

Valtio lakkauttaa

Toitotetaan, että valtio lakkauttaa Helsingistä Karjaalle kulkevan Y-junan. Lopetus koskee noin 250 siuntiolaista. Matkustajat harmissaan. Lyhytnäköistä politiikkaa! Ei voi jatkaa lukiota! Aivan idioottimaista! Törkeää! Taas tehdään samat virheet! Eikö löydy poliittista tahtoa?

Valtioko meillä hoitaakin paikallisjunaliikennettä? Ovatko toimittajat menneet perin pohjin halpaan, vai onko tässä joku muu juju takana? On ainakin saatu iskostettua ihmisten mieliin, että valtio on paha.

Valtio ei hoida enää raideliikennettä, mutta se kyllä tukee kehnosti ja tehottomasti hoidettua junamatkailua. Se ostaa valtion kokonaan omistamalta junayhtiöltä liikennepalveluita eri puolilla maata, myös Ruuhka-Suomessa. Siinä ei poliittinen tahto riitä, vaan tarvitaan rutosti rahaa.

Mikä siinä oikein mättää, kun raideliikenne Helsingin lähistöllä ei kannata? Jos se ei kannata siellä, on aika epärealistista saada järkevää liikennettä Lieksan ja Nurmeksen välille. Siihen ei pystyne Onnibussikaan.

VR on monien muiden maiden rautatielaitosten tapaan muisto menneisyydestä. Räikeintä vanha meno on byrokratian kehossa Ranskassa. Siellä liikennettä harjoittaa SNCF ja rataverkon omistaa RFF. Yhtiöissä työskentelee yhteensä lähes 200 tuhatta työntekijää. Voimakkaat ja kankeat ammattiliitot hallitsevat toimintaa. Mistään ei luovuta. Ranskan rautateillä tuntuu kyllä turvalliselta matkustaa, koska koppalakkisia riittää joka nurkkaan.

Valtionrautatiet on nykyään VR-Yhtymä Oy, mutta se haluaa käyttää menevämpää nimeä VR Group. Yhtiöön kuuluu myös maantieliikennettä hoitavia ja muitakin palveluja tuottavia osasia, ja siellä työskentelee kymmenisen tuhatta henkeä.

Rataverkon taas omistaa ja sitä hallinnoi Liikennevirasto, jonka lonkeroihin ei tahdo päästä kiinni. Liikenneviraston ja sen projektien kautta leipänsä saa reippaat kymmenen tuhatta henkeä, joista tietysti vain osa työskentelee rautateiden parissa.

Bussiliikenteen vapautuminen on tuonut tenkkapoon VR:lle. Junalippu maksaa usein parikertaisesti bussiin verrattuna. Rautateiden tekniset ongelmat ja myöhästymiset nakertavat matkustajien luottamusta.

Toiseksi viimeiseksi pisaraksi on tullut lentoaseman kautta kiertävä kehärata. Vaatii reipasta seikkailumieltä matkustaa sillä lentokentälle. Viimeisen pisaran eli pisararadan suunnitelmat kärrätään luultavasti arkistokellarin perimmäiselle hyllylle.

Junassa on kyllä leppoisaa matkustaa. Rautatieliikenteen sähköistys on energiankulutuksen ja päästöjen kannalta järkevää, vaikkei sähköntuotantokaan ole päästötöntä. Sähköveturi ei tupruta mitään.

Rautatietä piinaava ongelma on, että se ei pysty joustavasti seuraamaan asutuskeskusten muutoksia. Taajamat levittäytyvät erilaisten syiden vuoksi muualle, ja asemien seudut jäävät hiljaisiksi. Näin on käynyt niin Perniössä kuin monessa muussakin paikassa. Junamatkustajan täytyy ensin hankkiutua asemalle, usein omalla autolla.

Helsingistä länteen liikennöivä Y-juna korvattaneen busseilla. Se voidaan tehdä markkinaehtoisesti ilman valtion tukea. Kyyti ei ehkä ole yhtä nopeaa eikä tasaista kuin kiskoilla, mutta vastapainoksi saadaan hieman lisää joustavuutta pysäkkien suhteen.

pajen