varovasti käyttäneet hyväseen tätä valtaansa. Yleensä voitaneen ehkä sanoa, että useimmat kyläteistämme ovat syntyneet tieosakkaiden omasta aloitteesta ja niiden enemmistön kannattaessa hanketta, ja että viranomaisten ta-

⁷ Olemassa olevista teistä on nykyisen tielain mukaan (53 §) pidettävä kunnossa kyläteinä 1. tie, joka ennen 1918 v:n tielakia on määrätty kylätiekseksi, 2. 1918 v:n tielain nojalla paikallistiekseksi julistettu tie sekä 3. 1927 v:n tielain mukaan kylätiekseksi määrätty tie.

holta siihen seikkaan kohdistuva kontrolli, että perustettava tie todella on tarkasti ottaen ollut kylätieluontoinen, on ollut verrattain heikko. Kun tämän lisäksi otetaan huomioon kylätie-käsitteen epämääräisyys, on kyläteiksi saattanut tulla määrätyksi teitä, joiden merkitys ja liikenteen luonne niillä paremmin olisi edellyttänyt toisissa tapauksissa maantietä, toisissa tapauksissa yksityistä tietä. Kylätiestömme on täten kasvanut nopeasti ja, verrattuna koko yleiseen tiestöömme, huomattavan laajaksi, niinkuin seuraavat numerot osoittavat: Suomessa oli v. 1898 maanteitä 25.023 ja kyläteitä 14.746 km, vastaavien numeroiden ollessa v. 1910 27.300 ja 16.560 km sekä v. 1936 32.630 ja 31.617 km, sisältyen viimeksi mainittuun lukuun 3.115 km kunnanteitä. Samalla kuitenkin kylätiestö on muodostunut, niinkuin näyttää, kirjavaksi ja epäyhtenäiseksi, mitä tulee tuohon tiestöön kuuluvien teiden asialliseen luonteeseen.

Eräässä tielaitoksemme kehityksen vaiheessa valtiovallan taholta on suorastaan koetettu vaikuttaa siihen, että kyläteiksi otettaisiin sellaisiakin teitä, joiden merkitys oli yleisempi, kuin kylätie-käsite oikeastaan edellyttää. Tarkoitamme huhtik. 9 p:nä 1920 ann. tieasetusta. Siinä säädettiin, että tie, joka ennen 1918 v:n tielain tulemistä voimaan tammik. 1 p:nä 1921 oli maantienä, mutta jota tuon tielain 55 §:n mukaan ei ollut määrätty maantienä kunnossapidettäväksi valtion kustannuksella, oli lain tultua voimaan pidettävä kunnossa paikallistienä (s.o. kylätienä), ellei tietä lakkautettu. Tämän laillisuudeltaan epäilyttävän säännöksen mukaan oli siis kylätieksi otettava »isännätön» entinen maantie siihen katsomatta, oliko sillä vai ei niitä kylätien edellytyksiä, joista edellä on ollut puhe.

Kylätienä nykyään kunnossapidettävän tien luonne ja merkitys on voinut muuttua sen perustamisen jälkeen. Alkuaan tien tuotama hyöty on saattanut olla hyvinkin paikallisesti rajoittunut sen osakkaiden piiriin, mutta tielle on tunkeutunut yhä enemmän ja enemmän »vierasta» liikennettä. Niin on asianlaita, jos tielle on siirtynyt läpikulkevaa tai muutoin paikallista yleisempää liikennettä.

Voimme näin ollen todeta, että nykyään ylläpidetään kyläteinä sellaisiakin teitä, jotka täyttävät ne edellytykset, mitkä nykyisen

tielain mukaan (2 §) vaaditaan, jotta tie voidaan julistaa maantiekksi. Mutta toisaalta on sellaisia teitä, joilla ei ollenkaan ole yleiseltä tieltä lain mukaan vaadittavia asiallisia edellytyksiä. Samoin lienee myös olemassa kunnanteitä, jotka ovat »maantieluontoisia». Yhteistä näille säännöttömyyksille on, että ne voidaan oikaista, jos tahdotaan, ilman lain muutosta, nykyisen tielain edellyttämällä hallinnollisilla toimenpiteillä. Tällöin on tietenkin kutakin tapausta käsiteltävä erikseen tehdyn hakemuksen pohjalta. Asiat, jotka koskevat kunnan- tai kylätien muuttamista maantiekksi (tielain 71 §), ratkaisee ensimmäisenä ja viimeisenä astena valtioneuvosto, soveltaen, mitä asian materiaaliseen puoleen tulee, tielain 2 §:ään sisältyvää säännöstä, verr. lain 3 tai 4 §:ään. Tosin tielain 2 §:n sanamuodon mukaan valtioneuvosto ainoastaan »voi», mutta ei ole velvollinen määräämään jonkin tien maantienä kunnossapidettäväksi, joten valtioneuvoston määräys viime kädessä riippuisi tarkoituksenmukaisuuden harkinnasta. Epäilemättä onkin asianlaita näin, mitä tulee uusien maanteiden perustamiseen. Kenelläkään ei ole — eikä mielestämme tulekaan olla — lakiin perustuvaa oikeutta vaatia, että valtion on rakennettava uusi maantie. Asia saattaa kuitenkin olla toinen, kun on kysymys jo olemassa olevan kylä- tai kunnantien muuttamisesta maantiekksi, siis siitä, onko jonkin määrätyn yleisen tien pitämisestä johtuva ja siis jo olemassa oleva rasitus voimassa olevan lain mukaan kuuluva valtiolle vai onko se jäävä edelleen tienosak-kaille, vast. kunnalle. Kysymys on tärkeä ja mielenkiintoinen. Tielain 3 ja 4 §:ssä määritellään kunnan- ja kylätien asialliset edellytykset. Jos jo olemassa olevan tien kohdalta havaitaan, että nuo edellytykset, esim. olojen muututtua, eivät enää ole olemassa, pitäisi asianomaisella tienpitäjällä olla oikeus vaatia, että se vapautetaan tienpitovelvollisuudestaan, t.s. että tien ominaisuus kunnan- tai kylätienä lakkautetaan.⁸ Tällainen oikeus lieneekin tienpitäjällä selvästi olemassa siinä tapauksessa, että tie on joko koko-

⁸ Asian tekee kuitenkin kunnanteiden osalta epäselväksi se seikka, että tielain 3 §:n mukaan kunta voi erityisestä syystä ottaa kunnossapidettäväkseen muunkin tien kuin siinä tarkoitettun.

naan tarpeeton tienä tai että se on muuttunut tilustien tai yksityisen kulkutien luontoiseksi tieksi. Päätöksen tällaisen tien lakkauttamisesta yleisenä tienä tekee hakemuksesta lääninhallitus, jonka päätöksestä saadaan valittaa korkeimpaan hallinto-oikeuteen (tielain 73 ja 76 §; tieaset:n 68 §). Mutta jos kunta tai tiekunta vaatii vapauttamista tienpitovelvollisuudesta sillä perusteella, että tie, joka tosin edelleen on tarpeellinen yleisenä tienä, on muuttunut maantien luontoiseksi, näyttää siltä, että sellaista vaatimusta nykyisen järjestyksen mukaan ei voida ajaa lääninhallituksessa tien lakkauttamista kunnan- tai kylätienä koskevana asiana, vaan ainoastaan hakemuksena tien muuttamisesta maantiekseksi.⁹ Viimeksi mainittua laatua oleva hakemus on, niinkuin edellä mainittiin, käsiteltävä ja ratkaistava valtioneuvostossa, jonka päätöksestä ei ole valitusoikeutta korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Tämä käsittelyjärjestys mielestämme ei ole tyydyttävä. Mutta valitusoikeuden puuttuminen ei kuitenkaan muuttane sitä tosiasiaa, että jos mainitunlaisessa hakemusasiassa luotettavasti on näytetty, että kunnan- tai kylätie, josta hakemuksessa on puhe, ei ole tielain 3. eikä 4 §:n mukainen, joten sen siirtäminen toisesta paikallisteiden ryhmästä toiseen ei ole mahdollinen, eikä tietä myöskään voida lakkauttaa yleisenä tienä, valtioneuvostolla lienee velvollisuus ottaa sellainen tie maantiekseksi.

Luotettavan selvityksen puuttuessa on tietenkin mahdotonta etukäteen varmuudella tietää, kuinka paljon niitä kunnan- ja kyläteitä on, jotka, sen mukaan kuin edellä on sanottu, voidaan jo nykyisen lain mukaan siirtää valtiolle maanteinä kunnossapidettaviksi. Ehkä jonkinlaisia viitteitä asiasta saadaan niistä tiedoista, jotka viimeksi toiminut tiekomitea aikoinaan on hankkinut paikallisten viranomaisien välityksellä. Näiden tietojen mukaan oli 1936 vuoden lopussa niiden paikallisteiden pituus koko maassa, jotka välittivät »tielain 2 §:ssä mainittua kulkuyhteyttä» eli siis maantieliikennettä, yhteensä kunnanteiden osalta 1.537 km ja kyläteiden osalta 7.704 km.

Siitä, kuinka paljon on sellaisia kunnan- ja kyläteitä, jotka eivät

⁹ Jos tiepäätös on siten lainvastainen, että on edellytyksiä sen purkamiseen, on päätöksen purkua tietenkin haettava korkeimmalta hallinto-oikeudelta.

ole yleiselle — paikallisellekaan — liikenteelle tarpeelliset ja siis voitaisiin lakkauttaa yleisinä teinä, ei ole käytettävissä mitään suora-naisia tietoja. Mainittakoon tässä kuitenkin, että kun niitä kunnan- ja kyläteitä, joitten kunnossapitoon 1937 v:n lain perusteella myön- netään vuotuista avustusta, on, Viipurin lääni otettuna huomioon ennen sotaa vallinneiden olojen mukaan, yhteensä noin 21.000 km, meillä lienee ennen sotaa ollut olemassa ainakin noin 10.000 km pai- kallisteitä, jotka yleisen liikenteen kannalta ovat aivan vähämerki- tyksisiä. Näistä ehkäpä puolet saattaa olla sellaisia, että niiden siirtäminen yksityisten teiden joukkoon voisi tulla kysymykseen.

Mutta vaikka paikallisteiden piirissä toimitettaisiinkin edelläkos- ketellut karsinnat, jäisi kuitenkin varmasti senkin jälkeen olemaan huomattava määrä kyläteitä, jotka täyttävät tielain 3 ja 4 §:ssä mai- nitut edellytykset. Nämäkin tiet ovat yleisiä niinhyvän siinä mielessä, että ne ovat yleisen (paikallisen) liikenteen kannalta tarpeen vaati- mia, kuin siinäkin suhteessa, että ne oikeudellisesti ovat avoinna ylei- selle liikenteelle niin, että niitä saa käyttää kuka hyvänsä, eivätkä ainoastaan tieosakkaat, eikä niitä saa sulkea liikenteeltä kukaan muu kuin asianomainen viranomainen (tielain 85 §).

Näilläkin teillä harjoitetun liikenteen luonne ja merkitys on enti- sestään suuresti muuttunut, niin että kylätielaitosta nyt on tarkastel- tava toiselta kannalta kuin aikaisemmin. Tieliikenne oli, kuten tun- nettua, aikaisemmin hevosajoneuvoliikenteen vallitessa enemmän paikallista laadultaan, maanteilläkin. Automobiililiikenteen kehitys on aikaansaanut sen, että yleiset tiet nykyaikana saattavat välittää kulkuyhteyttä kaukana toisistaan olevien seutujen välillä. Ahtaan, asianomaisen tien »vaikutuspiirin» rajat ylittävää liikennettä — esim. linja- ja kuorma-autoliikenteen muodossa — on näin siirtynyt puheena olevillekin kyläteille. Ja varsin suuressa ja yhä enenevässä määrässä toimivat kylätiet pitkänmatkan liikenteen imuteinä. Näitä kyläteitä myöten maaseudun tuotteet, kuten maatalous- ja metsä- tuotteet, kuljetetaan liikekeskuksiin, ja niitä myöten toimitetaan liikekeskuksista kauppatarvikkeet maaseutuväestölle, jne. Kyläteillä on myös tärkeä merkitys viljelyn ja asutuksen leviämisen syrjä-

seutuihin. Hyvien kyläteiden verkostolla on näin ollen tärkeä yhteiskunnallinen merkitys. Noiden teiden käytettävissä olo ja välitön hyöty niistä tulee mitä suurimmassa määrin sen paikallisen yhteisön hyväksi, jonka piirissä ne ovat. Niiden olemassaolo jossakin kunnassa epäilemättä on suureksi eduksi kunnan jäsenille, riippumatta siitä, käyttävätkö he välittömästi tietä vai eivät. On harvoja kunnallisia laitoksia, jotka vaikuttavat kunnan kehitykseen niin ratkaisevasti kuin siellä olevat hyvät yleiset tiet.

Tiekomitean v. 1939 julkaistussa mietinnössä esitettyjen nimismiesten ilmoituksiin perustuvien tietojen mukaan oli meillä 1936 v:n lopussa 15.301 km sellaisia kyläteitä, jotka välittivät »tielain 3 §:ssä mainittua kulkuyhteyttä» ja joilla siis asiallisesti katsoen oli kunnantien luonne. Nämä luvut näyttävät osoittavan, että kun nykyisten kyläteitten kokonaismäärästä erotetaan pois toisaalta »maantieluontoiset», toisaalta taas yksityisluontoiset tiet, jäävät jäljelle kylätiet, joilla sanotun lainkohdan sanontaa käyttäen yleensä on »kunnankeskisessä liikenteessä yleinen merkitys». Ja nykyisen tielain mukaan niiden yleisten teiden tekeminen ja kunnossapitäminen, joilla on lain 3 §:ssä mainitut ominaisuudet, kuuluu kuntien toimialaan ja tehtäviin (73 §). Periaatteellisesti onkin tällaisten kunnantieluontoisten kyläteiden pitäminen katsottava sen kunnan, jonka alueella ne ovat, »yhteiseksi talous- ja järjestysasiaksi» (maalaiskuntain kunnallislain 1 §) eikä yksinomaan yksityisten tieintressenttien tehtäväksi.

Toisellakin tavalla tieliikenteen muuttunut luonne on järkyttänyt niitä edellytyksiä, jotka aikoinaan vaikuttivat kylätierasituksen v. 1883 tapahtuneeseen järjestelyyn. Varsinaisilla kyläteillämme oli liikenne aikaisemmin yleensä kevyttä ja vähäistä. Tienpitovelvolliset kykenivät itse suuremmista vaikeuksista ja kustannuksista suoritamaan kulloinkin kysymykseen tulevat rakennus- ja kunnossapitotyöt. Tieliikenteen käytyä raskaammaksi ja intensiivisemmäksi kunnossapitotyöt ovat lisääntyneet ja käyneet vaativammiksi. Moottoriajoneuvoliikenne vaatii myös kyläteillä suoritettavaksi mutkien oikaisuja sekä ajoradan levittämisiä, tasoittamista ja vahvistamista. Tämä aiheuttaa huomattavaa tienpitokustannusten nousua. Tämä tien-

pito on sen takia tullut entistään rasittavammaksi. Sitäpaitsi tuo rasitus kohtaa yksityisiä hyvin epätasaisesti, riippuen eri seutujen ja asumuksien asemasta maanteihin nähden. Väestön toisilla seuduilla tulee pitää kunnossa pitkiä teitä kulkuyhteyden aikaansaamiseksi lähimmälle maantielle, kun taas maanteiden varsilla asuvilla kansalaisilla on vain vähän tai ei ollenkaan rasitusta kyläteiden pidosta.

Ainakin tärkeimmillä kyläteillä tietyt vaativat nykyään teknilistä asiantuntemusta. Vähitellen lienee näillä teillä tietöitten suorittamisesta luontoissuorituksin tieosakkaitten taholta, jota hoitotapaa tielaki edellyttää sääntönä, luovuttava ja siirryttävä toiseen kalliimpaan kunnossapitotapaan. Kylätiekunnat ovat kuitenkin niin pienet, että ne eivät kykene kukin erikseen järjestämään itselleen nykyisen tietekniikan vaatimusten mukaista hyvää tiehallintoa.

Intressiperiaate edellyttää, että kuhunkin kylätiehen nähden ovat todettavissa sen intressentit. Voimassa olevan tielain mukaan olisi tieosakkaiksi määrättävä kaikki ne, jotka tietä käyttävät säännöllisesti ajotienä tai siitä muutoin hyötyvät. Vaikka lähdetäänkin siitä, että hyötymisellä tässä tarkoitetaan sitä enemmän tai vähemmän välitöntä hyötyä, mikä tiestä on sen varrella tai sen välittömässä läheisyydessä asuville, eikä sitä etua, mikä tiestä on mainitun, paikallisesti rajoitetun »vaikutuspiirin» ulkopuolella asuville ja yhteiskunnalle sinänsä, niin saattaa, ottaen huomioon asian laadun ja lain ylimalkaiset säännökset, yksityistapauksissa tuottaa suuria vaikeuksia niiden selville saaminen, jotka tieosakkaina ovat tienpitovelvollisia määrättyyn kylätiehen nähden silloin, kun tieosakas- (tieyksikkö-) luettelo vahvistetaan. Lain mukaan ainoastaan sellainen tienkäyttö, joka on säännöllistä, perustaa velvollisuuden liittyä tieosakkaaksi. Mutta pelkkä tien käyttäminenkin, vaikka se olisi vakinaista, ei vielä aina ole sellaista tiestä hyötymistä, että siitä lain mukaan johtuisi tienosakkuus. Niinpä säännöllinenkin jalan kulkeminen, ratsastus tai pyöräily tiellä on tällaista kaikille vapaata käyttämistä, niin myös ajoneuvoliikenne, niinkuin hevos-, auto- ja moottoripyöräilyliikenne, mikäli se ei ole säännöllistä ajotienä käyttämistä. Mutta kuinka usein on liikenteen toistuttava, jotta sitä

voitaisiin pitää säännöllisenä? Mitä merkitsee tien ajotienä käyttäminen? Tosin nekin, jotka hyötyvät kylätiestä muutoin kuin sitä ajotienä käyttämällä, ovat velvolliset liittymään tien osakkaiksi. Mutta sekin kysymys, keneen tuon hyötymisen on kohdistuttava, on epäselvä. Niinkuin näkyy, jo niiden henkilöiden toteaminen ja määrääminen, jotka lain mukaan ovat velvolliset tieosakkaina tekemään ja kunnossapitamaan tietyn kylätien, on vaikea toimitus, jolloin erehdykset suuntaan tai toiseen ovat mahdolliset. Mutta vaikeudet moninkertaistuvat, kun tulee kysymys tientekorasituksen jaosta selville saatujen tienosakkaiden kesken. Tuosta jaosta sisältää laki vain niukat yleissäännökset. Noitten säännösten soveltaminen on mitä hankalin tehtävä. Miten esim. tieyksikköjen perusteena olevan hyödyn määrää arvosteltaessa suhtautuvat toisiinsa toisaalta tienkäyttö ja toisaalta taas tiestä muutoin saatava hyöty? Jaon vaikeus ja tärkeys vaatisi, että sen toimittaisi mitä pätevin ammattiviranomainen. Uutta kylätietä perustettaessa onkin osallisuus rasitukseen määrättävä siinä lääninhallituksen päätöksessä, jolla tie päätetään rakennettavaksi. Mutta tieyksikköjen uudelleen määräämisen aina 5—10 vuoden kuluttua toimittaa tienhoitokunnan ehdotuksesta tienosakasten kokous. Tässä toimituksessa lääninhallituksen tiepäätöksessä vahvistettu tieyksikköluettelo ei ole sitova, vaan siitä voidaan poiketa määräämällä tieosakkaiksi tiekuntaan ennestään kuulumattomia, vapauttamalla entisiä osakkaita ja muutoinkin muuttamalla entistä tieyksikköjenpanoa. Kokemus on riittävästi osoittanut, että tieosakkaita määrättäessä ja tierasitusta niiden kesken jaettaessa yleensä tapahtuu paljon laiminlyöntejä ja muita virheellisyyksiä sekä epätasaisuutta jaossa. — Tielain 54 §:n muuttamisesta toukokuun 26 päivänä 1944 annetussa laissa tieintressenttien joukkoon luetaan eräin edellytyksin myös kylätien tilapäinen käyttäjä, joka on velvollinen maksamaan eri hyvityksen tienkäytöstään. Voidaan olettaa, että tämän uuden periaatteen soveltaminen tulee lisäämään niitä vaikeuksia, joista edellä on mainittu.

Kun kyläteiden tekemistä ja kunnossapitoa alun perin, hyötyperiaatteen mukaisesti, pidettiin asiana, joka lähinnä kiinnosti vain tie-

osakkaita, oli luonnollista, että näille myös tuli kuulumaan teiden hallinnon hoitaminen, tietenkin valtion valvonnan alaisena. Tämän tehtävän suorittaminen tuottaa nykyaikana tieosakkaille vaikeuksia. Kunkin kylätien — ennestään olevaan kylätiehen voidaan yhdistää toinen kylätie — osakkaat muodostavat yhtymän, ns. tiekunnan.¹⁰ Tieosakasten yhteisistä asioista päättää osakasten kokous. Tiekunnan toimeenpanevana hallintoelimenä on hoitokunta, jonka tieosakasten kokous valitsee.

Tieosakasten käsiteltäviin kuuluvat mm. seuraavat asiat: uuden kylätien rakentamistapa, kylätien kunnossapitotapa, tien kunnossapidosta tehtyjen urakkatarjousten hyväksyminen, tieyksikköjen määrääminen, vuosimaksuista tehdyn luettelon tarkistaminen ja vahvistaminen, tieyksiköiltä suoritettavan maksun suuruuden määrääminen ja siitä seikasta päättäminen, onko kylätie talvisaikana aukipidettävä. Niinkuin tästä luettelosta näkyy, tiekunnan tehtäväpiiri on jokseenkin laaja. Mitä erittäin tulee tieyksikköjen määräämiseen, on jo mainittu, mitä siihen sisältyy. Tieosakasten kokous joutuu siinä yksityisiä sitovalla tavalla ratkaisemaan, ketkä tielain mukaan ovat velvolliset osakkaina pitämään tietä kunnossa tai oikeutetut vapautumaan osakkuudesta sekä miten tienpitorasitus on jaettava sen osakkaiden kesken. Se julkisen vallan käyttäminen, mikä näin on uskottu tieosakkaille, lienee vaikeampi ja arkaluontoisempi tehtävä kuin lainsäätäjä aikoinaan on edellyttänyt. Voitaan katsoa kokemuksen osoittaneen, että tiekunnat yleensä eivät ole kyenneet tyydyttävästi suorittamaan tuota vaativaa tehtävää.

Mitä tulee tiekuntien tehtävään kyläteiden kunnossapidon suorittamiseen, on huomattava, että se tähän asti yleensä ei ole ollut kovin vaativa. Käytännöllisesti katsoen kaiken kunnossapidon tieosakkaat ovat kukin osaltaan suorittaneet luonnossa poliisiviranomaisten valvonnan alla. Luonnossa kunnossapidettäväksi jakamatta olevat tiet, sillat ja lossit on lain mukaan annettava urakalla hoidettaviksi. Ellei hyväksyttävää urakkatarjousta kuitenkaan

¹⁰ Periaatteellisesti tienpitovelvollisuus kuhunkin tiehen nähden kuitenkin kuuluu, ei »tiekunnalle», vaan välittömästi yksityisille tieintressenteille.

ole tehty, tieosakasten kokouksen on päätettävä »tie muulla tavalla kunnossapidettäväksi». Tällä tavoin voidaan kylätie ottaa tieosakasten yhtymän välittömään hoitoon. Kylätien kunnossapittäminen tienhoitokunnan omalla johdolla saattaa jo olla vaativa tehtävä. On epäilyksenalaista, onko hoitokunnilla nykyisissä oloissa edellytyksiä tyydyttävällä tavalla suoriutua tästä tehtävästä.

Niin kauan kuin tiekunnille teitten rakentamisesta ja kunnossapidosta johtuvat menot kokonaan peitettiin tieosakkailta kannetuilla maksuilla, valtiolla ei ollut erityistä aihetta puuttua tiekunnan varojen käyttöön. Asia on kuitenkin muuttunut sen jälkeen kun valtio on ryhtynyt avustuksina suorittamaan huomattavan osan näistä menoista. Yhteiskunnan kannalta voidaan näissä oloissa asettaa vaatimus, että mainittuja valtion varoja on tarkoitukseensa käytettävä niin, että niistä saatava yleinen hyöty on mahdollisimman suuri. Riittäviä takeita tämän vaatimuksen täyttämisestä ei kuitenkaan liene olemassa.

Kylätiekuntia meillä on valtava lukumäärä, arviolta noin 4.700, joilla kullakin on itsenäinen tiehallinto omine hoitokuntineen. Kahden tai useamman kylätien osakkaat tosin voivat sopia yhteisen hoitokunnan asettamisesta. Tätä oikeutta lienevät tiekunnat tuskin nimeksikään käyttäneet hyväkseen, eikä muutakaan kiinteää yhteistoimintaa eri tiekuntien välillä ole toistaiseksi ollut havaittavissa; tällainen yhteistoiminta lieneekin vaikeasti järjestettävissä muun ohessa sen tähden, että tiekunnat eivät yleensä muodosta mitään yhtenäistä aluetta. Kun tiekunnat ovat näin pienet, on luonnollista, että niiden hoitokuntien jäseniksi on vaikea saada henkilöitä, joilla on kykyä ja edellytyksiä nykyaikaiseen tiehallintoon kuuluvien tehtävien hoitamiseen. Samasta syystä tienhoitokunnilla ei myöskään yleensä ole mahdollisuuksia palkata avukseen tarvittavaa teknillistä asiantuntemusta omaavia henkilöitä enempää kuin hankkia tiekunnalle kalliimpia tiekoneita. Huomaamme siis, että tiekuntien lukuisuus ja pienuus mitä suurimmassa määrin vaikeuttaa kyläteidemme hallinnon järkipäistä ja taloudellista toimintaa. Tie kuntien sisäinen hallinto on puutteellinen. Maamme kyläteiden hallinnolta,

kokonaisuudeksi katsottuna, puuttuu suunnitelmallisuutta ja yhdenmukaisuutta. Näissä oloissa saattaa olla kysymyksenalaista, onko tarkoituksenmukaista huomattavalta osalta rahoittaa tätä hallintoa valtion myöntämällä avustuksilla.

Riittäviä takeita puheena olevien valtionavustusten oikeasta ja tarkoituksenmukaisesta käytöstä ei luonnollisesti voida saada aikaan yksistään lisäämällä näitten avustusten käyttämisen kontrollia. Kun otetaan huomioon avustettavien tiekuntien suuri lukumäärä, niihin kohdistuvan tehokkaan valtion valvonnan järjestäminen sitäpaitsi vaatisi suhteellisen laajaa kontrolliorganisaatiota siitä johtuvine suurine kustannuksineen.

Edellä olevan tarkastelun tuloksena voitaneen todeta, että meillä nykyään yksityisten tieosakasten toimesta ylläpidettävät kylätiet ovat asialliselta luonteeltaan kolmenlaisia:

1. tiet, jotka täyttävät ne edellytykset, mitkä nykyisen tielain mukaan vaaditaan, jotta tie voidaan julistaa maantiekse, ns. maantieluontoiset kylätiet;
2. tiet, joilla ei ole yleiseltä tieltä lain mukaan vaadittavia edellytyksiä (yksityisluontoiset kylätiet); sekä
3. tiet, jotka luonteeltaan todella ovat kyläteitä tielain mielessä.

Periaatteellisesti lienee selvää, että 1. kohdassa mainitut tiet olisi otettava maanteiksi.

Mitä kohdassa 2. mainittuihin teihin tulee, on huomattava, että ne ovat yleensä sellaisia aivan vähämerkityksisiä kyläteitä, joita varten 1937 v:n avustuslain perusteella ei ole myönnetty valtionavustusta. Periaatteellisesti ei olisi mitään muistuttamista sitä vastaan, että nämä tiet, joiden pitäminen on enemmän tieosakasten yksityistaloudellinen asia kuin julkinen tehtävä, siirretään yksityisten teiden joukkoon. Nykyiseen tierasituksen jakoon tämän siirron ei tarvitsisi vaikuttaa mitään asiallista muutosta, koska tienpito tällä alalla edelleen voitaisiin säilyttää intressiperiaatteen pohjalla järjestettynä.

Mitä sitten tulee 3. kohdassa tarkoitettuihin teihin, niin se periaate, jonka mukaan näiden pitäminen nykyään tielaissa on järjes-

tetty, ei liene nykyisiin oloihin enää soveltuva. Sen kysymyksen tarkastelu, millä järjestelmällä nykyinen järjestely olisi korvattava, ei kuulu tämän kirjoituksen puitteisiin. Niistä vaihtoehtoista, jotka mainittua ongelmaa ratkaistaessa lähinnä voisivat tulla kysymykseen, mainittakoon tässä kuitenkin lopuksi: kylätielaitos kunnallistetaan ja kunnille säädetään laillinen velvollisuus paikallisteiden — kunnanteiden — pitämiseen, valtion eri muodoissa auttaessa kuntia täyttämään tätä velvollisuuttaan. Tai sitten nämä tiet otetaan valtion hoitoon. Viimeksi mainitun vaihtoehdon hyväksymisestä ei kuitenkaan olisi seurattava, että paikallistielaitoksen kaikki kustannukset olisi suoritettava valtion yleisistä varoista ja siten jaettava valtakunnan kaikkien veronmaksajien, kaupunkien asukkaittenkin, maksettaviksi. Kylä- ja kunnantiet ovat luonteeltaan, vastakohtana maanteille, sellaisia, että niiden paikallinen hyöty on niiden valtakunnallista merkitystä suurempi. Niillä teillä, joista tässä on kysymys, yleensä on, niinkuin olemme nähneet, »kunnankeskisessä liikenteessä yleinen merkitys». Tästä johtuu, että jos valtio tarkoituksenmukaisuussyistä ottaisi pitääkseen paikallistiet ja siten suorittaakseen tehtävän, joka luonteensa mukaan oikeastaan kuuluu kunnille, on oikein, että kunnat kohtuullisella, laissa vahvistetuilla perusteilla suoritettavalla rahamäärällä ottavat osaa valtiolle tästä johtuvien menojen peittämiseen. Valtiolle soveltuisi paikallisteiden pitäminen kenties paremmin kuin kunnille, koska valtiolla jo on valmiina tiealan ammattivirasto sen alaisine työnjohtoineen, työvoimineen ja koneistoineen, ja valtion toimesta siten voitaisiin kehitettyjä tiettyömenetelmiä soveltaen tarkoituksenmukaisesti ja vähemmän kustannuksin hoitaa paikallistiet niihin liittyvien maanteiden kunnossapitotöiden yhteydessä.