

RAITIO

1/2003



Oslon raitioteiden lakkautussuunnitelmat, Taulut,
Siniset bussit vuodesta 1936, osa I

26. vuosikerta
Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja
jaetaan SRS:n jäsenlehtenä

PÄÄTOIMITTAJA
Juhana Nordlund

TAITTAJA
Eero Laaksonen

TOIMITUKSEN OSOITE
Juhana Nordlund
Orapihlajatie 12 A 14
00320 Helsinki
j.nordlund@kolumbus.fi

KUSTANTAJA
Suomen Raitiotieseura ry

PAINOPIIKKA
Edita Oyj 2003

© Suomen Raitiotieseura ry

Tekijänoikeusmääräysten perusteella
mitään osaa lehdestä ei saa käyttää
ilman toimituksen lupaa.

www.raitio.org

SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

PL 234

00531 Helsinki

Sampo 800 014-54 483

Jäsenmaksu 20 euroa

Perustettu 16.1.1972

Jäsenillä ilmainen
sisäänkäys Helsingin
Raitioliikennemuseoon
sekä pohjoismaisten
raitiotieseurajen yllä-
pitämille museoraitio-
teille ja museoihin.
Tiedustele lipun-
myynnistä.

JOHTOKUNTA VUONNA 2003

PUHEENJOHTAJA
Jorma Rauhala
puh. koti (09) 873 5836
puh. työ 030 720 957
tai 040 862 0957
jorma.rauhala@vr.fi

SIHTEERI
Juhana Nordlund
puh. koti (09) 458 7794
j.nordlund@kolumbus.fi

VARAPUHEENJOHTAJA
Teemu Collin
puh. koti (09) 468 2954
tcollin@cc.hut.fi

RAHASTONHOITAJA
Krister Engberg
puh. koti (09) 386 2960
puh. työ (09) 8392 3181
krister.engberg@edu.
vantaa.fi

ARKISTONHOITAJA
Pertti Leinomäki
puh. koti (09) 701 2408
tai 050 538 4495

JÄSEN
Daniel Federley
puh. koti (09) 458 4033
daniel@federley.com

VARAJÄSEN
Ari Oksa
puh. koti (09) 344 3212
puh. työ (09) 166 2167
ari.oksa@hel.fi

Helsingin Raitioliikennemuseo

Töölön vaunuhalleilla on avoinna keskiviikosta sunnuntaihin klo 11 - 17.
Vanhoja raitiovaunuja sekä johdinauto, valokuvia Helsingin julkisen liikenteen
historiasta. Myynnissä postikortteja, vaununrakennussarjoja, opaskirjasia ja videoita.
TÖÖLÖNKATU 51 A, 00250 HELSINKI

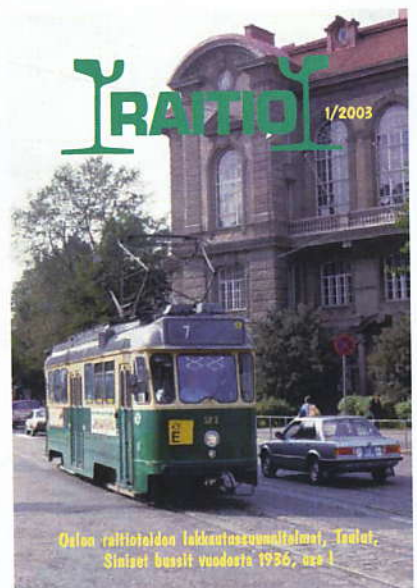
RAITIOITA à 3 euroa (-2000) ja 6 euroa (2001-)

- 3/1998:** Vuosaaren metro valmis, Matkalla
Amsterdamissa, KANJO.
- 3/2000:** Kummervaunut, Tallinna, Turisti-
autolla Pohjois-Haagaan, Katsaus
Tampereelle uuden vuosituhannen
merkeissä.
- 4/2000:** Harjavaunut, Krasnaja Presnjan
varikko, Moskovon vaunut, Tampe-
reen kaupungin liikennelaitos.
- 2/2001:** Työvaunut osa 5, Raitiovaunupysä-
kien kilvet, Norrköpingin vaunuja,
Oy Liikenne Ab.
- 3/2001:** Helsingin raitioteiden työautot,
ASEAn arkut, Kuvia Tallinnasta,
Paikallisliikennettä Riihimäellä,
Metsälän Linjan viimeinen päivä.
- 4/2001:** Raitiovaunumaksut markoissa ja
penneissä, 11 - Helsingin lyhytikäisin
raitiolinja, Pauli Söderholmin
raitiovaunukuvia osa 3, Katsaus
Tampereelle osa 3.

- 1/2002:** SRS:n ajelut ja tutustumisvierailut,
SRS 30 vuotta, Kolmikymppiset
ratikat, Helsingin raitiotiet tällä
vuosikymmenellä, osa 2.
- 2/2002:** Helsingin metro 20 vuotta.
- 3/2002:** Linjan 1X viimeinen ajopäivä, Taulut,
Pikaraitiotie Turkuun?
Teli-ASEAt HKL 181 - 186.
- 4/2002:** Kaksijärjestelmäraitiovaunut,
Jyväskylän Liikenne Oy:n busseja,
Vantaan sisäinen linja-autoliikenne.

Tilaukset SRS:n maksuliiketilin
Sampo 800 014-54 483 kautta, merkitse
tiedonantokohtaan tilaamasi tuotteet.

Kannen kuva



Linjan 7 Valmet-vaunu HKL 21 Eläinmu-
seon kohdalla Arkadiankadulla. Keulassa
oleva E-kilpi on merkinä kuljettajarahas-
tuksesta. Kuva Jorma Rauhala, 31.8.1984.

teksti Johannes Erra

OSLO'N RAITIOTEIDEN LAKKAUTUSSUUNNITELMAT

Toisen maailmansodan jälkeisinä vuosikymmeninä raitioteitä pidettiin pohjoismaissa kuten muuallakin Euroopassa kömpelönä, kaupunkikuvaan sopimattomana, epätarkoituksenmukaisena ja vanhanaikaisena liikennemuotona. Suurin osa pohjoismaisista raitioteistä lakkautettiin sodan jälkeisinä vuosikymmeninä. 1970-luvun puolessa välissä koittanut ensimmäinen energiakriisi kuitenkin muutti tilanteen.

Energia- ja ympäristöpoliittiset näkökohdat ratkaisivatkin kehityksen raitioteiden eduksi. Jäljelle jääneissä pohjoismaisissa raitiotiekaupungeissa sittemmin palvelutasoltaan kehitettyjen ja yleisön suuren suosion saavuttaneiden raitioteiden olemassaoloa onkin pidetty lähestulkoon itsestäänselvyytenä.

Norjan pääkaupungin Oslo'n raitiotiejärjestelmä on Göteborgin ja Helsingin ohella kuulunut pohjoismaiden suurimpiin. Niinpä onkin ollut ymmärrettävää, että suurien kalusto- ja linjastoinvestointien jälkeen ainakin Oslo'n raitioteiden asemaa on pidetty turvattuna. Muun muassa norjalainen aikakauslehti Teknisk Ukeblad liputti kuitenkin pääkirjoituksessaan raitioteitä vastaan maa-

liskuussa 2002, ja alkusyksystä 2002 liikennelaitos ilmoitti itsekkin olevansa halukas lakkauttamaan koko raitiotiejärjestelmän.

Tämän kirjoituksen tarkoituksena on paitsi antaa yleiskuva raitioteiden asemasta käydystä keskustelusta, myös pyrkiä esittämään mahdollisia syitä, jotka ovat saattaneet Oslo'n raitiotiet uuden ja yllättävän tilanteen eteen.

Historiaa

Oslossa, silloisessa Kristianiassa, avattiin sähköraitiotiet ensimmäisenä pohjoismaisissa, jo vuonna 1894. Alkuvuosikymmeninä raitiotieyhtiöitä oli useita, mutta vuonna

1924 johtavaan asemaan nousi kaupungin omistama, nykyisin nimellä AS Oslo Sporveier tunnettu laitos (OS). Vielä 1950-luvulla Oslossa oli toistakymmentä raitiolinjaa kattava suurehko verkosto Kööpenhaminan ja Tukholman tavoin.

Monen muun pohjoismaisen kaupungin tavoin Oslossakin kehityksen suunta kääntyi 1960-luvulle tultaessa. Vuonna 1960 päätettiin kaupungista lakkauttaa sekä raitiotiet että johdinautojärjestelmä. Tilalle oli tarkoitus tuoda linja-autoihin ja maanalaiseen perustuva järjestelmä. Vuoteen 1968 mennessä suuri osa raitiolinjoista ja kaikki johdinautolinjat lakkautettiin. Läntisen esikaupunkiradan täydennykseksi kaupungin itäosat saivat oman metrojärjestelmänsä. Tärkeimmät raitiolinjat päätettiin kuitenkin säästää 1970-luvun loppupuolelle saakka.

1970-luvulla asenteet raitioteitä kohtaan muutuivat myönteisemmiksi. Linjaston rationalisoinnista ja kuljettajarahastuksen osittaisesta käyttöön otosta johtuen kannattavuus saatiin paranemaan samalla, kun matkustajamäärät kasvoivat. Samoihin aikoihin puhjennut ensimmäinen öljykriisi puolestaan toi raitioteiden kehittämistä puolustaneet energia- ja ympäristöpoliittiset näkökohdat keskeiselle sijalle. Lakkautuspäätös mitätöitiinkin vuonna 1977, mutta jäljellä oli enää akuutista vaunupulasta kärsinyt viiden linjan verkosto, olkoonkin, että tärkeimmät linjat olivat pääosin säilyneet.

1980-luvulla raitioteiden kehittäminen pääsi jälleen täyteen vauhtiin. Vuosina 1982-1990 hankittiin Düwagilta ja Strømmeniltä kaupunkiin yhteensä 40 nivelraitiovaunua (tyyppi SL79). Lisäksi osa 1950-luvulla valmistetuista Höka-vaunuista ja teliperävaunuista modernisoitiin. Viimeiset kaksiakseliset vaunut samoin kuin muun muassa 1930-luvun legendaariset telivaunut (ns. Kultakalat) poistettiin samalla käytöstä. Vähitellen myös linjojen määrää alettiin kasvattaa samalla kun linjaliikenne palautettiin eräille hallikäytössä säilyneille radoille. 1990-luvun puolivälissä rakennettiin keskustaan raatihuoneen ympäristöön kokonaan uusi

Oslo-laisvaunu nro 277 on entinen göteborgilainen. Kuvassa se on linjalla 11 Disen'in päätepysäkillä 25.5.2001. Kuva Arto Hellman.



ratayhteys. Samoihin aikoihin joukko-liikennettä kehitettiin muutoinkin, muun muassa itäinen metrojärjestelmä yhdistettiin esikaupunkiradasta kehitettyyn läntiseen verkostoon.

1990-luvun alussa raitioiteille toivottiin uutta kalustoa modernisoimattomien Høka-vaunujen tilalle. Suunnitelmissa oli tshek-koslovakialaisten Tatra-moottorivaunujen ja yhteensopivien matalalattiaisten perävaunujen hankinta. Hanke ei kuitenkaan edennyt yhden koemoottorivaunun (SM90) hankintaa pidemmälle. Alun perin väliaikaisesti kaupunkiin vuokratut göteborgilaiset moottorivaunut (tyyppi SM91, Göteborgissa M25) olivat sen sijaan ainakin OS:n mieleen siinä määrin, että niitä hankittiin kaupunkiin yli 30 modernisoimattomien Høka-junien tilalle. 1990-luvun lopulta lähtien kaupunkiin on toimitettu Italiasta 8-akselisia ja kaksisuuntaisia matalalattia-vaunuja (SL95), jotka ovat kärsineet useista käyttöä vaikeuttaneista lastentaukeista. Sarjan myötä viimeiset modernisoidut Høkat poistettiin kuitenkin jo vuonna 2000 ja viimeiset SM91-vaunut 2002.

Vuoden 2002 poliittinen peli ja sen juuret

1990-luvun lopulla OS oli julkisuudessaakin ajoittain esillä raitioteidensä kunnianhimoisten kehittämissuunnitelmien johdosta. Jälki- viisaasti voi kuitenkin nyt todeta, että jo tuoloin alkoi samalla näkyä viitteitä myös OS:n halukkuudesta karsia raitiolinjaston vähäliikenteisimpiä osia. Ensimmäinen lakkautus pantiin toimeen jo vuonna 1998, kun raitiotie Sagenen kaupunginosaan lakkautettiin. Lakkautus jäi vähälle huomiolle, koska samoihin aikoihin OS toisaalta pidensi Ullevål hagebyn raitiolinjaa Rikshospitaletille, eikä lakkautus liioin vaikuttanut linjojen määrään. Samoihin aikoihin OS kuitenkin myös pohti Parkveienin ja Majorstuen välisen osuuden lakkauttamista johtuen linjan metron kanssa vallitsevasta päällekkäisyydestä, eikä Kjelsås linjankaan tulevaisuutta pidetty itsestään selvänä.

Seuraavan kerran linjaston karsiminen tuli esille kuitenkin jo kesällä 2002, kun OS ehdotti Kjelsås radan lakkauttamista. Tätä

lakkautussuunnitelmaa perusteltiin paitsi matkustajamäärien vähyydellä, myös muun muassa tarvittavilla ja kiireellisillä, OS:n mukaan liian kalliilla investoinneilla. Tällä kertaa OS:n suunnitelmat herättivät jo huolestuneisuutta, mutta tilanne rauhoittui, kun lakkautushaluinen OS:n hallitus itse kumosi syyskuussa Kjelsås linjan lakkautussuunnitelman, koska edellytyksiä korvata linja muilla liikennemuodoilla ei ollut riittävästi tutkittu.

Tilanne muuttui kuitenkin jo kuukautta myöhemmin, kun OS:n hallitus ilmoitti laajojen lakkautusten olevan tarpeellisia, jotta yrityksen talous saataisiin paremmalle pohjalle. Ilmoitettiin, että vain muutaman esikaupunkilinjaa säilyminen olisi varmaa, vaikka eräät tahot OS:n johdossa pitivätkin täydellistä lakkautusta parhaana vaihtoehtona. Pian OS:n hallitus päättikin merkittäviä lakkautuksista, jotka toteutettaisiin 1.1.2003. Raitioliikenteestä olisi lakkautettu yli 40 %. Linjojen määrä olisi vähentynyt kahdeksasta viiteen, ja kokonaan liikenne olisi lakannut Briskebyn ja Homannsbuyn linjoilta sekä osuiksilla Nybrua – Sinsen, Storo – Kjelsås ja Frogner – Majorstuen. Näin muun muassa aiempi neljän raitiolinjan solmukohta Majorstuen olisi jäänyt täysin ilman liikennettä. Myös metro- ja bussiliikennettä päätettiin karsia.

Pian OS julkaisi myös suunnitelman kaupungin joukkoliikennejärjestelmäksi vuonna 2006. Tässä suunnitelmassa raitioverkon laajuus on jopa suurempi kuin tehdyssä lakkautuspäätöksessä, koska tarkoituksena olisi Kolsås ja Holmenkollenin

metrolinjojen yhdistäminen raitiotieverkkoon. Raitiolinjoja suunnitelmassa oli jäljellä enää kolme.

Poliittisilta tahoilta OS:n hallitus sai päätökselle epäsuoraa tukea. Kaupunginhallituksen porvarienemmistö katsoi, ettei kaupungin tule puuttua OS:n taloudellisista syistä tekemiin ratkaisuihin. Kaupunginhallitus piti kaupunkia vain yhtenä omistajana muiden joukossa, olkoonkin että yksityisillä tahoilla on OS:n osakekannasta ainoastaan 0,02 %.

Tehty päätös ja kaupunginhallituksen asennoituminen siihen saivat nopeasti runsaasti kritiikkiä monilta eri tahoilta. Välittömästi alkoi kuulua äänenpajonoja, joiden mukaan kaupungin olisi tuettava OS:n toimintaa entistä laajemmin: kaupunki kustansi OS:n menoista vain 30 %, kun monissa muissa Euroopan kaupungeissa vastaava prosentti on 50-80 (Trondheimissa tukiprosentti tosin on vain 14, joka sekin tuki oli joutua viime syksynä uhanalaiseksi).

Toisaalta kritisoitiin myös sitä, miksi lakkautuspäätös oli langettanut tuomion niin monelle katuraitiolinjalle, kun jopa näitä kannattamattomampia mutta muusta liikenteestä erotettuja linjoja (mm. Ekebergbanen eteläosa) oli päätetty säilyttää. Epäilittiinkin, että OS:n päätöksen taustalta löytyi muitakin kuin taloudellisia syitä. Epäilyt korostuivat vielä sen jälkeen, kun eräät tahot OS:n johdossa pitivät lakkautuksia välttämättömiä taloudellisesta tilanteesta riippumatta. Vähitellen OS:lle suopeidenkin puolueiden rivit alkoivat hajaantua, ja OS:n hal-



Oslo raitioteiden peruskalustoon kuuluva vaunu nro 267 on myös entinen göteborgilaisvaunu. Storgatan 1.3.2001. Kuva Markku Nummelin.

litus huomasi ajautuneensa poliittiseen umpikujaan. Lakkautuspäätös alistettiin eräänlaiselle yhtiökokoustyypilliselle elimelle (bedriftsforsamlingen), joka työntekijöiden ja työväenpuolueen edustajien voimin mitätöi päätöksen.

OS:n taloudelliset ongelmat oli kuitenkin ratkaistava tavalla tai toisella. Kaupunginhallitus lupasi marraskuussa OS:lle lisää rahaa, jotta edellytykset kattavalle joukkoliikenteelle säilyisivät. OS kuitenkin lopetti Disenin ja Kjelsåsin välisen raitioliikenteen 21.11.2002. Virallisesti kyse oli vain väliaikaisesta, radan huonokuntoisuudesta johtuvasta liikennekatkosta. 4.12.2002 teki OS:n hallitus lopulliset lakkautuspäätökset. Kjelsåsin lakkautus jäi pysyväksi, lisäksi 12.4.2003 lakkautetaan yhteys Parkveieniltä Rosenborgiin Majorstuenin lähelle. Sen sijaan suuremmilta lakkautuksilta vältyttiin. Linjojen määrä vähenee samalla seitsemään.

Miksi?

Lakkautussuunnitelmia ja -päätöksiä on norjalaisissa tiedotusvälineissä käsitelty ajoittain innokkaastikin. Myös perustelut lakkautusten puolesta ja vastaan ovat olleet moninaiset. Se ei kuitenkaan yksin riitä selittämään sitä, miksi Oslossa liikennelaitos on saanut tahtonsa läpi edes osittain: raitioteiden vastustusta on esiintynyt kaikkialla Euroopassa, pohjoismaissakin useissa kaupungeissa, eikä silti lakkautus ole ollut esillä kuin muutamissa kaupungeissa sitten 1970-luvun.

Jonkinlaisena alkusysäyksenä lakkautussuunnitelmille on ollut OS:n heikko talous aivan kuten liikennelaitos itsekin on asian ilmaissut. Tätä taustaa vasten on ymmärrettävä sekin, että myös metro- ja bussiliikenteeseen tullaan toteuttamaan lakkautuksia huhtikuussa. Raitioteiden osittaistakin lakkautusta tarkoittaneiden suunnitelmien lopputulos ei kuitenkaan olisi kaikissa tapauksissa ollut OS:n talouden paraneminen, pikemminkin sen heikkeneminen.

Marraskuussa lakkautetun Kjelsåsin raitiotien korvanneen bussin matkustajamäärät ovat olleet selvästi pienemmät kuin raitiovaunun matkustajamäärät aiemmin. Vuorovälin pysyessä ennallaan on itse asiassa linja-auto havaittu reitillä kalliimmaksi kuin mitä raitiotien säästäminen olisi maksanut, olkoonkin että OS:n mukaan reitti oli raitiotieverkoston tappiollisimpia. Varsinkin lokakuinen, sittemmin kumottu lakkautuspäätös oli ennemminkin yritys raitioteiden lakkauttamiseksi kuin taloudellisten säästöjen aikaansaamiseksi: 19 niveltauun mahdollinen romutus tai kiskojen asfaltointi kaduilla tuskin kelpaisivat muualla lääkkeiksi tilapäiseen rahapulaan. OS:n hallituksen puheenjohtaja Michael Tetzschner kunnostautui päätöksen kumoamisen jälkeenkin ilmoittamalla lakkautusten perumisen myöhästyttävän OS:n kehittämisen kannalta välttämättömiä lakkautuksia.

Raitiotielakkautuksilla on myös tahdottu parantaa OS:n linja-autopuolen taloutta: kannattamattoman bussiliikenteen matkustajamäärien uskottiin kasvavan riittävästi päällekkäistä raitioliikennettä karsimalla.

Lopullisessa joulukuisessa päätöksessä säästettiin siinäkin raitiovaununpuolelta 15 miljoonaa kruunua, kun linja-autopuoli selvisi 2 miljoonan kruunun säästöillä.

Voidaan kenties ajatella, että Oslossa raitiotien toimintaedellytykset itsessään eivät ole sen heikkommat kuin muuallakaan, mutta raitioteiden vastustajien rivit ovat huomattavasti laajemmat. Norjan bruttokansantuote asukasta kohden on pohjoismaiden korkein ja maan omat öljyvarat eurooppalaisittain huomattavat. Niinpä esimerkiksi öljykrisiin toistumista tuskin pelätään Norjassa yhtä runsaasti kuin muualla Euroopassa. Tästä johtuen raitioteiden kannattajat eivät voi vedota energiapoliittisiin syihin yhtä voimakkaasti äänenpainoin kuin muualla Euroopassa.

Toisaalta Norjan asema öljyvaltiona on tehnyt Oslost yhden Euroopan autoistuneimmista kaupungeista Ateenan ohella. Tämäkin on vaikuttanut raitioteiden asemaan kielteisesti: joukkoliikenteeseen ei tästä syystä ole panostettu yhtä voimakkaasti kuin muualla Euroopassa. Sen saamat tuet ovat usein olleet riittämättömiä, liikennesuunnittelussa joukkoliikenteen unohtaminen on näkynyt muun muassa joukkoliikennekaijojen paikoittaisena vähytenä. Tämä on johtanut paitsi harvakkoihin vuoroväleihin, myös joukkoliikenteen sujumattomuuteen varsinkin ydinkeskustan alueella ja sitä kautta myös joukkoliikenteen kilpailukyvyyn heikkenemiseen. Näin yksityisautoilijoiden kuunteleminen joukkoliikenteen käyttäjiä enemmän on entisestään muuttanut tilannetta raitioille ja muulle joukkoliikenteelle kielteiseen suuntaan.

Norjan korkeat työvoimakustannukset ovat nekin saattaneet olla OS:n politiikan eräänä taustatekijänä. Raitiotiekaluston ylläpito on työvoimakustannuksista johtuen muuttunut entistä kalliimmaksi, eikä raitiovaunujen pitkää käyttöikää voida tästä syystä hyödyntää enää yhtä suurena määränä kuin aiemmin. Tästä johtuen ylläpitokustannuksiltaan kalliit modernisoidut 1950-luvun Høka-vaunut ja vastaavat perävaunut poistettiin käytöstä jo vuonna 2000 aiemmin suunnitellun vuoden 2010 sijaan. Kohonneiden kokonaiskustannusten lisäksi ongelmaa paisutti liian hitaasti tehty Høka-kaluston korvaaminen: vaunujen jättämä aukko paikattiin kasvattamalla italialaisten Ansal-

Storgatan 1.3.2001. Vaunu nro 101 kuuluu myös Oslo peruskalustoon ja on ensimmäinen Duewagin niveltauusta. Kuva Markku Nummelin.



Oslo vaunu nro 136
linjalla 15 keskustas-
sa matkalla
Kjelsåsiin 25.5.2001.
Kuva Arto Hellman.



do-vaunujen tilausta, vaikka nämä kookkaat vaunut eivät soveltuneet kaikille Oslo linjoille. Kun kesällä 2002 paljastui, ettei suunniteltua SL79-nivelvaunujen pidentämistä matalalattiakalustoa voitu taloudellisista syistä toteuttaa, havaittiin, että suurella osalla verkostoa jouduttaisiin selviämään vuosikymmeniä ilman matalalattiakalustoa. Lakkautetut tai lakkautettavat linjat ovatkin poikkeuksetta sellaisia, joilla SL95-kalustoa ei ole voinut käyttää. Useilla muillakin linjoilla käyttö on mahdollistunut vasta laajojen investointien jälkeen, eikä Briskebyn linjalla voida koskaan käyttää kyseisiä vaunuja linjan mutkaisuudesta johtuen.

Osloilaiset kansalaisjärjestöt ja yksityiset kaupunkilaiset sekä alan asiantuntijat ja harastajat ovat tehneet suuren työn mahdollistaessaan Oslo raitioteiden säilymisen lähes entisessä laajuudessaan. Se ei silti poista sitä tosiasiaa, että sen enempiä OS:n hallitus kuin kaupungin päättäjien enemmistökin ei ole oivaltanut raitioteiden kaikkia myönteisiä vaikutuksia.

Lähes täysin vaille huomiota on jäänyt raitioteiden merkitys kestävästä kehityksestä edistävänä, saasteita ja melutasoa vähentävänä sekä liikenteen nopeutta ja sujuvuutta edistävänä tekijänä, samoin raitioteiden kaupunkiympäristöä elävöittävä vaikutus. Rajoittamalla tutkimaan Oslo raitioteiden tämänhetkistä tilaa on unohdettu ne mahdollisuudet, jotka järjestelmällä voisi olla mikäli sen kehittämiseen olisi panostettu monipuolisemmin. Raitioteiden kehittämisessä ei ole kyse vain uusien vaunujen hankkimisesta, vaan liikennepoliittisista järjestelmäs-

tukevista ratkaisuksista, mukaan lukien kunnallinen tuki joukkoliikenteelle ja riittävät etuisuudet kaupunkiliikenteessä.

Todennäköistä on, että poliitikkojen mielipiteen muutoksen vaikutti enemmänkin tämänvuotiset kunnallisvaalit kuin todellinen poliittinen suunnanmuutos. Tähän antaa osaltaan viitettä se, että OS ei edelleenkään ole hylännyt lokakuussa laatimaansa liikenteen kehittämissuunnitelmaa. Laitoksen tarkoitus on siis toteuttaa vuoteen 2006 mennessä kaikki vuoden 2003 alkuun aiotut lakkautukset sekä liittää Frognersesterenin ja Kolsåsin metrolinjat raitiotieverkkoon. Tämän suunnitelman osoittautuminen toimivaksi olisi erittäin kyseenalaista. Ongelmia olisivat etenkin liikenteen sujumattomuus keskusta-alueella, mutta myös varikkojen hankala sijoittuminen kauas esimerkiksi Frognersesterenin linjasta, joka osaltaan lisäisi järjestelmän häiriöherkkyyttä.

Tärkeintä kuitenkin on, että lyhyen aikavälin suunnitelmat on pääosin onnistuttu kumoamaan, ja että menestyksellä kansalaisaktiivisuus on mahdollistanut raitioteiden tulevaisuudesta käydyn avoimen kansalaiskeskustelun. Asian tuominen laajasti julkisuuteen on tehokkain este OS:n tulevienkin lakkautussuunnitelmien toteutumiselle.

Onko Oslosta ennakkotapaukseksi?

Vaikka raitioteiden aseman kyseenalaistaminen Oslossa onkin poikkeuksellinen tapaus, ei sitä sentään voi pitää ainutkertaisena. Trondheimissa raitioteiden toiminta oli

katkolla 1980-luvun lopussa, ja myös Saksan eräissä kaupungeissa on esiintynyt ajoittain runsastakin raitioteiden vastustusta, viimeksi Halberstadtissa.

Tästä havainnosta huolimatta ei Osloa onneksi voi parhaallakaan mielikuvituksella pitää muuna kuin yksittäistapauksena, muualla raitioteiden vastustus on näkynyt lähes ainoastaan varauksellisena suhtautumisena uusia järjestelmiä kohtaan, useimmiten taloudellisista syistä johtuen. Keski-Euroopassa ja pohjoismaissa uusia investointeja on viime vuosikymmeninä tehty runsaasti, niin pikaraitioiteihin kuin katuraitioiteihin. Lopulta Oslo malli ei saanut vastakaikua edes Norjan rajojen sisältä. Hetken epävarmuuden jälkeen on Norjan toinen raitiotiekaupunki Trondheim päättänyt kehittää raitioteitaan rakentamalla nykyiselle linjalle haaran lähivuosina. Bergenin valmistuneen pohjoismaiden ensimmäinen kokonaan uusi raitiotiejärjestelmä vuosikymmeniin vuoden 2007 tienoilla.

On kuitenkin syytä muistaa, ettei raitioteiden vahva asema kaupunkiliikenteen osana ole itsestään selvä. Niin meillä kuin muuallakin raitioteiden säilyminen kilpailukykyisenä ja edistyskellisenä liikennemuotona vaatii määrätietoista ja tarkoituksenmukaista panostusta kaluston, linjaston ja palvelutason ylläpitämiseksi ja parantamiseksi. Uudet, ennakkoluulottomat suunnitelmat esimerkiksi raitiotieverkoston laajentamiseksi, liikenteen nopeuttamiseksi tai raitioteiden kannattavuuden parantamiseksi ovat aina tarpeen myös Helsingissä.



Oslo raitioteiden vaunu nro 141 edustaa uusinta SL95-matalalattiavaunutyyppeä. Storgatan 1.3.2001. Kuva Markku Nummelin.

Liite 1 Oslo raitiolinjat

Oslo raitiolinjat 1.1.2002

- 10 Jar – Aker brygge – Stortorvet – Rikshospitalet
 - 11 Majorstuen – Stortorvet – Grünerløkka – Disen
 - 12 Majorstuen – Frogner – Aker brygge – Grünerløkka – Disen – Kjelsås *
 - 13 Jar – Nationaltheateret – Grünerløkka – Grefsen
 - 15 Majorstuen – Frogner – Nationaltheateret – Sinsen – Disen – Kjelsås *
 - 17 Rikshospitalet – Stortorvet – Sinsen – Grefsen
 - 18 Rikshospitalet – Stortorvet – Ljabru
 - 19 Majorstuen – Briskeby – Nationaltheateret – Ljabru
- * osuus Majorstuen – Frogner on ollut 28.10.2002 lähtien suljettuna ratatöiden vuoksi, avataan uudelleen tänä keväänä. Osuus Disen – Kjelsås lakkautettiin 21.11.2002.

Oslo raitiolinjat lokakuun 2002

(hylätyn) suunnitelman mukaan

- 10 Jar – Aker brygge – Stortorvet – Rikshospitalet *
 - 11 Parkveien – Stortorvet – Grünerløkka – Grefsen
 - 12 Frogner – Aker brygge – Grünerløkka – Grefsen
 - 13 Jar – Nationaltheateret – Grünerløkka – Grefsen
 - 18 Rikshospitalet – Stortorvet – Ljabru
- * linjaa oli tarkoitus jatkaa myöhemmin Kolsåsiin (metron korvaaminen) ja edelleen Rykkinniin. Kolsåsbanenin kohtalo riippuu OS:n ja Akershusin kuntayhtymän sopimuksista, koska rata on Oslo kaupungin ulkopuolella.

Oslo raitiolinjat 12.4.2003

- 10 Jar – Aker brygge – Sinsen – Grefsen
 - 11 Rikshospitalet – Grünerløkka – Grefsen
 - 12 Majorstuen – Frogner – Aker brygge – Grünerløkka – Grefsen
 - 13 Jar – Nationaltheateret – Grünerløkka – Grefsen
 - 17 Rikshospitalet – Stortorvet – Sinsen – Grefsen
 - 18 Rikshospitalet – Stortorvet – Ljabru
 - 19 Majorstuen – Briskeby – Nationaltheateret – Ljabru
- Tämä linjasuunnitelma on julkaistu ennen kuin osuuden Storo - Disen säilyminen varmistui helmikuussa 2003. Osa Grefsenin linjoista tulee tosiasiaa liikennöimään Diseniin.

Oslo raitiolinjat 2006

(OS:n kehityssuunnitelman mukaan, "kaupunkiratajärjestelmä")

- 1 Frognerseteren – Majorstuen – Nationaltheateret – Stortorvet
 - 2 Rykkinn – Kolsås – Jar – Aker brygge – Grünerløkka – Grefsen *
 - 3 Rikshospitalet – Stortorvet – Ljabru
- * linjan 2 laajuus riippuisi Jarin päässä Akershusin kuntayhtymän päätöksistä.

Liite 2 Oslo raitioteiden kalusto 1981-2003

numerot	valmistajat	akselijärjestys	tyyppi*	valmistusajat	käyttö Oslossa
moottorivaunut					
33-40	Høka, OS, SSW	Bo		1954-1958	1954-1982
158-159	Strømmen, Vickers, Elin, SSW	Bo'Bo'		1937	1937-1985
164-183	Skabo, AEG, Elin	Bo'Bo'		1939-1940	1939-1985
184-203	Strømmen, Vickers, Elin	Bo'Bo'		1938-1939	1938-1985
204-253	1) Høka, Hägglund	Bo'Bo'	SM53	1952-1958	1952-1997
254-260	2) Hägglund	Bo'Bo'		1951	1978-1982
261-271	3) Høka, Hägglund, OS	Bo'Bo'	SM83	1952-1958	1985-2000
101-140	4) Düwag, Strømmen, NEBB, AEG	B'2'B'	SL79	1982-1990	1982-
141-172	Ansaldo, Firema	Bo'Bo'Bo'Bo'	SL95	1998-2003	1998-
200	5) Tatra	Bo'Bo'	SM90	1989	1991-1995
264-299	6) Hägglund	Bo'Bo'	SM91	1959-1961	1991-2002
perävaunut					
551-562	Høka	2'2'	ST55	1955-1956	1955-1997
563-580	Strømmen	2'2'	ST55	1957	1957-1997
581	7) Hägglund	2'2'		1953	1960-1984
582-591	8) Hägglund	2'2'	ST89	1953	1978-2000
650-651	OS 2			1953-1954	1953-1984
652-661	Høka 2			1954-1956	1954-1984
565	9) Strømmen, OS	2'2'	ST86	1957	1989-2000

* nykyiset tyyppimerkinnot tulivat käyttöön vuonna 1992.

- 1) numerot 1.1.1994 suoritettujen uudelleennumerointien jälkeen välillä 212-260 (useita aukkoja)
- 2) entisiä M23-vaunuja Göteborgista.
- 3) modernisoituja vaunuja sarjasta 204-253, numerot 1.1.1994 lähtien 201-211.
- 4) vaunut 101-110 valmisti Düwag, loput Strømmen

- 5) Tattran koevaunu, aluksi vuokrattu, myöhemmin ostettu. Nyttemmin tilausajovaunu, ensin Oslolla, sitten Göteborgissa.
- 6) entisiä M25-vaunuja Göteborgista
- 7) entinen B25-perävaunu Tukholmasta
- 8) entisiä S27-perävaunuja Göteborgista
- 9) modernisoitu kuten SM83-vaunut

Lähteitä:

Nils Carl Aspenberg: Trikker og forstadsbaner i Oslo, Baneforlaget
Hans Andreas Fristad: Oslo-Trikken, Gyldendal Norsk Forlag A/S
1987/1990 (2. painos)
Norske lok og motorvogner 1.1.1997, Norsk Jernbaneklubb 1997
Norske lok og motorvogner 1.1.2001, Norsk Jernbaneklubb 2001
Norsk Jernbaneklubb: jäsenlehti På Sporet, useat numerot

Svenska Spårvägssällskapet: jäsenlehti MfSS, useat numerot
Tramways and Urban Transit, useat numerot
useat Internet-sivustot, muun muassa seuraavat:
www.njk.no (Norsk Jernbaneklubb)
www.redd-trikken.tk (raitioiteiden säilyttämistä ajaneen kansalaisliikkeen sivusto)
Useiden norjalaisten sanomalehtien verkkouutiset



Oslo vaunu nro 159 linjalla 17
päätepysäkillään Grefsen st.
25.5.2001. Kuva Arto Hellman.

Taulukon on koonnut Kimmo Nylander; avustajinaan Pertti Leinomäki ja Juhana Nordlund

SINISET BUSSIT VUODESTA 1936, OSA 1

Raitiossa julkaistaan tästä numerosta alkaen kalustoluettelo kaikista HKL:n busseista. Lista etenee seuraavissa numeroissa. Luettelo on laadittu sillä periaatteella, että aluksi on lueteltu peräkkäin kaikki numerolla yksi olleet autot. Sitten siirrytään kakkoseen jne. Lopulta saavutetaan 9933 – HKL:n kaikkien aikojen korkein bussin numero.

Helsingin Raitiotie ja Omnibussosakeyhtiö
1936–44

Helsingin kaupungin liikennelaitos
1945–94

HKL-Bussiliikenne 1995–

Kalustoluettelon merkkien selityksiä

NRO = auton HKL-numero. Sama bussi voi esiintyä listalla useamman kerran eri kohdissa, jos sen numeroa on vaihdettu.

Typ. = alustatyyppi

N = nokkamallinen,
B = bulldog (etumootori),
E = hetku (etumootori),
K = mahuri (keskimootori),
T = takamootorinen

Vm = alustan vuosimalli

Va / Ov = varustelutyyppi ja ovikoodi

K = kaupunkibussi,
L = lähiliikenne-/esikaupunkibussi –
katuri-istuimet,
S = seutu-/lähiliikennebussi/puoli-
turisti, kuten L mutta korkeat
selkänojat,
P = paremmin varusteltu puolituristi,
E = täysturisti

Ovikoodi on esitetty pelkistetyksi kolmella (niveibusseissa neljällä) numerolla –
etuovi-keskiovi-takaovi.

1 = kapea ovi,
2 = kaksoisovi,
0 = ei ovea.

Etuovi on yleensä etuakselin etupuolella, keskiovi akselien välissä ja takaovi taka-akselin takapuolella. Nokka- ja bulldog-mallisissa autoissa kuitenkin etuovi ja keskiovi ovat molemmat akselien välisellä alueella.

KOK = auton koko

B = normaalia 2-akselinen
T = teliauto
N = nivelauto
M = midiauto

LK = Lattiakorkeus

4 = korkea
3 = puolimatala
2 = etuovilta keskioville matala,
takaovella 2 askelmaa
1 = kuten edellä, takaovella 1 askelmaa

VAIHT = vaihteisto

M = mekaaninen,
P = puoliautomaatti ("Wilson"),
AA = automaatti-Allison,
AM = automaatti-Mercedes,
AS = automaatti-Scania,
AV = automaatti-Voith,
AZ = automaatti-ZF,

A = automaatti, muu merkki kuin edellä tai merkki ei tiedossa.

Numero viittaa vaihteiden määrään, jos tiedossa.

K.OTTO ja POISTO = käyttöönotto ja poistoajankohta

Numerot ovat järjestyksessä: vuosi, kuukausi, päivä – vvkkpp. 00=kuukaudesta tai päivästä ei tietoa. 00 vuosiluvun kohdalla sen sijaan tarkoittaa vuotta 2000.

Päivämäärillä on pyritty kertomaan se koska auto on todellisuudessa otettu liikenteeseen tai poistettu käytöstä. Vanhoista busseista ei kuitenkaan yleensä ole tiedossa kuin HKL:n virallinen pvm. Käyttöönotto on silloin tapahtunut jokin aika päivämäärän jälkeen ja käytöstä poisto on käytännössä saattanut tapahtua jo useita kuukausia aikaisemmin.

HUOM. = muita tietoja ja huomautuksia <
= aikaisemmin / edellinen,
> = myöhemmin / seuraava



HKL-Bussiliikenne 1, Scania L94UB 6x2 / Carrus K204-221 City L vuodelta 2000.
Kuva Juhana Nordlund 23.5.2000, Helsinki.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Malli	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
1	Büssing	LD6 TV375	B	36	Autoteoll.		K101	B	4	M	22	A-3728	360300	480000	Kuorma-aut. =ka v.41
1	Volvo	B513	B	49	Kaipio>Helko		T100	B	4	M	32	AG-509	490600	630000	Matkailuauto
1	Vanaja	VLK-3	K	64	Ajokki		K222	B	4	P4	27	AOI-89	641100	760000	
1	SWS	BT-69JA	T	79	Wiima	K-100	K220	B	4	#	37	AMB-901	790600	860000	Johdinauto
1	Scania	L94UB6x2	T	00	Carrus	City L	K221	T	2	AZ5	51	ZIZ-758	000605		
2	Büssing	LD6 TV375	B	36	Autoteoll.		K101	B	4	M	22	A-3706	360300	480000	ka41
2	Scania-V	B62V	B	52	Helko		K112	B	4	M	22	BA-121	521100	700000	>60
2	Scania	CR76SVA	T	68	Wiima		K220	B	3	AZ2	32	BSU-41	680000	790000	Vaihteisto 1973/74>AS2
2	Mercedes-B	O305G	T	83	Ajokki	8000	K2220	N	4	A	51	ATC-305	840100	840000	Koek.
2	Scania	L94UB6x2	T	00	Carrus	City L	K221	T	2	AZ5	51	ZIZ-759	000605		
3	Büssing	LD6 TV375	B	36	Autoteoll.		K101	B	4	M	22	A-3854	360300	480000	ka41
3	Mercedes-B	O319D	B	60	MB	O319D	KS00	M	4	M	14	AÖ-457	600000	760000	>1583
3	Sisu	B-65SP	K	65	Ajokki		K222	B	4	P4	27	AUN-69	650400	730000	
3	Scania	N112AL	T	83	Ajokki	8000	K2220	N	4	AS4		ATK-981	840100	840000	Koek. harmaa
3	Scania	L94UB6x2	T	00	Carrus	City L	K221	T	2	AZ5	51	ZIV-756	000605		
4	Büssing	LD6 TV375	B	36	Autoteoll.		K101	B	4	M	22	A-3826	360300	480000	ka42
4	Volvo	B532	B	50	Valmet		K112	B	4	M	23	AO-927	500400	611200	
4	Sisu	B-77ST	T	63	Helko		K120	B	4	P4	34	AFG-61	630100	730000	
4	Sisu	BK-200D	K	83	Wiima	N-201	K2220	N	4	AV3	52	ATJ-272	840100	840000	Koek.
4	Scania	L94UB6x2	T	00	Ikarus	E94	K221	T	2	AZ5	51	ZIX-285	000800		
5	Büssing	LD6 TV375	B	36	Autoteoll.		K101	B	4	M	22	A-3845	360300	480000	ka41
5	Volvo	B532	B	50	Valmet>HKL		K112	B	4	M	23	AO-926	500400	611200	
5	Vanaja	VLK-3	K	63	Wiima		K112	B	4	M	22	AFG-62	630100	760000	
5	Volvo	B10Mnível	K	83	Wiima	N-201	K2220	N	4	AZ5	52	ATJ-348	840100	980000	>8500, >AVJ-500
5	Scania	L94UB6x2	T	00	Ikarus	E94	K221	T	2	AZ5	51	ZIX-281	000800		



Helsingin kaupungin liikennelaitos 1, Vanaja VLK-3-68 / Ajokki vuodelta 1964. Varsinaisia sisar-autoja tällä protolla ei ollut, lähin "sisarpuoli" oli samanlaisella korilla toteutettu HKL 3 (Sisu B-65SP). Kuva Pertti Leinomäki 26.5.1976, Helsinki.



HKL 2 (Scania-Vabis CR76 / Wiima) sisältä. Myöhemmin toimitetut sarjatuotantoautot (Scania BR110) olivat sisustukseltaan selvästi erilaisia verrattuna tähän protoautoon. Kuva Pertti Leinomäki 26.5.1976.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 2, Scania-Vabis CR7659/5900 / Wiima vuodelta 1968. Wiiman kori oli saanut alleen yhtenäisrakenteisen Scania-Vabis CR76:n alustakomponentit. Kuva Pertti Leinomäki 16.12.1975.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 4, Sisu B-77ST / Helko vuodelta 1963. Jo auton ulkonäkö paljastaa, että kysymyksessä oli erittäin poikkeuksellinen prototyyppi. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmasta.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Malli	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
6	Büssing	LD6 TV375	B	36	Autoteoll.		K101	B	4	M	22	A-4363	360300	480000	ka41
6	Volvo	B532	B	50	Valmet		K122	B	4	M	23	AO-928	500500	611200	
6	Volvo	B655	K	61	Wiima		K112	B	4	M5	25	CA-652	610800	730000	<499
6	Scania	L94UB6x2	T	00	Ikarus	E94	K221	T	2	AZ5	51	ZIX-283	000800		
7	Büssing	LD6 TV375	B	36	Autoteoll.		K101	B	4	M	22	A-4790	360300	480000	ka41
7	Volvo	B532	B	50	Valmet		K112	B	4	M	23	AO-989	500500	611200	
7	Scania-V	C75 Capitol	T	59?	Scania-V	Capitol	K120	B	4	A3	14	AAV-81	620300	630000	<498,alunp.Ruotsista, jonne palasi
7	Volvo	B755	K	64	Wiima		K222	B	4	P4	28	BS-816	640800	730000	
7	Scania	L94UB6x2	T	00	Ikarus	E94	K221	T	2	AZ5	51	ZIX-284	000800		
8	Büssing	LD6 TV375	B	36	Autoteoll.		K101	B	4	M	22	A-4791	360300	480000	ka42
8	Volvo	B532	B	50	Valmet(>HKL)		K112	B	4	M	23	AO-990	500500	611200	
8	Büssing	President 14R	K	64	Büssing	Presid.	K122	B	4	P	29	AKN-58	640600	720000	
8	Scania	CR111M	T	72	Scania	CR111M	K220	B	3	AS2	35	AAR-188	721100	?	Jyväskylään 1978
8	Scania	L94UB6x2	T	00	Ikarus	E94	K221	T	2	AZ5	51	ZIX-286	000800		
9	Büssing	LD6 TV375	B	36	Autoteoll.		K101	B	4	M	22	A-6069	360300	480000	ka43
9	Volvo	B532	B	50	Valmet		K112	B	4	M	23	AP-561	500500	611200	
9	Mercedes-B	O317	T	64	MB	O317	K122	B	4	A	28	ANI-84	641000	710000	
9	Volvo	B59	T	72	Wiima		K220	B	3	AV2	35	AIH-9	720400	880000	Alunp.rah.aitio
9	Scania	N94UB	T	00	Lahti	402	K221	B	0	AZ5	40	MYF-567	000500		
10	Büssing	LD6 TV375	B	36	Autoteoll.		K101	B	4	M	22	A-201	360400	480000	ka42
10	Volvo	B532	B	50	Valmet		K112	B	4	M	23	AP-761	500600	620100	
10	MAN	890 UO-M12	?	64	M.A.N.		?		4	?	27	AP0-83	650100	650000	koek.
10	Scania-V	CR76	T	66	Scania-V	CR76	K220	B	3	AZ2	32	BFY-76	661100	780000	Vaihteisto 1973/74>AS2
10	Scania	N94UB	T	00	Lahti	402	K221	B	0	AZ5	40	MYF-566	000500		



Helsingin kaupungin liikennelaitos 4 (ATJ-272), Sisu BK-200D / 5500+7200 / Wiima N201-222 vuodelta 1983. Ainoaksi jäänyt nivel-Sisu oli liikennelaitoksen käytössä keväällä 1984. Tässä ATJ-272 Porin Linjat Oy:n kokeiltavana Reposaaren linjalla. Kuva Juhana Nordlund 16.7.1985, Pori.



HKL-Bussiliikenne 5, Scania L94UB 6x2 / Ikarus E94 (teli) vuodelta 2000. Viiden auton sarja (HKL-Bussiliikenne 4-8) on liikennelaitoksen ensimmäinen Ikarus-sarja. Yksi autoista vuokrattiin alusta pitäen toiselle liikennöitsijällä. Kuva Juhana Nordlund 20.8.2000, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 9 (AIH-9), Volvo B59-59 / Wiima vuodelta 1972. Kysymyksessä on maamme ensimmäinen takamoottori-Volvo. Kuva Juhana Nordlund 17.7.1986, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 10 (BFY-76), Scania-Vabis CR7659 / 5900 vuodelta 1966. Kori oli Scania-Vabiksen omaa tuotantoa. Kuva Pertti Leinomäki 25.5.1976, Helsinki.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Malli	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
11	Büssing	LD6 TV375	B	37	Helko		K101	B	4	M	11	A-4653	670200	480000	Amm.k/amm.oppil.(AOL)käyt. <HML2, rek>ARX
11	Volvo	B532	B	50	Valmet		K112	B	4	M	23	AP-764	500600	610700	
11	Scania-V	B75	B	63	Helko		K112	B	4	M4	22	AGG-47	630500	750000	
11	Volvo	B58	K	68	Wiima	M-64	L101	B	4	M5		BZT-2	790000	840000	
11	Scania	N94UB	T	00	Lahti	402	K221	B	0	AZ5	40	MYF-604	000516		
12	Büssing	LD6 TV375	B	37	Helko		K101	B	4	M	22	A-2227	370300	480000	ka41
12	Volvo	B532	B	50	Valmet		K112	B	4	M	23	AP-763	500600	611200	
12	Scania-V	B75	B	63	Helko		K112	B	4	M4	22	AGG-48	630500	760000	
12	Volvo	B58	K	68	Wiima	M-64	L101	B	4	M5			790000	850000	<HML7>ARX, AOL
12	Scania	N94UB	T	00	Lahti	402	K221	B	0	AZ5	40	MYF-605	000500		
13	Volvo	B532	B	50	Valmet		K112	B	4	M	23	AP-762	500600	610700	
13	Scania-V	B75	B	63	Helko		K112	B	4	M4	22	AGG-49	630500	740000	
13	Volvo	B58	K	68	Wiima	M-64	L101	B	4	M5		BRS-18	790000	850000	<STA18/218>NEE-62,AOL
13	Scania	N94UB	T	00	Lahti	402	K221	B	0	AZ5	40	MYF-601	000518		
14	Büssing	LD6 TV375	B	37	Kaipio		K101	B	4	M	21	A-6215	371000	520000	>227, AG-215 ka41
14	Volvo	B532	B	51	Ajokki>Helko		K222	B	4	M	22	AL-335	510500	590900	
14	Scania-V	B75	B	63	Helko		K112	B	4	M4	22	AGG-50	630500	750000	
14	Volvo	B58	K	68	Wiima	M-64	L101	B	4	M5		AD-27	790000	?	<HML27, AOL
14	Scania	BR116S	T	80	Kutter	9	T100	B	4	M5	46	REV-872	870000	980000	<O.Vilkas72, AOL
14	Volvo	7000	T	00	Volvo	7000	K222	B	0	AZ5	39	MYF-394	000605		
15	Büssing	LD6 TV375	B	37	Kaipio		K101	B	4	M	21	A-7835	371000	520000	>228, AH-835, ka41
15	Volvo	B532	B	51	Ajokki>Helko		K222	B	4	M	22	AL-342	510600	610700	
15	Scania-V	B75	B	63	Helko		K112	B	4	M4	22	AGG-59	630500	750000	
15	Volvo	B58	K	68	Wiima	M-64	L101	B	4	M5		BVE-52	790000	840000	<STA52/252>ARX454,AOL
15	Volvo	B58	K	80	Taivalkori	GL	S110	B	4	M6	52	UUV-803	870000	980000	<Vanh.kylän L.>Arvela, AOL
15	Volvo	7000	T	00	Volvo	7000	K222	B	0	AZ5	39	MYF-402	000605		



Helsinki-Maaseutu-Liikenne Oy:ltä ja Suomen Turistiauto Oy:ltä tulleet Volvo B58 / Wiima 3 -autot saivat HKL:lla numeroikseen 11–17. Autoja käytettiin opetusajossa. Kuva Juhana Nordlund 28.3.1982, Helsinki.



HKL-Bussiliikenne 9–13 ovat Lahti 402 -korisia kaupunkiautoja, joissa moottori ja voimansiirto perustuvat Scania OmniCityn tekniikkaan. Tässä HKL-Bussiliikenne 12 luovutusikäisenä. Kuva Juhana Nordlund 16.5.2000, Helsinki.



Numeroille 14–22 HKL-Bussiliikenne hankki Volvo 7000 -matalalattiabusseja vuonna 2000. Tässä auto 22 seutulinjalla 732. Kuva Juhana Nordlund 3.7.2000, Helsinki.

TAULUT

Syksyn satoa 2002

Ensin komento takaisin! Ehdin mainostaa, että syksyn aikataulut olisivat samat kuin loppukevällä mutta olin oikeassa vain melkein. Muiden linjojen kuin 3B:n osalta tuo pitikin paikkansa mutta 3B:n kierrokset lie-
nevät olleet turhan tiukkoja, joten sille tuli muutama lisäminuutti päivän mittaan, arkena ja lauantaina. Periaatteessa linjan aikataulusta muuttui siis jokainen minuutti, joskin ehtoolla lähtöajat ovat likipitään samat kuin kevätkesällä.

Poikkeuskauden alkuvaiheessa liikenne alkoi Eläintarhasta klo 5.45, joka jo sekin oli varsin aikainen ajankohta, ja 25.8.–13.10. ensimmäinen vuoro starttasi jo 5.41. Kierrokset ja kierrosajat pysyvät samoissa mittoissa noin kello 9 saakka mutta aamupäivällä kierrosaikaa on lisätty jopa 3 minuuttia, eli nyt klo 9–12 kierros aika on 49–50 minuuttia (ennen 47–48). Ihmeellistä taas on, että iltaruuhkassa on kierroksesta nipistetty yksi minuutti: se onkin vain 52 minuuttia. Tuosta seurauksena on korkeintaan se, että viimeksi kiroamani aamun tiheät ja iltapäivän harvemmat vuorovälit hiukan tasaantuvat.

Kaiken edellämainitun yhtälönä linjalla oli päivän aikana yksi lähtö vähemmän, mutta kai matkustajat niihin yhtä hyvin tai huonosti mahtuivat kuin aiemminkin.

Vielä pieni huomio molempien poikkeuskolmosten iltaliikenteestä: sunnunta-iltaisin oli linjoilla jonkin verran tiheimmät vuorovälit kuin arkena ja lauantaina. Sunnuntaisin nimittäin oli ensinnäkin liikenteessä viisi vuoroa, jotka kaikki olivat linjalla puoleen kymmeneen asti. Sen jälkeen ajoi kaksi vuoroa melkein pötkössä halliin ja yövuorot jäivät jäljelle. Ratkaiseva hetki oli kello 20.00–21.30, jolloin vielä kaikki viisi vuoroa olivat ulkona: vuorovälit olivat tuolloin luokkaa 9 minuuttia ja hiukan alle (tietenkin tiheimmät kuin viidellä vuorolla päiväsaikaan!) Sen sijaan sekä arkena että lauantaina noista viidestä vuorosta yksi ajaa halliin jo kahdeksan kieppeillä ja vuorovälit

olivatkin noin 11 minuuttia, neljällä vuorolla siis.

Tämä noista poikkeusaikatauluista. Jos jollakulla jotain lisättävää vielä on, niin kertokoon, muuten koko poikkeustapausta jääköön muistoihimme.

Sitten yleisesti talven tarjonnasta: keväällä päätetyt kustannussäästöt toteutuivat pääpiirteittäin siten, kuin oli tarkoituskin. Kuusi vuoroa poistui raitioliikenteestä, nämä kaikki Hakaniemestä ja laskien ennen Aleksin remonttia olleesta tilanteesta. Siispä nyt liikenteessä on 90 vuoroa arki-iltaruuhkassa, keväällä noita oli huikeat 96 – muistelen, että noin 15 vuoteen suurin määrä. Vielä ikävämpää on se, että luultavasti ensi syksynä poistuu liikenteestä vielä toiset kuusi vuoroa, joten sitten palataan edellisen laman aikaisiin tunnelmiin. Saas nähdä mitä nykyisestä alitarjonnasta vielä kyetään vähentämään!

Joukkoliikennelautakunnan keväisestä päätöksestä ei tuolloin ilmennyt minä ajankohtina tämän kierroksen kuusi vuoroa liikenteestä poistuvat mutta seuraavasti kävi: ruuhka-aikoina tietenkin kuusi vuoroa, arjen päivälliikenteestä väheni 2 tai 4 vuoroa laskentatavasta riippuen (linjoilla 3B/3T aloittivat keväällä noin klo 13 kummallakin yksi vuoro ja näin ollen lasken ne yksiosaisiksi ruuhkavuoroiksi – siksi vähennystä vain kaksi vuoroa) ja lauantaina päivällä taas väheni 3 vuoroa (tuosta ei ollut lautakun-

nan “ennakkopäätöstä”). Sunnuntaina ei ollut varsinaisia vuorovähennyksiä, eräitä aikataulumuutoksia sen sijaan tapahtui. Ja niistä kuin muistakin muutoksista vähän pitemmin; ensinnä 14.10. voimaan astuneen aikataulukauden vuoromäärät linjoittain verrattuna poikkeusliikennettä edeltäneeseen tilanteeseen.

Linjat 1 ja 1A

Ykkösen kanssa kävi juuri niin kuin pahoin pelkäsin: poikkeusliikenteen ajaksi vähennetty yksi vakiovuoro jäi pysyvästi halliin seisoskelemaan. Ykköstä ajetaan nyt viidellä vakio- sekä neljällä ruuhkavuorolla; lauantaina on liikenteessä viisi vuoroa. Siis lyhyesti: linjalta on kevään tilanteeseen verrattuna koko liikennöintiaikana yksi vuoro vähemmän. Päivällä on kesäaikataulujen tapaan 11–12 minuutin välit ja illalla noin 19.00–21.30 vuorovälit ovat 12–14 (keskimäärin kaiketi 13) minuuttia. Ruuhka-aikoina, kahden ruuhkan palattua kesälomilta, vuoroväli on keskimäärin 8,333 kierroksella 75 minuuttia, keväällä toteutui vielä 7,5 minuutin välit ja päivälläkin 9,5 minuuttia.

Ruuhka-aikojen kannalta harmillista on se, että 1A:n liikennöintiaikaa on jälleen viilattu huonompaan suuntaan. Illan viimeinen 1A lähtee Käpylästä jo klo 16.30 kun kesällä Eiraan asti pääsi vielä 17.34! Vastaavasti takaisin pitää lähteä jo 17.04 (kesällä 18.07k.) Ykkösen uusissa aikatauluissa läh-
tökohtaksi on otettu aamun ensimmäiset lähdöt: ne ovat samat kuin kesällä. Muut lähtöajat ovatkin sitten aivan uusia. Mahdollistahan olisi jälleen ollut – kun päivä- ja iltaliikenteessä on samat vuorot liikenteessä kuin kesällä – että lähtöajat olisivat pysyneet samoina mutta eipä tietenkään. Aikataulut ovat tietenkin sitä varten, että niitä luetaan, mutta tietty pysyvyys lähtöajoissa ym. olisi vaihteeksi positiivista.

Lauantaina linjaa 1 ajetaan tismalleen kuten poikkeusliikenteen aikoina: lähtöajat ovat samat (!) eli vuorovälit 11, kierros 55 minuuttia; aamulla ja iltapäivän lopulla hie-
man harvemmat.

linja	ennen 15.4.	14.10. alkaen
1/1A	10	9
1X	2	
2	5	4
3B	9	8
3T	9	8
4	16	16
9	9	9
7A	7	7
7B	7	7
8	9	9
10	13	13
yhteensä	96	90

Linja 2

Linjalla 2 pidennettiin reittiä vanhaan mitaansa ja katso: samoilla neljällä vuorolla kuin kesällä toteutuu nyt harvempi vuoroväli. Kierrosaika on miltei koko liikennöintiajan 48 minuuttia, ainoastaan iltaruuhkan huipussa on suuntaan II tupsahtanut yksi lisäminuutti, joka kertaantuu kierrosajassa. Vuoroväli neljällä vuorolla on siis 12 minuuttia, paitsi sitten iltaruuhkan aikaan klo 15–18 sen yhden lisäminuutin vuoksi löytyy 13 minuutin vuoroväli per 49 minuuttia. Kuitenkin harvinaisen säännöllistä suunnittelua, siitä kiitos!

Liikennöintiajassa n. klo 7.00–18.30 on ainoastaan pientä viilausta ensimmäisten ja viimeisten lähtöjen kanssa mutta hyväksytäköön se tällä kertaa kun reittikin muuttui.

Linjat 3B ja 3T

Kolmosilla reilun vuoden käytössä ollut "iltaruuhkavuoro" palasi hallin perukoille. Keväällä linjalla oli aamulla ja aamupäivällä liikenteessä kahdeksan vuoroa, jonka jälkeen noin kello 13 ajoi vielä yhdeksäs vuoro linjalle. Nyt palattiin perinteiseen kahdeksan vuoron järjestelmään, joten aamusta iltaan on liikenteessä kahdeksan vuoroa, josta johtuu iltapäivisin hiukan harvemmat vuorovälit kuin aamutuimaan. (Sama dilemma kuin kesäaikatauluissa kiroamani.) Tämälleen sanottuna kierrosaika iltaruuhkassa on tasan tunti, kun päivällä kahdeksikkoon kuluu vähimmillään 55 minuuttia. Siispä päivällä on aavistuksen verran 7 minuuttia alemmat vuorovälit kun iltaruuhkassa ne

ovat 7,5. Oudosti kierrosaika alkaa kiristystä jo klo 16: sen jälkeen lähtevillä vuoroilla on kierrokseen varattu enää 58 minuuttia ja kierros kierrokselta vähemmän. Hiukan ilta- kahdeksan jälkeen päivävuorot ovat menneet nukkumaan ja sen jälkeen ilta sujuu epäsäännöllisen keskimääräisen 10 minuutin välein. Yöliikenne hoituu tuttuun tapaan kolmella vuorolla, vuoroväli siis 15 minuuttia. Perjantai- ja lauantailiikenteessä on molemmilla kolmosilla edelleen neljäs vuoro ja tästä johtuen vuorovälit ovat 11–12 minuuttia (sama mitä 1:llä päivällä)

Myös lauantaina on liikenteessä kahdeksan vuoroa ja koska kierrosaika on hiukan arkea lyhyempi, niin vuorovälitkin ovat. Siis 54 minuutin kierroksella keskimäärin 6,75. Keväällä vuoroja oli klo 10–15 kaikkiaan yhdeksän kappaletta ja vuoroväli muistaakseeni tasan 6 minuuttia. Illan lähestyessä vuorot vähenevät jälleen viiteen ja klo 20 jälkeen ollaan samoilla raiteilla kuin arkena. Arki-illoista poiketaan sitten taas klo 23 jälkeen lisäyövaunun vuoksi.

Sunnuntaiaamuisin klo 7 lähtien linjoja ajetaan vartin välein ja klo 10 aikaan vuoromäärä tuplaantuu. Eli sunnuntailiikenteeseen palasi reitin pidennettyä kuudes vuoro.

Edellisen lamakierroksen myötä, silloin kun kolmosten taukoajat poistettiin, havaittiin myös, että Urheilutalon pysäkki on niin lähellä päätepysäkkiä (silloin se olikin Porvoonkatu), että halliin ajavat vuorot (3B) lähtevätkin Koskelaan jo Urheilutalon pysäkiltä; samoin Koskelasta tulevat vuorot (3T) ajavat linjalle Urheilutalolla, josta jat-

kavat suoraan Eiraan. En ymmärrä, miksi nyt 3T:llä suuri osa vuoroista ajaakin Koskelasta tullessaan Töölön kautta Eläintarhaan. Voisivathan nuokin vuorot ajaa suoraan Urheilutalon pysäkillä, josta pääsisivät sujuvasti linjalle. Outoja lisälennkejä näin säästö-kierroksen aikana!

Linja 4

Sekä nelosella että kympillä on vuoroja liikenteessä saman verran kuin ennen poikkeusreittiä. Ajoaikojen pitenemisen vuoksi vuorovälit ovat kuitenkin aavistuksen verran harvemmat. Molemmilla linjoilla on näet lisätty ajoaikaa lähes koko liikennöintiaikana. Nyt ollaan melkein samassa tilanteessa kierrosaikojen suhteen kuin ennen taukoajien nipistystä kymmenkunta vuotta sitten (ei nyt sentään ihan), jolloin kyseiseen kierros aikaan sisältyi vielä taukoajakin. Ajoaikojen lisäys johtunee alati kasvavista matkustajamääristä. Eli jos olen joskus haukunut "Helmi"-järjestelmää (ent. "Projekti 423"), niin ei kai se sen syy ole, päinvastoin nyt oltaisiin vielä pahemmassa tilanteessa. (Jos joku ei tiedä mikä tämä Helmi on, niin kyseessä on joukkoliikenteen sujuvuuden parantaminen mm. liikennevaloetuksin, tietokoneiseurannoin ynnä muine kommenteineen. Alkuvaiheessa projekti toteutettiin raitiolinjalla 4 sekä bussilinjalla 23 – siitä entinen nimi. Epäilemättä paljon kehittyneempi järjestelmä kuin noin kymmenen vuoden takainen linjan 18 kokeilu.)

Nelosella aamu alkaa perinteisesti Kattajanokalta klo 5.45 (loppupäivä suunnitellaankin sitten aivan uusiksi aina aikataulukauden vaihtuessa.) Aamuruuhkan aikaan on liikenteessä 14 vuoroa josta seuraa reilun 4,5 minuutin väli, ihan tyydyttävää. Viimekevällisen iltaruuhkan 4 minuutin vuoroväleihin ja 64 minuutin kierros aikaan on jouduttu kajoamaan, nyt linjalla kestää 2 minuuttia pitempään ja näin ollen vuoroväleissä on myös pari 5-minuuttista, ikävän epäsymmetristä. Ruuhka-aikojen välillä ajetaan aluksi vajaan 6 minuutin välein 11 vuorolla (kierrosaika 64 minuuttia) ja "puolenpäivän ruuhkan" alkaessa pari lisävuoroa saapuu linjalle. Alkuillan liikenne sujuu myös noin kymmenen vuoron turvin, iltayhdeksään mennessä vuorot vähenevät kuuteen, jonka jälkeen ilta-aikataulut ovat päivittein samat.

Linjan 3B vaunu 37 sekä Silja Serenade Olympialaiturilla. Kuva Jorma Rauhala 30.1.2002.





Joka yö nelosta ajetaan neljällä vuorolla, siitä seuraa 14 minuutin välit 56 minuutin kierroksella. Viikonlopun lisäyövaunujen liikennöinti on siis Töölön osalta ohi vajaan parin vuoden "kokeiluajan" jälkeen (kuten sanoin linjoilla 3B ja 3T "kokeilu" jatkuu.) Tosin nelosen kanssa olikin niin, että hiljaisina iltoina oli vain kolme vuoroa ja vain viikonloppuisin liikennöi neljäs vuoro. Eli totta puhuen parannustahan tuo on. Säästötoimenpide on nelosella suoritettu tällä kertaa siten, että kuudesta vuorosta kaksi ajaa halliin jopa tuntia aiemmin kuin aiemmin. Siis "yöliikenne" alkaa jo klo 22.00-22.30 välillä kun ennen muut kuin yövuorot ovat ajaneet halliin noin klo 23.00-23.30. Tästä kun lähdetään laskemaan 7 päivää x 1 tunti x 2 vuoroa niin saadaan 14 tunnin säästö, viikkotasolla siis melkein kahden kuljettajan työaika plus vielä kello 23 jälkeiset yöllisät. (Hiukan ontuva laskutapa mutta periaate kai tuli selväksi!?)

Lauantai liikenteessä on 11 vuoroa, siis samoin vajaan 6 minuutin välit kuin arki aamupäivisin. Lauantairuuhkan loppuvaiheessa klo 15–18 vuoroja ajaa vaihteittain halliin yhteensä neljä, seitsemän vuoroa jää jäljelle eli loppuillalla on reilun tunnin kierroksella vajaan yhdeksän minuutin välit. Sunnuntai- sin liikenteessä on vain ne seitsemän vuoroa, ja päivällä vuoroväli on tasainen yhdeksän minuuttia, kierros tunti ja kolme.

Nelosen viikonloppuilloista sen verran, että seitsemännen vuoron liikennöintiäikää on nyt "pysyvästi" jatkettu noin 21.30 saakka (siihen kuluivat äsken mainitsemani säästöt!) Viime vuosina nelosella on ollut sunnuntaisin seitsemän vuoroa, mutta niistä yksi on ajanut halliin jo kello 19 aikoihin; samoin

kuin lauantaisin 19 jälkeen on ollut kuusi vuoroa ulkona. Nyt kaikki 7 vuoroa ovat ulkona iltaan asti ja mikäs siinä, jos se "teknisesti" on mahdollista. Töölön aikataulusuunnittelussahan etuna on se, että halli ja vaihtopaikka sijaitsevat fyysisesti samoissa tiloissa. Kuljettajanvaihdot ja -työvuorot saadaan siis sopimaan toisiinsa helpommin eikä mitään siirtoja tarvita kuten Koskelan-Hakaniemen välillä joskus on. (Pahimpana esimerkkinä muistan (lue: muistelin!)) Koskelan sisäänajon, jonka jälkeen 16 minuuttia myöhemmin odotteli uusi vaunu Hakaniemessä – liikennepartio joutui eräänkin kerran kускаamaan kuljettajan Hakaniemeen!)

Linjat 8 ja 6

Kasi on tällä kertaa säilynyt muutoksitta. Siksi ujutin saman väliotsikon alle.

Kutosen kanssa on ilmeisesti yritetty suunnitella uudet lähtöajat siten, miten ne eivät edellisissä aikatauluissa olleet. Siis alusta alkaen uusiksi. Yhteneväisyytenä vanhoihin tauluihin on ainoastaan vuoromäärät ja soveltuvilta osin vuorovälit. Kutoselta ei siis häipynyt vuoroja tällä kierroksella, säästöt on kai toteutettu muin keinoin eli vähentämällä kierroksen siltä vuorolta sieltä ja tuolta vuorolta tuolta. Yhteensä on liikenteessä kuusi vakio- ja kolme ruuhkavuoroa. Päivällä kierrosaika on 61–62 minuuttia ja siis reilun kymmenen minuutin välit. Ilta-ruuhkassa on kutosellekin tullut lisää aikaa, kierros kestää enimmillään 65 minuuttia (ennen vaihteli 61:stä 63:een) joten 6–7:stä minuutista on siirrytty noin 7,2:een. Illan tullen ruuhkavuorot sekä yksi kuudesta vakiovuorosta ajavat halliin. Alkuillalla klo

Linjan 7A vaunu 100 kääntymässä Unioninkadulta Liisankadulle. Kuva Jorma Rauhala 20.10.2000.

19–21, mukaanlukien viikonloput, liikenne hoituu viiden vuoron, vajaan tunnin (n. 54–57 min) kierrosajoin ja näin ollen noin 11 minuutin vuorovälein. Klo 21 jälkeen liikenteessä on neljä vuoroa ja kierrosaika noin 52 minuuttia: siis 13 minuutin välit. Näin onkin liikenteen loppuun asti noin 23:een. Huomattavaa on, että la-su viimeinen lähtö on 13 minuuttia myöhäisempi kuin ma-pe. Eli yksi vuoro ajaa viikonloppuna kierroksen pitempään. Takaperoisesta ajattelutavastani johtuen olen päättellyt tämän johtuvan erään iltaliikenteessä ajavan kuljettajan "maksimityöajan täyttymisestä", jolloin arkiliikenteeseen ei tuolta kuskilta ole enää riittänyt työaikaa.

Viikonloppuisin on kutosella liikenteessä kuusi vuoroa. 60 minuutin kierroksen johdosta vuorovälit ovat tismalleen 10 minuuttia. Lauantaiaamu alkaa kello 8 kolmen vuoron turvin mutta kierroksen kuluttua nuo kaikki kuusi vuoroa ovat ulkona. Sunnuntai-liikenne taas alkaa 9:ltä neljällä vuorolla. Kierrosaika on alkuaamusta noin 56 ja vuorovälit siis 14 minuuttia kunnes ennen puoltapäivää kaksi uutta vuoroa kohottaa kierroksen 60:een ja tihentää vuorovälit 10:een. Puolenpäivän jälkeen la-su-aikataulut ovatkin yhtenevät joitain yksittäisiä lähtöaikoja lukuunottamatta ja loppuilta käy kuten arkisin, joskin siis 13 minuuttia myöhempään.

Kutosen kanssa jää lähiaikoina nähtäväksi, onko linjan tulevaisuus yhtä ruusuinen kuin kymppillä aikoinaan: siis joutuuko liikennelaitos lisäämään kutoselle uusia vuo-

roja yksi toisensa perään. Arabianranta ko-
hoo vauhdilla, joten luultavasti matkusta-
jämäärät nousevat merkittävästi. Eipä sen
puoleen, tällä haavaa vakituisesti kutos-
en kulkijana olen havainnut, ettei linjan vau-
nuihin enää nykyisinkään mahdu sisään, jo-
ten jo nyt jotain olisi syytä tehdä.

Linjat 7A ja 7B

Seiskoien kohdalla ihmeellistä on, ettei Se-
naatintorin mutka tuonut reitille kuin 2–3 mi-
nuuttia lisäaikaa. Edellisellä kerralla kun reitti
siirrettiin tismalleen samoin, kierrosaikaa tuli
lisää 3–5 minuuttia. Tarkkaan ottaen ihmeel-
listä onkin se, että puolentoista vuoden pi-
tuiselle poikkeusreitille Rautatietorin kautta
ensin vähennettiin se 3–5 minuuttia mutta jo
puolta vuotta myöhemmin takaisin tuli mi-
nuutti-pari. Nyt ajetaan kuitenkin Senaatintorin
kautta ja kierrokset kestävät kolmisen
varttia, hiljaisina aikoina noin 40.

Vuoroineen ja vuoroväleineen seiskoilla
palattiin puolentoista vuoden takaiseen
rutiiniin uusin kujein: seitsemällä vuorolla
ja 45–47 minuutin kierrosajalla vaunut tu-
levat pysäkeille 6–7 minuutin välein. Samoin
päivällä 44–45 minuutin kierroksella on
vuoroväli 9 minuuttia, viikonloppuisin päi-
vällä 43–44 minuuttia ja vuoro-
välikin on lähempänä 8,5:ä.

Ilta-aikataulut ovat 13 minuutin välei-
neen, 39 minuutin kierroksineen vanhat tu-
tut paitsi tietenkin lähtöajoiltaan. Vielä kun
arki-, lauantai- ja sunnuntai-illat ovat lähtö-
ajoiltaan aivan eri maailmoista, niin seka-
vuus on selvä. Pääsääntöisesti voidaan sa-
noa, että loppuviikkoa kohden viimeiset läh-
döt ovat arki-iltoja aikaisemmat. Ehkäpä
HKL kokeilee miten parhaiten saisi tahdis-
tettua seiskat kutos- ja nelosen kanssa, koska totutusti
yhteisellä osuudella vaunut ajavat peräkkäin.

(Jos taas yleisöaikataulujen nettiversios-
ta hiukan mäkättäisin, niin eräs 7B:n tauluun
merkityistä vuoroista yrittää sinnikkäästi ajaa
Koskelaan (ma-pe): ensin lukee Pasilasta klo
18.29k joka ilmiselvästi lähtee Senaatintorilta
klo 18.51 takaisin Pasilaan. Sitten vuoro ajaa
aikataulunkin mukaan täyden kierroksen ja
sen jälkeen 19.57k-lähdön Pasilasta. Tämän-
kin k-lähtö ajaa vielä Senaatintorille, josta
on 20.20k-lähtö. Saattaisi olla tuo viimeimai-
nittu joka tosiaan Koskelaan ajaa.)

Linja 10

Kuten nelosella myös kympillä kierrosai-
kiteni mutta kymppi ihmeellisyyksiin tuli
ajoajan lisäys suunnassa II. Enimmillään
Kirurgin lähtöajat ovat 28 minuuttia
Korppaanmäkeä myöhäisemmät, illan vii-
meisetkin vuorot ajavat väliä vielä 25 mi-
nuuttia! Ja päinvastoin taas suunnassa I ei
ajoaikaa ole lisätty lainkaan, toisinaan jopa
vähennetty ja aikaa on suurinpiirtein minuut-
ti-pari enemmän kuin II-suunnassa. En siis
oikein ymmärrä minne taukoajat linjalla on
sovitettu, kaiketi taukoa tulisi kolmisen mi-
nuuttia olla ja Korppaanmäessä ne viime
vuosina ovat olleet.

Matkustajan kannalta aikataulut saatta-
vat olla täsmällisemmät ainakin I-suunnas-
sa jos vaunut ehtivät Kirurgilta lähtemään
ajallaan. Samapa tuo, koska kymppiin vuorot
ja vuorovälit pysyivät lähes samoina verra-
ten kevääseen. Liikenteessä on enimmillään
13 vuoroa (sekä aamu- että iltaruuhkassa)
ja 56–57 minuutin kierroksella vuoroväli on
4,3–4,4. Jos nyt halutaan verrata vielä
poikkeusaikatauluihin niin liikenteessä oli
tuolloin 14 vuoroa ja kierrosajalla 55 mi-
nuuttia oli välit jopa alle neljän minuutin!
Siihen verrattuna hiukan taantumaa mutta
hyväksytään, koska nelonen palasi Stockan

pysäkeille (korppaanmäkeläiset eivät hyväk-
syne.)

Kymppiin aamuliikenne alkaa tällä kertaa
klo 6.00 molemmilta päätepysäkeiltä. Tämä
lyhyt huomautus vain sen vuoksi että em.
nelosen 5.45-lähtö Katajanokalta on ainoa
lähtöaika joka on ja pysyy vuodesta toiseen
muuttumattomana. Kaikkien muiden linjojen
ensimmäiset ja viimeiset lähdöt muuttuvat
miltei joka kerta, kun aikataulumuutoksia
tapahtuu.

Kymppiin aamuruuhkassa on siis 13 vuo-
roa, aamupäivän ajan hallissa lepää 4 vuo-
roa. Puolenpäivän aikoihin linjalle tulee ta-
kaisin kolme vuoroa ja iltaruuhkan alkaessa
vielä se neljäs. Ruuhka-ajan loppuessa vuo-
roja vähenee ehkä hiukan tiheään tahtiin
niin, että klo 20 jälkeen on liikenteessä enää
viisi vuoroa ja niistäkin yksi vähenee vielä
21.30 aikaan. Siis 20.00–21.30 on 53 mi-
nuutin kierroksella noin 10,5 minuutin välit
sen jälkeen reilun 13 minuutin välit myös
53 minuutin kierroksella.

Lauantaina on yhdeksän vuoroa ulkona
kierroksen kestäessä 55 minuuttia ja vuoro-
väli on siis hiukan yli kuuden minuutin.
Nelosen tapaan vuorot vähenevät kello 15–
18 välillä neljällä ja klo 21 aikaan vielä yh-
dellä ja sen jälkeen loppuilta on kopio arki-
illoista.

Sunnuntaina on samoin 55 minuutin
kierros mutta vuoroja on vain kuusi, joten
vuorovälit ovat yhdeksän minuuttia plus
pakollinen yksi kymmenminuuttinen. Ilta-
liikenne klo 19 jälkeen hoituu kuten lauan-
taina.

Linjan 6 vaunu 71 Haapaniemessä. Kuva
Jorma Rauhala 7.3.2002.



PÄÄTEPYSÄKKI



Tietäminen ei ole minkään arvoista, jollei sitä kerrota

KEVÄÄN 2003 "ILLANVIETTO"

Sunnuntaina 13.4.2003 seura järjestää useiden vuosien tauon jälkeen erillisen kuvien katselutilaisuuden varsinaisten kokousten ulkopuolella. Ensimmäinen kuvailta – tai itse asiaansa kuvailtapäivä – alkaa Töölön Raitioliikennemuseossa sunnuntaina 13.4.2003 klo 14.00. Aikaa on varattu klo 17:ään saakka. Ensimmäisen kuvakatselumuksen teemana on HKL:n raitiotiemoottorivaunut 1–30 vuodelta 1959. Jos Sinulla on aiheeseen liittyviä diakuvia, ota niitä mukaan. Kolmessa tunnissa ehtii kyllä esitellä useita satoja kuvia. Vastaava kuva-ilta(päivä) järjestetään myös syksyllä, siitä ilmoitetaan lehdessä 2 / 2003.

KEVÄTAJELU 2003

Suomen Raitiotiesseura ry järjestää jäsenilensä perinteisen kevätajelun sunnuntaina 27.4.2003. Lähtö Koskelan hallirata-alueelta kello 12.00 ja paluu takaisin muutaman tunnin kuluttua. Ajelun teemana ovat lähiaikoina linjaliikenteestä poistuvat neliakseliset moottorivaunut. Matkalla käytetään samanaikaisesti kahta vaunua, eli Oy Karia Ab:n (sarja 1–15) ja Valmet Oy:n (sarja 16–30) valmistamat moottorivaunut ovat linjan 15 kulkuneuvoina. Vaunun vaihto on mielenkiintoisen ajelureitin varrella mahdollista ja suotavaakin. Vaunuilla järjestetään kuvauspäihdyksiä niin peräkkäin kuin rinnakkain. Kevätajelulla kuljetetaan vain SRS:n jäseniä.

SRS-INFORMAATIOA SÄHKÖPOSTITSE

Jos haluat saada nopeasti ajankohtaisia tietoja SRS:n tai muuten alaa lähellä olevista tapahtumista, se käy päinsä sähköpostitse. Jollet vielä ole mukana, Sinun on ensiksi ilmoitettava ringiin liittymisestä yhdistyksen sihteerille sähköpostitse osoitteeseen j.nordlund@kolumbus.fi. Muihin osoitteisiin lähetettyjä viestejä ei oteta huomioon. Samalla suostut siihen, että sähköpostiyhteystietosi välittyy kaikille mukana oleville. Tähän ringiin voivat tulla vain SRS:n jä-

senet, eivät seuran ulkopuoliset. Muistakaa: kukaan ei ole tässä systeemissä automaattisesti mukana, vaan ainoastaan ne, jotka sähköpostitse ilmoittautuvat yllämainittuun sähköpostiosoitteeseen. Yksi ilmoittautuminen riittää. Jos haluat erota ringistä, siitäkin ilmoitus samaan osoitteeseen.

Tämä palvelu toimii täydentävänä välineenä RAITION ja SRS:n verkkosivujen rinnalla. Sähköpostiringi ei korvaa sen enempää jäsenlehteä kuin internetsivujakaan.

KILPAILU ELI RAITIOVAUNULOTTO

SRS:n jäsenille tarjoutuu mahdollisuus veikata, mikä vuoden 1959 HKL-raitiovaunu sarjasta 1–30 saa kunnian olla viimeisenä liikenteessä ennen kesäliikennettä 2003. Viimeiseksi vaunuksi katsotaan se aikataulun mukaisessa liikenteessä ollut vaunu, joka illalla / loppuillapäivästä viimeisenä ajaa varikon portista sisälle. Voittajalle on luvassa yllätyspalkinto. Jos oikein veikanneita on enemmän kuin yksi, palkinnon saajan ratkaisee arpa. Vastaukset lähetetään SRS:n postilokeroon 11.4.2003 mennessä ja kuoreen merkitään "Raitiovaunulotto".

JÄSENMAKSU 2003

Tämän lehden mukana on jäsenmaksulomake. Jäsenmaksun suuruus on 20 euroa ja eräpäivä on 31.5.2003. Yhdistyksen pankkiyhteystiedot ovat yhteystietosivulla. Muista kirjoittaa tiedonanto-kenttään oma nimesi kaikissa tilanteissa. Eli jos maksat automaattilla tai internetin kautta, merkitse silloinkin tiedonantoihin oma nimesi ja maksun aihe (jäsenmaksu 2003). Toisinaan jäsenten maksut tulevat jonkun muun nimisen henkilön kuin seuran jäsenen tililtä. Tällöin emme tiedä, kenen maksusta on kysymys. "Vieraat" maksut joudumme kirjaamaan lahjoituksiksi. Ja varsinaisen jäsenen maksu jää uupumaan kirjanpidosta eikä RAITIOTakaan hänelle enää postiteta. Jos postiosoitteesi muuttuu (tai on muuttunut), kerro sekin yhdistykselle.

TUTUSTUMISMATKA TALLINNAAN LAUANTAINA 6.9.2003

SRS järjestää lauantaina 6.9.2003 tutustumismatkan Tallinnaan. Ohjelmaan sisältyy ainakin käynti johdinautovarikolla sekä ajelua johdinautoilla, käynti raitiovaunuvarikolla sekä käynti Pääskülän sähköjunavarikolla. Tarkkailun kohteena ovat myös kaupungilla liikkuvat HKL:n vanhat bussit. Loppupäivästä mahdollisuus omatoimiseen liikumiseen kaupungilla.

Tallink AutoExpresss lähtee Helsingistä klo 7.45 ja saapuu Tallinnaan klo 9.15. Paluuvuoro lähtee Tallinnasta klo 20.00 ja on Helsingissä klo 21.40. Tallinnassa jää siis runsaasti aikaa. Risteilyn hinta on 45 euroa / henkilö, ryhmälennuksella 40,5 euroa/hlö. Lisäksi jokainen maksaa itse omat joukko-liikenteen lippunsa Tallinnassa.

Mukana matkalla on Viron joukkoliikenteen asiantuntija Sakari K. Salo. Ilmoittautumiset ottaa kesällä vastaan matkanjohtaja Klas Weckman, p. 0400-977 657. Kesäkuussa ilmestyvässä Raitiossa 2 / 2003 on lähempiä tietoja ilmoittautumisesta ja laivalipun hinnan maksamisesta etukäteen.

LINJAT

Pintavaihteet raitiovaunulinjalla 4 on 29.11.2002 poistettu Tukholmankadun rata-työmaalta. Neloset kulkevat nyt jouhevammin.

Muutoksia bussiliikenteessä 1.12.

- Idän suunnan N-yöbussit 80N, 85N, 86N, 90N, 92N, 93N, 94N, 95N ja 97N aloittavat liikenteen noin klo 23.45. Bussit eivät siis enää aja klo 22 - 23, koska metro korvaa varhaiset lähdöt.

- Idän liityntäliikenne jatkuu joulukuun alusta noin klo 23.50 asti - Bussien 80A, 81, 85, 86B, 88, 90B, 91, 92, 93B, 94, 94A, 94B, 95 ja 97 aikataulut klo 21 - 24 muuttuivat muutamilla minuuteilla.

YTV julkisti joulukuun puolessa välissä bussiliikenteen tarjouskilpailukierroksen tulokset. Huomattavalla osalla linjoista en-

tin liikennöitsijä säilyy. Kokonaan uuden poikittaislinjan 550 eli nk. Esi-Jokerin saa ajettavakseen HKL-Bussiliikenne. HKL-Bli jatkaa liikennöintiä myös linjoilla 452, 453, 711 ja 732. Savonlinja-Yhtymään kuuluva Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy puolestaan saa ajettavakseen ruuhkalinjat 503 ja 516. Connex jatkaa liikennöintiä linjoilla 504, 143, 145, 150 ja 151 sekä aloittaa liikennöinnin aiemmin Concordian liikennöimällä linjalla 147. Edelleen Connex jatkaa liikennöintiä seutulinjalla 472 / 484 ja saa lisäksi ajettavakseen Vantaan linjat 35 sekä 43-45. Concordia saa ajettavakseen linjan 730 sekä Vantaan sisäisen linjan 60. Uudet sopimukset alkavat elokuussa 2003.

Pikku Huopalahden raitiokiskot ovat etenkin kaarteiden kohdalta kuluneet varsin pahoin. Syynä voidaan pitää Variovaunujen jäykkää "telirakennetta". Variot "syövät" linjansa kiskoja - etenkin kaarteiden kohdalta.

METRO

Metroliiikenne 1.12. alkaen

- Metro liikennöi noin 23.30 asti

- Junat eivät aja Ruoholahteen iltaisin klo 21.30 jälkeen Kampinkeskuksen räjäytystöiden vuoksi.

- Metro ajaa iltaisin Rautatietorin ja Vuosaaren väliä. Rautatietorilta lähtee viimeinen juna Mellunmäkeen klo 21.31. Sen jälkeen Mellunmäen suuntaan menevien on vaihdettava juna Itäkeskukseen. Itäkeskuksen ja Mellunmäen välinen erillinen metroliiikenne jatkuu noin klo 23.40 saakka.

Vielä sunnuntaina 22.12.2002 Helsingin metrovaunuparien parittomat vaunut kulkevat keula kohti itää ja parilliset vaunut ohjaamo länteen päin. Joulun aikoihin on tapahtunut muutos, nimittäin lauantaina 28.12. havaittiin, että nyt junat kulkevat toisin päin.

8.1.2003 HKL-Metroliiikenne laittoi aamuruuhkan ajaksi kaikki sarjan 200 vaunut liikenteeseen, koska uudet metrovaunut eivät ole kärsineet pakkaskaudesta, käytettävyyssprosentti lähestyy sataa ja uusia vaunuja otettiin määräaikaishuoltoon vasta iltapäivällä.

SRS sai 30-vuotislahjaksi Hannu T. Pulkiselta (vas.) Turun moottorivaunu nro 19:n upean pienoismallin, puheenjohtaja Jorma Rauhala (oik.) vastaanottaa arvokkaan lahjan. Hannu on maankuulu turkulais-raitsikoiden pienoismallien rakentaja ja hänen laaja vaunukokoelmansa on ollut usein esillä sekä myös toiminnassa eri puolilla maatamme järjestettyjen pienoisorautatienäyttelyiden yhteydessä. Vaunu 19 oli seuran historian ensimmäinen ajeluvaunu keväällä 1972 tehdyltä opinto-retkellä. Kuva Antero Alku 1.12.2002.



Metron vuorovälin muutos 1.11.2002 alkaen auttoi takaisin häiriöttömään liikenteeseen myös pakkasilla, joten 4/8 minuutin vuoroväli pitkällä junilla ruuhka-aikoina säilynee jatkossakin.

Ma-pe ajetaan kolmen yksikön junilla ja la-su kahden yksikön junilla koko liikennöintiaika. Suunnitelmissa on kuitenkin, että helmikuusta alkaen arkisin klo 19 jälkeen ajettaisiin nelivaunuilla junilla.

Metron junapituudet helmikuun alusta. 3.2.2003 alkaen ajetaan ma-pe iltaisin klo 19 jälkeen kahdella vaunuparilla, eli junat ovat nelivaunuja. Syynä muutokseen on matkustajapaikkojen ylitarjonta illan pitkisä junissa.

Myös aamun ensimmäinen matkustajajuna (vuorossa M200) Itäkeskuksesta Ruoholahteen klo 5.26 ajetaan kahdella vaunuparilla, kolmas vaunupari kytetään Ruoholahden käännöllä klo 5.45. Ruoholahden käännölle tämä yksi vaunupari M200 jätetään parkkiin arkisin illalla klo 18.55 ja sunnuntaiaamuina klo 7.00.

Ruuhka-aikaan ja päiväliikenteessä junat ovat ma-pe edelleen kuusivaunuja. La-su ovat kaikki matkustajajunat nelivaunuja.

Espoon valtuusto ei tehnyt 10.2.2003 kokouksessaan suoraa päätöstä rakentaa Länsimetro. Aikaan saatiin kuitenkin positiivinen kannanotto sen puolesta, että Helsingin keskustan ja Espoon eteläosien välille tulee tehdä varaus raideliikenteelle. Uusia valtuutettuja piti keskeisenä, että järjestelmä on yhteensopiva Helsingin metron kanssa. Käytännössä tämä merkitsee sitä, että Espoonkin puolella kyse on metrosta. Helsingin metrossa käytössä olevat laiturikorkeudet ja liikkuvan kaluston mitoitus ovat sellaiset, ettei Helsingin puolella ole metroväylästä mitään asiaa kevytkaistalla tai vastaavalla. Helsingin valtuusto taas päätti samalla viikolla, että Kehä II:n jatkaminen on mahdollista vain, jos Länsimetro toteutetaan.

KALUSTO

Variotram 228 näkyi ensimmäistä kertaa linjaliikenteessä keskiviikkona 20.11.2002 iltapäivän lumipyryssä linjan 4 ruuhkavuorossa 145. Vaunun etuoven vieressä HKL:n tunnuksessa nuolikuvi on kyljellään, eli 90 astetta myötäpäivään kääntynyt. Vahinko vai "nokkeluus"?

Lauantaina 23.11.2002 oli useissa Variovaunuissa havaittavissa kaupallisia ilmoituksia sivuikkunoissa. Ainakin vaunu 225 mai-

nosti erästä autolauttavarustamoa. Sen sijaan ikkunoiden alapuolella ei Varioissa ole vielä nähty mainontaa, kenties tila on yhtiön millegään mainonnalle liian ahdas. Havaintoja on mm. erästä toisen hankintatilan vaunuista (221, 223, 225, 227 ja 229, jos oikein nähty). Mainokset eivät tee vaunuja ainakaan tyylikkäämmän näköisiksi. Mutta eivät ne kyllä vaunuja pilaakaan.

Nivelraitiuvaunu NriI+ 95 on saapunut uusittuna Taivalkoskelta, ja odottaa Koskelan hallissa linjalle pääsyä uutta maalaa kiiltäen.

26.11.2002 aamulla Koskelan hallin pihalla siirrettiin Otanmäeltä tuotu Variotram 214 pois rekan lavetilta ja työnnettiin sisään huoltohalliin.

HKL-Raitioliikenteen NriI+ 95 on jo päässyt liikenteen sekaan. Vaunu oli koulutusajossa Vilhonvuoren pysäkin kohdalla torstaina 28.11. klo 12.35. Vaunussa ei näytännyt vielä olevan etulinjakilpilaiteita asennettuna, kotelon valaistus vain loisti.

Itsenäisyyspäivänä 6.12.2002 Helsingin raitiolinjalla 4 liikkui iltapäivällä jopa kaksi Variotramia: numerot 224 ja 229. Kyseisellä linjalla ei liene aiemmin nähty matalalattiaisia vaunuja sunnuntai- / pyhäliikenteessä. Näistä ainakin vaunu 229 oli yhä liikenteessä illalla klo 23.

Lucian päivänä, perjantaina 13.12.2002 Helsingin raitiolinjalla 4 oli iltapäivällä jopa kolme matalalattiaista ratikkaa samanaikaisesti: ruuhkavuoroissa 141, 145 ja 149 olivat vaunut 230, 203 ja 228. Vuoro 144 näytti puuttuneen vuoron 145 edeltä, joten ennen vaunua 203 oli tavallista pitempi "luukku" edelliseen neloslinjan vuoroon. Varmaan siitä syystä vuoro 145 myöhästyi ainakin Katajanokan klo 16.09 lähdistään arviolta 2–3 minuuttia ja sillä oli Katajanokalle saapuessaan seuraava vuoro aivan kintereillä.

Vuoden 1959 raitiovaunu HKL 3 ajoi lauantaina 14.12.2002 aamulla noin klo 6.40 kääntyen Kaivokadulta Mannerheimintielle etelään. Maanantaista perjantaihin tuohon aikaan aamulla linjalla 2 todellakin kulkee vastaava vaunu samassa paikassa, mutta havaintohetkellä elettiin lauantaita. Nopeasti kuitenkin selvisi, että vaunu 3 oli koulutusajossa. Vaunun vuoronumerokilpitaikun oli jäänyt numero 104.

Tiistaina 17.12. Variotram 232 oli linjalla 10, havainto Töölön hallin luota illalla vähän ennen kahdeksaa jolloin vaunussa oli määränpöytä "Töölön halli". Linjalla 4 oli vielä yöliikenteessäkin matalalattiaivaunu;

230 vuorossa 40. Iltapäivällä nelosella liikkui toinenkin Vario, nimittäin vaunu 209.

Perjantaina 20.12.2002 iltapäivällä Helsingin raitiolinjalla 4 oli tietävästi ensimmäistä kertaa jopa neljä matalalattiaivaunua liikenteessä samanaikaisesti; 206, 224, 230 ja 231. Myös lauantaina 21.12.2002 niitä oli liikkeellä ainakin kaksin kappalein, joista yksi oli vanhin (201) ja toinen uusi (232) linjaliikenteessä olevista Variotrameista. Silloin tällöin matalalattiaivaunuja on näkynyt myös yöliikenteessä, vaikkei se ainakaan vielä näytä olevan yleistä.

Variotram HKL 233 havaittiin linjan 4 vuorossa 145 iltaruuhkassa 23.12.2002.

Joulupäivänä oli nelosella sekalaista kalustoa. Aamupäivällä liikenteen aletteua oli pari variota peräkkäisissä vuoroissa. Iltapäivällä klo 14 jälkeen linjan luoteispäässä tuli ensin Vario virroitin alhaalla nivelen työntämänä, sitten tuli bussi kilvitettynä "4X raitiovaunua korvaava bussi". Bussi taisi ehtiä ajaa vain yhden kierroksen, kunnes taas nivelet valtasivat totuttuun tapaan linjan!

Taivalkoskella korjauksessa ollut vaunu 95, nähtiin linjalla 3T perjantaina 27.12.2002 noin kello 10.45. Vaunu oli kääntymässä Kaivokadulta Mannerheimintielle. Vuoronumeroa ei havaittu.

3.1.2003 oli linjalla 4 iltaruuhkassa mitä moninaisin kalustokirjo. Variovaunujen ja plussattujen Nr-vaunujen lisäksi linjalla kulki myös NriI 75 (plussamaton). Linjoilla 4 ja 10 modernisoimattomat korkealattianivelet ovat varsin harvinaisia, tälläkin kertaa kyse saattoi olla esimerkiksi hajonneen Variovaunun tilalle vaihdetusta vaunusta.

Keskiviikkona 8.1.2003 näkyi raitiolinjalla 10 jälleen jo ainakin kahdesti kolaroinut Variotram 204, joka oli ollut poissa liikenteestä sitten viime syksyn ratikkakolarin Mannerheimintien ja Runeberginkadun risteyksessä. Toinen korjaus sujui siis huomattavasti nopeammin kuin ensimmäinen.

Vario HKL 215 koeajolla Salmisaareissa 10.1.2003 klo 10.40.

Lauantaina 11.1.2003 oli raitioliikenteessä erinäisiä häiriöitä ilmeisesti lumisen sään johdosta. Linjalla 10 liikenne oli enemmän tai vähemmän sekaisin useampaan otteeseen, ennen kello viittä iltapäivällä havaittiin neljä linjan vaunua matkalla jonossa Erottajalta kohti Kirurgia (Yrjönkadun silmukkaa ei voinut käyttää oikaisuun putkityömaan vuoksi). Linjan 3B häiriöt pakottivat yhden vaunun oikaisemaan Kalliosta keskustaan Helsinginkadun ja Mannerheimintien kautta viiden jälkeen.



Kello 17.10 havaittiin lisäksi harjavaunu 2123 Mannerheimintien matkalla Töölön halleilta keskustan suuntaan. Kyseinen vau-
nuhan oli viimeinen saksisankavirroittimella
varustettu harjavaunu, mutta nyt on tämän-
kin vauunun katolla Siemensin yksipolvinen
virroitin.

Matalalattiaratikoita on taas kuluneella
viikolla (6.–12.1.2003) liikennöinyt nelos-
senkin linjalla – kuitenkin korkeintaan kak-
si kerrallaan. Nelosella havaittuja vaunuja
ovat ainakin 203, 207 ja 225. Yöliiken-
teessäkin niitä näytti olleen ainakin kahtena
yönä.

Lauantain 11.1.2003 lumituisku aiheut-
ti suuria ongelmia Helsingin raitioliiken-
teelle. Hieman ennen iltakuutta yhtäkään ne-
loslinjan raitiovaunua ei tieltävästi ollut La-

sipalatsin ja Katajanokan välisellä osuudel-
la. Aleksilla kolmos- ja seiskalinjojen vau-
nuja kulki useampia perätysten.

Keskiviikkona 15.1. klo 17.15 oli linjan
1A Karia-vaunu 3 hyytynyt Sturenkadulle
Aleksis Kiven kadun risteykseen. Takana
tullut vaunu 39 lähti työntämään sitä kohti
Koskelaa. Jonoon ehti liittyä myös vaunu 93,
jonka kuljettaja avusti työntäjän ja työn-
nettävän yhteen liittämässä.

16.1. Raitiovaunu HKL 36 oli koeajossa
Pasilan aseman kohdalla itään päin kello
14.20. Vaunu on ilmeisesti juuri ”plussattu”,
ainakin uutuuttaan kiiltelevästä maalipin-
nasta ja mainoksettomista kyljistä päätellen.

Helsingin raitiolinjalla 4 on liikennöinyt
ainakin kolmena perättäisenä päivänä, pe-

Vaunu 11 linjan 4 Katajanokan pääte pysä-
killä lähtösuunnan sivuraiteella Merikas-
minkadulla. Sivuraide on limittäin tulosuun-
nan raiteen kanssa, jolla liikennöinti on
luonnollisesti keskeytyneenä ohitustilanteen
aikana. Kuvat Juha Pääkkönen 25.11.2002.

su 17.–19.1.2003, ”plussaamaton” nivel-
vaunu NrII 101.

Tapauksen tekee merkilliseksi se, ettei
nelosella yleensä liiku ei-modernisoituja
vaunuja kuin poikkeustapauksessa.

Matalalattiaisia vaunuja ei tieltävästi ku-
luneella viikolla (13.–19.1.2003) ollut nelos-
linjalla enempää kuin yksi kerrallaan. Aina-
kin Variot 224 ja 233 vierailivat Katajano-
kalla ja Munkkiniemessä useasti.

HKL:n raitiovaunu nro 28 havaittu Van-
taalla lavettikuljetuksessa Vantaalla 20.1 klo
16.30 aikaan. Rahapajan kohdalla Katriinan-
tiellä. Havainnoitsijan mukaan vau-
nusta oli poistettu ikkunat ainakin sivulta, virroitinta
ei ollut, joten vaunu oli todennäköisesti
menossa Viinikkalan teollisuusalueelle.

Vuoden vaihtuminen 2003:ksi ei hävit-
tänyt nk. Laihianniveliä minnekään. Esimer-
kiksi maanantaina 20.1.2003 linjalla 1A oli
iltapäiväruuhkassa mm. vau-
nut 3, 11, 13 ja 16. Kakkosen kalusto muodostui vau-
nuista 9, 14, 25 ja 30.

Variotram 227 oli perjantaina 24.1.2003
iltapäivällä raitiolinjalla 4 vuorossa 145,
mutta vain muutaman kierroksen ajan, jon-
ka jälkeen se poistettiin linjalta ennen aiko-
jaan. Seuraavana maanantaina 27.1. klo
14.30 sama vaunu oli linjalla 10 menossa
Pikku-Huopalahteen, kun kuljettaja yllättä-
en pyysi matkustajia poistumaan vau-
nusta Kuusisten pysäkillä. Syyksi hän ilmoitti vau-
nun moottorivian ja että kyyti siitä syystä oli
niin turvatonta että vaunu oli ajettava saman
tien halliin.

Nykyiseen linjaliikennekalustoon kuu-
luvat vielä seuraavat 14 neliakselista vau-
nua, joita voi nähdä linjoilla 1, 1A ja 2: vau-
nut 3, 8 – 14, 16, 18, 22, 25, 27 ja 30 eli
Karian vaunuja on jäljellä kahdeksan ja Val-
metin vaunuja kuusi.

Valokuvaajien kannattaa muistaa, että to-
dennäköisesti viimeiset talvikuvaukset ovat
nyt käsillä reiteillä Eira–Kauppatori–Käpy-
lä ja Katajanokka–Linjat.

Mariankadulla 28.1. n. klo 13.15 kak-
konen tuli Katajanokan suunnalta Ritarihuo-
neen pysäkillä. Vaunu (olisikohan ollut nro
10, ainakin sarja 1–15) jäi odottamaan ne-

lost (vaunu nro 90), joka tuli perässä. Vaunut kytkettiin yhteen ja ainakin näytti siltä, että kakkonen lähti hinaamaan nelosta Aleksin ja Manskun kautta Töölön halleille.

30.1.2003 liikkui RM1-vaunu HKL 337 mainosteipeissä ympäri kaupunkia. Puoli kahdentoista aikoihin vaunu teki matkaa Aleksanterinkadulta Postitalon suuntaan, yhden aikaan se oli tulossa Kalliosta keskustaan päin. Tämä matka kuitenkin pysähtyi maantieajoneuvon aiheuttamaan esteeseen Vilhonkadulla. Vaunun teippaus (teemana tietokoneiden käyttöjärjestelmä) oli niin täydellinen, ettei numeroakaan ollut jätetty näkökselle. Vaunun tunnistaminen olikin mahdollista ainoastaan teipin ohuudesta johtuen (numero siis näkyi läpi juuri ja juuri). Normaalin raitioliikenne oli hiukan sekaisin, linjan 7A vaunuja oikaisti kaksin kappalein Rautatien torin kautta kellon yhden aikoihin.

Sunnuntaina 2.2.2003 oli raitiolinjalla 4 varsinainen matalalattiavaunujen ryntäys. Havaintohetkellä iltakahdeksalta kyseisen linjan seitsemästä vaunusta jopa neljä oli uusia. Liikenteessä olivat Variot 207 ja 208 peräkkäisissä vuoroissa sekä 224 ja 225 nekin perätysten. Siten viiden peräkkäisen vaunun sarjassa oli parhaimmillaan neljä uutta. Uusien vaunujen lukumäärä (4) sivusi linjan aiempaa (tällä palstalla uutisoitua) ennätystä, joka saavutettiin arkipäivänä viime vuoden puolella, mutta uusien vaunujen suhteellinen osuus nelosella ylsi ylivoimaiseen ennätykseen (57%). Yöliikenteeseen jäi uusista pelkästään vaunu 207, kun kaikki kolme klo 21–23 linjalta aikataulun mukaisesti

poistuneet vaunut olivat uusia. Siten yöliikenteessä uusia vaunuja oli enää vain yksi neljästä.

Tiistain 4.2.2003 pakkasessa ja lumisateessa ainakin kaksi Variotramia kärsi ilmeisistä ongelmista. Noin klo 12.45 linjalla 10 ollut vaunu 225 jumittui Lasipalatsin pysäkillä, koska sen kakkosovet eivät suostuneet pysymään kiinni. Kerättyään taakseen sievän jonon muita vaunuja se jatkoi lopulta matkaansa kohti Kirurgia, mutta ilman matkustajia ja kakkosovet selkosin selällä. Myöhemmin iltapäivällä, noin klo 17.10, Variotram 208 puolestaan jumittui linjalla 4 alamäkeen Katajanokan entisen vankilan kohdalle nokka kohti keskustaa. HKL:n hälytysajoneuvon miehistö sai vaunun liikelle ja se lähti omin voimin hallireissulle puolisen tuntia myöhemmin, mutta ennen sitä moni neloslinjan vaunu oli ehditty kääntää linjan 2 pääte pysäkillä Katajanokan terminaalilla. Uuden vaunun taakse Katajanokalle jäi sumppuun ainoastaan yksi vaunu.

Helsingin kaupungin liikennelaitoksen nivelraitiovaunu nro 36 on nyt Nrl+. Vaunu liikkui lukuisien matalien vaunujen joukossa linjalla 10 mm. lauantaina 8.2.2003. Nykyisen suuntauksen mukaisesti vaunun keulalta puuttuu "irtokilven" tasku. Taskuun on perinteisesti sijoitettu tariffikilpi tai erikoistilanteissa esimerkiksi tilausajokilpi, koulutusajokilpi tai vaikkapa poikkeusreitinkilpi. Tariffikilven kääntöpuolella oli usein hallikilpi. Samassa taskussa saattoi olla tarvittaessa linjan 3T turistikilpi. Joko "Turistikolmonen" on kuopattu kokonaan tuolla nimellä?

Karia-vaunu HKL 8 oli koulutusajossa maanantaina 10.2.2003. Tämä ei ainakaan enteile vaunutyyppien poistumista käytöstä kovin nopeassa aikataulussa. No senpä näkee sitten tuossa kevään jälkeen...

Raitiovaunu HKL 30 linjalla 2 harhautui Vilhonkadulle Kaisaniemenkadun risteyksessä 11.2. klo 14.10. Olikohan olutrattika kuljettajan mielessä? Muutaman kymmenen metrin peruuttaminen iltapäiväliikenteessä yhteistä autokaistaa pitkin oli melkoisen hankalan näköistä! (Lehden toimitus uskoo myös mahdolliseen vaihdevikaan paikalla – tai vaihte on voinut jäädä "väärään" asentoon jonkun edellä kulkeneen vempelen jäljiltä. Tänä talvena jopa VTS-vaunu 337 on Vilhonkadulla liikuskellut).

Keskiviikkona 12.2.2003 iltapäivällä raitiolinjalla 4 oli samanaikaisesti jopa viisi matalalattiavaunua, mikä on tiettävästi uusi ennätys kyseisellä linjalla. Vaunut ja vuorot joissa ne kulkivat olivat 208 (vuoro 141), 224 (146), 226 (46), 221 (47) ja 231 (149). Vaunun 226 linjakilvissä luki klo 14 aikoihin "4 TÖÖLÖN HALLI" ja reilut kaksi tuntia myöhemmin vaunun määränpää oli kilpien mukaan edelleen sama, vaikka se oli siinä vaiheessa jo kulkenut kaksi kertaa Katajanokan ja Munkkiniemen välin edestakaisin.

Myös linjoilla 6 ja 10 oli runsaasti uusia vaunuja, joista muistin mukaiset havainnot seuraavista: 202 (linja 10), 204 (10), 205 (10), 207 (10), 223 (10), 227 (10), 228 (6), 229 (6), 232 (10), 233 (10) ja 234 (10). "Madot" lienevät siis vallanneet kaupungin kyseisenä iltapäivänä huikealla 16 yksilön voimalla!

Variotram HKL 234 oli linjalla 4 torsina 13.2.2003. 235 oli Vallilassa.

Lauantaina 15.2.2003 Helsingissä järjestettiin Irakin sodan vastainen mielenosoitus, joka aiheutti hetkellisen poikkeusreitien ainakin raitiolinjalle 4. Koska Aleksanterinkatu oli mielenosoittajien valtaama, liikennöi nelonen Rautatien torin, Kaisaniemen ja Kruununhaan kautta Katajanokalle ja takaisin keskustaan.

Yksinivelinen vaunu 99 sekä nelinivelinen vaunu 207 linjojen 1 ja 1A pääte pysäkki-alueella Pohjolanaukiolla. Variotram on tekemässä koeajoja ja sen linjatunnus on vain hetkellisesti katselijoiden ilona. Nähtäväksi jää milloin tällaisen kuvan voi ottaa oikeassa liikenteessä. Kuva Jorma Rauhala 3.8.2000.



Variotram 225 havaittiin koeajossa Se-naatintorin kieppeillä ja Aleksilla lauanta-na, sunnuntaina ja maanantaina 15.–17.2.2003. Vaunun etummaisen telin kadun puoleiset peitelevyt oli poistettu ja vaunun kylkeen oli teipattu mittauslaitteiden johtoja. Sisällä näytti olleen jonkinlainen ”pöytäviritelmä”, jonka päällä oli kannettava tietokone. Tilanne näytti samankaltaiselta kuin matalalattiavaunujen alkutestien aikaan 3–4 vuotta sitten.

26.2. Helsinki: Raitiolinjan 6 jokin nivelvaunu oli eksynyt Liisankadulle klo 16.40 aikaan.

Linjan 2 vaunu 30 kärehti hieman Kai-vokadulla keskiviikkona 26.2. noin kello 16.30. Liikenne saatiin nopeasti poikkeusreitille, sillä vaunun taakse ei ehtinyt jumittua kuin linjan 3B vaunu 68 ja joku linjan 6 korkea vaunu. Paloautokin kävi paikalla, mutta mitään erityistä ei näkynyt ainakaan havaintopaikasta, Makkaratalon 8. kerroksesta. Vaunu 68 työnsi lopulta 30:n pois koh-ti Koskelaa ja liikenne palautui normaaliksi.

Nivelvaunussa NrII+ nro 95 on nivelen kohdalle (vaunun ulkopuolelle) sijoitettu aivan valmistajan kilpien näköiset teippaukset. Alkuperäiset metallikilvethän poistettiin ensimmäisen täyskorjauksen yhteydessä. Näin vaunuun on jälleen saatu lähes aidon näköiset ”valmistelaatat” ja vieläpä alkupe-räispaikalle. Teippauksien tekstiväri on rai-tiovaununkeltainen.

Keskiviikkona 20.11. päivällä oli Hel-singin bussilinjalla 50 HKL:n auto 261, eli Scania L94 UB 4x2 / Ikarus E94 (uusi malli).

Helsingin sisäisellä bussilinjalla 77S liikkui keskiviikkona 20.11.2002 mm. HKL-Bli 114, joka on Scania / Lahti Scalan pro-totyypiauto. Auto 114 edustaa nk. täysma-talaa mallia ja auto on tarkoitettu ensisijai-sesti avorahastuslinjalle 91.

22.11.Helsingin sisäisellä linjalla 90 eri-koinen auto, nimittäin HKL-Bli Scala 114 Vuosaaresta lähdössä 17.08 Kallvikintielle.

Lauantai-ilta 23.11.2002: HKL:n Proto-Scala 114 (EZF-214) Helsingin linjalla 57.

HKL-Bli 9201 (Scania N113CLB-LG / Wiima K202 matala, valmistunut vuonna 1991) oli Helsingin linjalla 73B tiistaina 26.11.2002. Uutena auto liikkui linjalla 23(V), sittemmin myös linjalla 14 ja edel-leen myöhemmin usein linjalla 32. Onpa auto harhaillut satunnaisesti jopa seutulini-joillakin (kuten 7.2.2003 linjalla 741).

Havaintoja HKL:n syksyllä saapuneista Ikarus E94 -autoista: nro 261 oli perjantai-

na 29.11. iltapäivällä seutulinjalla 452. Myös Helsingin linjalla 50 on ollut viimei-sen viikon aikana ollut useana päivänä ajossa joku Ikarus, useimmin numero 264. Aikai-semmin näitä autoja on näkynyt lähinnä HKL:n viimeksi kilpailutuksessa voittamilla seutulinoilla.

HKL-Bli 11, Scania N94UB 4x2 / Lahti 402 (täysmatala) vm. 2000, oli Helsingin lin-jalla 65A sunnuntaina 1.12.2002. Sarjan 9–13 autoja ei kyllä juuri milloinkaan sijoiteta Lauttasaaren pitkille linjoille.

Torstaina 5. 12. 2002 Helsingin bussi-linjalla 57 oli iltapäiväruuhkan aikaan ku-lussa nivelbussi.

Bussihavaintoja Herttoniemi (M):ltä sunnuntaina 8.12.2002: HKL-Bli 107/88, 109/80A, 112/79, 9840/83 ja 237/84. Vuo-den 2002 Scala 237 oli ehkä yllättävin näky Laajasalon linjalla.

Lauantaina 14.12.2002 seutulinjalla 109 liikennöi ko. linjalle outo bussi: HKL 10, Scania / Lahti täysmatala.

HKL-Bli Scania / Ikarus (teli) vm. 2000 (joku autoista 4–7, nolta 4 se eniten näytti) oli Helsingin linjalla 65A maanantaina 16.12.2002. Saman paikkakunnan linjalla 77S liikkui iltapäivällä Scala HKL-Bli 235. HKL-Bli 9606 näkyi kulkevan Helsingin lin-jalla 18 keskipäivälläkin.

2.1.2003 Helsingin sisäisellä linjalla 78 lähdössä klo 13.39 nivel-Wiima nro 8805. Olikohan ensimmäinen kerta kun linjalla 78 oli nivel?

Torstaina 2.1. Helsingin linjalla 18 kaa-suteliin joukossa yksi Ikarus E94 teli nro ? ja Scania Carrus City L teli nro 2.

Linjalla 18 oli vielä iltapäivällä yksi eri-koinen auto nimittäin Wiima K202. Ilmei-sesti kyseinen oli auto sarjasta 90. (Ainakin HKL 8945 siellä kulki noina päivinä, samoin Ikarus nro 4. Toim. huom.)

Helsinki 3.1. linjalla 98V näkyi iltapäi-vällä menossa Vuosaaren kello 14 jälkeen ajamaan iltapäiväruuhkaa jokin HKL:n vuosimallin 1987 Wiima K202.

8.1.03 linjalla 65A oli HKL 8928. Aika ikävän pieni ja vanha vehje tällaiselle linjal-le ruuhka-aikana.

Torstaina 9.1. kulki HKL:n bussi 101, Volvo / Carrus -teliauto bussille oudolla lin-jalla 122.

9.1. Ainakin seuraavat 2-akseliset vekottimet Helsingin linjalla 65A: 8926, 9506 ja 246.

Sunnuntaina 12.1.2003 klo 0.10 Helsin-gin Kontulasta lähtenyt linjan 94N bussi HKL-Bli 234 (Lahti Scala) jäi Kaisaniemen pysäkillä noin klo 0.30, koska sen oikean-puolinen etupyörä syttyi palamaan. Renkaan keskustassa näkyi selviä liekkejä ja savun-muodostus oli sankkaa kuljettajan sammut-taessa liekkejä käsisammuttimella. Keli oli luminen ja jäinen, vaikka lumisade olikin jo illalla loppunut. Bussin pyörät sutivat useaan otteeseen matkalla Kontulasta Helsingin kes-kustaan.

Helsingin linjalla 12 STA:n auto 12. Har-vemmin kuitenkaan näkee linjalla oman numeroista autoa, havainnot ajalta 19. ja 20.12.

Helsingin linjalle 18 oli sijoitettu perjan-taina 17.1.2003 vähintään kaksi ”pieninu-meroista” telibussia. Autot olivat HKL-Bli 2 ja 4. Ne kohtasivat toisensa Simonkadulla Forumin kohdalla mm. noin klo 11.25.

20.1.2003 bussilinjalla 18 (Hki) meni klo 13 paikkeilla neljässä peräkkäisessä vuo-rossa dieselbussi. Kalustokirjo muodostui mm. vuoden 1996 L113TLL-Scaniasta HKL-Bli 9606, vuoden 1998 teli-Volvosta, vuoden 2000 L94UB-Scaniasta HKL 3 sekä reilun 10 vuoden ikäisestä nivel-Volvosta.

Tiistaina 4.2.2003 Helsingin bussilin-jalla 65A kulki peräkkäisissä vuoroissa HKL-Bli 3 ja 101. Yleensä linjan teliautot ovat Säflejä, paitsi ruuhkissa esiintyvät teli-Scaniat sarjasta 9603–9606. Muita outoja sijoituksia: 242/57 ja 260/62.

Konalassa oli luovutushuollossa Connexin uusi 2-akselinen Scala-bussi nro 206.

Sunnuntaina 9.2.2003 seutulinjalla 132 kulki outona autona kaksiakselinen HKL-Bli 34 (Volvo B10BLE / Carrus K204 City L). Linjalla 109(T) taas oli menopäällä vä-kivahva HKL-Bli 9605.

Torstaina 13.2.2003 aamulla 7.00 aikoi-hin Lauttasaaren suunnalla vilkasta: 65A / HKL-Bli 8804, 21V / 9005, 500T / Wes-tendin Linja 32 (Renault). Klo 8.00: 65A / HKL-Bli 250 (Scala), 21V / 9110, 120 / 9132, 66A / 8906, 121 / WL 25, 122 / WL 28, 21V / WL 24, 156 / WL 4. Ilman firman nimeä = HKL-Bli = HKL-Bussiliikenne. Lauantaina 15.2.2003: Linjalla 452K HKL:n Scala 256 noin kello 16.30 aikaan Haka-mäentien risteyksessä kaupunkiin päin tu-lossa. Linjoilla 452 ja 453 tulee syksyllä ole-maan pelkkiä Scalvoja sekä Mersuja kilpai-lutuksen takia.

Linjalla 57 (Hki) HKL:n Scala nro 114, joka on ovisysteemillä 1-2-2, Ruhanportin pysäkillä Itäkeskukseen menossa.

Epätavallista kalustoa Helsingin linjalla 58: Lauantaina 15.2. kello 14.15 linjalla oli HKL 9851 (Mercedes-Benz O405N) ja maanantaina 17.2. kello 17.50 HKL:n Lahti Scala nro 237.

24.2 Helsinki Hkl-Bli: Linjalla 21V lähdössä klo 15.44 Saffle nro 201. Kaasuautot ovat harvinaisia 21V:illä.

Outoa kalustoa myös 26.2. klo 12.30 aikaan Itäkeskuksen metroasemalla linjalla 93 laiturissa Scania OmniCity nro 9838. Linjan 93 peruskalustoon kuuluu Volvo 7000 -autoja vm. 2000.

HKL:n Ruskeasuon varikolta on siirretty 3.3. Koskelan varikon käyttöön seuraavat yhdeksän autoa: 8904-8909 ja 9108-9110. Ruskeasuolle on puolestaan siirretty auto 9133. Linja 21V on siirretty ajettavaksi Ruskeasuon sijasta Koskelan autoilla.

Torstaina 2. 1. 2003. illansuussa outoja busseja: HKL:n seutulinjalla 345 M-B Citaro ja STA:n Helsingin linjalla 45 Carrus (Ajokki) Fifty.

Keskiviikkona 29.1. oli seutulinjalla 510 aamuruuhkassa STA:n auto nro 196 (Wiima N 202). Nivelbusseja on viime aikoina näkynyt harvoin tällä linjalla.

Nähty 30.12. n 14.20 Sompasaareen päin ajamassa TLL12. Aiemminhan TLL:n autoja on näkynyt lähinnä 16, 23 ja 55 linjoilla.

4.2.2003. Helsingin linjalla 16 ajoi uutukainen Tammelundin Liikenne 16 (KJY-258) Mercedes-Benz O530 Citaro CNG.

Korkealattiabusseja on näkynyt oudoilla linjoilla: tiistaina 22.1. Pohjolan liikenteen Helsingin linjalla 64 oli jokin Volvo / Wiima ex Vantaan Liikenne Oy ja torstaina 24.1. puolestaan Westendin Linjalla oli seutulinjalla 132 jokin entinen Espoon Auton bussi.

2.12. Vantaan sisäisellä linjalla 55 lähdössä 7.33 Varistosta Tikkurilaan (Concordian) auto nro 183. Tuossa lähdössä pitäisi olla saman hankintaerän auto nro 196.

Vantaan sisäisellä linjalla 70 oli lauantaina 21.12.2002 hieman outoa kalustoa: normaalin lauantaisten matalalattiaisen telikaluston sijaan vuodelta 1991 peräisin oleva Concordia 59 (OFV-769, Volvo B10M / Wiima K-202).

Sunnuntai-iltapäivällä 2.2.2003 noin klo 14.40 Concordia Bus Finlandin Volvo B10BLE / Carrus City L nro 288 teki Vihdin-

tien alkupään liukkauden johdosta lähempää tuttavuutta liikennevalo- sekä opastintolppaan. Pohjois-Haagaan linjalla 40 matkanneen auton edellä ajanut henkilöauto pysähtyi Kauppalantien liikennevaloihin, mutta tien liukkauden takia bussin vauhti ei yrityksistä huolimatta hiljentynyt.

Keskiviikkona 19.2. 2003. Concordian Helsingin linjalla 70T Volvo / Ikarus -telibussi, normaali näky Vantaalla mutta outo Helsingin sisäisillä linjoilla.

Concordialla oli liikenteessä useita Volvo B10M-65 / Wiima K202-211 -autoja. Ainakin autot 45, 201, 205 ja 213 olivat ajossa Länsiväylän suunnan linjoilla koko päivän. Havainto myös autosta nro 30, joka näytti olevan koulutusajossa. (Havainnot-sijan uutisessa ei mainittu tarkempaa ajankohtaa, mutta uutisessa mainittu lieene tapahtunut helmikuun lopulla 2003. Toim. huom.)

Connex 203, 2-akselinen Lahti Scala, oli 23.1.2003 Helsingin Scan-Autolla.

Lauantaina 1.2.2003 Connexin uudet 2-akseliset Lahti Scalat pyörivät seutulinjalla 156 (auto 204, rek. BZT-781) sekä Espoon linjalla 43 (auto 203, rek. BZT-764).

Connexilla myös uudet Scania / Scalat numeroilla 205 (BZT-796) ja 206 (BZT-811).

Connex -bussit nro 246 ja 247 (Scania MaxCi) on laivattu 20.2.2003 Connex-Tariton käyttöön.

21.2.2003: Connex liikennöi kahden uuden Scania L94UB 6x2 / Lahti Scala -telibussin voimin Espoon Suomenojan varikoltaan. Autot ovat 201 (VYO-188) ja 202 (VYO-157). Autoissa on 51 paikkaa, joista matalassa etuosassa 20. Autoja on nähty tähän mennessä linjoilla 154, 156 ja 504. Myöhemmin autoja on havaittu esimerkiksi linjalla 150.

Connex 47 eli viimeinen pk-seudulla ollut Vantaan Liikenteen keikkavärinen auto on siirretty Connex-Seinäjoen varikolle.

Pohjolan Liikenne 878 (Wiima M311 / Scania L113 vm. 1992) oli seutulinjalla 205 lauantapäivästä (22.2.2003) huolimatta.

17.12. seutulinjalla 502 oli Etelä-Suomen Linjaliikenteen bussi nro 682, Volvo 8700LE, rekisteri XHF-651. Bussi on entinen Volvon esittelyauto ja niinpä siinä on esim. Mitronin linjakilvet. Alusta on Volvo B12BLE.

21.2.2003: Keskuslinja on hankkinut käyttöönsä entisen Metsälän Linja Oy 13:n. Vuonna 1997 valmistunut Scania L113CLL

/ Ikarus E94 liikkui sinisessä värityksessä Espoon linjalla 82(A), lähtö Espoon keskuksesta mm. klo 12.40.

Torstaina 2.1.2003 oli päiväsaikaan seutulinjalla 611 hieman kalustoa menneiltä vuosilta eli tässä tapauksessa Lähilinjat 5 (XFC-997, Lahti 400 / Scania L113) sekä Lähilinjat 22 (CBB-919, Wiima K202 / Scania L113). Molemmat autot ajavat normaalisti lähinnä U-seutulinjoilla, auto 22 on vielä läpää kruunattu manuaalivaihteistolla.

TAMPERE

TKL on poistanut auton 606 (Scania N113 / Carrus Wiima K202 vm. 1992). Auton runko oli murtunut neljästä kohtaa ja korjaus katsottiin liian kalliiksi. Viimeinen kaupallinen ajo oli 24.6. linjalla 4, josta se vaihdettiin pois, kun takaovi ei enää mahtunut liikkumaan korin notkahtamisen takia.

TKL 234 on saanut koeovet ja otettiin käyttöön 11.11. Viiksikytkimistä ovia käytetään kuten ennenkin, mutta takaovet sulkeutuvat automaattisesti. Uusi ohjauspaneeli on lisätty sivuikkunan eteen.

18.11. tuli aikataulu- ja reittimuutoksia linjoille 3, 13, 16 ja 22. Linjalta 3 poistettiin UKK-instituutilla käyntejä, muilla linjoilla muokattiin Keskustorin aikoja. Syynä olivat aikataulujen virheellisyys.

Tampereen katukuvaan on ilmestynyt uusia matalalattiabusseja useampia. Ensimmäisenä uudet autonsa kerkesi tänä syksynä saamaan Länsilinjat, jonka kaksi Lahti Scala / Scania L94 UB 4x2 -autoa ilmestyi marraskuun lopulla. Nämä autot ovat toisistaan hieman poikkeavia ja ainakin vielä tätä kirjoittaessa auto 32 oli kokovalkoinen. Auto 34 oli yhtiön perinteisissä väreissä. Auton 32 erikoisuuksiin kuuluu keskisillan jälkeen alkava turistipenkitys ja autoa onkin kaavailtu lähiliikenteen lisäksi myös hieman pidemmillekin reiteille.

Joulukuun alusta TKL:n kalustoa täydentämään tulivat ensimmäiset kaksi tilatuisista kahdeksasta Lahti Scala / Scania L94 UB 6x2*4 -teliautosta. Nämä kaksi autoa olivat saaneet kylkiinsä numerot 237 ja 238. Linjoille nämä uudet Scalat ilmestyivät 5.12. ja ovat olleet muun muassa sijoitettuna linjoille 12, 16, 17 ja 30. Samaisena päivänä 5.12. TKL:n pihaan ilmestyi yksi samanlainen lisää, numeroa autossa ei ollut. Autot kantavat seuraavanlaisia rekistereitä: LL32 = RSI-970, LL34 = RSI-977, TKL237 = JFA-746, TKL238 = JFA-753, TKL425 = JFA-879, TKL426 = JFA-876 ja TKL427 = JFA-877



Tampereelle on saatu talven aikana uutta kalustoa. TKL:n autot 425-427 saapuivat marraskuussa 2002, tosin linjalla niitä on nähty vasta myöhemmin. TKL:n autot 236 - 240 on rekisteröity joulukuussa 2002 ja autot 241 - 243 tammikuussa 2003. Kaikissa on alustana Scania L94UB 6x2*4 ja korina Lahti Scala. Yläkuvan TKL 241 on kuvattu Nekalan hallilla 10.2.2003 ja sen alla oleva TKL 427 Keskustorilla 3.12.2002. Kuvat Kari Paavola.



TKL:n numeroilla 425, 426 ja 427 olevat autot (Volvo B7L Artic) ovat kaikin puolin samanlaisia kuin vuotta aikaisemmin ilmestynyt auto 424. Uutena on muun muassa poistumisovilla olevat kamerat.

TKL:n vuoden 2003 tilauserään kuuluu 14 Scalaa, joista kuusi tullaan varustamaan pakko-ohjatulla tukiakselilla (teliautoja). Muut kahdeksan tulevat olemaan kaksiakselisia. Nivelten hankinnat jäädytetään toistaiseksi. Niiden käyttövarmuudessa on ollut toivomisen varaa etenkin talven pakkasilla (valmistajien nimistä riippumatta).

Maanantaina 24.2.2003 oli ilmestynyt tamperelaisen Väinö Paunu Oy:n pihaan uunituore Lahti Scala / Scania L94 UB 4x2 -mallinen matalalattiabussi. Auto kantaa kylkinumeroa 61, rekisterin ollessa XYP-651 ja ovi on Paunulle poikkeuksellinen 1-2-1.

Aamulehden verkkosivun uutinen 13.1.2003:

Tampereelle esitetään pikaraitiotietä

Maanantaina julkaistu konsulttiselvitys puoltaa pikaraitiotien suunnittelemista Tampereen seudulle. Ehdotettu järjestelmä perustuisi osittain jo olemassa olevan rataverkoston hyödyntämiseen.

Selvityksen mukaan raitiotie lisäisi joukkoliikenteen käyttöä ja asukkaiden liikkumismahdollisuuksia. Se myös edistäisi etenkin kaupungin länsiosan sekä lähikuntien kehitystä. Järjestelmän toteutus ei vaatisi olennaista puuttumista nykyisiin liikennejärjestelyihin.

Tamperelaisia kuljettaisi kaksi linjaa, jotka haarautuisivat eri suuntiin. Ensimmäiseksi rakennettava vaihtoehto lähtisi Hervannasta ja jatkaisi Ylöjärvelle ja Lentävänniemeeseen. Toinen, Nokialta lähtevä linja puo-

Kolarissa vaurioitunut TKL 335 Nekalan takapihalla hylkäysrivissä 10.2.2003. Samassa rivissä ovat käytöstä poistettuna autot 330, 331, 333, 334 ja 588. Auto 335 olisi mennyt hylkäykseen muutenkin, mutta nyt sen sai varhaiseläkkeelle törmääminen Paunun bussiin Tampereen Viinikassa 10.2.2003. Kuva Kari Paavola.



Marraskuun lopussa 2002 Länsilinjat sai ensimmäitke kaksi Lahti Scala / Scania L94UB bussia. Auto 32 eroaa autosta 34 muun muassa turistipenkityksensä vuoksi. Auton 32 Kari Paavola on kuvannut linja-autoasemalla 3.12.2002.

lestaan kulkisi suunnitteilla olevaan Vuoreksen kaupunginosaan ja Kangasalle. Alueiden nykyväestöstä reilut 200 000 ihmistä asuu kahden kilometrin säteellä suunnitelluista seisakkeista.

Noin 60 kilometriä pitkistä rataverkosta kaksi kolmasosaa perustuisi vanhaan, mutta osittain paranneltavaan rataverkkoon ja kolmannes uuteen kevytraiteeseen. Keskustan alueella kiskot sukeltaisivat maan alle, millä vältettäisiin katujen ruuhkautumista. Jotta liikenne olisi mahdollisimman nopeaa ja sujuvaa, seisakkeet sijoitettaisiin noin kahden kilometrin välein. Vuoroja kulkisi neljästä kuu-teen tunnissa.

Käytössä aikaisintaan 2008.

Mallia Tampereen järjestelmään on haettu muun muassa saksalaisesta Karlsruhen kaupungista, jossa on kymmenisen vuotta ollut käytössä TramTrainiksi kutsuttu kaksivirtajärjestelmälaite. Samalla kalustolla voidaan liikennöidä sekä rata- että katuverkostossa. Kaupungin kaavoitusjohtajan Jyrki Laihon mukaan kiskoilla liikkuisi siten kulkuväline, joka ei ole juna eikä raitiovaunu, vaan jotain siltä väliltä.

Kaikkienensa pikaraitiotiejärjestelmä tulisi maksamaan noin 342 miljoonaa euroa. Kustannusten jakautumista Tampereen kaupungin, valtion ja lähikuntien kesken ei ole vielä pohdittu. Jyrki Laiho vertasi summaa moottoritien rakennuskustannuksiin: samalla rahalla saataisiin kaupunkirakenteen alueelle tehtyä 15-20 kilometrin pätkä moottoritietä.

Tuore selvitys esiteltiin maanantaina Tampereen kaupungin johdolle, ja perjantaina sitä pohtivat lähikuntien johtajat. Mikäli päätös raitioliikenteen aloittamisesta syntyisi jo tänä vuonna, matkustaisivat tamperelaiset pikaraitiotietä myöten aikaisintaan vuonna 2008.

Raideliikenneselvitystä ohjanneessa johtoryhmässä oli mukana edustajat liikenne- ja viestintäministeriöstä, Ratahallintokeskuksesta, VR Osaakeyhtiöstä, Pirkanmaan liitosta ja Tampereen kaupungilta. Selvityksen konsulttina toimi A-Tie Oy.

TURKU

Turussa linjalla 4 tiistaina 26.11.2002 klo 12.40 lähdöllä NBA-382 Pohjolan Kaupunkiliikenteen numero 875 on Espoosta siirretty korkealattiaisen tilalle.

Myllyn linja numero 10 on Metsälän Linjan entinen KGV-282, Scania L113CLL, Auto Andersson-nimellä ja numeroltaan 10. Auton väri on valkoinen. Sen takana on mainos kyseisestä linjasta. Sisällä vielä vanhoja tarroja ja uusi kortinlukijalaite kom-

bikorttia varten. Muutamia muihinkin autoihin on asennettu kyseinen laite.

Turun kaupunkiliikenteen erikoisuus eli kaupunkilossi "Föri" on seissyt Aurajoen umpeen jäämisen vuoksi uudenvuoden aatonaatosta lähtien joen länsirannalla. Viimeksi kovan talven vuoksi oli kahden viikon seisokki vuonna 1999. Runsaan metrin syvyydessä kulkeva lossi kulkisi kyllä jäisessä kahdeksan millin paksuisesta teräslevystä tehdyn runkonsa puolesta, mutta vain 65 hevosvoimaa tuottava dieselmoottori sekä sen hydraulinen ketjupyörästä ei jaksa enää näissä jääolosuhteissa tehdä töitä. Förin linjapituus Aurajoessa Turun ja "Åbon" välillä on 80 metriä. Sulan veden aikana lossi sahaa edestakaisin kahden, kolmen solmun nopeudella noin viiden minuutin välein ja matka on kulkijoille ilmainen. Kapasiteettia on 75 matkustajalle. Föri on valmistunut vuonna 1903 Vulcanin konepajalla. Sen nykyinen tekniikka on peräisin 1950-luvulta, jolloin luovuttiin höyryvoimasta. Lossin omistaa Turun kaupungin katurakennusosasto ja liikennöinnistä vastaa Turun sata-ma.

Turun pikaraitiotieselvityksen tilanne helmikuu 2003:

Turun joukkoliikennelautakunta 6.2.2003 "Joukkoliikennelautakunta päättää esittää kaupunginhallitukselle, että nyt lausunnon kohteena oleva pikaraitiotieraportti ei anna riittäviä tietoja kannan ottamiseen rakentaa pikaraitiotie Turun seudulle. Lautakunta pitää sen vuoksi tarpeellisenä, että oheisessa liitteessä mainitut lisäselvitykset ohjelmiseen tehdään mahdollisimman nopeasti. Selvityksessä tulee keskittyä edullisen pikaraitiotielinjauksen määrittelyyn välille Raisio - Turku - Kaarina siten, että otetaan huomioon myös tulevaisuudessa tarvittava raideliikenteen laajentaminen."

Joukkoliikennelautakunta esittää siis tarkemman selvityksen teettämistä linjaosuudesta Raisio-Turku- Kaarina, jossa tarkastellaan tarkemmin ympäristö- ja kaupunkikehitysvaihtoehdot ja mm. rahoitus. Kaupunginhallitus käsittelee asiaa helmi - maaliskuussa. Varsinais-Suomen liiton, Kaarinan ja Raision lausunnot ovat olleet myönteisiä.

Kaupunginjohtaja Armas Lahoniityn esitys Turun kaupunginhallituksen esityslistalla 17.2., listan otsikko "Turun kaupungin esitys kompensatio-ohjelmaksi Varsinais-Suomen ilmatörjuntaryhmentin lakkauttamisesta" = Esityksiä valtioneuvostolle valtion kehittämistavoitteiksi Turussa." 3.5. Kaupunkiseutujen raideliikenteen kehittäminen Turussa, kuten myös Tampereella ja pääkaupun-

kiseudulla, on käynnistetty joukkoliikenteen kestävään kehitykseen tähtäävä seudullisen pikaraitioliikenteen selvitystyö, jonka raportti Turun osalta valmistui syksyllä 2002 ja on parhaillaan luottamushenkilökäsittelyssä. Tämä keskeisesti suomalaiseen liikennepolitiikkaan ja kaupunkien kestävään kehitykseen liittyvä asia tulee saada konkreettisesti etenemään myös Suomessa hallituskaudella 2003-2007.

Turun kaupunki esittää, että kaupunkiseutujen raideliikenteen kehittäminen sisällytetään uuden hallituksen ohjelmaan ja että valtioneuvosto perustaa työryhmän, jonka tehtävänä on laatia kaupunkiseutujen raideliikenteen kehittämisohjelma 2003-2007 toteutus- ja rahoitusmalleineen ko. aikavälillä. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimivaan työryhmään tulee kutsua edustajat Turun kaupungista sekä myös muilta kaupunkiseuduilta, joissa on viime aikoina selvitetty pikaraitioliikenteen kehittämistä."

Turun palvelulinja P5 lopetettiin vuoden 2002 lopussa ja korvattiin kierrättämällä P1 Luostarinkadun kautta ja ajamalla osa P3:n vuoroista Luolavuoren vanhainkodin kautta.

12.1.2003 Turussa siirrettiin linja 88 kulkemaan Karrinkadun ja Vilkastuksenkadun kautta.

Marraskuussa 2002 tunnelityön vuoksi suljettu Turun Lemminkäisenkatu avattiin liikenteelle 24.2.2003, ja linjat 19, 20 ja 320 palasivat normaaleille reiteilleen.

LAHTI

Lahden Liikenne on saanut Jyväskylästä kaksi Kabus 2C -lähiliikenneautoa syksyllä 2002. Kabus-kaupunkiautoja tullaan esittelemään tarkemmin Raitiossa 2 / 2003.

HÄMEENLINNA

Vekka Liikenne Oy:llä on nykyään myös Vänersborgs Linjetrafikin vanha Scania CN113CLL MaxCi vm. 1996. Nykyinen rekisteritunnus on UYB-696 ja järjestysnumero 11. Vuoden 2002 lopulla Vekka on hankkinut myös entisen HKL-Volvon BCE-715, joka kantaa järjestysnumeroa 6. Vekka 18 (UYB-530) on nyt Vekan omissa väreissä. Ikivanhoille alustoille rakennetut Caetano-koriset autot Vekalta alkavat olla lopullisesti pois. Enintään yksi auto on enää jäljellä (AGF-539).

LÄHIJUNA

Kireä pakkasen ei hellinyt VR-Lähi-liikennettä torstaina 2.1.2003. Aamulla I-junat jouduttiin perumaan, samoin noin puolet A- ja M-junista. Aamuliikenteen erikoisimpia asioita oli se, että eräs L-juna Kirkkonummelta Helsinkiin päätettiin ajaa U:n tavoin, mutta linjakilvissä oli näkyvillä L ja väliin jääneet asematkin kuulutettiin. Esimerkiksi Ilmala kuulutettiin, mutta sen kohdalla ajettiin vauhdilla ohi, eihän Ilmalan kohdalla ole kaukojunien raiteilla edes laituria. Iltapäivällä osa junavuoroista ajettiin tavanomaista lyhyemmillä junilla.

Sm4-kalustoa A- ja M-junissa on havaittu vain maanantaista perjantaihin. Viikonlopun havainnot puuttuvat kokonaan.

Eil-vaunuun (sarjan vaunuja käytetään runsaasti VR-Lähi-liikenteen ruuhkajunissa) 25041 on jossain vaiheessa ovet vaihdettu uusiin. Uudet ovet ovat tyypiltään nyky-suuntauksen mukaiset liukuovet ja niiden toiminta muistuttaa paljon Variotram-raitiuvaunujen ja Sm4-lähijunien ovien toimintaa. Ovet erottuvat kaukaakin katsovalle erityisesti tavanomaisesta poikkeavien ikkunaruutujen ansiosta. 25041:n ovien ikkunat ovat muodoltaan samankaltaiset kuin esim. Ruotsissa X1- ja X10-junien ovien ikkunat. Tämän takia 25041 on ajanmukaisemman näköinen kuin sisarensa (ehkä makuasia).

ULKOMAAT

Ruotsin Norrköpingissä on kunnanhallitus hyväksynyt 2.12.2002 suunnitelman kaupungin raitiotiejärjestelmän parantamiseksi. Suunnitelmaan sisältyy muun muassa raitiotien laajentaminen Navestadiin vuonna 2006. Lisäksi vuonna 2003 on tarkoitus tilata viisi uutta matalalattiaraitiivaunua, joiden olisi tarkoitus tulla liikenteeseen vuonna 2005. Jo aiemmin on kaupungissa päätetty viimeisen M98-sarjan matalalattiaraitiivaunun kunnostamisesta käyttökuntoon, joten jo vuonna 2003 saattavat kaikki neljä vaunua (numerot 21–24) olla käytössä.

Oslo (Norja) raitioteiden tulevaisuudesta kahden kuukauden ajan käyty poliittinen kädenvääntö lienee saanut päätöksen. Oslo Sporveierin hallitus teki 4.12.2002 päätöksen liikenteensä tulevasta laajuudesta. Kaupungin tuettua joukkoliikennettä eniten ei enää eivätkä lakkautukset ole lainkaan yhtä laajoja kuin aiemmin on pidetty mahdollisena. Marraskuussa "väliaikaisesti" lakkautettua Kjelsåsin raitiotietä ei kui-



Volgograd on merkittävä venäläinen raitiotiekaupunki. Oheiset kuvat Volgogradissa on ottanut Stanislav Voronin.



tenkaan enää avata uudelleen ja lisäksi Parkveienin ja Majorstuenin välinen yhteys lakkautetaan 2003. Eräiden metrolinjojen reittejä lyhennetään, mutta koko metroverkosto pidetään käytössä nykyisellä kalustolla. Linja-autoliikenteessä on odotettavissa vähäisempiä lakkautuksia. Asiasta enemmän toisaalla tässä lehdessä.

Lontoon bussiliikenneuutisia

Lontoon bussit ovat viime vuosina uusiutuneet lähes kokonaan. Verraten myöhään ja hitaasti alkanut matalalattiakaluston hankinta on nyt päässyt täyteen vauhtiin. Kaupunkiliikenteen runsaasta 6000:sta bussista yli 5000 on jo matalia. Noin puolet kalustosta on kaksikerroksisia. On arvioitu, että vuonna 2004 ainoat korkealattiaiset autot ovat yhä keskustalinjoilla sinnitteleviä, klassisia londonbusseja edustavia 35–45-vuotiaita AEC Routemastereita.

Yleisimmät uusien kaksikerrosbussien alustat ovat Volvo B7TL ja Dennis Trident, jotka useimmin on puettu Plaxton President-tai Alexander ALX400 -korilla. Uusi suosikki on futuristisen näköinen Wright Eclipse Gemini -kori. Yksikerrosbusseista suurin osa on Dennis Dart SLF -midibusseja. Vuoden takaisessa raportissa kerrottu nivelbussinostuskaan ei osoita laantumisen merkkejä. Mercedes-Benz Citaroja on liikenteessä tai tilauksessa jo yli 100 kpl. Citaro-nivelillä voi matkustaa linjoilla 436, 453, 507 ja 521. Kaksiakselisiakin Mersuja kulkee turisti-reitillä RV1.



Kööpenhaminan metro avattiin liikenteelle 19.10.2002. Kerroimme asiasta jo edellisen numeron Päätepyysäkillä, mutta palaamme tähän uuteen liikennemuotoon vielä muutaman valokuvan muodossa.

Nørreportin asemalaituria sekä vaunun B13 pääty. Junat kulkevat ilman kuljettajaa automaattiohjauksella, josta syystä laiturialue on eristettyradasta pleksiseinin. Junat pysähtyvät siten, että niin seinien kuin vaunujenkin ovet ovat kohdakkain. Kuva Eigil de Neergaard.

Ensimmäinen yleisöä kuljettanut metrojuna Ørestadissa matkalla keskustan Nørreportista Vestamageriin. Kuva Eigil de Neergaard 19.10.2002.

19.10.2002. Ørestadin yhdysliikenneasema, jossa metrolinja ylittää Kööpenhaminan - Malmön välisen rautatielinjan. Kuva Eigil de Neergaard 19.10.2002.



Myös Scania yrittää nyt toden teolla päästä Lontoon ja Britannian kaksikerros- ja midibussimarkkinoille. Ratkaisun avain on N94. Scania lähettää N94UD-alustan komponentit East Lancs-koritehtaalalle, jossa alusta kootaan ja päälle rakennetaan kaksikerroksinen kori. Tuotoksen nimi on OmniDekka. Varsinaisen midialustan puuttuessa käytetään Scania N94UB -komponentteja, rakennetaan päälle lyhytakselivälinen East Lancs Myllemium -kori. Näin saadaan aikaiseksi ison auton ominaisuuksilla varustettu midibussi Scania "small bus". Ensimmäiset tilaukset on jo toimitettu – mm. Lontooseen 18 OmniDekkaa Metrobus-yhtiölle.

Monet Lontoon bussiliikennöitsijöistä ovat koko valtakunnan alueella (ja ulkomailakin) toimivia jättiläisyhtiöitä (mm. Arriva, First, Stagecoach jne.) Toiminnan paisuttua on yhtiöiden ollut vaikea pitää kirjaa ristiin rastiin maata kiertävistä- ja tytäryhtiöstä toiseen siirtyvistä busseistaan. Nyt sekä First että Stagecoach ovat uusineet kaikkien busiensä kylkinumerot. Uudet tunnisteet ovat viisinumeroisia, jossa kaksi ensimmäistä kertoo bussityypin. Numero pysyy koko ajan samana riippumatta siitä, millä tytäryhtiöllä auto on käytössä.

Uusi tiukempi punavärisääntö on astunut voimaan. Kaikkien uusien Lontoon bussien on oltava 80-prosenttisesti punaisia. Aikaisemminhan esikaupunkialueen kalusto sai olla yhtiöiden omilla väreillä.

Jo muutaman vuoden ajan on joidenkin linjojen pysäkeillä ollut reaaliaikainen bussien tuloajoista kertova näyttö, mutta muilla pysäkeillä on aikatauluinformaatio ollut melko suurpiirteistä. Nyt ollaan puuhaamassa pysäkkikohtaisia aikatauluja. Kyseessä on 65 000:n aikataulun sijoittaminen 18 000:lle pysäkille. Työ alkaa ensiksi linjalla 43.

Vielä pari sanaa jo aikaisemmin mainitusta Wright Eclipse -korista. Yhtäläisestä ulkonäöstä huolimatta tehdas käyttää mallista eri nimiä riippuen siitä, mille alustalle kori on rakennettu. Valikoimaan kuuluvat mm. Eclipse Gemini, Solar, Solar Fusion ja Pulsar Gemini. Tällainen nimikokoelma aiheuttaa tietenkin sekaannuksia. Koska korin keulan ulkonäkö muistuttaa jossain määrin erään kännykkämerkin muotoilua, on auto saanutkin lempinimekseen "Nokia bus".

MUUTA

HKL & YTV on vaihtanut käyttöönsä Reittioppaan ohelle Linjaoppaan. Kyseessä on "interaktiivinen" linjakartta, jossa kartalta tai listalta valitsemalla saa näkyville jonkin tietyn linjan reitin tai useamman kerrallaan. Pysäkkihaun voi suorittaa joko katuosoitteen/muun paikan perustella tai näpyyttämällä karttapohjaa, siis kuten reittioppaassa. (Kadunnimilistasta pitäisi löytyä jokainen seudun katuosoite mutta eipä löydy suunnitellun kuulusuuren Vuorimiehenpuistikkoa...)

Kyseinen palvelu korvaa aikaisemmat HKL:n linjakartan sekä Löydä linjasi -palvelun. Vaikuttaa ensi näkemältä ihan toimivalta, kun I- ja II-suunnatkin on eroteltu toisistaan eri värisävyillä ja pysäkkien paikatkin saa selville ainakin suurennuslasilla. Edelleen palvelusta löytyy linkit linja- ja pysäkkiaikatauluihin. Virheitäkin löytyy joissakin reiteissä yleensä ja linjojen reitinimissä: jotkin bussilinjat tekevät outoja mutkia suoralta reitillä ja iänikuinen 7A / 7B kulkee Rautatieasemalle? Hupaisia ovat ennen kaikkea palvelulinjat, niillä kun ei ole listattu kuin pääte pysäkit. Esim. linjan P10 busseille on ilmeisesti kasvanut siivet, koska ne liitävät linnuntietä Käpylästä halki Käpylän pallokenttien ja velodromin Pasilaan. Oikeasti linja kiertää monta mutkaa, Hakaniemi mukaan lukien.

Helsingin raitioiteillekin 20 moottorivauvua toimittaneen J. G. Brillin historiikki on nyt hankittavissa kätevästi Frank Stenvallin kirjakaupasta Ruotsista. Debra Brillin ansiokkaasti kirjoittaman kirjan "History of the J. G. Brill Company" on kustantanut Indiana University Press. Koko on A4, sivuja on 246 ja teos on runsaasti kuvitettu. Tilausosoite Stenvalls, Box 17111, S-20010 Malmö tai sähköpostilla suomeksi tilaten osoitteella poelhoe@telia.com. Kirja postikuluineen maksaa noin 80 euroa ja sen lisäksi saa omavalintaisen rautatieaiheisen bonuskirjan, tiedustele sähköpostilla vaihtoehtoja. Kirjan maksaminen tapahtuu kätevästi Stenvallin suomalaiselle pankkitilille Sampo 800019-70845716.

Takakannen kuvat

Yläkuvassa Karia-vaunu HKL 5 linjan 5 Töölön torin pääte pysäkillä torimyyjien kolojen vierustamana. Kuva Jorma Rauhala, 22.5.1985.

Alakuvassa Rautatientori-linjaa ajanut Valmet-vaunu HKL 29 on juuri jättänyt matkustajansa Mikonkadun sivuraiteelle.

SEURAAVA NUMERO

Lehti 2 / 2003 ilmestyy kesäkuun lopulla 2003. Materiaali toimitukseen tulee jättää 1.5.2003 mennessä, uutisia Pääte pysäkillä voi toimittaa 15.5. saakka.

KIITOKSET

Tällä kertaa avustukset tulivat seuraavilta, joille kiitokset: Mikko Attila, Markus Elfström, Johannes Erra, Henrik Erä-Esko, Tom Heino, Erkki Heinonen, HKL-Metroliikenne, Jouni Hytönen, Kimmo Korhonen, Arttu J. Kuukankorpi, Janne Kyröläinen, Mikko Laaksonen, T.-J. Lappi, Jani Leino, Risto Leino, Jaakko Mäkinen, Juhana Nordlund, Jarkko Nyman, Kari Paavola, Jaakko Pertilä, Antti Perälä, Juha Pääkkönen, Jorma Rauhala, Jani Ristolainen, Lauri Rätty, Jussi Salenius, Niko Setälä, Niklas Sjöblom, Kimmo Säteri, Kari Vaari, Ensio Virta ja Leif Vuorinen.

Eräät linjan 6 vuorot aloittivat varsinaisen linjatyönsä ajamalla Koskelan hallista ensin Rautatientorille, jossa ne kääntyivät paluusuuntaan ja liittyivät omaan liikennöintirakoonsa. Keväällä 1972 linjan 6 Rautatientori-vuoroja olivat maanantaista perjantaihin vuoro 61 (tulo 6.10) ja sunnuntaisin vuorot 56 (tulo 7.13) sekä vuoro 59 (tulo 10.26). Kuva Jorma Rauhala, kevät 1972.



SRS
PL 234
00531
Helsinki



* . A G 1 7 *

