

Halvaantunut rautatiepolitiikka

Hyväkuntoinen Hankopaana täyttää parin viikon kuluttua 142 vuotta. Alun perin yksityisen Hangon–Hyvinkään-rautatien (149 km) junaliikenne alkoi 8.10.1873.

Tosin jo 24.9. tulee kuluneeksi 32 vuotta siitä, kun osuudella Karjaa–Lohja–Hyvinkää (99 km) matkustajajunat liikennöivät viimeistä päivää.

Hankopaana on edelleen valtakunnallisesti tärkeä rautatie, joka yhdistää Hangon sataman ja kaksi Helsingistä alkavaa ratalinjaa, rantaradan Turkuun ja pääradan pohjois-

seen.

Jos Hankopaanan kaltainen merkittävä yhdysrata olisi vaikkapa Ruotsissa tai Sveitsissä, radalla liikennöisivät nykyaikaiset taajamajunat tunnin välein kumpaankin suuntaan.

Vaan eivät-pä liikennöi täällä Suomessa, koska tasavallassamme harjoitettava rautatiepolitiikka kärsii aivohalvauksesta.

Vielä vuonna 2009 kuviteltiin rautateidemme matkustajaliikenteen alkavan kehityä, kun VR:lle myönnettiin yksinoikeus junaliikenteen

harjoittamiseen Suomessa.

Sittemmin, tuomatta asiaa edes parlamentaariseen keskusteluun, VR:n henkilöjunaliikenteen monopolia jatkettiin aina vuoteen 2025 saakka.

Kansallinen rautatieyhtiömme on siis saanut sekä ”kuoria kermat” tuottavilta yhteysväleiltä että estää muita liikennöitsijöitä aloittamasta matkustajajunaliikennettä edes niillä rataosilla, joilla VR ei vaivaudu harjoittamaan henkilöliikennettä. Kuten välillä Karjaa - Lohja - Hyvinkää.

Viime viikkojen pysäyttä-

vät uutiset VR:n tahtotilasta lakkauttaa järjestelmällisesti henkilöjunaliikenne eri puolilla Suomea kertovat karun totuuden ”vihreimmistä valinnasta”.

Jo kansanvallan näkökulmasta tarkasteltuna on täysin kestäväntöntä, että yksinoikeutensa turvin yhtiö pakolla autoistaa nykyiset ja tulevat sukupolvet sekä kiihdyttää ilmastomuutosta liikenne- ja viestintäministeriön suosiolisella myötävaikutuksella.

Mikko Alameri
Virkkala