

RAITIO

1/2005



Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä, osa 3,
Deltat, Siniset bussit, osa 9

28. 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

PAINOPAIKKA

Edita Prima Oy 2005

© 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
IBAN: FI6280001400054483
Sampo Bank plc
BIC/SWIFT: PSPBFIHH

Jäsenmaksu 20 euroa

Perustettu 16.1.1972

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

JOHTOKUNTA VUONNA 2005

PUHEENJOHTAJA

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

RAHASTONHOITAJA

Kimmo Säteri
puh. 050 522 9588
br218@futis.net

SIHTEERI

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

ARKISTONHOITAJA

Pertti Leinomäki
puh. 050 538 4495

VARAPUHEENJOHTAJA

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

JÄSEN

Teemu Collin
puh. 040 820 2337
tcollin@cc.hut.fi

VARAJÄSEN

Timo Kantola
puh. koti 0400 733 382
puh. työ (09) 472 3355
timo.kantola@helb.fi

Helsingin Raitioliikennemuseo

Töölön vaunuhalleilla on avoinna sunnuntaista torstaihin klo 11 - 16.
Kesä- ja heinäkuussa suljettu. 2.9. - 2.10. erikoisaukioloajat ja -pääsymaksut.
Vanhoja raitiovaunuja sekä johdinauto, valokuvia Helsingin julkisen liikenteen
historiasta. Myynnissä postikortteja, vaununrakennussarjoja, opaskirjasia ja videoita.
TÖÖLÖNKATU 51 A, 00250 HELSINKI

RAITIOITA à 6 euroa

- 1/2002:** SRS:n ajelut ja tutustumisvierailut, SRS 30 vuotta, Kolmikymppiset ratikat, Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä, osa 2.
- 2/2002:** Helsingin metro 20 vuotta.
- 4/2002:** Kaksijärjestelmäraitiovaunut, Jyväskylän Liikenne Oy:n busseja, Vantaan sisäinen linja-autoliikenne.
- 1/2003:** Oslon raitioteiden lakkautus-suunnitelmat, Taulut, Siniset bussit vuodesta 1936, osa 1
- 2/2003:** Vaunut 1 - 30 eläkkeelle, Kabus-kaupunkiautoja, Rostock, Siniset bussit, osa 2
- 3/2003:** Joukkoliikenteen reittisuunnittelu, Porvoon liikenne, Siniset bussit, osa 3, Taulut, Barcelona
- 4/2003:** Diakonissalaitoksen raitiotie, Basel, Siniset bussit, osa 4
- 1/2004:** Tunis, Lyypekki, Oy Liikenne Ab:n busseja, Siniset bussit, osa 5

- 3/2004:** Kilpailutusta 10 v, Raitiotiet Suomessa osa 1, Scandian hevosraitiovaunut, Rennes, Siniset bussit, osa 7
- 4/2004:** HKL 339, Kilpailutusta 10 vuotta osa 2, Siniset bussit osa 8

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

Kannen kuva



Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä, osa 3, Deltat, Siniset bussit, osa 8

Kannen kuva: HKL 150 eli Ludde liikkuu alkuperäissuunnitelmista poiketen myös talven lumipyryissä ja jopa pakkasilla. Tässä Ludde on Kauppatorilla. Kuva Juhana Nordlund 14.2.2005, Helsinki.

HELSINGIN RAITIOTIET TÄLLÄ VUOSIKYMMENELLÄ, OSA 3

Jo kolme vuotta on kulunut siitä, kun Raitiossa edellisen kerran koottiin yhteen kaikki Helsingin raitioliikenteen kehittämiseen ja laajentamiseen liittyvät suunnitelmat. Näiden kolmen vuoden aikana Arabianrannan raitiotie on vihdoin ehditty ottaa käyttöön; säännöllinen liikenne Arabianrantaan alkoi sunnuntaina 29.8.2004 syysliikenteeseen siirryttäessä.

Uusi rata otettiin kuitenkin käyttöön jo edellisenä päivänä, kun Koskijuhlien tilausajolinjaa ajettiin kahden Variotramin voimin Valtilan hallista Arabianrantaan tunnuksella 6X. Arabiassa odotellaan vielä vanhan pääte pysäkin korvaavan pysäkkiparin valmistumista Kokkosaarenkadun kohdalle Hämeentielle. Pysäkki on osa alkuperäistä suunnitelmaa, mutta ilmeisesti sitä ei ainakaan toistaiseksi rakenneta.

Linja 2 historiaan

Raitioliikennettä kehitetään Helsingissä jo tänä keväänä lakkauttamalla raitiolinja 2. Se korvataan jo 4.4.2005 aloittavalla linjalla 4T, Katajanokka (terminaali) - Munkkiniemi. Linjaa liikennöidään ainoastaan laivojen tulo- ja lähtöaikoina siten, että joka toinen linjan 4 vaunu ajaa Katajanokalla Merisotilaantorille ja joka toinen tunnuksella 4T Katajanokan terminaaliin. Vuoroväli molemmilla haaroilla on 9-10 minuuttia.

Linja 2 on ollut koko kaksikymmenvuotisen historiansa aikana kannattamaton täyteen linja, joka lopulta onnistuttiin näivettämään niin tehokkaasti, että poliittinen päätös linjan lopettamiseksi saatiin vietyä läpi. Suurin osa raitiolinjoistahan järjesteltiin uudelleen kesällä 1985, ja silloin kaupunginvaltuusto edellytti, että kaikkia silloisia rataosia oli liikennöitävä. Niinpä päädyttiin perustamaan Kauppatorin ja Linjojen välille raitiolinja 2, jota sitten jatkettiin Katajanokan terminaaliin ja jolle lisättiin keskustan kiertävä lenkki laivamatkustajien palvelemiseksi.

Linjan lopun alkua oli reitin työstäminen siten, että laivamatkustajat kierrätettiin Katajanokalta keskustaan Kruununhaan kautta, ja matkustajamäärien ymmärrettävästi vähennettyä tultiin sitten tilanteeseen, jossa koko linjan lakkauttaminen oli perusteltavissa.

Linja 9 Kirurgilta Itä-Pasilaan

Toki raitioliikennettä kehitetään Helsingissä myös ihan oikeasti. Kaupunginvaltuusto päätti vihdoin tammikuussa, että uusi raitiolinja 9 perustetaan ja että liikenne alkaa syksyllä 2007.

Linjan 9 reitti kulkee ensi vaiheessa Kirurgilta Itä-Pasilaan, ja myöhemmin linjaa on tarkoitus jatkaa edelleen Länsi-Pasilan kautta Ilmalantorille. Pidentykselle ei ole vielä olemassa aikataulua.

Reitti

Linjan 9 reitti kulkee Kirurgilta nykyistä rataa pitkin Rautatienorille ja linjan 3 reittiä seuraten Helsinginkadulle. Helsinginkadulta käännytään uudelle Fleminginkadun radalle ja sieltä edelleen Aleksis Kiven kadulle.

Ratojen tarkka suunnittelu ja sijoittelu on vielä kesken, mutta esimerkiksi Aleksis Kiven kadulla radan sijoituksesta on olemassa useita vaihtoehtoja. Todennäköistä on, että kadun keskellä olevat puurivit säilytetään, jolloin keskustan suunnan rata sijoitetaan ajoradalle ja Pasilan suunnan rata puiden väliin.

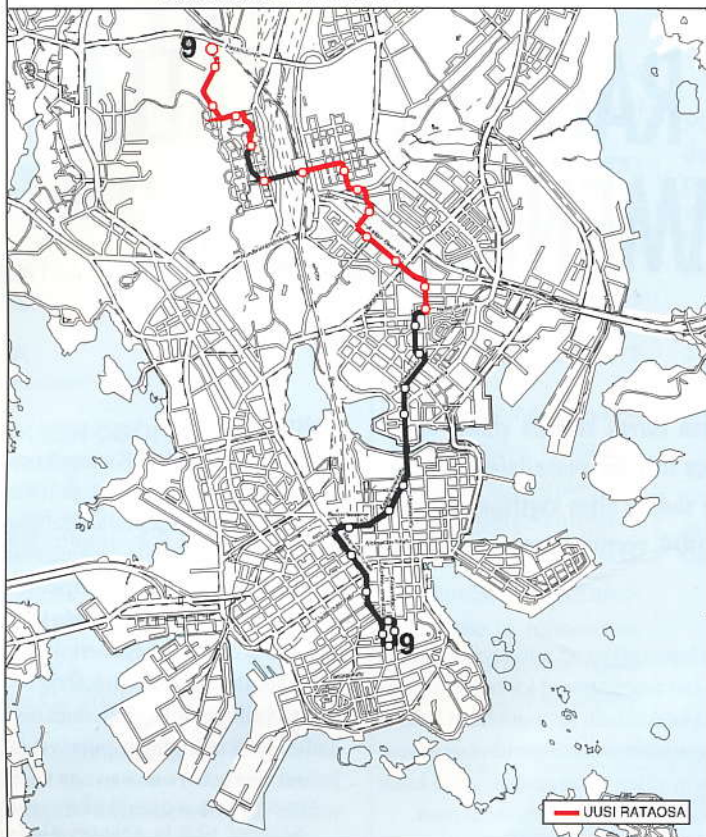
Sturenkadun risteuksen jälkeen rata kulkee joka tapauksessa Aleksis Kiven kadun keskellä. Siuntionkadun risteyksestä käännytään oikealle konepaja-alueelle, ja rata kulkee suoraan alueen halki Teollisuuskadulle, josta edelleen Jämsänkadun ja Kumpulantien kautta Ratamestarintielle.

Teollisuuskadun radan sijoittelu on mielenkiintoinen: Pasilan suunnan rata kulkee autokaistalla, ja liikennevalojärjestelyin pyritään estämään raitiovaunun jääminen auto-ruuhkiin. Keskustan suuntaan rata kulkee keskellä katua viherkaistalla. Ratamestarinkadulla rata yhtyy linjan 7 rataan siten, että Itä-Pasi-



Raitiolinja 9 : Kirurgi - Ilmala

Tavoitteellinen reitti



lassa ajetaan suuri yksisuuntainen lenkki Rautatieläisenkadun, Ratapihantien ja Asemapäällikönkadun kautta takaisin Ratamestarinkadulle. Päätepysäkki sijoittuu linjan 7B nykyisen päätepysäkin yhteyteen Pasilan aseman tuntumaan. Alue järjestellään uudelleen siten, että sinne voidaan sijoittaa kahden raitiolinjan päätepysäkki sekä bussipysäkki.

Itä-Pasilan lenkki on tilapäinen, sillä linjaa on tarkoitus jatkaa myöhemmin Asemapäällikönkatua pitkin Pasilansillan yli ja Esterinportin ali Pasilanraitioille, mistä edelleen Radiokatua pitkin Pasilaan. Kustannussyistä linja kuitenkin päätettiin toteuttaa vaiheittain.

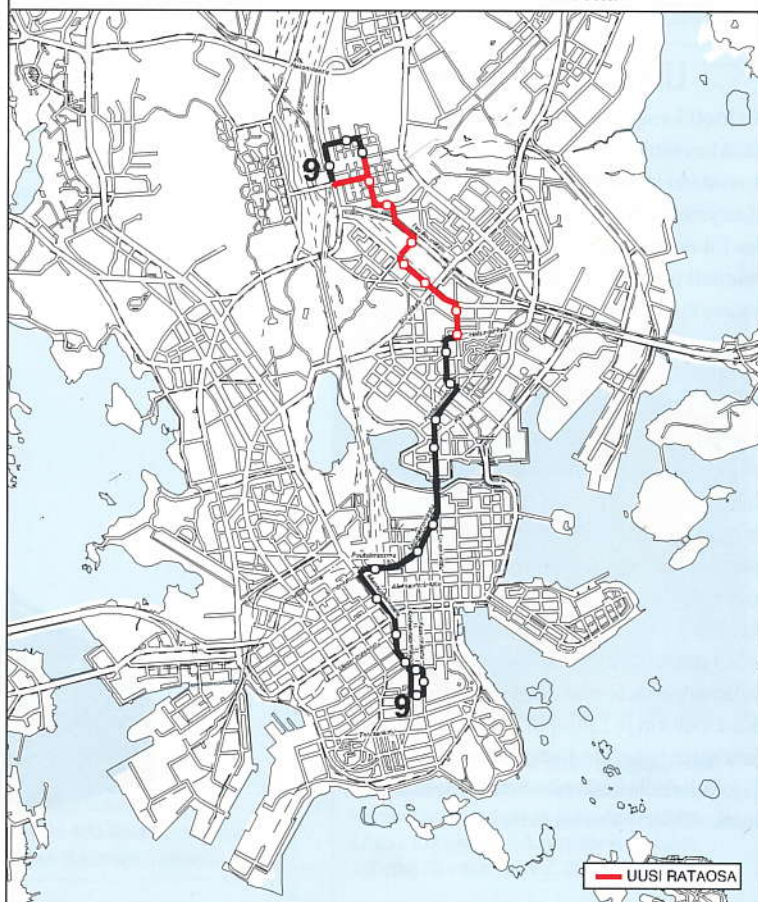
Liikenne ja linjastojärjestelyt

Linjaa 9 liikennöidään kaikkina viikonpäivinä klo 23 asti, kuten useimpia raitiolinjoja. Vuorovälit ovat ruuhka-aikana 6, päivällä 8 ja illalla 10-14 minuuttia. Linja korvaa bussilinjan 17, joka lakkautetaan. Samalla bussilinjan 16 siirtyy etelässä Merikadulle ja linjan 14B liikennettä lisätään tarpeen mukaan.

Linjan 9 käyttöönoton yhteydessä tullaan raitiolinjastossa tekemään myös muita linjamuutoksia. Muutosten suunnittelu on parhaillaan käynnissä Raitioliikenteen kehittämissuunnitelman muodossa. Linjan 9 käyt-

Raitiolinja 9 : Kirurgi - Itä-Pasila

Ensimmäisen toteutusvaiheen ehdotettu reitti



töönotto tullee vaikuttamaan ainakin linjoihin 4 ja 10. Mahdollisesti osa linjan 10 vuoroista voidaan ajaa Katajanokan terminaaliin, jolloin linjasta 4T voidaan luopua.

Linjan 9 reitti on myös päällekkäinen linjojen 1 ja 3 kanssa. Oman ongelmansa tuo linjan tarvitsema vaunumäärä; tälläkin hetkellä joudutaan vaunupulan vuoksi satunnaisesti käyttämään neliakselisia vaunuja ruuhkavuoroissa. Ysin toteutuminen saattaa siksi vaikuttaa ainakin ykkösen liikenteeseen.

Kun yksi viedään Ilmalaan saakka, on myös bussilinja 23 tarkoitus lakkauttaa. Viimeistään tässä vaiheessa on harkittava raitioliikenteen palauttamista Toiselle linjalle tavalla tai toisella.

Talous ja rakentaminen

Linjan 9 uusi 4,3 km mittainen rataosuus liikennejärjestelyineen ja uusine pysäkkeineen (14 kpl) tulee maksamaan arviolta 9,4 miljoonaa euroa. Raitiolinjan ansiosta kokonaisliikennöintikustannukset pienenevät ja lipputulot kasvavat, joten hanketta voidaan pitää taloudellisesti kannattavana.

Kannattavuus korostuu entisestään siinä vaiheessa, kun konepaja-alue rakentuu, sillä bussilinjan 17 liikennettä olisi lisättävä lähes kaksinkertaiseksi nykyiseen verrattuna, jos

konepaja-alueen asukkaiden yhteystarpeet yritettäisiin tyydyttää bussilinjalla.

Uusien rataosuuksien rakentaminen alkaa ensi vuonna. Rakentamiseen tarvitaan kaksi kesäkautta, joten liikenne on tarkoitus aloittaa syysliikenteen alkaessa 2007.

Suunnitteluvaiheita

Linja 9 esiintyy ensimmäisen kerran Raitioliikenteen kehittämissuunnitelmassa vuodelta 1990. Tällöin reitti kulki Kauppatorilta Kruununhaan ja Hämeentien kautta Helsinginkadulle ja sieltä Fleminginkadun ja Aleksis Kiven kadun kautta Ilmalaan. Liikenne tällä linjalla oli määrä aloittaa vuonna 1995.

Reittiä järkipäristettiin sen jälkeen siten, että yksi kulkee keskustaan, mutta valitettavasti Kapteenipuistikkoon tai Merikadulle ulottuvat versiot, jotka olisivat korvanneet bussilinjan 17 tehokkaasti, jäivät toistaiseksi toteutumatta alueen asukkaiden vastustuksen vuoksi. Etelässä tutkittiin lukuisia erilaisia vaihtoehtoja, joista on kerrottu tarkemmin Raitiossa 1/02.

Myös ajatus ysin viemisestä konepaja-alueelle syntyi vasta suunnitteluprosessin aikana. Aluksi ysin reitti kulki kartalla Aleksis Kiven kadun päähän ja sieltä Ratapihantietä Pasilansillalle. Vielä 2000-luvun alussa tämä

reittivaihtoehto oli mukana tilapäisenä reittinä, mutta kun linjan toteutus säästösyyistä myöhästyi, päästään reitti nyt rakentamaan suoraan konepaja-alueen halki.

Linja 7 Kamppiin

Kampin raitiotie on ilmestynyt lehtiotsikoihin tasaisin väliajoin jo yli kolmenkymmenen vuoden ajan. Nyt toteutuminen näyttää kuitenkin todennäköisemmältä kuin koskaan vaikka matkassa vieläkin on mutkia, kirjaimellisesti.

Liikennelaitoksella suunniteltiin useaan otteeseen linjan 3 johtamista Salomonkadun kautta Fredrikin- tai Runeberginkadulle, jolloin Kampin metroasemalle saataisiin raitioliikenneyhteys. Kaupunkisuunnitteluvirasto ei kuitenkaan ole pitänyt Salomonkadun rataa hyvänä vaihtoehtona, joten rata on jäänyt toteutumatta. Nyt kaupunkisuunnitteluvirasto esittää radan rakentamista Simonkadun,

Linjan 9 eteläinen päätepysäkki sijoittuu ainakin alkuvaiheessa Tarkk'ampujankadulle, joskin linjaa on mahdollista myöhemmin jatkaa etelään. Kuvassa vaunu 80 ysille kilvitettynä lumisena ystävänpäivänä 2005.



Annankadun ja Urho Kekkosen kadun kautta Fredrikinkadulle ja edelleen Arkadiankadulle. Rata on kuitenkin hankala liikennöidä monesta syystä.

Radan liikennöitävyyttä on selvitetty sekä yksityisten konsulttiyhtiöiden että uusien matalalattiavaunujen valmistajan toimesta. Simonkatu on raitioliikenteelle hyvin jyrkkä, tosin Helsingistä löytyy jyrkempiäkin osuuksia mm. Porthaninkadulta. Simonkadulla kuitenkin ydinkeskustan jalankulkijoiden määrä yhdistettynä kadun lehtipuihin tekee reitistä erittäin haasteellisen kuljettajalle liiketielien aikaan. Katulämmityksellä ongelmaa voidaan jossain määrin pienentää.

Toinen ongelmakohta on Simonkadun ja Urho Kekkosen kadun väliin jäävä Annankadun ahdas osuus, johon tulee tiukka s-kirjaimen muotoinen kaarre. Nivelvaunut pystyvät tässä vielä kulkemaan, mutta matalalattiavaunuille mutka on erittäin vaativa, ja se tulee kuluttamaan sekä vaunun pyöriä että rataa huomattavasti.

Alunperin oli tarkoitus, että Simonkadulta olisi ratayhteys suoraan Kaivokadulle, mutta nyt on päädytty siihen, että Simonkadulta käännytään Mannerheimintielle etelään. Ryhmitysraiteita ei tule Mannerheimintielle lisää, vaan kääntyminen vasemmalle Simonkadulle tapahtuu keskimmaiselta, suoraan menevältä raiteelta.

Kampin rataan liittyi myös suunnitelma Keskuskadun radasta. Tällöin Kampin linja olisi kulkenut Aleksanterinkatua, Keskuskatua, Kaivokatua ja Simonkatua pitkin. Keskuskadusta ollaan kuitenkin suunnittelemassa kävelykatua, ja raitiorata haluttiin siksi siirtää Mikonkadulle.

Mikonkadun rata olisi ollut Keskuskadun rataa hankalampi; rata kulkisi kuitenkin kävelykadulla ja tällä kertaa kadun ahtauden vuoksi yksiraiteisena Aleksanterinkadun ja Yliopistonkadun välillä. Tämä olisi hidastanut Aleksanterinkadun raitioliikennettä, sillä Mikonkadulle kääntymistä odottava vaunu olisi joutunut seisomaan Aleksilla.

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti kuitenkin, että Mikonkadun rataa ei toteuteta, vaan Kampin linja kulkee Aleksilta Mannerheimintielle ja Simonkadulle. Linja on myös matkustajapalvelun kannalta parempi, sillä reitti on suorempi ja selkeämpi ja matka-aika pienempi. Tosin yhteys rautatieasemalle menetetään.

Joukkoliikennelautakunta suhtautuu Kampin rataan hyvin penseästi: "Kampin raitioliikennetyhteyden toteuttaminen Simonkadun, Annankadun ja Urho Kekkosen kadun reitillä ei ole liikenteen sujumisen ja liikenneturvallisuuden kannalta onnistunut ratkaisu." Lautakunta kuitenkin toteaa, että yhteys Kamppiin on sinänsä tärkeä ja esitetty rata on teknisesti mahdollinen rakentaa ja liikennöidä. Päätös radan rakentamisesta syntyy tämän vuoden aikana, sillä rakentaminen kannattaisi aloittaa mahdollisimman pian. Kampin rata saattaisi olla valmis syksyllä 2007 samaan aikaan kun linja 9 aloittaa liikenteen.

Aikaisemmin mainitussa Raitioliikenteen kehittämissuunnitelmassa tutkitaan myös Kampin linjastojärjestelyitä. Todennäköisimmältä näyttää tällä hetkellä vaihtoehto, jossa linjojen 3 ja 7 reitit vaihtavat paikkaa Töölössä, eli linja 7 kulkisi Aleksilta Mannerheimintien kautta Kamppiin ja Runeberginkadulle. Myöhemmin linjaa 7 voidaan jatkaa Töölöntorilta Topeliuksenkatua pitkin Nordenskiöldinkadulle.

Tämän suunnitelman huonona puolena on se, että matka-ajat Pasilasta keskustaan venyvät kohtuuttomiksi varsinkin kun linjaa 9

ei vielä tässä vaiheessa johdeta Länsi-Pasilaan, eikä näin pystytä lupomaan edes linjan 7 Kyllikinportin-lenkistä.

Lisäksi kaupunkisuunnitteluvirastossa on pohdittu muun muassa ns. satamaratikkaa eli Katajanokan terminaalien ja Länsiterminaalien yhdistävää raitiolinjaa, joka kulkisi rautatie- ja linja-autoasemien kautta eli Katajanokan terminaalista Aleksin - Mikonkatu - Kaivokatu - Kamppi - Fredrikinkatu - Bulevardi - reittiä edelleen Länsiterminaalien.

Linjan toteuttaminen ei kuitenkaan ole todennäköistä, sillä varsinaista yhteystarvetta kahden sataman välillä ei tietenkään ole ja Mikonkadun radan jäädessä toteutumatta jää yhteys rautatieasemallekin puuttumaan. Sen sijaan Länsiterminaalille johdettaneen aikaan linjat 6 ja 8 ja Katajanokalle vastaavasti joko 4T tai sen korvaava linja, esimerkiksi linja 10 tai osa sen vuoroista.

Eräänlaisena visiona on hahmoteltu myös linjan 14 osittain korvaavaa raitiolinjaa, joka kulkisi Perämiehenkadulta Tehtaankatua ja Fredrikinkatua pitkin Runeberginkadulle ja edelleen Topeliuksenkatua ja Nordenskiöldinkatua Mannerheimintielle, missä kääntöpaikka olisi Kuusitien kohdalla.



Linja 5 Arabianrannasta Meilahteen: Pasilan tason poikittaislinja

Jo 1990-luvulla suunniteltiin pikaraitiolinjaa, joka yhdistäisi Pasilan itäiseen ja läntiseen kantakaupunkiin. Pokena nimetty linja kulki hurjimpien suunnitelmien mukaan Lato-kartanosta Tapiolaan ja alitti keskuspuiston tunnelissa. Myöhemmin pokena realistisempaa versiota kaavailtiin korvaamaan bussilinja 58(B) välillä Sompasaari - Pasila - Meilahti, ja nyt suunnittelussa ollaan päästy tilanteeseen, jossa linja vedettäisiin idässä Arabianrantaan.

Tulevassa Raitioliikenteen kehittämissuunnitelmassa linjan toteuttamiskelpoisuus ja kustannukset arvioidaan tarkemmin, joten palaamme niihin myöhemmin, mutta liikennelaitoksella on jo teetetty konsulttityö, jonka

Kampin rata. Pysäkkien sijoittelu on vielä osittain alustava; Mikonkadunradasta luopuminen merkitsee sitä, että pysäkkiväli Ylioppilastalolta Scandic-hotellin eteen jää melko pitkäksi. Simonkadun pysäkki saatetaan näin ollen sijoittaa lähemmäs Mannerheimintietä.



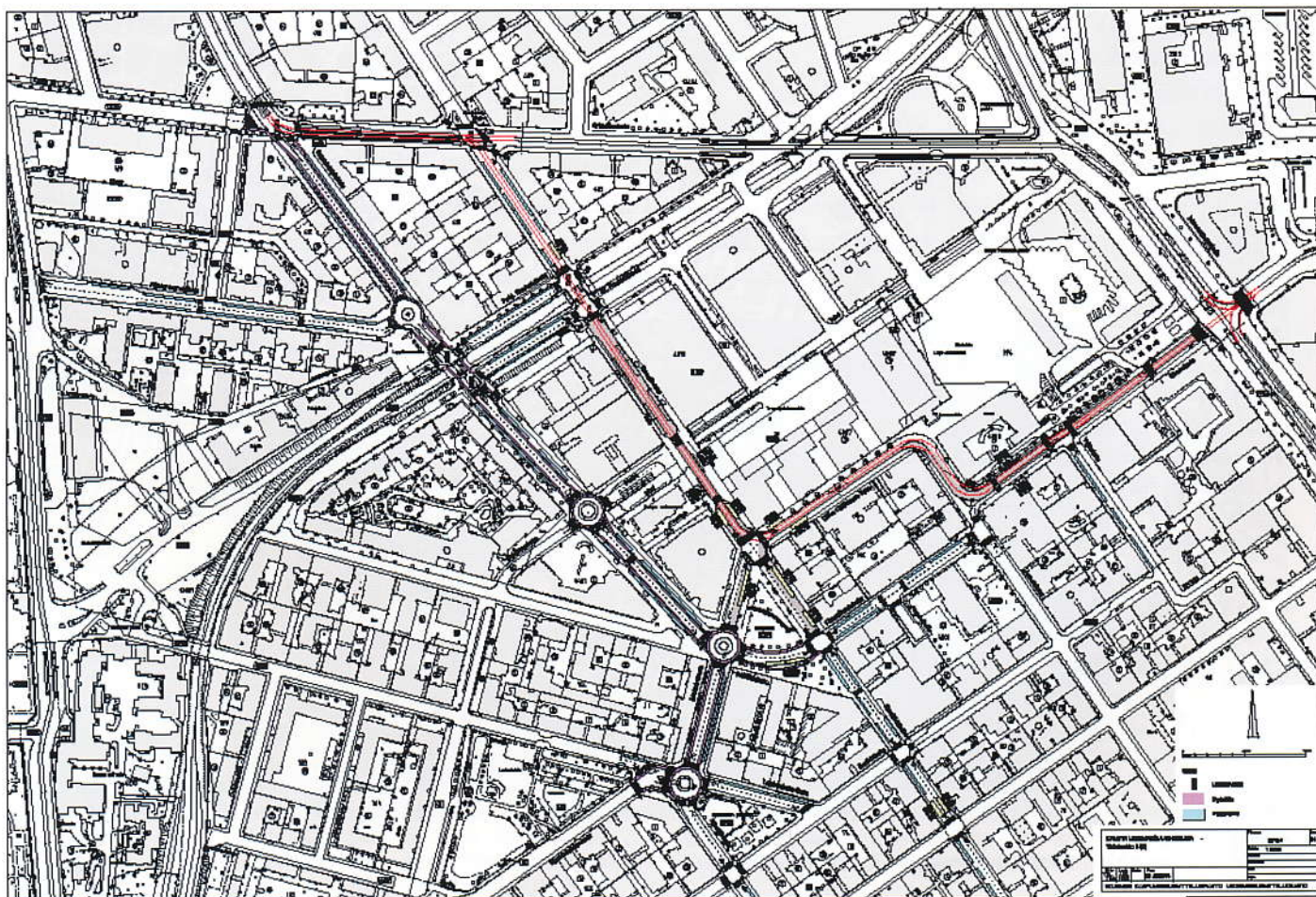
mukaan linjan matkustajamäärä tulee niin suureksi, että hankkeen jatkosuunnittelu on perusteltua.

Erilaisia linjavaihtoehtoja tutkitaan vielä, mutta todennäköisesti linja kulkisi Arabianrannan nykyisestä silmukasta Radanrakentajantielle siten, että Vallilanlaakson vanhan rautatien penkkaa voidaan hyödyntää. Pasilassa reitti kulki Messukeskuksen kautta Pasilan asemalle ja edelleen Pasilansillan yli ja Esterinportin kautta etelään Nordenskiöldinkadulle, Reijolankadulle ja Töölöntullista Meilahteen. Kääntöpaikka olisi puistossa Tukholmankadun ja Haartmaninkadun risteyksessä.

Linjat 6 ja 8 Jätkäsaareen

Oheisesta karttakuvasta näkyy Jätkäsaaren osayleiskaavan mukainen katuverkko. Karttaan on merkitty punaisella raitiotievaraukset. Kaupunginvaltuuston on määrä vahvistaa alueen osayleiskaava tämän vuoden aikana, ja rakentaminen alkaa laajamittaisesti vuonna 2008. Tällöin tulee ajankohtaiseksi linjojen 6 ja 8 johtaminen Jätkäsaareen.

Molemmat linjat on tarkoitus johtaa Länsiterminalin sivuilta. Lopulliset reitit ja toteutuvat kääntöpaikat eivät vielä ole varmistuneet, joten aivan kaikkia kartalla esitettyjä



ratavarauksia ei todennäköisesti tulla toteuttamaan.

Crusellinsillan rakentamisen viivästyminen on myöhästyttänyt myös linjan 8 jatkamista Saukonpaaden alueelle. Sillan- ja raitiolinjan - oli määrä olla valmis jo viime vuonna, mutta kaupungin tiukan taloudellisen tilanteen vuoksi silta on edelleen rakentamatta. Tavoitteena kuitenkin on ottaa linjan 8 tilapäinen pidennys käyttöön samalla, kun silta aikanaan valmistuu.

Linja 6 Kalasatamaan

Sörnäisten- ja Hermanninrantojen kansainvälinen suunnittelukilpailu on parhaillaan käynnissä ja päättyy kesäkuussa. Kaupunkisuunnittelulautakunta käsittelee alueen osayleiskaavaluonnosta loppuvuodesta, minkä jälkeen alkaa tarkempi suunnittelu siitä, miten alue liitetään raitioverkkoon.

Raitiossa 1/02 on kerrottu linjojen 6 ja 7 erilaisista reittivaihtoehdoista. Kalasataman metroasema avataan vuoden 2006 aikana. Valtuusto hyväksynee Kalasataman osayleiskaavan vuonna 2007, ja laajempi rakentaminen alueella käynnistyy vuonna 2008. Raitioliikenne alkaa todennäköisesti vasta 2010-luvun puolivälin tienoilla.

Raitioliikenteen kehittämissuunnitelma

Tässäkin artikkelissa useaan otteeseen mainittu Raitioliikenteen kehittämissuunnitelma laaditaan liikennelaitoksella aika ajoin. Viimeksi vastaava suunnitelma tehtiin vuonna 1990, kun alettiin suunnitella seuraavaa raitiovaunuhankintaa. Tälläkin kerralla uutta suunnitelmaa lähdetään laatimaan samoista lähtökohdista.

Ensimmäinen nivelvaunusarja on jo 32-vuotias, joten sen korvaaminen uusilla vaunuilla tulee ajankohtaiseksi ensi vuosikymmenellä, ja nyt laadittavan Raitioliikenteen kehittämissuunnitelman tarkoituksena on selvittää seuraavan vaunuhankinnan koko. Suunnitelman on tarkoitus valmistua tänä vuonna, jolloin näemme, millainen raitioliikenteen tavoitelinjasto on vuonna 2015.

Tiivistelmä

Vuonna 2005 lakkautetaan raitiolinja 2 ja perustetaan linja 4T, Katajanokka(terminaali) - Munkkiniemi.

Vuonna 2007 perustetaan uusi linja 9, Kirurgi - Itä-Pasila. Linja 7 johdetaan Kampiin ja ainakin linjoilla 3, 4 ja 10 tehdään reittimuutoksia.

2010-luvulla linjat 6 ja 8 johdetaan Jätkäsaareen, linja 6 myös Kalasatamaan. Uusi Pasilan tason poikittaislinja perustetaan.



Helsingin kaupunki

Kaupunkisuunnitteluvirasto





Tutun näköisiä Deltoja sekä vasemmalla (AEK-509) että oikealla (AEK-526) parin Wiiman jäädessä niiden väliin. Kuva Juhana Nordlund heinäkuulta 1988.

Tässä kuva-artikkelissa esitellään eri liikennöitsijöillä olleita Delta City- eli - "Kasvihuone-koreja". Kasvihuone on eräiden harrastajien käyttöön ottama lempinimi Delta 100 City -korimallille. Kutsumanimen juuret juontavat surullisen kuuluisaan HKL:n auto-sarjaan 504 - 533 vuodelta 1975... Sitemmin Delta Citynä tunnetun korimallin ensimmäiset prototyypit valmistettiin vuonna 1973 saksalaisten esikuvien mukaan. Nämä varhaiset "Kasvihuoneet" tunnettiin merkinnällä Autokori StÜLB. Myöhemmin korimallin

merkinnäksi tuli vuoden 1978 keväälle asti Delta 200, joka korvattiin Delta City -nimellä. Myöhemmin esiteltiin uusi malli Delta 200, jolla ei siis ole mitään tekemistä tässä käsiteltävän kaupunkimallin kanssa. Delta Cityn valmistusta jatkui vuoteen 1983 asti, jolloin sen korvasi uusi muodikas Delta City S, mutta se on jo ihan eri juttu... Kaikkia Suomen Kasvihuone-Deltoja ei ole voitu ottaa mukaan tähän artikkeliin jo kunnollisten kuvien puutteen vuoksi, mutta eiköhän näilläkin kuvilla saa hyvät tunnelmat aikaiseksi.



Porin Linjat Oy 23, TOM-623 oli Scania BF11159AS/5890 -alustalla. Vaihteisto oli mekaaninen keppivaihteisto. Tämän auton korin oli poikkeuksellisesti tehnyt Erikoiskori Oy

lialmesta, sitä vastoin kun muut PoLin Scania/ Deltat olivat saaneet korinsa Liedon tehtaalta. Kuva Juhana Nordlund 29.8.1992, Pori



Delta-korisia ovat vasemmalta oikealle TKM-419, TKM-418 ja TNV-560. Kaksi ensin mainittua ovat keväältävelta 1977 ja auto 60 syksyltä 1979. Vanhemmat on merkitty Delta 200:iksi, uudempi Delta (100) Cityksi. Kaikissa oli Scania-alusta. Kuva Juhana Nordlund 30.7.1991, Pori.

Jyväskylän Liikenne Oy 26, XBJ-926, Scania BR145/Delta Plan vuodelta 1975. Kuva Juhana Nordlund helmikuulta 1988, Jyväskylä.

Porin Linjat Oy 22 ja 48 juuri luovutettuina yhtiön Uudenniityn toimitilojen pihalla tammi-helmikuun vaihteessa 1977. Deltat toivat uuden aikakauden Porin paikallisbussiliikenteeseen. Kuva Porin Linjat Oy/Lauri Stenroos, Pori.



Tottahan toki TLO-isännistöllä oli käytössään Delta Cityjä. Tämä TNH-277 oli hetku-Scania BF111 –alustalla ja saanut pitää vuosituhannen vaihteeseen asti vanhat TLO-värit. Hetku-Scanioiden lisäksi TLO-isännillä oli tätä koria myös Volvojen B57, B58 ja B10M päällä. Kuvattu maaliskuussa 2000 Helsingissä tilausajossa.

Kuvan TOV-531 on teräskuoppapenkkinen täysverinen katuri Scania BF111 –hetkualustalla vuodelta 1980. Viereinen Delta 100 –korinen Scania BF111 on TJV-181 vuodelta 1976. Delta 100 –koria käytettiin Turun kaupunkiliikenteessä myös, vaikka se ei kovin urbaani ollutkaan. Kuva maaliskuulta 2000.



TuKL:n hankki ensimmäiset Kasvihuone-Deltansa vuonna 1976, numerot 89 - 100. Tästä sarjasta kuvan auto 97 ja tämän sisar 96 olivat ajossa muita sarjan autoja pidempään. Kuva lokakuulta 1996.



TuKL ajoi osalla Scania BR111M –autoja varsin pitkään, eli vuoteen 1999 asti. Tämä maaliskuussa vuonna 1999 kuvattu auto 110 kuului vuoden 1978 hankintaerään. Tämä erä sekä vuonna 1980 tulleet viimeinen BR111M-sarja olivat koriltaan lähes identtisiä vuoden 1976 autojen kanssa.



Vain hetkeä (noin pari vuotta) ennen linjaliikenteensä myyntiä Vainiolle Matka-Autot ehti ostaa TuKL:lta käyttöönsä ja kunnostaa muutamia Delta-korisia Scania BR111M –autoja. Matka-Autoilla nämä autot saivat pitää suureksi osaksi vanhat TuKL:n järjestysnumerot. Kuvan auto 108 vuodelta 1978 kuvattuna maaliskuussa 1999.



Tosiaan Turkuun tuli vielä vuonna 1980 Scania BR111M –autoja. Korikin oli edelleen samoilla piirustuksilla tehty kuin aiemmat sarjat, joten näissä autoissa oli myös iso takaikkuna, mikä oli jo vanhanai-kaista tuolloin. Kuvassa TuKL 125 ison kumihiuliturvapuskurinsa kanssa viimeisiä aikojaan ajossa maaliskuussa 1999.



Scanioiden jälkeen TuKL:lle tuli vielä viiden Delta-korisen Volvo B10M:n sarja vuonna 1981. Nämä autot ehtivät vielä palvella uudenkin vuosituhannen puolella. Sisustuksena edelleen punaiset ns. HKL-mallin istuimet ja puunväriset sisäseinät. Alustan vaihteistona oli Allison. Kuva maaliskuulta 2000.



Liikenne Oy:llä oli neljä Delta Cityä Volvo B10M –alustalla, numerot 55, 93, 94 ja 137. Lisäksi oli yksi Volvo B58 ja viisi Scania BR86S –alustaa saanut myös tämän korin. Kuvassa auto 93 turvapuskuireineen vuonna 1995. Ainoastaan tässä autossa oli ko. turvapuskuiri Liikenteellä.



Jyväskylän Liikenteellä oli Scania BR145 –alustaisen auton lisäksi pari hetku-Scania BF111 / Delta Cityä. Autoissa oli Wilson-vaihteisto ja toiseen on myöhemmin vaihdettu teräskuoppien tilalle Wiiman pehmeät penkit. Nämä hetkut olivat vuodelta 1981. Kuva kesäkuulta 1995.



Koskilinjojen Delta City Scania BR112 –alustalla kuvattuna kesäkuussa 1995. Tiettävästi juuri tämä auto oli tarkoitettu alun perin TuKL:lle, mutta päätyi kuitenkin Koskilinjojen kalustoon.



Porin Linjat Oy TNV-552 ja TKM-422. Vuosimallit näillä Scania BF111:illä olivat 1979 ja 1977. Vuoden 1979 autot hankittiin aikanaan Meri-Porin linjoja ajatellen. Kuva Juhana Nordlund 30.7.1991, Pori.



Porin Linjat Oy 55, TKM-455 oli Volvo B58-60-S1/Delta 200. Auto sijoitettiin uutena Meri-Poriin. Kesällä 1977 auto liikkui lähinnä silloisella Reposaaren linjalla (42), sittemmin Pihlavan kautta Mäntyluotoon kulkeneella linjalla 31. Loppuaikoina 55:n rooli oli vanhan kaluston tapaan toimia vara-autona. Kuva Juhana Nordlund 10.7.1985, Pori.



Porin Linjat Oy 26, TOM-826 edusti "Suosi suomalaista" –ajattelua. Jopa moottori oli kotimainen Valmet-diesel. Alusta Sisu BK-87EIT. Sisu/Deltat (kori Erikoiskorin tuotantoa) menivät vaihtoon jo vuonna 1983. Kuva Juhana Nordlund 8.7.1981, Pori.



Porin Linjat Oy 18, TKM-418 eli Scania BF11159A/Delta 200 vm. 1977. Auton 18 ensimmäinen nimikkolinja oli Kauppatori – Musa. Porin Deltat syrjäytyivät (Scanioiden ja Volvojen osalta) 1990-luvun alkuvuosina. Kuva Juhana Nordlund 4.6.1986.



Tampereen kaupungin liikennelaitos 486 vuodelta 1975. TKL sai käyttöönsä syksyllä 1975 10 kpl Scania BR111M/Delta Plan –kaupunkiautoja. Kuva Juhani Poussa 24.4.1987, Tampere.



TKL 483, Scania BR111M59/Delta Plan Keskustorilla. Kuva Juhani Poussa 25.4.1988, Tampere.



Tampereen kaupungin liikennelaitos 480 (HEO-480) Keskustorilla. Liikennelaitos otti käyttöön syksyllä 1975 kymmenen vuokrattua Scania BR111M/Delta Plan –kaupunkiautoa. Kuva Juhani Poussa vuodelta 1976, Tampere.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 989, AMN-989 oli Sisu BT-71BVT/Delta 100 City. Keväällä 1980 valmistunut auto edusti oman aikakautensa päättymistä. Tämä oli yksi ensimmäisistä teräskuopilla varustetuista linja-autoista. Eräässä vaiheessa autossa kokeiltiin muitakin istuinmalleja. Kuva Juhani Poussa syyslta 1990.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 512 ja 517, Sisu BT-69CR/5850/Delta Plan, kesäseisokissa 1988. Juuri tämä versio sai muutamien alan harrastajien keskuudessa liikanimen Kasvihuone. Kuva Juhana Nordlund heinäkuulta 1988.



Delta 100 Cityä tehtiin vain aivan muutama kappale nivelautona. Alkujaan esittelyautoksi valmistui kuvan Scania BR112AV, joka alkuaikoina oli mm. HKL:lla koeajossa. Auto on myös ollut testattavana sekä Lahdessa että Jyväskylässä. Auto myytiin myöhemmin Westendin Linja Oy:lle. Siinä välissä sitä oli kokeiltu vielä Helsinki-Vantaan lentoasemallakin. Kuva Pertti Leinomäki 21.5.1982, Helsinki.



Koskilinjat Oy 97 oli erikoisella 2+1+1 –ovijärjestyksellä. Kuva Juhani Poussa 8.9.1994, Oulu.



Suomen Turistiauto –yhtiöille tuli vuonna 1974 kaikkiaan 10 Deltan kaupunkiautoa Volvo B58-60 –alustalla. Puolet autoista sai alkujaan tällaiset Helsinki-Maaseutu-Liikenne Oy:n värit. Kuva Juhani Poussa keväältä 1982.



Sirolan Liikenne Oy:lle meni vuoden 1974 lopulla neljä Deltaa Scania BF110 –alustalla. Kuvan auto 12 oli jossain vaiheessa saanut varsin erikoista väriä maskiinsa. Kuva Juhani Poussa (1982).



Helsingin kaupungin liikennelaitos tilasi vuonna 1979 kuusi Scania BR11259/Delta 100 Cityä, jotka saatiin ajoon seuraavan vuoden tammikuussa. Kuvassa auto 964 Etelä-Haagan Riistavuorella. Kuva Juhana Nordlund 27.5.1986.



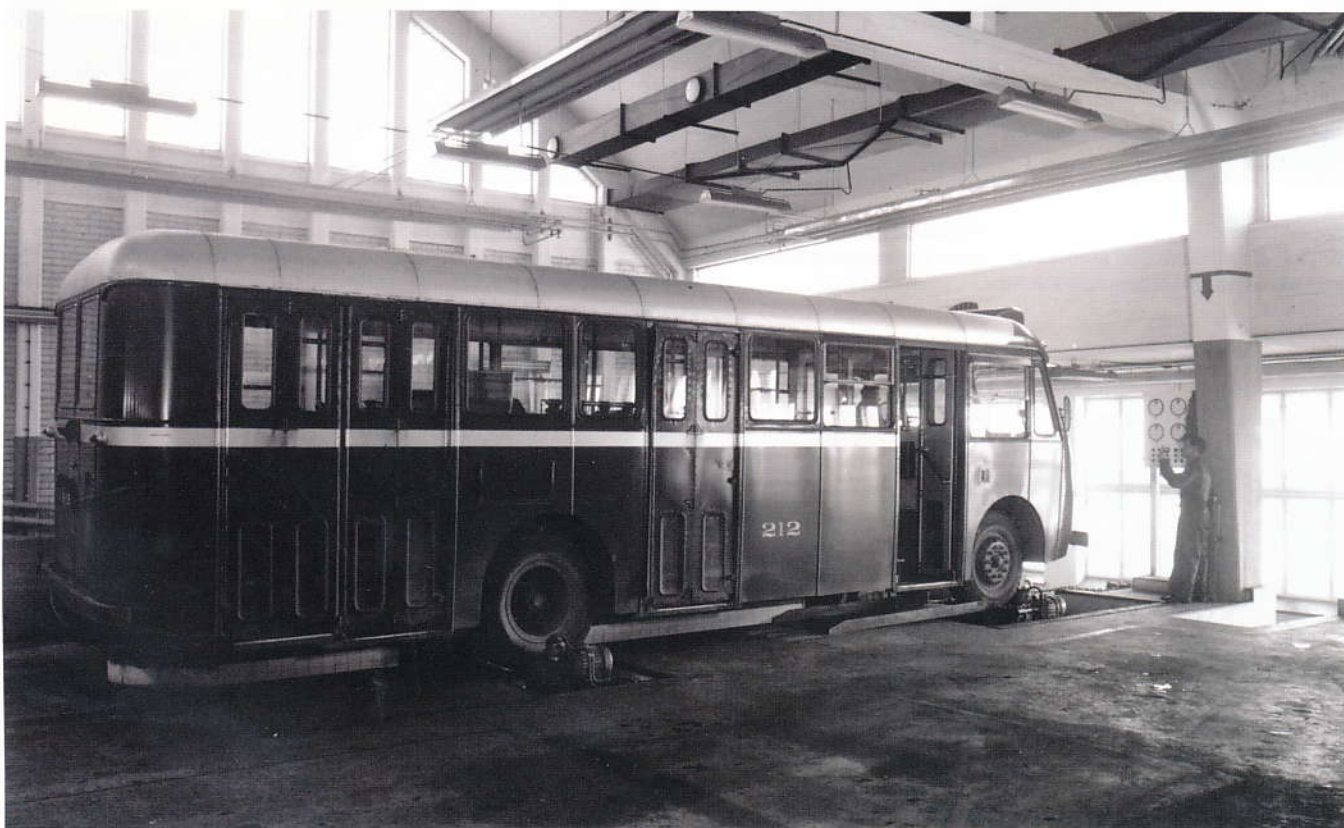
Vuoden 1974 lopulla Suomen Turistiauto Oy sai käyttöönsä viisi Deltaa Volvon alustalla. Kuvassa sarjan ensimmäinen auto numeroltaan 269. Kuva Juhani Poussa 10.1.1986.



Suomen Turistiauto Oy 269 sisältä. Kuva Juhani Poussa 10.1.1986.



HKL 221, Volvo B655/Helko erikoisine ovijärjestyksineen 4.4.1956. Kuva HKL.



HKL 212 Koskelan uudessa hallissa marraskuussa 1953. Kuva Roos/HKL:n museo.

SINISET BUSSIT VUODESTA 1936, OSA 9

Raition edellisissä numeroissa on alettu julkaista kalustoluetteloa 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 Bussiliikenne Oy -fuusion yhteydessä ja sen jälkeen tulleita autoja ei käsitellä.

Helsingin Raitiotie ja Omnibusbuseyhtiö
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.

Tp = alustatyyppi

- N = nokkamallinen,
- B = bulldog (etumoottori),
- E = hetku (etumoottori),
- K = mahuri (keskimoottori),
- T = takamoottorinen

Vm = alustan vuosimalli

Va / Ov = varustelutyyppi ja ovikoodi

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

Ovikoodi on esitetty pelkistetysti kolmella (nivelbusseissa 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 bulldogmallisissa autoissa kuitenkin etuovi ja keskiovi ovat molemmat akselien välisellä alueella.

KOK = auton koko

- B = normaali 2-akselinen
- T = teliauto
- N = nivelauto
- M = miniauto
- D = midiauto

LK = Lattiakorkeus

- 4 = korkea
- 3 = puolimatala
- 2 = etuovilta keskioville matala, takaovella 2 askelmaa
- 1 = kuten edellä, takaovella 1 askelmaa
- 0 = täysmatala, ei askelmia

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 – vvkpp. 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
- jhdpa = ajojohtimien puhdistusauto
- Pk = peruskorjattu



HKL-Bussiliikenne 215 Postikadulla.
Kuva Juhana Nordlund 8.9.2004.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
212	Dodge		N	31		L	B	4	M	20	A-3223	370000?	390000	<?
212	Volvo	B617	B	53	Valmet 2-52	K112	B	4	M	19	BB-159	530100	640000	
212	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima K2-66	K222	B	4	P4	30	BGN-53	661200	760000	
212	Volvo	B10B LE-CNG-6x2	T	02	Volvo (Säffle) 8500	K221	T	2	AZ5	51	FFJ-809	020500		
213	Oldsmobile		N	36	Autok.tehd.	L	B	4	M	24	A-3318	370000?	440000	<?
213	Volvo	B617	B	53	Valmet 2-52	K112	B	4	M	19	BB-207	530200	640000	
213	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima K2-66	K222	B	4	P4	30	BGN-54	661200	760000	
213	Volvo	B10B LE-CNG-6x2	T	02	Volvo (Säffle) 8500	K221	T	2	AZ5	51	FFJ-800	020500		
214	MB		N	35	Turun autok	L	B	4	M	27	A-2233	370000?	420000	<?
214	Volvo	B617	B	53	Valmet 2-52	K112	B	4	M	19	BB-208	530200	640000	
214	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima K2-66	K222	B	4	P4	30	BGN-55	661200	760000	
214	Volvo	B10B LE-CNG-6x2	T	02	Volvo (Säffle) 8500	K221	T	2	AZ5	51	FFJ-783	020500		
215	Opel	Blitz	N	36	Autokorirak	L	B	4	M	26	A-3211	370000?	450000	<?
215	Volvo	B617	B	53	Valmet 2-52	K112	B	4	M	19	BB-227	530200	640000	
215	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima K2-66	K222	B	4	P4	30	BGN-56	661200	770000	
215	Volvo	B10B LE-CNG-6x2	T	02	Volvo (Säffle) 8500	K221	T	2	AZ5	51	FFJ-810	020500		
216	M.A.N.	DO524	N	36	Autokorirak	L	B	4	M	27	A-7882	370000?	440000	<?
216	Volvo	B617	B	53	Valmet 2-52	K112	B	4	M	19	BB-263	530200	640000	
216	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima K2-66	K222	B	4	P4	30	BGN-57	661200	770000	
216	Volvo	B10B LE-CNG-6x2	T	02	Volvo (Säffle) 8500	K221	T	2	AZ5	51	FFJ-778	020500		
217	M.A.N.	DO524	N	36	Autokorirak	L	B	4	M	26	A-7920	370000?	480000	<?
217	Volvo	B617	B	53	Valmet 2-52	K112	B	4	M	19	BB-265	530200	640000	
217	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima K2-66	K222	B	4	P4	30	BGN-58	661200	770000	
217	Volvo	B10B LE-CNG-6x2	T	02	Volvo (Säffle) 8500	K221	T	2	AZ5	51	FFJ-801	020500		
218	Oldsmobile	U58	N	36	Kaipio	L	B	4	M	25	A-3850	370000?	450000	<?
218	Volvo	B617	B	53	Valmet 2-52	K112	B	4	M	19	BB-331	530200	630000	
218	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima K2-66	K222	B	4	P4	30	BGN-59	661200	760000	
218	Volvo	B10B LE-CNG-6x2	T	02	Volvo (Säffle) 8500	K221	T	2	AZ5	51	FFJ-811	020500		
219	M.A.N.		N	?	Autokorirak	L	B	4	M	26	A-1142	370000?	480000	<?
219	Volvo	B617	B	53	Valmet 2-52	K112	B	4	M	19	BB-332	530200	630000	
219	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima K2-66	K222	B	4	P4	30	BGN-60	661200	760000	
219	Volvo	B10B LE-CNG-6x2	T	02	Volvo (Säffle) 8500	K221	T	2	AZ5	51	FFJ-812	020500		
220	M.A.N.	DO524	N	?	Autokorirak	L	B	4	M	26	A-5877	370000?	440000	<?
220	Volvo	B655	K	56	Helko K102-56	K1/120	B	4	A > P4	35	BH-599	560200	640000	
220	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima K2-66	K222	B	4	P4	30	BGN-61	661200	770000	
220	Volvo	B10B LE-CNG-6x2	T	02	Volvo (Säffle) 8500	K221	T	2	AZ5	51	FFJ-833	020500		



HKL-Bussiliikenne 216 Lauttasaassa Särkiniementiellä linjalla 65A. Kuva Juhana Nordlund 8.9.2004.



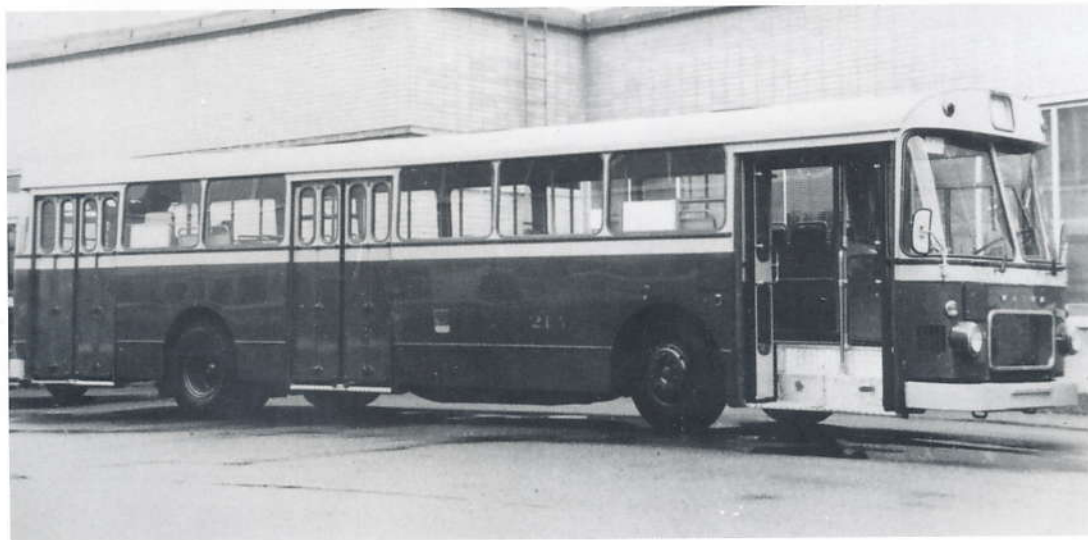
HKL-Bussiliikenne 212 linjalla 66. Kuva Juhana Nordlund 18.9.2004.



HKL 218 Lauttasaassa linjalla 24. Kuva Bo Ahlnäs, 1962.



HKL 217 Simonmäessä vaikeuksissa talviliikkaiden johdosta 14.1.1956. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmasta.



HKL 214, Vanaja VLK4-68/Wiima Ruskeasuolla vaaleine puskureineen. Kuva HKL:n museo.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
221	Federal		N	34	Kaipio	L	B	4	M	22	A-7600	370000?	440000	<Nurmij.l-a
221	Volvo	B655	K	56	Helko K102-56	K1/120	B	4	A > P4	35	BG-22	560200	640000	
221	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima K2-66	K222	B	4	P4	30	BGN-62	661200	760000	
221	Volvo	B10B LE-CNG-6x2	T	02	Volvo (Säffle) 8500	K221	T	2	AZ5	51	FFJ-834	020500		
222	Federal		N	34	Kaipio	L	B	4	M	24	A-7573	370000?	450000	<Nurmij.l-a
222	Volvo	B655	K	56	Helko K102-56	K1/120	B	4	A > P4	35	BG-825	560400	640000	
222	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima K2-66	K222	B	4	P4	30	BGN-63	661200	760000	
222	Volvo	B10B LE-CNG-6x2	T	02	Volvo (Säffle) 8500	K221	T	2	AZ5	51	FFJ-855	020500		
223	Sisu	Hercules	N	35	Autoteoll.	L	B	4	M	26	A-7566	370000?	440000	<?
223	Volvo	B655	K	56	Helko K102-56	K1/120	B	4	A > P4	35	BG-936	560400	650000	
223	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima K2-66	K222	B	4	P4	30	BGR-80	661200	770000	
223	Volvo	B10B LE-CNG-6x2	T	02	Volvo (Säffle) 8500	K221	T	2	AZ5	51	FFJ-859	020500		
224	Chevrolet		N	35	Kaipio	L	B	4	M	18	A-7583	370000?	380000	<?
224	Volvo	B655	K	56	Helko K102-56	K1/120	B	4	A > P4	35	BH-719	560400	630000	
224	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima K2-66	K222	B	4	P4	30	BGR-81	661200	760000	
224	Volvo	B10B LE-CNG-6x2	T	02	Volvo (Säffle) 8500	K221	T	2	AZ5	51	FFJ-860	020500		
225	M.A.N.		N	36	Autokorirak	L	B	4	M	26	A-6641	370000?	440000	<?
225	Volvo	B655	K	56	Helko K102-56	K1/120	B	4	A > P4	35	BH-779	560500	640000	
225	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima K2-66	K222	B	4	P4	30	BGR-82	661200	760000	
225	Volvo	B10B LE-CNG-6x2	T	02	Volvo (Säffle) 8500	K221	T	2	AZ5	51	FFJ-871	020500		
226	Büssing	LD5	N	38	Helko	L	B	4	M	30	A-8201	380500	490000	
226	Volvo	B655	K	56	Helko K102-56	K1/120	B	4	A > P4	35	BI-64	560500	630000	
226	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima K2-66	K222	B	4	P4	30	BGR-83	661200	760000	
226	Volvo	B10B LE-CNG-6x2	T	02	Volvo (Säffle) 8500	K221	T	2	AZ5	51	FFJ-858	020500		
227	Büssing	LD5	N	38	Helko	L	B	4	M	30	A-8131	380500	490000	
227	Büssing	LD6 TV375	B	37	Kaipio	K101	B	4	M	21	AG-215	371000	520000	<14
227	Volvo	B655	K	56	Helko K102-56	K1/120	B	4	A > P4	35	BI-356	560600	650000	
227	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima K2-66	K222	B	4	P4	30	BGR-84	661200	770000	
227	Volvo	B10B LE-CNG-6x2	T	02	Volvo (Säffle) 8500	K221	T	2	AZ5	51	FFJ-853	020500		
228	Sisu	SH-8	N	38	Autoteoll.	L	B	4	M	27	A-8077	380000	440000	<?
228	Büssing	LD6 TV375	B	37	Kaipio	K101	B	4	M	21	AH-835	371000	520000	<15
228	Volvo	B655	K	56	Helko K102-56	K1/120	B	4	A > P4	35	BI-749	560600	650000	
228	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima K2-66	K222	B	4	P4	30	BHD-66	670100	770000	
228	Volvo	B10B LE-CNG-6x2	T	02	Volvo (Säffle) 8500	K221	T	2	AZ5	51	FFJ-873	020500		
229	Sisu	SH-8	N	38	Autoteoll.	L	B	4	M	27	A-8149	380000	440000	<?
229	Büssing	LD6 TV375	B	37	Kaipio	K101	B	4	M	21	AH-871	371100	520000	<16
229	Volvo	B655	K	56	Helko K102-56	K1/120	B	4	A > P4	35	BJ-446	560700	650000	
229	Vanaja	Vanaja VLK-4	K	66	Wiima K2-66	K222	B	4	P4	30	BHD-65	670100	770000	
229	Volvo	B10B LE-CNG	T	02	Volvo (Säffle) 8500	K221	B	2	AZ5	42	FFJ-884	020500		



HKL-Bussiliikenne 221 linjalla 65A määränpäänä Oulunkylä. Alkuvaiheessa tuossa autosarjassa linjan 65A Oulunkylän pään määränpäätöksinä esiintyi "Veräjämäki Grindbacka". Kuva Juhana Nordlund 1.1.2005, Helsinki.



HKL-Bussiliikenne 224 Rautatientorilla lähdössä Länsi-Pakilaan. Kuva Juhana Nordlund 24.12.2004, Helsinki.

HKL 222 Erottaja / Skillnaden –määränpäätöksineen. Kuva Bo Ahlnäs.

HKL-Bussiliikenne 223 linjalla 65A Lautsaassa Särkiniementiellä. Kuva Juhana Nordlund 8.9.2004, Helsinki.



HKL-Bussiliikenne 225 Topeliuksenkadulla. Kuva Jarkko Nyman 7.6.2004, Helsinki.



PÄÄTEPYSÄKKI



Tietäminen ei ole minkään arvoista, jollei sitä kerrota

SRS-INFORMAATIOTA 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 rinkiin liittymisestäsi 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 rinkiin voivat tulla vain SRS:n jäsenet, eivät seuran ulkopuoliset. Muistakaa: kukaan ei ole tässä systeemissä automaattisesti mukana, vaan ainoastaan ne, jotka sähköpostitse ilmoittautuvat yllämainittuun sähköpostiosoitteeseen. Yksi ilmoittautuminen riittää. Jos haluat ero-

ta ringistä, siitäkin ilmoitus samaan osoitteeseen.

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

KEVÄTAJELU 2005

Suomen Raitiotiesseura ry:n kevätajelu 2005 järjestetään sunnuntaina 24.4.2005 alkaen klo 12.00 Koskelan varikolta. Ajelukulusto tulee olemaan mielenkiintoinen, mutta se paljastuu vasta hieman myöhemmin.

KUVAILTA, KEVÄT 2005

Suomen Raitiotiesseura ry:n kevään 2005 kuvailta järjestetään sunnuntaina 22.5.2005 Raitio liikennemuseolla alkaen klo 13.00. Teemana Tallinnan kaupunkijoukkoliikenne.



Turussa liikkuneen helsinkiläisvaunun pienoismalli rakentajansa Hannu T. Pulkisen kädessä saksalaisvalmisteisessa helsinkiläisvaunussa (150). Kuva Mikko Alameri 5.7.2004.

Joukkoliikennelautakunta on kokouksessaan 2.12. päättänyt lakkauttaa raitiolinjan 2 ja bussilinjan 73B.

Linjan 2 korvaa osittain linja 4T, Katajanokka (terminaali) - Munkkiniemi

Muutokset astuvat voimaan kesäaikataulujen tullessa voimaan 5.6.2005.

Helsingin linjat 73 ja 73N eivät keskiviikosta 15.12. alkaen ajaneet enää Lampputien pääte pysäkillä Suutarilaan, vaan Kehä III:n pohjoispuolelle Ala-Tikkurilaan. Uusi pääte pysäkki on ”Ala-Tikkurila” Suutarilantiellä.

Pysäkkipari ”Sarastustie” Suutarilantiellä ja Kehä III:n pysäkkipari ”Ala-Tikkurila” jäävät pois linjan käytöstä. Kehä III:n rampeille tuli molempiin suuntiin uusi pysäkki ”Suutarilantie”. Tikkuritie rampille keskustan suuntaan tuli uusi pysäkki ja nykyinen Tikkuritie-niminen pysäkki muuttui Arttolantie-nimiseksi.

Muutoksia Helsingin joukkoliikenteessä vuodenvaihteessa 2004 / 2005:

Ruuhkalinja 79A liikennöi maanantaista 3.1.2005 alkaen myös Siilitieltä Latokartanoon.

Rata poikki pohjoisella raiteella...

Metrossa vasemmanpuoleista liikennettä Siilitieltä Kulosaaren Naurissaaren metro sillan korjaustöiden aikana. Kuva Mikko Alameri 4.7.2004.

Linjaa liikennöidään arkisin klo 14.26 - 17.42 Siilitien metroasemalta Viikintien ja Tilanhoitajankaaren kautta ”Pihlajamäentie” - nimiselle pysäkillä Latokartanoon.

Bussilinjojen 17, 50, 58, 58B ja 59 liikennöitsijä vaihtui 1.1.2005. Linjat siirtyivät HKL - Bussiliikenteeltä Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab:lle.

HKL - Bussiliikenne ja Suomen Turisti-auto Oy yhdistyivät Helsingin Bussiliikenne Oy:ksi, joka ryhtyi liikennöimään HKL - Bussiliikenteelle ja STA:lle kuuluneita linjoja.

Osa raitioliikenteen normaaleista vuoroista jäi helmikuun lopulla ajamatta vaunupulan vuoksi.

Pula johtuu uusista Variotram-vaunuista, joiden takuukorjaukset olivat kasaantuneet. Esimerkiksi erään viikon alun aikana vain viisi vaunua oli liikenteessä ja 35 seisoj odottamassa toimenpiteitä. Edeltävänä viikonloppuna matalalattiavaunut eivät liikkuneet lainkaan.

Ruuhka-aikana liikenteessä on käytetty myös vuoden 1959 vaunuvanhuksia ja vuonna 2004 testausta varten hankittua saksalaista 1960-luvun nivelvaunua (Ludde).

Vuorojen peruutukset ovat vaihdelleet päivittäin, mutta niitä on esiintynyt paljon sekä aamu- että iltapäiväruuhkien aikana. Esimerkiksi keskiviikkona 16.2. peruutettuja vuoroja oli iltpäivällä kymmenen.

Täyskorjattuja metrovaunuja on saatu talven mittaan tasaiseen tahtiin liikenteeseen.

UUTTA KALUSTOA

Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab, Volvo B12BLE / Volvo 8700LE –teliautoja tullut Helsinkiin 6 kpl. Saman verran tuli vastaavalla korilla 2-akselisia, mutta B7R LE –alustalla. Scania L94 UB / Scalvoja tuli 6 teliautoa ja 6 kaksiakselista autoa. Uusia teliautoja käytetään etenkin Helsingin linjalla 64 ruuhka-aikojen ulkopuolella. Teliautoja näkee myös Helsingin poikittaislinjoilla.

Connex Finland Oy: Scania L94UB / Ikarus E94F –autoja on tullut teleinä 18 kpl ja kaksiakselisina 12 kpl vuodenvaihteen mukallakin puolella.

Helsingin Bussiliikenne Oy: Uudet autot 501 – 503 saatiin ajoon tammikuun alkupäivinä. Ne saivat vielä perinteisen HKL-BL –väriyksen tunnuksineen. Autot ovat samanlaisia Scania / Scalvoja kuin aiemmin tulleet 429 ja 430.

Tammelundin Liikenteelle on tullut M-B O530 Citaro (maakaasu) nro 17.

Åbergin Linjalle tuli keskitalvella uusi auto nro 4, Scania L94UB 4x2 / Lahti Scala. Tunnus BXF-761.

Westendin Linja on hankkinut entisen esittelyauton Scania L94UB 4x2 / Kiitokori



HAVAINTOJA LIIKENTEESTÄ

Variotram 212 linjan 4 vuorossa 147 kolaroi henkilöauton kanssa Aleksin ja Fabianinkadun risteyksessä perjantaina 10.12.2004 n. klo 18.15. Auto tuli Espan suunnasta ja ratikka keskustasta kohti Katajanokkaa.

Tapahtuman johdosta linjat 3B, 4 ja 7B ajoivat hetken aikaa poikkeusreitillä ja ainakin kaksi linjan 4 vaunua kiersi Katajanokalle Kruununhaan kautta. Lisäksi yksi kunkin linjan vaunu jumittui Aleksille kolarivaunun perään parikymmentä minuutiksi. Aleksin raitioliikenne keskustan suuntaan sujui koko ajan esteittä.

Yhteentörmäys oli kääntänyt henkilöauton keulan ratikan menosuuntaan ja raitiovaunun matka pääsi jatkumaan vasta H055:n miehien nostettua auton irti vaunun kyljestä. Onnettomuusratikka ajoi sen jälkeen Katajanokan kautta Töölön halliin. Vaunun oikeanpuoleinen etuvalo oli hajalla ja kylkipeltejä lomolla. Auto ei päässyt jatkamaan matkaansa omin voimin.

Yksi linjan 3 B matalavaunuista joutui pulaan aamupäivällä maanantaina 27.12. Vaunun 215 virroitin vaurioitui jotenkin ja se jouduttiin laskemaan alas. Tapaus sattui Portha-

ninkadulla sen Hakaniemen torin puoleisessa päässä.

Teknisen vian vuoksi linjat 3 B ja 1 (pohjoiseen päin) siirrettiin poikkeusreitille ajamaan Hakaniemestä Hämeentien ja Helsinginkadun kautta omalle reitille Urheilutalolle. Samaan aikaan hajonnut mato kytkettiin 055:n miehistön avulla vaunuun Nrl 34. Epäkuuntoon joutunut vaunu työnnettiin Koskelan halliin ja poikkeusreitit peruttiin.

Niveleen NrII 105 on asennettu uudenseläiset kilvet, samanlaiset kuin esimerkiksi vaunuissa 93 ym. Vaunu 105 oli maanantaina 27.12 linjalla 1/1A. Linjan 1A ajon aikana kilvissä luki koko ajan Eira/Eira 1A. Kun linjatunnus muutettiin ykköseksi 1A:n sijaan, kilvissä luki yllättäen 1 Eira/Eira. Käpylää/Kauppatoria ei määränpäätekeiksi saanut millään, vaikka ne olisivat olleet kyseisen linjan 1 määränpääte.

7.1. kello 7.55 lähdöllä 1A-linjalla oli klassikkospära 8 (Karia / Strömberg vm. 1959).

Kaihoisaa matkantekoa, sisällä vaunussa tosin oli linjakilpi numerolla 2.

Karia-vaunu 14 havaittu 10.1. kello 12.50 koulutusajossa Tilkassa matkalla Pikku-Huopalahden suuntaan.

Variotramien käyttö ja sijoitus eri raitio-
linjoilla vuonna 2005 ei parin ensimmäisen
viikon satunnaisen havainnoinnin perusteella
vaikuttanut poikkeavan merkittävästi viime
vuoden lopun tilanteesta.

Eniten matalalattiavaunuja on edelleen kymppilinjan lisäksi linjoilla 3B ja 3T. Linjala 6 on näkynyt muutama uusi vaunu, kuten linjalla 4, jolla Varioiden määrä on tyypillisesti ollut 2 - 3 kerrallaan.

Mainittakoon kuitenkin, että neloslinjalla on ollut matalalattiavaunu yövuorossa ainakin jo kolmena yönä tammikuussa 2005, kun vuonna 2004 vastaavaa tapahtui vain muutama kerran useamman kuukauden aikana. Nelosen yövuoroissa on käytetty vaunua 201. Viikon 1 alkupäivinä se oli yövuoroissa 40 ja 49, 11.1.2005 se oli yövuorossa 44. Variotram havaittiin viikolla 2 myös nelosen vuorossa 42, missä matalalattiavaunuja ei juuri näkynyt vuonna 2004.

Edelliseen uutiseen viitaten etenkin helmikuussa Variotramien käyttö on suorastaan romahtanut. Viikonvaihteessa 12. - 13.2.2005 kaikki 40 Variota olivat sisällä. Seuraavina arkipäivinä niiden lukumäärä liikenteessä liikkui suunnilleen 5 ja 10 välimaastossa. Pahan tilanteen johdosta useita raitiovaunuvuoroja jouduttiin jättämään sisälle. On jopa esitetty, että linja 2 tulisi kalustopulan takia lakkauttaa ennaikaisesti.

11.1. raitiolinjalla 1 vuorossa 1 vaunu 111. Sattumaa?

Raitiovaunutunnelma huipussaan Pohjolan-
kadulla: Ludde ja saksisankainen HKL 13
kohtaavat toisensa linjalla 1A. Kuva Juhana
Nordlund 15.2.2005, Helsinki.





Tiistaina 11.1.2005 klo 18.30 havaittiin Variotram 21x (viimeistä numeroa ei nähty) kiskoilta suistuneena Töölön hallin ratapihalta, keula kohti hallia. Vaunu oli samalla paikalla vielä klo 19, jolloin H055 miehistöineen oli saapunut siirtämään sitä takaisin kiskoille. Sibeliuksenkadulla ja Ruusulankadulla oli letka muita halliin pyrkiviä vaunuja, jotka eivät päässeet ohittamaan ratapihan tukkinutta vaunua. Ilmeisesti muutama vaunu oli hetken jonottanut hallipihaan pääsyä Mannerheimintiellekin viivästyttäen sen liikennettä, sillä linjalla 4 muutamat vaunut kulkivat myöhässä ja/tai perästyksen.

13.1.2005 raitiolinjan 4 yövuorossa 46 Variotram 220. Kyseessä oli ainakin neljäs kerta tänä vuonna, kun jossain nelosen yövuorossa oli uusi vaunu. Nyt sellainen on ollut kaikissa yövuoroissa 40, 44, 46 ja 49 ainakin kerran vuonna 2005. Tämä saattaa ennakoita sitä, että matalalattiavaunuja ollaan vähitellen siirtämässä päiväliikenteestä laajempaan käyttöön - ainakin kyseisellä linjalla. (Helmikuussa Variotramit päinvastoin katosivat miltei kokonaan linjalta 4 - toim. huom.)

Raitiovaunu NrII 75 havaittiin peruskorjattuna ja kiiltävänä linjan 4 vuorossa 45 maanantaina 17.1.2005. Linjakilvet olivat samantyyppiset kuin muissa viime aikoina täyshuollosta tulleissa vaunuissa.

Linjan 1A iltaruuhkassa liikkui 20.1. vaunu 13.

HKL 150 - tuttavallisemmin Ludde - näkyi liikkuvan linjalla 1/1A perjantaina iltapäivällä 21.1.2005. Ludde kulki "omassa vuorossaan".

Laihiaiset 13 ja 14 kulkivat linjalla 1A maanantaina 24.1.2005 aamuruuhkassa.

Iltapäivällä 26.1.2005 havaittu Erottajalla harjavaunu 2123. Linjalla 6 liikennöi vaunu 107 + -korjattuna, uusin linjakilvin. Kaikki 82 korkealattiaista nivelvaunua on siis vihdoin modernisoitu.

Tiistaina 8.2.2005 1A:lla olivat iltapäiväruuhkassa ajossa se aidoin klassikko eli 13 ja Ludde eli 150.

Linjalla 1/1A on havaittu klassikkoja kiitetävän usein. Keskiviikkona 9.2. ainakin 8 ja 14 ja torstaina 10.2. 13 ja 14.

Torstaina 10.2.2005 linjalla 1A oli iltapäivällä ajossa ainakin Laihiaiset 8, 13, 14 sekä näiden lisäksi Ludde 150 ja Vario 211, samoin kuin NrI:t 55 ja 56, ja NrII 93. Kaluston monipuolisuus oli siis ennätysmäinen.

STA:lta vuokrattua ja/tai lainattua kalustoa alkoi näkyä enemmänkin HKL:n linjoilla, esim. 10.12. linjan 65A aamuruuhkassa 9137 (STA 109), samana päivänä linjalla 500T auto 9140 (STA 110) ja 14.12. linjan 65A iltaruuhkassa auto 9416 kultanumeroin (ex STA

3B:n uusi ratalinjaus Arkadiankadulla Luonnontieteellisen museon pysäkin kohdalla. Kuva Mikko Alameri 9.7.2004.

265). Sen sijaan STA:n nivelet on nähtävästikin poistettu käytöstä.

HKL ajeli joillakin 88-nivelillä (esim. 8802, 8805 ja 8812 olivat illalla 10.12. linjalla 79V, ja 8811 on liikuskellut 58:lla, ja Ruhalla on 8809 ja 8810) ja useimmilla 89-nivelillä. Kuitenkin vuoden 1989 kaksiakseliset ovat poistuneet ajosta. Niitä näkyi 10.12. Ruhassa 8938 ja 8942, Koskelassa 8963, 8964, 8965 ja 8966 sekä Varhassa 8947, 8948, 8951, 8952, 8953, 8955, 8956, 8957, 8958, 8959, 8960 ja 8961. Poissa on Koskelassa vielä syksyn ajan seisonut pitkä rivi 89-mallin kaksiakselisia.

Ilmeisesti Valmet Ecobus on myös poistettu? Csepel/Ikarus HKL 9813 seisoo Varhan pihalla ja MAN HKL 9401 sekä HKL 8808 Ruhan takapihalta, käyttämättömän näköisinä kaikki. Varhassa on myös satsi poistettuja niveliä (HKL 8507, 8601, 8701, 8702, 8704, 8707, 8708, 8712 ja 8713 sekä poistetut/poistuvat 8801, 8803, 8804, 8806 ja 8807.

Lähes kaikki STA:n autot on nyt numeroitu uudelleen HKL-logiikalla, mutta 9137-9141 numeroitaneen vielä kertaalleen 9202-9206.



Matalalattiavaunujen odottaessa takuu-
korjauksia vuoden 1959 vaunuille löytyi jälleen
käyttöä. Kuvassa vaunu HKL 8 linjalla 1A.
Kuva Juhana Nordlund 14.2.2005, Helsinki.



Tytäryhtiö Helsingin Palveluauton kalus-
toa ei selvästikään numeroida mitenkään uu-
delleen. Liikennealan ammattioppilaitoksen
tarroilla varustettuna löytyi Ruhasta 10.12.
Westendin Linjan 5 (HFM-832), Scania
L113/Lahti 400 vm 1991.

Koillis-Helsingissä näkyi liikenteessä
maanantaina 3.1. Ainakin ranskalaisyhtiö
Connexin linjoilla 75 ja 77 oli tukena uuden
Helsingin Bussiliikenne Oy:n (Helb) autoja
sekä aamuruuhkassa että iltapäivällä. Aina-
kin vielä kello 19.04 Rautatietorilta lähte-
neessä 75:n vuorossa oli vielä STA:n väreissä
ollut auto 9310. Myös 77:llä oli samoihin ai-
koihin samaan sarjaan kuulunut auto Rauta-
tietorilla. Aamulla olin havaittiin myös HKL-
Bli:n väreissä olleita autoja näillä linjoilla.

STA:lta HKL-Bli:lla vuokralla olleet viisi
Volvoa on näköjään numeroitu jo uudelleen.
Pe 7.1. kulki Mannerheimintielle iltaruuhkassa
Helsingin Bussiliikenteen 9205, ex HKL-Bli
9137, ex STA 109, Volvo B10M / Wiima K202
vm 1992.

Vm. 1990 Volvoja (ex HKL-Bli:n kaksi-
akselisia) näkyy osin linjalla, osin kulkemas-
sa kohti Länsisatamaa (suuntana Tallinna?).
Ilmeisen poistuva sarja. Varhan pihalla niitä
seisoi 5.1. eri puolilla 14 kpl. Ruhassa näkyi
vain nestekaasukäyttöisiksi muutettuja ja
Koskelassa ei ollenkaan.

Havaintoja Helb:n kalustosta maanantai-
illalta 10.1.2005. Maakaasukäyttöinen Volvo
/ Säffle 230 Helsingin linjalla 54, vastaavanlainen
teliversio seutulinjalla 324, Scania / Ikarus
facelift 321 (ex STA) seutulinjalla 453, jokin
95-mallinen Volvo / Carrus (ex STA) Connexin
Helsingin linjalla 77 ja Volvo / Carrus City U
9702 (ex HKL) Connexin linjalla 75.



Saksalaista ja suomalaista raitiovaunu-
muotoilua Kauppatorilla. Ei hullumpi näkymä
Helsingin kaupunkikuvassa. Kuva Juhana
Nordlund 14.2.2005.

Lauantaina 12.2.2005 Variotrameja ei
liikkunut lainkaan Helsingin raitioteillä.
Liikenne hoitui mm. kuvassa näkyvillä noin
30-vuotiailla Valmet-nivelillä. Kuva Juhana
Nordlund 12.2.2005.



Helb Oy:n kalusto alkaa sekoittua nyt myös viikonloppuisin. Esim. sunnuntaina 13.2.2005 oli seutulinjalla 345 ex STA:n Scania / Ikarus, lyhyttä mallia, H:gin linjalla 42 98-mallinen ex HKL:n Volvo / Carrus teliauto, linjalla 66 2000-mallinen ex STA:n Scania / Ikarus -teliauto ja linjalla 63 entinen HKL:n Mersu 27, vuosimallia 2000.

Koskelan bussivarikon pihan "poistorivissä" (peränurkassa) on nyt HKL 8962:n lisäksi myös Neoplanit 83 ja 84, eli niitä ei nähtäne enää palvelulinjoilla. Koskelassa on ollut paikoillaan muutaman viikon myös 9201, joka kärsi konevauriosta. On kerrottu, että auto korjataan.

10.1. Helsingin linjalla 15A oli Concordia Busin autot 197 (Volvo B10BLE CNG / Carrus CityL teli), 192 (Volvo B10BLE / Ikarus E94 teli) ja 165 (Volvo B10BLE / Ikarus E94). Viimeistä näistä oli ilmeisesti luultu Scania / Ikarukseksi. Volvo / Ikarusten lisääntyminen Concordia Busin Klovin varikolta ajettavilla linjoilla (Espoon suunta ja Länsi-Helsingin linjat) johtuu siitä, että Vantaalla työttömäksi jääneitä autoja on siirretty Kloviin. Samalla ainakin 36 Volvo B10M / Wiima K202 -autoa on pistetty odottamaan parempaa tulevaisuutta Klovin varikon takapihalle.

10.1. oli toki mielenkiintoisesti yksi Concordian kaasubusseista (auto 199) Helsingin linjalla 40.

11.1.: Uusista busseista Helsingin seudulla mainittakoon Taksikuljetuksen Mercedes-Benz / Kiitokori CityStar, joka huristeli tiettävästi ensimmäistä päivänsä linjaliikentessä Vantaan linjalla 88.



Helsingin Bussiliikenne Oy 503 linjalla 85. Autot 501 - 503 tulivat vielä HKL-Bussiliikenteen väreissä ja tunnuksilla. Kuva Jarkko Nyman.

Connex Finland Oy joutui tekemään suurhankinnan Vantaan uudelleenvalloituksen ansiosta. Scania / Ikaruksia yhtiölle tuli 30 kpl. Kuva Jarkko Nyman.

HÄMEENLINNA

Vekka Liikenteen kaupunkiautojen uusin tulos on auto 9, Scania N113CLB / Wiima K202 (matala). Auto oli tätä ennen Tanskassa Arrivan auton nro 7027. 15.2.2005 Vekka 9 liikkui Hämeenlinnan linjalla 12. Aikaisemmin linjalla 12 oli vakioautona Scania MaxCi vuodelta 1996. Ennen matalia autoja 12:n nimikko oli Uppsalasta tuotu RGK-425, Scania CN112.

TAMPERE

Uusia Scalvoja on alkuvuodesta tullut TKL:lle useita. Kaksiakselisten numerointi jatkui johdonmukaisena alkaen 656:sta ja teliautojen 259:stä. Hankinta käsittää kaikkiaan 11 uutta Scalvaa, joista viisi on telejä. Tietoja autoista: 656/VSG-376, 657/EXK-437, 658/VSG-463, 659/VSG-451, 660/VSG-459, 661/HUZ-578, 259/EXK-451, 260/HUZ-588, 261/KEF-836, 262/HUZ-564, 121/FGX-383 ja 122/FGX-385. Autot 121 ja 122 ovat testiautoja, joissa on takana korotettu katto. Testiautot eivät ole liikennelaitoksen omistuksessa. Rekisteritietojen mukaan koeautojen malli on Scania K9SUB-B-6x2.

TURKU

Turun kaupunginhallitus: museoraitiotien toteutus ja rahoitusmallit selvittävänä 6/2006 mennessä

Turun kaupunginhallitus päätti 24.1. seuraavaa kaupunginhallituksen varapuheenjohtaja Pauliina de Annan (vihr) esityksestä: "kaupunginhallitus päättää merkitä työryhmän selvityksen tiedokseen.

Samalla kaupunginhallitus päättää, että museoraitiotien toteutus- ja rahoitusmallit selvitetään kesäkuun 2006 loppuun mennessä, yksityisrahoitus huomioon ottaen kaavoituksessa otetaan huomioon mahdollisuus toteuttaa museoraitiotie selvityksessä säilytettäväksi esitettyä kalustoa voidaan toistaiseksi säilyttää suojeltaviksi määrättyissä Amiraalistonkadun linja-autohalleissa työryhmän esittämällä tavalla ja siten, että kulttuuritoimi ja tilalaitos neuvottelevat kohtuullisen vuokran ja että vaunujen kunnostukseen tarvittava rahoitus käsitellään vuoden 2006 talousarvion yhteydessä."

Linkki asian pöytäkirjaan:

<http://www.turku.fi/ah/kh/2005/01240021/1084979.htm>

Päätös muuttui siis käytännössä Turun museoraitiovaunujen säilytystä ja käyttöä käsitelleen työryhmän esityksen mukaiseksi. Turun kaupunki siis selvittää ensi vuoden kesään mennessä museoraitiotien toteutus- ja rahoitusmallin!



Ylin kuva. Siniset nivelautot tekivät paluun Erottajalle vuoden 2005 alkaessa, kun Helsingin Bussiliikenne Oy uudelleensijoitti kalustoaan. Kuva Juhana Nordlund 7.2.2005, Helsinki.

Toinen kuva ylhäältä. Keskustalinjojen siirtymisen vieraammalle yhtiölle on aina "pieni kulttuurishokki". Helsingin linja 17 siirtyi Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab:lle, joka linjaa hoitaa pääosin OmniCityillä. Kuva Jarkko Nyman, Helsinki.

Linjan 64 sopimus uusiutui, samoin autokalusto ruuhkajan ulkopuolella. Kuvassa Pohjolan Liikenne 808, Volvo 8700LE (teli). Kuva Juhana Nordlund 2.1.2005, Helsinki.

Tammelundin Liikenne Oy:n toimintakenttä sai uusia ulottuvuuksia alihankinnan alkaessa Helsingin linjalla 86 (ja sen mahdollisilla eri versioilla). Kuva Juhana Nordlund 9.1.2005, Helsinki





Hämeenlinnan katukuvaa piristää Tanskasta peräisin oleva Vekka Liikenne Oy 9, Scania N113CLB / Wiima K202 (matala). Auto oli alkujaan Unibus A/S nro 27. Kuva Juhana Nordlund 17.2.2005, Hämeenlinna.

Metsälän Linja Oy:n kaksi ensimmäistä matalalattia-autoa liikkuvat nykyään Salossa (Salon Liikenne) mm. linjoilla 1 ja 3. Kuva Juhana Nordlund 7.3.2005, Salo.



Varsinais-Suomen liiton tiedote 31.1.2005:

Raideliikenteen mahdollisuuksia Turun seudulla ja Varsinais-Suomessa on tutkittu aiemmin Turun kaupungin teettämässä selvityksissä "Varsinais-Suomen raideliikenteen kehittämisselvitys" (2000) sekä "Pikaraitiotie kaupunkiseudulla" (2002). Selvitysten keskeiseksi ongelmaksi on jäänyt raideliikenteen *rahoitus*. Paikallinen raideliikenne VR Oy:n ostoliikenteenä ja pikaraitiotien rataaninvestointi on arvioitu kalliiksi..

Osana ympäristöministeriön ympäristöklusteri-ohjelman hanketta on keskustelun pohjaksi laadittu ideasuunnitelma, jossa on tarkistettu aiempia raideliikenneselvityksiä Espoossa ja Tampereella vuosina 2002–2004 laadittujen raideliikenneselvitysten sekä kansainvälisen uuden tutkimustiedon perusteella. Suunnitelmassa on päivitetty taloudelliset laskelmat pikaraitiotiestä ja paikallisjunaliikenteestä.



Raportin mukaan:

- pikaraitiotien liikennöintikustannukset voidaan kattaa lipputuloilla
- kilpailutetun paikallisjunaliikenteen liikennöintikustannukset voidaan kattaa lipputuloilla.
- pikaraitiotien kaupunkikehitysvaikutukset ovat investointia suuremmat

Raportin kehittämissuosituksen:

- Turun seudun keskusakselin (Naantali-Raisio-Turku-Kaarina) pikaraitiotien toteuttamismallin kehittäminen.
- Paikallisliikenteen vapauttaminen valtion omistamalla rataverkolla.
- Uudenkaupungin radan paikallisjunaliikennekokeilun käynnistäminen.
- Turku-Salo-Helsinki -ratayhteyden kokonaistarkastelu huomioiden kauko-, taajama- ja tavarajunaliikenne.
- Turku-Tampere -taajamajunaliikenteen selvittäminen.



Tampereen kaupungin liikennelaitoksen Scala-hankinnat jatkuivat myös alkuvuonna 2005. Uusia kaksiakselisia autoja saatiin liikenteeseen alkaen numerosta 656. Ylemmässä kuvassa TKL:n koeauto 122 linjalla 18. Kuvat Kari Paavola, Tampere

- Museokoeliikenne Turku-Uusikaupunki ja Turku-Naantali -radoilla.

Suunnitelman ovat laatineet Antero Alku ja Mikko Laaksonen / Alkutieto Oy

Selvitys on ladattavissa PDF:nä osoitteesta <http://www.varsinais-suomi.fi/keskus-akseli/VSraideraportti2004.pdf>

Turussa oli erikoisesti keltainen bussi TuKL 157 seutulinjalla 10 Kauppatori-Mylly, jota normaalisti ajetaan Auto Anderssonin autoilla.

Juha Jalolle on tullut uusi Volvo 8700LE -teliauto. Rekisteri on JGB-779.

Andersson on saanut yhden Scalan lisää. Entisiä Anderssonin Volvo / Ikaruksia on vuokrattu TuKL:lle.

PORI

Porin Linjat Oy:lle luovutettiin tammikuun lopulla kaksi Scania L94UB4x2 / Lahti Scallaa, jotka saivat nrot 7 ja 8. Seuraava Scala on tarkoitus luovuttaa tämän vuoden syksyllä.

LÄHIJUNA

Sm4:iä saatiin talven aikana tasaiseen tahtiin lisää ajoon. Tätä kirjoitettaessa liki koko toinen tilauserä oli toimitettu maahamme. Kaikista uusimmat yksiköt eivät olleet vielä reitti-liikenteessä.

Sm2 6077 + Eioc 6277 on saatu saneeratuna liikenteeseen.

ULKOMAAT

Bochum-Gelsenkirchen:iin aiotaan hankkia Stadlerilta 30 variotram-vaunua. Raideleveys on tuttu. Toimitettaneen 2007 – 2011.

MUUTA

Spårakoff on kuljetettu tammikuun puolivälissä Tallinnaan peruskorjaukseen.

Vaunun pitäisi valmistua remontista vielä ennen kesäsesonkia. Vaunut 12 ja entinen 15 eli nykyinen 175 ovat siis tätä tehtäessä yhtäaikaa Virossa.

Hakaniemen torilta linjoilla 1,1A ja 3B lähdetessä on liikennevalotolpassa S-valon tilalla punainen valo, muut valot ovat oikein (viiva ja nuoli)

2.2. jo kuitenkin havaittiin, että liikennevalo oli korjattu "standardin" mukaiseksi.

<http://www.matka.fi/haku/fi/-osoitteessa> on avattu **koko Suomen kattava reittiopas**.

Se sisältää VR:n ja kaukobussien sekä eräiden kaupunkien sisäisen liikenteen aikataulutiedot. Käyttöperiaate on sama kuin muissakin reittioppaissa ja tiedot reiteistä löytyvät melko hyvin mutta mm. karttaosio on yhtä viimeistelemätön kuin pääkaupunkiseudun reittioppaassa, eli reitit näkyvät linnuntietä pitkin pysähdyspaikkojen välillä. Reittihaussa on paljon protomaisia puutteita ja se on aika ajojen pois toiminnasta.

Strassenbahn-Forum -keskustelupalstalla löytyi 5.2. "bolush" in kirjoittama vastaus saksalaiseen kysymykseen Helsingin varioiden ongelmista:

"40 vaunusta 36 oli jo yhtäaikaa liikenteessä tai liikennevalmiudessa. Tällä hetkellä joitakin vaunuja seisoo johtuen ongelmista KONI-vaimentimien kiinnityksissä / vahvistuksissa katolla.

Myöhäiskesästä 2005 lukien seuraa myös lisämuutoksia, ennen kaikkea käyttölaitteistoon.

Samaan aikaan HKL suorittaa nyt entistä voimallisemmin kiskotustöitä, jotta verkosto saataisiin matalalattiakelpoiseksi.

Yksityiskohtia en voi esittää julkisella forumilla".

Helsingin Sanomissa oli Variotramien ongelmista 20.2. ilmestyneessä numerossa. Samaa aihetta käsiteltiin Hufvudstadsbladetissa

lauantaina 19.2.2005. Joissakin yhteyksissä jopa esitettiin ajatus, että "Luddeja" tulisi hankkia lisää, koska niitä saa edullisesti ja ne toimivat erinomaisesti. Vario-aihetta käsiteltiin edellisten lehtien lisäksi myös radion ja TV:n uutis- ja ajankohtaislähetyksissä.

Kaakkois-Suomen vihreät ry:n hallitus päätti kokouksessaan 16.2.2005 selvittää duo-vaunujen käyttömahdollisuuksia Saimaan ja Kymenlaakson kaupunkialueilla tavoitteena kaupunkiseutujen yhdistäminen yhtenäisiksi talousalueiksi ja kannattavan liikenteen jatkumisen turvaaminen Kymenlaakson radalla.

Tarkoitus on lisäksi selvittää Saimaan kaupunkiseudulla paikallisraide liikenteen käyttöönotto uudelleen ja näin tuoda yliopiston ja lentokentän vaikutus tiiviimmin koko nauhakaupungin hyödyksi.

Duo-vaunulla haetaan kevyempää järjestelmää sekä katukiskojen ja edullisempien pysäkkien lisäkäyttömahdollisuutta tavoitettavuuden parantamiseksi. Saimaan kaupunkiseudulla asuu nyt noin 100 000 ihmistä rai-delinjojen läheisyydessä 40 kilometrin matkalla. Kymenlaaksossa taas suurin osa maakunnan 186 000 asukkaasta asuu nykyisten henkilöliikenneraiteiden välittömässä läheisyydessä. Alueet vastaavatkin monia Saksan ja Pohjoismaiden nauhakaupunkiseutuja, jossa vastaava järjestelmä on jo käytössä.

VIRHEITÄ

Joskus Raitioonkin pujahtaa virheitä, siksi-pä oikaistaan nyt muutama: Numerossa 4 / 2004 sivulla 10 oleva oikea yläkuva on Daniel Federleyn ottama, ei Jarkko Nymanin. Saman lehden sivulla 24 olevassa taulukossa lukee, että HKL:n autossa 204 vuodelta 1952 olisi ollut ovijärjestys 1-1-2. Oikea ovijärjestys on 1-2-2, mikä näkyy myös sivulla 21 julkaistussa valokuvassa. STA:n entiset autot 106 – 120 saivat Helb-numerot 9202 – 9216 (uutissivun taulukossa asia oli esitetty virheellisesti).

SEURAAVA NUMERO

Lehti 2 / 2005 ilmestyy kesäkuussa 2005. Materiaali toimitukseen tulee jättää 12.5.2005 mennessä, uutisia Pääteypysäkillle voi toimittaa 19.5. saakka.

HKL 150 eli Ludde linjalla 1A Etelärannassa. Luddea näki kohtalaisen yleisesti 1A:lla keväätalvella 2005. Kuva Juhana Nordlund 11.2.2005, Helsinki.

Takakannen kuva: Ludden teli ja taaempi nivel vaunun vasemmalta puolelta. Kuva Mikko Alameri 5.7.2004.



KIITOKSET

Tällä kertaa avustukset tulivat seuraavilta, joille kiitokset:

Mikko Alameri, Mikko Attila, Johannes Erra, Tom Heino, Erkki Heinonen, Kalle Henriksson, Mikko Laaksonen, Tauno-Juhani Lappi,

Mikko-Oskari Koski, Jussi Mäkinen, Juhana Nordlund, Jarkko Nyman, Jaakko Pertilä, Jorma Rauhala, Jani Ristolainen, Lauri Rätty, Niklas Sjöblom, Kimmo Säteri, Klas Weckman, Leif Vuorinen.

Raitiovaunuaiheisia postikortteja

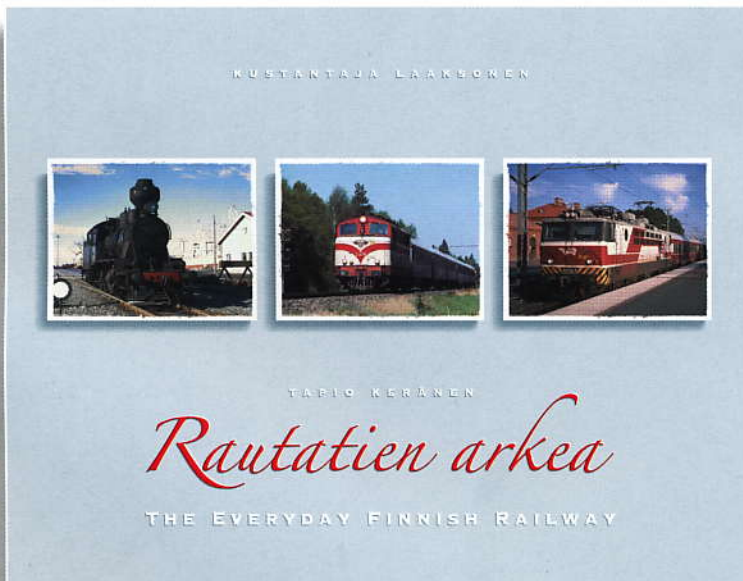
Seuramme jäsen Daniel Federley on jälleen julkaissut uusia raitiovaunuaiheisia postikortteja. Kortteja voi tilata sähköpostitse osoitteesta daniel@federley.com tai puhelimitse (09) 458 4033. Korttien hinta on 1e/kpl. Postituskulut: 1-9 kpl 75 c, 10-> kpl ei postituskuluja.

11. Helsinki: Rattikaria 320 vuodelta 1955 Pohjolanaukiolla Käpylässä kilvitettynä linjalle 1, kuvattu 9/04
12. Helsinki: VTS-vaunu 339 vuodelta 1955 Mannerheimintiellä kilvitettynä linjalle 10S, 10/04
13. Helsinki: Matalalattiavaunu 219 vuodelta 2004 Arabiankadun uudella radalla linjalla 6, 9/04

Lisäksi edelleen saatavana myös seuraavia kortteja:

2. Neliakselinen vaunu 9 vuodelta 1959 Senaatintorilla Valtioneuvostonlinnan edessä linjalla 2, 11/92
3. Kelta-vihreä nivelvaunu 107 vuodelta 1987 Hämeentiellä Kumtähden kentän kohdalla linjalla 6, 7/98
5. Rattikaria 320 vuodelta 1955 Kaupungintalon edessä SRS:n tilausajolla (kilvitetty linjalle 4S), 5/00
6. Helsinki: Matalalattiavaunu 201 vuodelta 1999 Erottajalla linjalla 10, 9/00
7. Turku: Karian ja Strömbergin kaksiakselinen vaunu 38 vuodelta 1951 linjalla 3 Kauppatorilla, 5/72
8. Turku: Karian ja Strömbergin kaksiakselinen vaunu 40 vuodelta 1951 linjalla 3 Martinkadulla, kevät 1972
9. Helsinki: Neliakselinen vaunu 25 vuodelta 1959 Snellmaninkadulla Suomen pankin ja Tuomiokirkon edessä linjalla 1, 5/00.
10. Helsinki: Neliakselinen vaunu 21 vuodelta 1959 Mannerheimintiellä linjalla 2, 7/01.

Uniikki Ulutus!



Rautatien arkea – The Everyday Finnish Railway
– kuvateos Tapio Keränen ainutkertaisista kuva-
aarteista, ilmestyy maaliskuussa. Kirjaan on
koottu yli 500 ennen näkemätöntä Keränen vuo-
sina 1964–2004 ottamaa valokuvaa ympäri Suo-
mea: veturityyppejä yli 40, höyryvetureita yli 50
yksilöä 13 sarjasta, vaunutyyppäjä lähes 100, lii-
kennepaikkoja noin 70, laitteita ja rakennelmia
noin 70, ratamaisemia kymmeniä ym.

Tiedustelut ja tilaukset

Maarit ja Eero Laaksonen
Oulunkylän tori 2 A 3, 00640 Helsinki
(09) 728 6787, 040 738 2716
eero.laaksonen@nikkemia.fi

Teosta myyvät myös:

Suomen Rautatiemuseo

Hyvinkääntäti 9, 05800 Hyvinkää
puh. 0307 25241 klo 12–15 (ei ma)
info@rautatie.org

Akateeminen kirjakauppa

Keräilijät huom! Kirjoista sata on numeroitu ja
haluttaessa Tapio Keränen myös signeeraa ne.

Kirja on
kokonaisuudessaan
suomen- ja
englanninkielinen.

- koko 297 x 210 mm
- sidottu koviin kansiin
- 288 sivua
- ISBN 951-98475-7-X

58 €
+ toimituskulut



SRS
PL 234
00531
Helsinki



* . KH23 *



M



AVIS
www.avis.fi

