

Liikenne- ja viestintäministeriö  
Eteläesplanadi 16  
PL 31, 0023 Valtioneuvosto  
[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)  
[kaisa.kuukasjarvi@lvm.fi](mailto:kaisa.kuukasjarvi@lvm.fi)

Viite Lausuntopyynnöt LVM029:00/2018 ja LVM/678/01/2018  
Asia Lausunto liikenneinfran puurakentamisohjelmaluonnoksesta

Emme ymmärrä kielteistä suhtautumista perinteiseen materiaaliin, jonka käyttö juontaa juurensa aivan rautatieliikenteemme alkuaikoihin:

"16.5.2.5 Puiset matkustajalaiturit

Puisia matkustajalaitureita voidaan käyttää ainoastaan tilapäisinä ratkaisuinä esimerkiksi rakentamisen aikana. Puulaiturille on merkittävä vaara-alue ja laiturin pääty. Laiturin pinnan on oltava luistamaton sekä heijastamaton.

Puulaiturilla on kiinnitettävä erityistä huomiota laiturin ja junan välisen tumman aukon näkyvyyteen ja muiden tarvittavien kontrastierojen aikaansaamiseen. Suosituksena on käyttää kontrastiarvona vähintään 30 %."<sup>1</sup>



Helsingin vanha rautatieasema sekä korkea puulaituri, taustalla Kaivokatu 6 ja 8 (kuva Signe Brander 1907, Helsingin kaupunginmuseon kokoelmat)<sup>2</sup>

Esimerkiksi Putikossa rataosalla Savonlinna – Parikkala kivilaituri lienee purettu VR:n toisen

<sup>1</sup> RATO 16 Väylät ja laiturit s. 39 (Liikenneviraston ohjeita 43/2017): [https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/147789/lo\\_2017-43\\_rato16\\_web.pdf?sequence=5](https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/147789/lo_2017-43_rato16_web.pdf?sequence=5)  
<sup>2</sup> <https://hkm.finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:km002fhe>

osaston haluista huolimatta. Palauttamista taas vaikeuttaa se, että ”hinta ei pysähdy kymppitonneihin”<sup>3</sup> ja että valtionyhtiön kokeilunhalu henkilöliikenteessä on Helsingin seutua lukuun ottamatta lähes nolla. Toisaalta vilkkaasti liikennöidyllä pääkaupunkiseudullakin Mankissa<sup>4</sup> puulaituri hyväksyttiin seisakkeen lakkauttamiseen asti.

Liikenneinfrastruktuurin puurakentamishjelmaluonnoksessakin todetaan:

”Joissain tapauksissa, esimerkiksi ratapölkkyjen ja valaisinpylväiden käytössä puu on selkeästi betonia ja metallia edullisempi ja käytännöllisempi materiaalivaihtoehto, mikäli kyllästysmenetelmiin liittyvät haasteet pystytään ratkaisemaan. - - ”<sup>5</sup>



Puulaituria Joensuun asemalla vuonna 2017 (kuva Kalevi Kämäräinen)

Suomalaisen ”maan tavan” mukaiset henkilöjunaliikeneraportit päätyvät yleensä aina suuriin kustannuksiin ja vääjäämättömään johtopäätökseen, ettei esitetty liikenne ole kannattavaa. Ehkä kammottavin esimerkki tästä tavasta on Kainuun liiton ja Pohjois-Karjalan maakuntaliiton parin vuoden takainen<sup>6</sup> ”selvitys”<sup>7</sup>, jossa hyödynnettiin muun muassa paikkansa pitämättömiä tietoja<sup>8</sup> sekä käytettiin ”faktoja” muutoinkin valikoivasti<sup>9</sup>.

Muuallakin henkilöjunaliikenteen palauttamista on suunniteltu. Esimerkiksi välillä Jyväskylä – Äänekoski asemalaiturin ja –katoksen hinnaksi on arvioitu yhteensä 600.000 euroa liikennepaikkaa kohti<sup>10</sup>. Tämäkin saattaa olla optimistinen luku, kun verrataan Härmään rakennetun laiturin hintaa noin miljoona euroa<sup>11</sup>. Oletamme, että puuta käyttämällä kustannukset saattavat ”pysähtyä kymppitonneihin”.

Näemmekin puiset laiturit yhtenä tapana alentaa henkilöjunaliikenteen aloittamiskustannuksia uusilla liikennepaikoilla ja reiteillä. Modernit puunjalostajat osannevat tarjota jopa helposti

<sup>3</sup> Itä-Savo 4.4.2018 Uutisen tausta: Putikon seisakkeella pitkä historia, <https://ita-savo.fi/uutiset/lahella/a2354c99-6ef9-4976-88da-7cc340e7a4ed>

<sup>4</sup> <http://vaunut.org/kuva/49457?paik=Mankki>

<sup>5</sup> [https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0938a03-2bfd-4d92-82a0-5cc1ed57309e/67185924-a584-40dd-a513-b41035c73ae7/SUUNNITELMA\\_20180413115720.pdf](https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/f0938a03-2bfd-4d92-82a0-5cc1ed57309e/67185924-a584-40dd-a513-b41035c73ae7/SUUNNITELMA_20180413115720.pdf)

<sup>6</sup> <https://www.kainuunsanomat.fi/kainuun-sanomat/kainuu/selvitys-henkilöjunaliikenne-kontiomalta-numekseen-tulisi-kalliiksi/>

<sup>7</sup> [https://www.kainuunliitto.fi/sites/default/files/selvitys\\_joensuu\\_kontiomaki\\_radan\\_avaamisesta\\_henkilöliikenteelle.pdf](https://www.kainuunliitto.fi/sites/default/files/selvitys_joensuu_kontiomaki_radan_avaamisesta_henkilöliikenteelle.pdf)

<sup>8</sup> kts. Mietteitä Oulu - Joensuu – henkilöjunayhteydestä B 1. Työn tausta ja tavoitteet s. 12 ja 13 [http://www.rautatiematkustajat.fi/Jns\\_OI\\_sn\\_100\\_makuntaliitot.pdf](http://www.rautatiematkustajat.fi/Jns_OI_sn_100_makuntaliitot.pdf)

<sup>9</sup> kts. Mietteitä Oulu - Joensuu – henkilöjunayhteydestä C.2 Käyttämätön mahdollisuus: Joensuu – Oulu s. 23 - 25

<sup>10</sup> Äänekoski – Laukaa – Jyväskylä radan henkilöjunaliikenne Työmuistio 31.3.2016 s. 16, <http://mail.aanekoski.fi/uusidyna/kokous/20161275-5-2.PDF>

<sup>11</sup> Kauhavan kaupunki tilinpäätös s. 6, [https://www.kauhava.fi/files/14590/Tilinpäätös\\_kirja\\_2016\\_kv\\_290517.pdf](https://www.kauhava.fi/files/14590/Tilinpäätös_kirja_2016_kv_290517.pdf)

koottavia moduuliratkaisuja, mikä edelleen vähentänee kustannuksia. Halpa puu on helpompi korvata kalliimmalla rakenteella tarpeen tullen kuin toisin päin - toisin päin toimittaessa kun henkilöjunia ei näy ainakaan valtavirtojen ulkopuolella eikä laiturin tarvettakaan synny.

Sikäli kuin olemme lukeneet määräyksiä oikein, puu ei ole laitureiden tapaan lähes kielletty materiaali esimerkiksi siltarakenteissa. Vaikka meillä on puisia maantiesiltojakin<sup>12</sup>, vastaavia raiteelta toiselle johtavia jalankulkusiltoja emme muista nähneemme. Puurakentaminen rautatieliikennepaikoilla muita halvempänä vaihtoehtona kaipaa siis yleensäkin edistämistä kuten henkilöjunaliikenne kaiken kaikkiaan.



Loppua enteilevä uusi puulaituri Nurmeksessa? (kuva Kalevi Kämäräinen 2016)

Kemijärvellä toukokuun 2. päivänä 2018

Suomen Rautatiematkustajat ry.  
Kemijärvi  
[www.rautatiematkustajat.fi](http://www.rautatiematkustajat.fi)

*Allekirjoitus*  
Kalevi Kämäräinen  
puheenjohtaja

*Allekirjoitus*  
Juha P. Korhonen  
varapuheenjohtaja

<sup>12</sup> <https://www.woodarchitecture.fi/fi/projects/vihantasalmen-puusilta>