

RAITIO

2/2005



Raitiotiet Suomessa osa 2, Pikkukakkonen
historiaan, Kilpailutusta osa 3,
Siniset bussit osa 10, Manne

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 RAITOTIESEURA 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
sisäänkäsy 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.

Vanhaja 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:** Osion 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 hevosraitiavaunut, Rennes, Siniset bussit, osa 7
- 4/2004:** HKL 339, Kilpailutusta 10 vuotta, osa 2, Siniset bussit, osa 8
- 1/2005:** Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä, osa 3. Deltat, Siniset bussit, osa 9

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

Kannen kuva



Mannheimilainen GT6-nivelvaunu MVV 453 eli tuleva HKL 151 vielä alkuperäisessä väriyössään: mustat koristeviivat valkealla pohjalla. Kuva Arto Hellman, Vallilan halli 20.4.2005.



Jorma Rauhala

RAITIOTIET SUOMESSA

HELSINKI OSA 2

Mannerheimintien eteläpäätä Erottajalla 1940-luvun lopulla. Siniset bussit ovat 1930-luvun lopun mallia ja raitiovaunut puolestaan ASE:n valmistamia "pikku- ja isoruotsalaisia". Kadun keskellä on vielä tilaasäästävä henkilöautojen vinopaikotus-alue, sillä jalkakäytävien reunoilla ei pysäköintiä tuolloin sallittu. Ns. Frenckellin kessumaat eli nurmikot reunustavat raitiotieratoja.

Täysin uuden neliakselisen moottorivaunutyyppin käyttöönottoa ryhdyttiin suunnittelemaan 1940-luvun lopulla ja seuraavan vuosikymmenen alussa tilattiinkin ensimmäinen tällainen vaunusarja, jonka valmisti Suomen Autoteollisuuden tytäryhtiö Karia. Vuoden 1952 kesällä Olympialaisten aikaan kokeiltiin Helsingissä länsisaksalaista DüWAG:in valmistamaa vaunua, joka oli koeajossa herteniläiseltä Vestische Strassenbahnen GmbH:lta. Tämä vaunu liikennöi yhä edelleen Itävallan Gmundenissa.

Ennen kuin ensimmäinenkään uusista kotimaisista Karian vaunuista oli valmiina, tilattiin myös Valmetilta vastaavanlainen vaunusarja. Uusia vaunuja rupesikin vuosikymmenen puolivälissä saapumaan Helsinkiin ripeässä tahdissa. Viisikymmenluvun loppupuolella raitioteille saatiin vielä kaksi sarjaa teli-moottorivaunuja sekä yksi teliperävaunusarja. Viidessä vuodessa olikin raitioteiden liikkuva kalustosta suurin osa modernisoitu ja vieläpä ennennäkemättömän nopeasti. Viimeistä huutoa olevia moottorivaunuja oli 105

ja uusia perävaunuja 30 kappaletta. Lähinnä vain tungosaikoina jouduttiin käyttämään tämän lisäksi myös vanhempaa kaksiakselista kalustoa. Kaluston nykyaikaisuus ja liikenneverkoston laajuus antoi koko järjestelmälle takeen raitiotieliikenteen tulevaisuudesta.

1960-luvulla ei tehty kalustohankintoja. Ensimmäistä kertaa koko raitiotielaitoksen historiassa ei kokonaiseen vuosikymmeneen vastaanotettu lainkaan uutta vaunukalustoa! 1960-luku olikin eräänlaista "vaaran vuosikymmentä", joka Turussa kävi liikennemuo-

dotte kohtalokkaaksi, mutta päättyi Helsingissä kuitenkin onnellisesti. 1960-luvun lopulla käynnistettiin uuden sukupolven raitiovaunuhankinnat Valmetilta ja uusia ratojaakin ryhdyttiin suunnittelemaan.

Nivelvaunut tulevat

Uudeksi perusvaunutyyppiksi valittiin kaksivaunuinen kolmitelinen nivelvaunu, jonka matkustajakapasiteetti oli suurempi kuin aikaisemmillä vaunuilla. Vaunuparin sisäpäädyt oli yhdistetty nivelöidyllä ylikulkukäytävällä toisiinsa, joten tällä vaunutyyppillä saavutettiin yhden rahastajan säästö verrattaessa tilannetta perävaunua vetävään moottorivaunuun. Arkkitehti suunnitteli näille vaunuille myös uuden punaharmaan ulkoväriyksen. Nivelvaunuja valmistui kahdessa erässä 1970- ja 1980-luvuilla yhteensä 82 kappaletta. Vuodesta 1986 alkaen uudet vaunut toimitettiin



Vuoden 1952 mallinen Scania-Vabis / Ajokki ja vuoden 1955-56 VTS-raitiovaunu Kolmen Sepän patsaalla vuosikymmenen jälkimmäisellä puoliskolla.

perinteisempinä viherkeltaisina ja jo liikenteessä olleet punaharmaat maalattiin suurempien korjaamokäyntien yhteydessä tuttuihin väreihin. Muutos värin vaihtoon oli seurausta lähes kansalaisliikkeeksi muuttuneista vaatimuksista. Aktiivisuus tässä asiassa heräsi jälkimmäisen nivelvaunusarjan toimitusten alettua. Punaharmaita raitiovaunuja ehti olla siten Helsingin kaduilla liikenteessä vuosina 1973–1995, jolloin viimeinenkin niistä oli käynyt maalaamon kautta.

Matalalattiaiset vaunut

1990-luvun lopulla ja 2000-luvun alussa hankittujen vaunujen yhteydessä siirryttiin jälleen uusiin teknologioihin. Tällä kertaa kotimaassa Rautaruukki / Talgo-Transtechin tehtailla kootujen moninivelisten viisiosaisen saksalaisvaunujen sataprosenttinen matalalattiaisuus edustaa alan uusinta suuntausta. Vaunujen teleissä ei mataluuden vuoksi voi enää olla läpimeneviä akseleita. Matalalattiatekniikan käyttöönottoon liittyi kahden tällaisen vaunun koekäyttö Helsingissä 1990-luvulla. Ensinnä vuonna 1994 kokeiltiin saksalaista AEG:n vaunua, joka on nykyään lii-

ASEA:n 1920-30-lukujen vaihteen moottorivaunu Snellmaninkadulla 1950-luvulla.



kenteessä Frankfurt an der Oderissa ja vuonna 1995 oli puolestaan käytössä sveitsiläisten toimijain SIG ja Schindler testivaunu Zürichistä.

Vuonna 2004 ostettiin Ludwigshafenista kahdeksanaksen kaksinivelinen moottorivaunu tarkoituksena tutkia sellaisen liikennöintiominaisuuksia Helsingin rataverkolla. Jos ja kun vaunu todetaan kelvolliseksi, voidaan käynnistää ostohankinnat 1980-luvun korkealattiaisten nivelvaunujen varustamiseksi matalalla keskivaunulla. Vuonna 2005 ostettiin Mannheimista neljä kuusiakselista vanhaa nivelvaunua, joilla paikataan kroonista vaunupulaa.

Lippujen hinnat

Raitiovaunumatkan hinta on ollut yksi tapa mitata kansalaisten ostovoimaa siinä kuin nykyajan hampurilaisindeksitkin. Viimeaikoina on kuitenkin hintoja vedätetty ylös edullisempien sarja- ja kausilippujen myyntiä vauhditettaessa, ettei sitä enää voi pitää käyttökelpoisena tähän tarkoitukseen. Hevosraitio-ten aikaa ja sähkövaunujenkin alkuaikoina kertalipun korkeasta hinnasta, 15 penniä, valitettiin yleisesti. Säännöllinen raitiovaunulla matkustaminen olikin mahdollista vain varakkaalle kansanosalle hevosliikenteen aikaan sekä sähköliikenteen alkuvuosina. Ensimmäisen maailmansodan loppuvuosina, inflaation jo laukattua moneen kertaan, matka maksoi edelleen sen saman kuin jo hevosvaunuliikenteen alussa. Tuon ajan hintatasoa on (myöhemmin) verrattu sanaan "ilmainen". Jo alkuvuosista lähtien on ollut myynissä vakituksille matkustajille matkoja alennettuun hintaan. Konduktöörit, eli myöhemmällä kielellä rahastajat, myivät useita poletteja eli rahakkeita sisältävän paperipussin alennetulla hinnalla. "Sarjalippuina", vai pitäisikö peräti nykyään sanoa "arvoa sisältävinä", poletit palautuivat matkustuksen yhteydessä rahastajille. Uudelleen pussitettuna ne olivat jälleen käyttökelpoisia. Vuonna 1914 siirryttiin pahvisiin alennuskortteihin ja myöhemmin myös paperisiin lippuvihkoniteisiin. Nykyään tietokoneajan matkustuskulttuuriin kuuluu älykortin mikrosiruun tallennettu matkaraha.

Rahastajista luopuminen

Rahastajatonta liikennettä käynnistettiin kesäkuussa 1978, kun linjalla 10 aloitettiin osittainen kuljettajarahastus. Eräs rahastuksen merkkipaalu oli asteittaiseen avoimeen rahastukseen siirtyminen kesäkuun alussa 1980. Silloin raideliikennettä harjoittaneet yritykset saivat myös siirtyä tarkastusmak-



sun perimiseen (50 mk) liputtomilta matkustajilta (kertalipun hinta oli 3,20 mk). Jos matkustajalla oli voimassaoleva lippu, hän sai nousta vaunuun määrättyistä ovista ilman matkalipun näyttövelvoitetta. Viimeinen raitiovaununrahastaja oli työssään toukokuun lopulla 1987. Rahastajat olivat alkujaan miehiä, sillä työn katsottiin olevan yhtä rankkaa kuin vaikkapa nykyään vartioliikkeiden järjestysmiesten. Vuonna 1917 Helsingissä astuivat rahastajan töihin myös ensimmäiset naiset, vantterasti pukeutuneina, niin ettei kenellekään tulisi mitään harha-ajatuksia. Ai-

Pitkälläisillä VTS-vaunu ja Helsinki - Maa-seutu Liikenteen bussi rintarinnan sekä Siltasaaren puolelle matkaava raitiotiejuna, jossa Kaipion perävaunu. 1960-luvun alkua.

VTS-moottorivaunu + Karian perävaunu matkalla pääpostin ja Sokoksen edustalle. Loitompana "Ratti-Karia" alkuperäisellä linjatunnuksen merkintätavalla: iso maitolasi ja sen päällä koukkuikiinnityksellä muotoon leikattu peltinen linjanumero. Postitalon bussipysäkillä seisoo linjanumeronauhalla varustettu Volvo / Helko v. 1956, jonka oranssi tunnusraita ilmoittaa kuljettajarahastuksesta.



nut syy naisrahaistajien palkkaamiseen oli huomattavasti alempi palkkaus, jonka seurauksena "ajomaksuja on voitu pitää niin tavattoman alhaisina". Numeraalisesti kaikkein halvimmat kertalippuhinnat olivat hevosraitioteiden aikaan ja siitä vuoteen 1917 saakka, jolloin maksu oli vaivaiset 15 penniä. Vuonna 1962 samasta asiasta, eli matkustamisesta vähimmillään yhdellä pysäkinvälillä, sai pulittaa peräti 40 markkaa!

Matkustajamäärät

Toisen maailmansodan jälkeen, kun Helsinki (asukkaita vuonna 1946 oli 341.600) oli vastaanottanut paljon uusia asukkaita ja linja-autoliikenne toimi vielä säännöstelyn ja materiaalipulan vuoksi heikosti, saavutettiin raitioteilla milloinkaan ylittämättömät matkustajamäärät: vuonna 1945 raitiovaunumatkustajia ne tarkkaan ottaen 150.046.620 henkeä. Nykytietoyhteiskunnassa (v. 2003) raitiovaunuissa matkustaa 56,8 miljoonaa matkustajaa. Tuota miljoonalukua yhdellä desimaalilla ei kaiketi pysty tarkentamaan kukaan, ellei sitten pidä mainittua lukua jo sellaisena (!). Raitiovaunut olivat viime sotien jälkeen kaupunkiliikenteen ehdoton valtiasta tärkeimmille pysäkeille oli suuren matkustajamäärän takia hankittu järjestysmiehet eli ns. pysäkinnyrkkit. Heidän tarkoituksensa ei ollut suinkaan saada vaunuja ahdetuksi tupaten täy-

teen, vaan katkaista vaunuihin pyrkijöiden ehtymätön virta ja varmistaa, että vaunut yleensä pääsevät lähtemään pysäkeiltä. Myöhempien aikojen kaupunkilegenda on synnyttänyt päinvastaisen mielikuvan "ahtaajista".

Suunnitelmia

Ensimmäinen maanalaissuunnitelma Helsingissä: HRO:n johtokunta esitti vuonna 1938 tutkittavaksi paljonko tulisi maksamaan raitiotietunnelin rakentaminen linjalle 8 Olympiastadionin ja Messuhallin kohdalle. Parin vuoden kuluttua järjestettäväksi odotetut Olympialaiset olivat tämän suunnitelman takana. Silloin Stadionilta keskustaan nykyistä Mannerheimintietä johtavaan pääliikennekäytävään nähden poikittainen liikenne olisi kärsinyt ylimenosta ja se ajateltiin saatavaksi sujumaan vain alittamalla tämä ruuhkainen risteys. HRO:n esityksen mukaan maanalaiseksi muuttuva 8-linja kääntyisi Töölön torilta Topeliuksenkadulle ja sukeltaisi siitä tunneliin, kääntyisi ja jatkaisi nykyisen Sibeliuksenkadun suunnassa silloisten A-Messuhallin ja Hippodromin välistä Stadionin editse ja nousisi Mäntymäen pohjoispuolella maanpäälle. Stadionin edustalla olisi maanalainen asema, johon olisi ollut kulku portaita pitkin nykyiseltä Mannerheimintieltä sekä myös Stadionilta. Koko ratatunnelin pituus olisi ollut 600 metriä. Maanalaisen Stadionin

pysäkin asemalaiturin pituus olisi ollut 80 metriä, jolloin sillä olisi voinut olla samanlaisesti 7 vaunua suuntaansa.

Helsingissä on myös yksi toteutumaton raitiotielinja. Keväällä 1925 HRO:n johtokunta ilmoitti kaupunginvaltuustolle halukkuudesta rakentaa linjaosuus Hermannin kaupunginportilta Hämeentietä pitkin Vanhaankaupunkiin. Valtuusto myönsi toimiluvan tälle radalle siten, että ensin rakennetaan rata Toukolaan ja siitä jatketaan Vanhaankaupunkiin niin pian kuin Hämeentietä on riittävästi levennetty. Liikenne Intiankadun kulmaukseen käynnistyi vuonna 1926. Jatko-osuuden valmistumiseen saatiin lykkäystä ensialkuun vuoteen 1933 saakka. Sittemmin lykkäystä haettiin useita kertoja, mutta jossain vaiheessa asia vain hiljaisesti haudattiin. Hämeentie on kyllä jo nykyään levennetty sopivaksi! Voisipa toisaalta leikkiä ajatuksella, että viime vuonna valmistunut 6-linjan jatkoosuus Arabianrantaan on nyt tuon vuoden 1925 hakemuksen toteutuma.

Kalustomäärät

Suurimmillaan moottorivaunujen lukumäärä oli vuonna 1955, jolloin niitä oli hetkellisesti peräti 253. Perävaunuja oli enimmillään vuosina 1949–50 yhteensä 252. Vuonna 2003 oli virallisesti kirjoilla olevien moottorivaunujen lukumäärä 122. Tyypeittäin ne jakaantuivat siten, että vuoden 1959 neliakselisia vaunuja oli viisi, korkealattaisia nivelvaunuja oli 82 sekä uusia matalalattaisia nivelvaunuja 35 kappaletta. Viisi viimeisimmän tyypin edustajaa odotti vastaanottohyväksyntää. Ja näiden lisäksi tulivat vielä työ- ja huoltovaunut sekä pieni joukko lopullista kohtaloaan odottavia jo aiemmin liikenteestä poistettuja vaunuja sekä tilausliikenteeseen varatut veteraanivaunut ja museokalusto.

Rataverkko

Rataverkon kokonaispituus oli suurimmillaan vuonna 1955, jolloin pituus yksiraiteisena raiteena ilmaistuna oli 108 km. Nykyään vastaava pituus on 104 km, josta linjaraiteita on 83,5 kilometriä. Loput ovat varayhteyksiä ja halliraitteita. Kaksiraiteisena linjana Helsingin raitioteiden linjapituus on käytännössä noin 45 km, jolla luvulla se sijoittuu maailmantilastoissa keskikastiin. Suurista raitiotiekalustoista se on kaukana, sillä niiden linjapituuksien lasketaan sadoissa kilometreissä. Tulevina vuosina Helsingin rataverkko tulee hieman pitenemään uusien kaavailtujen rataosuuksien kenties valmistuttua. Silloin on mahdollista, että Helsingin raitioteiden raidepituus tulisi ylittämään aiemman maksiminsa.



Mannerheimintietä 1970-luvun alkupuolella. VTS loittonee ja toisia nykyaikaisia telivaunutyyppäjä näkyy myös kauempana.

Pikaraitioiteitä ja runkolinjoja

Yhdyskunta- ja liikennesuunnittelijoiden jo lähes vuosisadan ajan esittämä ajatus pitkämatkaisista raitiotielinjoista, jotka olisi osaksi toteutettu pikaraitioiteinä, on ollut esikaupunkien liikenneolojen eräs parannuskeino. Helsinkiin sellaisia hahmottelivat jo arkkitehdit Jung ja Saarinen viime vuosisadan alkupuolella. Ne voisivat olla yhäkin ratkaisuna moneen olemassaolevaan liikenteelliseen ongelmakohtaan. Muusta katuliikenteestä erillisillä kaistoilla olevilla runkorataosuuksilla ja tehokkailla tiheästi liikennöivillä raitiovaunuilla voidaan saavuttaa nopea siirtyminen kaupungin ytimestä laidemmalle, jossa voidaan jatkaa perinteisempään tapaan matkaa haaroittamalla linjat eri asutusalueiden tarpeiden mukaisesti suuntiin. Siis kätevästi ilman vaihtoja suoraan perille, mikä on tietysti matkustajainkin suurin toive.

1950-luvun puolivälin jälkeisessä Helsingissä kokeiltiin legendaarista runkolinjaa. Liikennöinti alkoi elokuun lopulla 1955 Ruskeasuon ja Erottajan välillä. HKL oli juuri saanut uusia nykyaikaisia ja tehokkaita telimoottorivaunuja käyttöönsä. Samaan aikaan oli valmistunut myös uusi rataosuus Kuusitieltä Ruskeasuolle. Haagaan ja muuallekin Mannerheimintien takaisille liitosalueille oli sotien jälkeen rakennettu suuria asuntoalueita. HKL:n bussilinjojen määrää ja kapasiteettia ei pitänyt kasvattaa, mutta uusien linja-autojen hankintamäärät eivät seuranneet väistämättömän kehityksen mukana.

Ongelman ratkaisuna pidettiin parhaimpana lyhentää bussilinjoja, jolloin vähemmällä automäärällä pystyttiin jopa lisäämään liikennöintitiheyttä esikaupungeissa. Autoista järjestettiin sujuva vaihto tiheästi liikennöitävälle runkolinjalle, joka vauhdilla toisi matkustajat keskustaan. Harmi vain että se liikennöi Mannerheimintien kaiken muun huomattavasti hitaamman liikenteen joukossa. Ruskeasuolle valmistui liityntäliikenneasema lämpimine odotushuoneineen sekä useine linja-autolaitureineen.

Runkolinjoja olivat 10 Erottajalle 6–7 minuutin välein, ruuhkalinja 10S Kauppatorille 6–7 minuutin välein ja ruuhkalinja 10A Käpylässä 10 minuutin välein. Linjan 10 ajoaika oli aikataulun mukaan 20 minuuttia Mannerheimintien päästä päähän ja vaihtoaika bussien ja raitiovaunujen välillä järjestettiin 2–3 minuutiksi. Runkolinjan ajateltiin pysähtyvän vain osalla reitin pysäkeistä.

Matkustajat eivät kuitenkaan katsooneet hyvällä omien ennen keskustaan saakka kulkeneiden matkustusvälijen linjojensa

lakkautusta ja vaihtoa raitiovaunuihin, jotka oli sitä paitsi kanoitettu myös töölöläisillä. Tämän seurauksena Suomen Turistiauto-yhtiö aloitti haagaisten toivoman suoran bussiliikenteen keskustaan vuoden 1956 alussa. Eipä muuten onnistu enää nykyisenä YTV-aikana tällainen väliintulo. HKL:n saatua riittävästi uusia busseja runkolinja-nimitys romutettiin huhtikuussa 1958. Silloin HKL:kin palasi keskustaan saakka liikennöiviin suoriin bussilinjoin. Vasta myöhemmin vuosikymmeninä metro- ja kaupunkirataliikenteen matkustajat on opetettu syöttöbusien käyttöön.

Kulosaaren raitiotie

Nykyisen Helsingin alueella oli aikoinaan muitakin raitiotieyhtiöitä kuin HRO. Helsingin pitäjään kuuluneeseen Kulosaaren perustettiin vuonna 1907 useiden eturivin arkkitehtien ja insinöörien toimesta huvilakaupunkiyhtiö. Kulosaaren ja Helsingin välisen liikenteen järjestämiseksi huvilakaupunkiyhtiö Ab Brändö Villastad haki lupaa raitiotien rakentamiseen ja liikennöimiseen kesällä 1909. Tonttikauppa ja ympärivuotinen asutus olisi luonnollisesti mahdotonta, jos kulkuyhteyksiä ei olisi. Huvilakaupunkiyhtiö ei hakenut vielä tässä vaiheessa yksityisrautatieoimilupaa valtiolta. Oli nimittäin esitetty epäily, että voiko yksityinen yhtiö rakentaa

rataansa noin vain kaupungin ja yksityisten yhtiöiden katu- ja tonttialueille sekä valtion rautatiealueelle eli saisiko se haluamaansa raitiotietä tätä kautta. Kulosaariyhtiö sopikin asiasta suoraan Helsingin kaupungin, yksityisten tontinomistajien sekä valtionrautateiden kanssa ja sai näin ratansa rakennetuksi.

Huvilakaupunkiyhtiö teki HRO:n kanssa liikennöimissopimuksen siten, että liikenne hoidettiin HRO:n vaunuilla tietyin vaunukilometrikorvauksin. Sörnäisten ja Kulosaaren välille suunniteltiin rakennettavaksi yhdistetty kiinteä- ja ponttonisilta, mutta sellaiselle ei myönnetty rakennuslupaa epävarman rakenteensa sekä Sörnäisten sataman laivaliikenteen vuoksi. Huvilakaupunkiyhtiön pitikin siksi hankkia raitiovaunuhöyrylautta Kone- ja Siltarakennus Oy:ltä. Raitiotie valmistui 24.9.1910 Hämeentieltä Sörnäisten lauttarantaan. Brändö-lautan valmistuttua saatettiin liikenne aloittaa Sörnäisten salmen yli Kulosaaren linjan päähän 19.11.1910. Kulosaaren linjan vaunuista oli vaihdettava aina Sörnäisten apteekin kohdalla HRO:n linjan vaunuun. Kulosaaren linjan vaunuina käytettiin HRO:n Kummer-moottorivaunuja. Pitkänsillan valmistuttua pyydettiin linjan vaunujen voivan ajaa suoraan Kauppatorille, jotta vaunun vaihdosta päästäisiin. HRO suostui suoraan liikenteeseen alkaen 1.2.1913. Sörnäisistä Itäisen Viertotien ja Pääskylänka-



Mannerheimintien ja Arkadiankadun risteys sekä VTS-vaunu ja Keppi-Karia 1960-luvun alkupuoliskolta. Tuohon aikaan busseihin myytiin peräpään mainoksia. Kovalevyt sijoitettiin kehikoihin linjakilpien tapaan.



Postitalon ohittaa 1970-luvun alussa Karian vaunu ja pari VTS:ää.

dun risteyksestä alkaneen Kulosaaren raitiotien linjapituus laivareitteineen oli noin kolme kilometriä ja ratatyön urakoi ASEA. Vuoden 1915 alusta lukien Kulosaaren raitiotieistä huolehti huvilakaupunkiyhtiön vasta perustettu tytäryhtiö Kulosaaren raitiotieosakeyhtiö Brändö Spårvägs Ab.

Vuonna 1915 Kulosaaren raitiotieosakeyhtiö haki toimilupaa yksityisistä rautateistä yleistä keskusliikettä varten annettuun asetukseen perustuen. Tämän tarkoituksena oli radan ajateltu jatkaminen eteenpäin Puotilaan ja saada siltakysymys myös eteenpäin. Kulosaaren Raitiotie -nimisen yksityisrautatien toimilupa myönnettiin kesäkuussa 1916.

Vuoden 1917 kuluessa ryhdyttiin rakentamaan toimiluvan mukaisia puusiltoja Sörnäisten ja Kulosaaren välille. Alun perin tarkoitus oli rakentaa rautaiset sillat, mutta ainesosien kalleuden vuoksi päädyttiin väliaikaisena ratkaisuna puusiltoihin. (Sillat olivatkin sitten käytössä aina vuoteen 1957 asti!) Sörnäisistä rakennettiin Kuorekarille pidempi siltaosuus, johon rakennettiin laivaliikennettä varten sähköisesti kääntyvä kaksivartinen rautainen kääntösiltaosuus. Mainittakoon, että vettä salmessa oli ruoppauksen jälkeen noin seitsemän metriä, mutta paalutusta jouduttiin tekemään jopa 30 metrin syvyyteen, jossa vasta tavoitettiin liejun ja saven alta kiinteää maata. Kuorekarin ja Kulosaaren väliä

pengerrettiin ja rakennettiin lyhyempi puusilta.

Kansalaissodan ja sen jälkeisen ajan vaikeuksista selviytyttyä päästiin siltojen vihkimiseen vasta 16.12.1919 ja raitiovaunulautta voitiin vapauttaa työstänsä ja myydä pois. Kulosaaren raitiotieyhtiön ASEA:lta ostamat kaksi Suomen ensimmäistä telimootorivaunua saatiin käyttöön myös samana vuonna. Kyseiset tiikkiseinäiset punertavan ruskeaksi maalatut "Jumboiksi" kutsutut vaunut olivat yhtiön omaisuutta, mutta HRO hoiti myös niillä liikennöimisen liikennöintisopimuksen korvausten mukaisesti. Vaunut yöpyivät Valilan hallissa.

Vuosina 1916–17 Kulosaaren raitiotieyhtiö tutki henkilö- ja tavaraliikenteelle avatun raitiotien mahdollisuutta Sörnäisistä Herttoniemeen ja Puotilaan sekä jopa 10 kilometrin päähän Itäsalmeen saakka, sillä nämä maa-alat olivat siirtyneet huvilakaupunkiyhtiön omistuspääpiiriin. Itäsuunnan radanrakennustöihin liittyen saatiin valmiiksi ainoastaan puusilta Naurissaareen, joka sekin tehtiin ilman kiskotusta.

Kansalaissota ja sen jälkeinen muuttunut maailma ajoi ohi näistä suunnitelmista ja toimilupa itäradalle raukesi. Kulosaaren raitiotieyhtiö kalustoi neen myytiin HRO:lle, joka ryhtyi liikennöimään saareen 1.6.1928 alkaen.

Mainittakoon vielä, että HKL lopetti Kulosaaren raitiotieliikenteen lopullisesti 14.2.1951. Asukkaita Kulosaareen oli 1910: 240, 1928: 1244 ja 1940: 1320.

Haagan raitiotie

Helsingin pitäjään kuuluneiden Haagan huvilakaupungin (asukkaita 1914: 1773 ja 1927: 2421) ja Munkkiniemen yhdyskunnan (asukkaita 1915: 217 ja 1927: 731) liikenneoloja parantaakseen ja lisäasutusta toivoen oli alueiden pääasiallinen maanomistaja Ab M.G.Stenius-yhtiö anonut vuonna 1910 valtiolta toimiluvan 3,5 kilometriä pitkälle raitiotielle Helsingin Töölöntullista HRO:n verkoston päästä Haagaan Huopalahden rautatie-laiturin tuntumaan. Vuonna 1912 annottiin toimilupa myös yli kolme kilometriä pitkälle Munkkiniemen raitiotielle. Tämä rata alkoi Haagan raitiotiestä Tilkan vaihteelta puolentoista kilometrin päässä "viidenpennintullista" ja jatkui Munkkiniemen säterin maille, jossa oli suuri kiertoraide. Stenius-yhtiön perusti jo edellisellä vuosisadalla puutarhuri ja liikemies Märten Gabriel S. Hänen poikansa maisteri Sigurd Stenius oli nyt yhtiön toimitusjohtaja. Raitiotieiden toimiluvat perustuivat yksityisistä rautateistä yleistä keskusliikettä varten annettuun asetukseen.

Stenius-yhtiö pyrki aluksi HRO:n kanssa neuvotellen sellaiseen ratkaisuun, että yhtiö siirtäisi toimiluvat HRO:lle ja se käyttäisi ne hyödykseen. HRO:n yhtiökokouksessa osakevähemmistö kuitenkin epäili järjestelyitä ja sai asian hylätyksi. Niin HRO:n kuin Stenius-yhtiönkin suuromistajissa oli samoja liikemiehiä ja HRO:n pienomistajat epäilivät kauppojen hyödyttävän vain näitä tahoja.



Hämeentien "Kurvia" 1960-luvun lopulla. VTS-vaunu matkaa kohti keskustaa

Myöhemmin vuonna 1913 Helsingin kaupungin ostettua HRO:n osake-enemmistön, käynnistyivät neuvottelut uudelleen ja nyt päästiin tuloksiin siten, että M.G.Stenius-yhtiö rakennutti ASEA:lla vuonna 1914 radat sekä oman voima-aseman Meilahteen ja HRO otti

hoitaakseen liikenteen ajokilometreihin perustuneella laskutuksella. Steniuksen omaa tavaraliikennettä varten oli sähköveturi ja kahdeksan tavaravaunua. Töölöntullista Tilkkaan ollut osuus oli kaksiraiteinen, mutta muualla radat olivat yksiraiteisia ja varustettu tarpeellisin sivuraitein. Liikenne Helsingistä Tilkkaan aloitettiin 15.11.1914 ja Haagaan 22.12.1914. Munkkiniemeen liikenne alkoi 26.1.1915. Lin-

VTS Etelärannassa ja taaempänä Karian rattivaunu.

jat kulkivat Helsingin keskustaan. Myöhemmin M.G.Stenius-yhtiö onnistui myymään raitioteiden toimilupansa ja kiinteät laitteet HRO:lle, joka otti liikenteenhoitovastuun 1.1.1927 alkaen. Stenius-yhtiöllähän ei ollut alunperinkään tavoitteena omistaa raitinfrakstruktuuria. Mainittakoon, että liikenne Haagan loppui 30.8.1953, mutta reittiä Ruskeasuolle liikennöidään edelleenkin, tosin hieman muuttuneilla reittikaduilla. Sittenkin Ruskeasuolta on jatkettu rataa Pikku-Huopalahden uudelle asuinalueelle. Munkkiniemeen liikennöidään myös edelleen.



Lauttasaaren raitiotie

Julius Tallberg oli ostanut vuonna 1912 Helsingin edustalla sijaitsevan Lauttasaaren tar koituksenaan rakennuttaa sinne huvila-kaupunki. Helsingin pitäjään kuuluneella saarella oli vuonna 1917 asukkaita 231. Kesällä 1913 aloitettiin liikenne hevosraitiotiellä (raideleveys 1000 mm), joka lähti saaren itäpuolen lauttarannasta. Linja kulki Hevosenkälahden kautta Katajaharjunniemeä kohti. Vaunustona oli HRO:lta ostettuja hevosraitiovaunuja. Liikenne päättyi raitiotien vähäisen käytön sekä maailmansodan epävakaiden olojen vuoksi 30.10.1917.

Rautatienlinjan liikenneviilina 1950-luvun lopulla.

PIKKUKAKKONEN HISTORIAAN

Aurinkoisesta aprillipäivästä 2005 tuli ehkä hieman yllättäen raitiolinjan 2 viimeinen liikennöintipäivä. Linjan 2 lakkauttaminen oli osa HKL:n säästöohjelmaa, mutta linja oli määrä lakkauttaa vasta kesäaikataulukautteen siirryttyessä. Toisin kuitenkin kävi; matalalattiavaunuissa ilmenneiden ongelmien vuoksi on raitioliikennettä vaivannut pitkin talvea ja kevättä vaunupula, ja tätä pulaa helpottaakseen päätti joukkoliikennelautakunta 10.3.2005 lakkauttaa linjan 2 jo huhtikuussa, jolloin iltaruuhkassa säästetään kolme vuoroa. Vaunupulan vuoksi raitiolinjoja on lakkautettu myös mm. sotavuonna 1944, kun raitiolinjalla 11 lopetettiin liikenne vain pari kuukautta linjan perustamisen jälkeen.

Raitiolinjan 2 viimeinen liikennöintipäivä oli 1.4.2005, ja ajossa olivat vaunut 63, 83 ja 90. Vaunu 90 ajoi kakkosen viimeisen vuoron eli lähdön Katajanokan terminaalilta Koskelan halliin klo 17.30.

Nyt lakkautetun kakkoslinjan historia ulottuu varsinaisesti vain kesään 1985. Silloinhan suurin osa raitiolinjoista järjesteltiin uudelleen, vain linjat 1, 6 ja 8 jäivät ennalleen. Kaupunginvaltuusto päätti tuolloin, että raitioliikenteen oli jatkuttava kaikilla rataosilla toisin kuin HKL esitti, ja niinpä Diakonissalaitoksen täytelinjaksi jouduttiin synnyttämään Kauppatorin ja Linjojen väliä kulkeva tynkäkakkonen.

Linjaa liikennöitiin kolmella vakiovuorolla ja yhdellä, välillä jopa kahdella ruuhkavuorolla kuutena päivänä viikossa ja arki-iltaisin jopa iltayhdeksään, mutta vuoden 1987 alusta liikennöintiaikoja supistettiin ja lauantailiikenteestä luovuttiin. Kahtena viimeisenä Kauppatorin-kesänä 1990 ja 1991 linjaa ei liikennöity heinäkuussa lainkaan. Linjalla 2 oli vuoden 1989 matkustajalaskennan mukaan 4700 matkustajaa päivässä.

Kun kakkonen ei tietenkään kerännyt juurikaan matkustajia, päätettiin linjaa jatkaa Katajanokalle. Liikenne Katajanokan terminaalilta Kruununhaan kautta Linjoille alkoi vuoden 1992 alussa, jolloin ruotsinkieliset kata-

janokkalaislapset pääsivät kouluunsa Kruununhakaan vaihdotta. Laivaliikennettä pidentetty kakkonen ei sen sijaan palvellut huolimatta siitä, että kaupunginvaltuusto Katajanokan terminaalin radan rakentamisen hyväksyessään edellytti, että osa terminaalille kulkevista raitiovaunuista liikennöisi keskustaan. Nyt kakkosta ajettiin neljän vakio- ja yhden ruuhkavuoron voimin, mutta reittipidennyksestä huolimatta matkustajamäärä laski, sillä vuoden 1992 matkustajalaskennassa linjalla oli vain 4600 päivittäistä käyttäjää.

Vihdoin vuonna 1995 laivamatkustajille tarjottiin suora yhteys keskustaan, kun kakkosen hyvin vaatimaton kulta-aika alkoi. Kaisaniemen metroaseman avautuessa 1.3.1995 siirrettiin linja 2 kulkemaan Kruununhaan sijasta rautatieaseman ja Kaisaniemen kautta. Lisäksi perustettiin tungoslinja 2V Merisotilaantorilta Kruununhaan kautta Linjoille. 2V palveli lähinnä koululaisia, eikä sitä liikennöity kesäaikataulukaudella. Liikenne 2V:llä päättyi 29.5.1998. Kakkosella oli nyt liikenteessä viisi vakiovuoroa ja 2V:llä kaksi ruuhkavuoroa, ja matkustajamäärä vuoden 1995 matkustajalaskennassa oli 5400 (2) ja 900 (2V). Vuonna 1999, kun 2V:tä ei enää ollut, oli linjan 2 matkustajamäärä 5800. Matkustajamäärä pysyi samana vielä vuoden 2002 laskennassa.

Vuonna 2003 HKL:n oli supistettava liikennettä menojen karsimiseksi, ja raitioliikenteessä säästökohteiksi joutuivat linjat 1 ja 2. Kakkosen lakkauttamista vuoden 2004 alusta esitettiin, mutta joukkoliikennelautakunta ei tätä hyväksynyt. Sen sijaan linjan reitti muutettiin siten, että se kuljetti laivamatkustajat Kruununhaan kautta rautatieasemalle. Raitioliikenne Diakonissalaitokselle loppui kokonaan, ja entisen viiden vuoron



NrII nro 87 linjalla 4T Aleksanterinkadulla. 4T-tunnus on saatavilla näkyviin vain sähköisillä kilvillä varustettuihin vaunuihin. Kuva Juhana Nordlund 3.6.2005, Helsinki.

sijasta nyt pärjättiin kolmella. Pitkä matka-aika ja kiertävä reitti sai aikaan sen, että moni laivamatkustaja ja varsinkin katajanokkalainen käveli mieluummin lyhyen matkan linjan 4 pysäkillä, joten matkustajamäärän edelleen vähennyttä joukkoliikennelautakunta oli lopulta valmis lakkauttamaan linjan. Linjalla oli vuonna 2004 vain 3000 matkustajaa vuorokaudessa.

Nelosella apulinja kahdenkymmenen vuoden tauon jälkeen

Katajanokalle saapuvia laivamatkustajia palvelellaan nyt linjalla 4T, Katajanokka (terminaali) - Munkkiniemi. Liikenne alkoi maanantaina 4.4.2005 klo 9.25, jolloin ensimmäinen vuoro lähti Munkkiniemestä kohti Katajanokan terminaalia. Vuorossa 42 oli vau- nu 98.

Pysäkkikilpiin linja oli merkitty jo edel- lisenä päivänä. Pysäkkikilvissä lukee Kataja- nokka Termin. / Skatudden Terminalen ja pa- luusuunnassa Munkkiniemi / Munksnäs, to- sin poikkeuksena Terminaalin ja Mastokadun pysäkeillä teksti on matkailijoita palveleva Keskusta Munkkiniemi / Centrum Munksnäs.

Linjalla käytetään vain sellaisia vaunuja, joissa on elektroninen linjanäyttö, sillä kelta- mustissa koneellisissa rullakilvissä ei ole 4T- tunnusta, eikä sitä sinne lisätäköön, rullakilvet kun väistyvät hiljalleen elektronisten kilpien tieltä. Katajanokan-suunnassa vaunun linja- kilvessä lukee 4T Terminaali / Terminalen (to- sin alkupäivinä ruotsiksi virheellisesti Temi- nalen), paluusuunnassa kilpi näyttää pelkkää tunnusta 4 eikä siis 4T, vaikka se pysäkeille onkin merkitty. Satelliittipaikannukseen pe- rustuva automaattinen järjestelmä vaihtaa tekstit automaattisesti, ja vaunu on ilman T- kirjainta jo terminaalin päätepysäkillä saa- puessaan.

Linjojen 4 ja 4T liikenne on järjestetty siten, että joka toinen vaunu ajaa Katajano- kalla Merisotilaantorille ja joka toinen termi- naaliin. Ensimmäiset lähdöt Munkkiniemestä terminaaliin ovat klo 9.25 ja 15.00 ja viimei- set klo 11.22 ja 16.26. Vastaavasti lähdöt terminaali- Munkkiniemeen ovat klo 10.02 ja 15.37 sekä viimeiset 11.58 ja 17.02. Vuoro-

väli Katajanokan haaroilla on 8-12 min., mikä ei täytä kaupunginhallituksen raitioliikenteelle asetettujen suunnitteluohjeiden mukaista vähimmäisvuoroväliä (ruuhka-aikoina 8 min.).

“Uusissa” aikatauluissa lähtöajat Kataja- nokalta ovat täsmälleen samat kuin ennen, joten kun Terminaalin haara on lyhyempi, jää kuljettajalle pitempi tauko aika päätepysäkillä. Paluumatkalla Munkkiniemeen nelosten vuo- roväli ei samasta syystä myöskään ole tasai- nen, sillä Terminaalilta lähtevä 4(T) ajaa käy- tännössä lähempänä edellä olevaa linjan 4 vau- nua kuin perässä tulevaa nelosta. Tosin ne- losten vuoroväli on yhteisellä osuudella niin tiheä, ettei epätasaisuudella käytännössä ole merkitystä.

Linjojen 2 ja 4T muutosten yhteydessä uusittiin myös Aleksanterinkadun raitiovau- nupysäkkien elektroniset näyttötäulut. Län- tisen liikennesuunnan kyltit ovat ennallaan, mutta itäisen liikennesuunnan kylteistä on poistettu linja 2 ja siirretty linja 3B ylimmälle riville. Linjat 4 ja 4T ovat kukin saaneet oman rivinsä taululta linjojen 3B ja 7B välistä. Lin- jan 4T ensimmäisenä liikennöintipäivänä 4.4.2005 uusitut kyltit olivat tosin vielä pi- meinä.

Linja 4T ei välttämättä jää ratkaisuna ko- vin pitkäaikaiseksi. Kun raitiolinja 9 alkaa lii- kennöidä syksyllä 2007 ja mahdollisesti Kam- pin rata otetaan käyttöön samoihin aikoihin, tapahtuu raitiolinjastossa koko joukko reitti- muutoksia, ja parhaillaan työn alla olevassa Raitioliikenteen kehittämissuunnitelmassa tutkitaan erilaisia vaihtoehtoja myös Kataja- nokan terminaalin liikenteen järjestämiseksi. Samalla kannattaa muistaa, että kilpailutetun bussilinjan 13 sopimus lakkaa vuoden 2006

lopussa, ja nähtäväksi jääkin, suoriudutaanko Katajanokan liikenteestä pelkästään raitiovau- nuilla vuoden 2007 alusta.

Vaikka tunnuksella 4T ei olekaan Helsin- gissä koskaan liikennöity, on nelosella ollut kautta aikain enemmän apulinjoja kuin mil- lään muulla raitiolinjalla. 15.5.1950 otettiin käyttöön järjestelmä, jossa pääreitistä poik- keavat tungos- ja yövuorot saavat peräänsä kirjaintunnuksen. Munkkiniemessä on nähty vuosina 1950-1985 4A (Erottajalle), 4E (Ero- ttajalle), 4L (Salmisaareen, L tulee silloisesta Lauttasaarenkadusta), 4N (yölinja Katajano- kalle), 4S (Kauppatorille), 4V (Vallilaan ja myöhemmin 1980-luvulla Katajanokalle) ja erikoinen 4S/5 (Katajanokalle). Lisäksi oli ole- massa 4B Hietalahdesta Kallioon. Viimeiset apulinjat 4N ja 4V jäivät tarpeettomiksi, kun päälinjan uusi reitti kulki Katajanokalle 2.6.1985 alkaen. Oli hyvin lähellä, että linjal- la 4 olisi tullut 20 vuotta täyteen ilman apu- linjoja (4T:n oli määrä aloittaa ma 6.6.), mutta nyt jäätettiin hitusen alle tuon rajapyykin.

Tunnus T (terminaali) on erikoinen va- linta, sillä yleensä raitioliikenteessä on totuttu yhdistämään T Töölöön. 3T:n lisäksi T-tunnus on ollut käytössä vain linjoilla 2T (Vallilan hallista Töölön ja keskustan kautta Vallilan halliin) ja 12T (Kirurgilta Töölön tul- liin). Tunnukset 2T ja 12T on merkitty 15.5.1950 päivättyyn linjakarttaan, mutta ei enää 15.2.1951 päivättyyn. Tuon ajan tungos- linjat olivat usein vain siirtymäaajoja hallista linjalle, joten on todennäköistä, että linjoilla 2T ja 12T on ollut vain yksi lähtö päivässä. Kuitenkin 4T (terminaali) on selkeä ja luon- nollinen tunnus, joka kertoo määränpäästä paljon enemmän kuin persoonaton 4A tai 4B.



Terminaalista Munkkiniemeen ajetaan kilvillä 4 (ilman T:tä). Kuva Kari Paavola.

10 VUOTTA KILPAILUTETTUA LIKENNETTÄ, OSA 3

Vuoden 1997 lopulla käytiin tarjouskilpailu lähes 250 auton liikenteestä. YTV kilpailutti uudelleen lähes kaikkien niiden linjojen liikennöinnin, joiden sopimuskauti oli alkanut syksyllä 1995 tai vuoden 1996 alussa. Tällä kertaa linjojaan kilpailutti myös HKL, joka oli valinnut ensimmäiseen kilpailuun noin 15 % kaikesta Helsingin sisäisestä bussiliikenteestä. Myös yksi uusi Espoon sisäinen linja kilpailutettiin. Uudet sopimukset alkoivat syysliikenteen alkaessa 1998 ja niiden kesto oli pääsääntöisesti neljä vuotta.

Helsingin kalustovaatimukset poikkesivat hieman YTV:n vaatimuksista. Kaikki ruuhka-ajan ulkopuolinen liikenne tuli ajaa matalalattia-busseilla. Myös ikäsäännöt olivat hieman erilaiset, esimerkiksi keski-ikää laskettaessa ei painotettu kunkin auton osuutta ajo-suorituksen mukaan. Keski-ikä sai myös olla korkeampi kuin YTV-liikenteessä, samoin maksimi-ikä. Seutuliiikenteessä hintataso nousi muutamia prosentteja, mutta oli edelleen neljänneksen halvempi kuin ennen kilpailutusta. Helsingin sisäisessä liikenteessä kustannustaso laski lähes 20 %, vaikka liikennöintikorvauksia oli jo hieman leikattu 1990-luvun puolivälistä alkaen. YTV:n kilpailuun osallistui tällä kerralla 10 liikennöitsijää ja HKL:n kilpailuun 8 liikennöitsijää.

Monta karvasta tappiota edellisissä kilpailuissa kokenut Linjebuss otti tällä kerralla

suurvoiton. Se kahmi itselleen kilpailussa olleista Helsingin sisäisistä linjoista muut paitsi Vuosaaren linjat ja linjan 62, joiden liikennöitsijänä jatkoi HKL-Bussiliikenne. YTV:n kilpailussa Linjebuss voitti linjat 150, 151, 156, 206, 212, 213, 472, 484, 504, 509, 518, 535, 740, 741, 742 ja 746 sekä säilytti linjan 154.

Linjebussin voiton taustalla oli hieman aikaisemmin koettu tappio Kööpenhaminan tarjouskilpailussa. Niinpä nämä Kööpenhaminasta vapautuneet uudehkot matalalattia-bussit tarjottiin YTV-alueen liikenteeseen. Tanskasta tuotiin Suomeen kesällä 1998 yhteensä 86 Volvo B10BLE / Säfle System 2000, 12 Volvo B10BLE / Aabenraa ja 5 Scania CN113CLL MaxCi -tyyppistä autoa, kaiken kaikkiaan siis 103 autoa. Suurin osa autoista oli vuosimallia 1994, mutta mukana oli myös

jonkin verran 93- ja 95-mallisia. Kesän aikana autoja varusteltiin YTV-liikenteeseen eri puolilla Suomea, muun muassa Wiimalla. Autot muun muassa saivat uudet 4-nauhaiset neonkeltaiset linjakilvet ja niihin lisättiin penkki-pari etuosaan. Tanskalaisia ohjearroja ja töhryjä saattoi kuitenkin nähdä vielä pitkään.

Nämä "tanskandogit" saivat osakseen ehkä aiheettomankin kovaa kritiikkiä, koska ne 12-metrinä ovat varsin vähäpaikkaisia ja lisäksi etuosassa istuimet ovat samalla korkeudella kuin käytävä eivätkä podesterien päällä kuten Suomessa yleensä. Lisäksi autoja oli Kööpenhaminassa pidetty varsin huonosti, kun oli tiedetty niiden poistuvan sieltä. Toisaalta näissä autoissa on varsin mukavat paksusti pehmustetut istuimet ja mukava Volvo B10BLE -alusta. Kovin kritiikki taisi tulla Kivenlahden suunnalta, jossa näillä autoilla korvattiin Auto-Arvelan aikoinaan hankkimia Volvo B10R / Wiima -puolituristi-autoja.

Dogien lisäksi Connex hankki myös uusia autoja. Linjalle 150 hankittiin neljä Volvo B10BLE / Carrus City L -telibussia ja eri puolille seutua 11 kaksiakselista Volvo B10BLE / Carrus City L:ää. Teli-autoja meni



Linjebuss 247, Scania CN113CLL MaxCi Helsingin linjalla 73B. Omistajatekstinä lukee tanskalaisittain "Linjebuss" yhdellä S:llä. Kuva Juhana Nordlund 3.7.2000.



Linjebuss 522, Volvo B10B LE / Säfte System 2000 seutulinjalla 741. Tätä automallia alettiin kutsua Tanskandoggiksi. Kuva Juhana Nordlund 21.10.1999, Helsinki.

Liikennöitsijät 17.8.1998 alkaen

Linja(t)	Vanha liikennöitsijä	Uusi liikennöitsijä
111	Linjebuss Espoo	Linjebuss
120, 121, 122	Transbus	Stagecoach
150, 151	Transbus	Linjebuss
154	Linjebuss Espoo	Linjebuss
156	Espoon Auto	Linjebuss
201, 202, 231	Espoon Auto	Pääkaupunkilinjat / STA
206	Espoon Auto	Linjebuss
212	Espoon Auto	Linjebuss
213	Linjebuss Espoo	Linjebuss
315, 321	Espoon Auto	Espoon Auto
324	Keskuslinja / Transbus	Stagecoach
345	Nurmijärven Linja	Stagecoach
472, 484	Nurmijärven Linja	Linjebuss
502	Espoon Auto	Pääkaupunkilinjat / STA
503	Espoon Auto	Pääkaupunkilinjat / STA
504	Transbus	Linjebuss
509	Espoon Auto	Linjebuss
535	uusi linja	Linjebuss
518, 740, 743*	Liikenne	Linjebuss
711	Liikenne	Linjebuss
744, 745, 746*	Liikenne	Linjebuss

* = Hakunilan linjastoa muutettiin tarjouskilpailun jälkeen. Linjat 743–745 korvattiin linjoilla 741 ja 742.

myös vielä kilpailuttamattomille Vantaan sisäisille linjoille. Yhteensä uusia autoja tuli 25.

Linjan 111 Linjebuss kuitenkin menetti Stagecoachille (entiset Espoon Auto ja Transbus), joka sai lisäksi uusina linjoina liikennöitäväkseen Espoon sisäisen linjan 22 (Westendinasema–Hämevaara) ja seutulinnan 345. Kokonaisuutena “Couts” kärsi varsin suuret tappiot, sillä Linjebussin ohella useita sen aikaisemmin liikennöimä linjoja siirtyi Suomen Turistiauto -konsernille. Uusia autoja hankittiin kahdeksan, jotka kaikki olivat Volvo B10BLE / Carrus City L -peruskaturaita, tosin Stagecoachin kansainvälisen käytännön mukaan Voith-vaihteistolla. Kalajärven Linjoilla jatkoi myös Scania-talona tunnettu Keskuslinja, joka hankki alihankinta-ajoihinsa hieman yllättäen Volvo B10BLE / Lahti 402 -matalikon.

STA laajensi reviiriään nyt linjoille 201, 202, 231, 315, 321, 502 ja 503. Valtaosa linjojen liikenteestä hoidettiin uusilla Volvo B10BLE / Ikarus E94 -matalalattiabusseilla, joita hankittiin 14. Liikenteessä näkyi myös ensimmäisten tilauserien Carrus City L:ia ja Lahti 402:ia sekä lentokenttälinoilta vapau-



Linjebuss 374 seutulinjalla 150. Kuva Juhana Nordlund 29.3.2000, Helsinki.

Linjebuss 225, sarjan viides Scania N113CLB-LG / Carrus K204 City L. Scania-hankinta Vantaan kaupungilta oli ainutkertainen ja hieman yllättäväkin. Tosin muut pohjoismaiset valmistajat eivät olleet aloittaneet matalalattia-autojen valmistusta näitä autoja tilattaessa. Kuva Juhana Nordlund 17.9.1998, Helsinki.



HKL-Bussiliikenne 9832, Scania CN94UB4x2 OmniCity linjalla 98V. Auto myytiin Turkuun talvella 2004 - 2005. Kuva tästä autosta Turun väreissä on tämän lehden sivulla 30. Kuva Juhana Nordlund 20.4.1999, Helsinki.



tuneita puolituristi-Fiftyjä. Linjan 503 liikenne hoidettiin lähes täysin vuosimallin 1994 Volvo B10BLE / Lahti 402:illa.

Seutulinoille tuli taas muutama sininenkin bussi, kun HKL-Bussiliikenne voitti linjan 711. Aluksi linjalla liikkui keväällä 1998 hankittuja teli-Volvoja, mutta syyskuussa ajoon saatiin uudet puolimatalat Volvo B10B LMF / Carrus City M:t 9828-9831, jotka olivat hyvin samanlaisia kuin vuoden 1996 autot. Joitakin lähtöjä ajettiin myös Wiima K202:illa. Helsingin sisäiselle linjalle 62 sijoitettiin keväällä 1998 hankittuja Volvo B10L CNG / Carrus City U -maakaasubusseja. Tämän linjan HKL-Bussiliikenne voitti kaasubussien vähäpäästöisyyden ansiosta. Halvimman tarjouksen tehnyt Stagecoach nosti asiasta oikeusjutun, jonka se kuitenkin hävisi. Vuosaaren liityntälinjoille hankittiin Scanian uusia täysmatalia CN94UB OmniCity -katureita (numerot 9832-9841), mutta nämä autot saatiin ajoon vasta vuodenvaihteeksi. Syksyllä Vuosaarella liikkui vanhempia matalalattiabusseja, muun muassa tyyppejä Scania CN113CLL MaxCi ja Volvo B10L / Carrus

Linjebuss 223, Scania N113CLB-LG / Carrus K204 City L vm. 1992 uudelleen maalattuna. Auto sai vuosituhanen vaihteessa nk. Vantaan Liikenne -värit, vaikka yritys oli tuossa vaiheessa vaihtamassa nimeään Linjebussista Connexiksi. Kuva Juhana Nordlund 20.8.2000.



HKL-Bussiliikenne 9830, Volvo B10B LMF / Carrus K204 City M vm. 1998 seutulinjalla 711. Kuva Juhana Nordlund 17.9.1998, Helsinki.

City U. Ruuhkavuorot hoidettiin lähinnä 1980-luvun lopun "Torni-Volvoilla". Aivan kaikkea voitettua liikennettä HKL-Bussiliikenne ei kuitenkaan hoitanut omin voimin. Reilun puolikkaan linjan 78 liikenteestä ajoi alihankintana Metsälän Linja, joka Keskuslinjan tavoin yllätti harrastajat hankkimalla Volvoja. Uudet autot olivat tyyppiä Volvo B10BLE / Ikarus E94. Ruuhkavuoroja Metsälä ajeli kotelotuuppari-Scanioillaan, korina tietenkin Wiima K202.

Kokonaan seutuliikenteestä joutui väistymään Nurmijärven Linja, joka myi linjoille 345, 472 ja 484 hankitut Setrat Länsilinjalle Tampereelle. Pohjois-Espoon koululaislinjoja Korsisaari-yhtiöille vielä jäi.

Linjebuss 223, Scania N113CLB-LG / Carrus K204 City L vm. 1992, oli alkujaan mainosväreissä. Koko sarja 221 - 225 siirtyi alkusyksystä 1998 alkaen Helsingin linjoille 71, 71V ja 73B. Kuva Juhana Nordlund 17.9.1998, Helsinki.

Liikennöitsijät 17.8.1998 alkaen		
Linja(t)	Vanha liikennöitsijä	Uusi liikennöitsijä
22	HKL-Bussiliikenne	Linjebuss
46, 47	HKL-Bussiliikenne (46) / STA (46, 47)	Linjebuss
62	HKL-Bussiliikenne	HKL-Bussiliikenne
63	STA	Linjebuss
78, 90, 90A, 90B, 90N, 91, 93N, 96, 96V	LOY (78) / HKL-Bussiliikenne (muut)	HKL-Bussiliikenne
01N - 07N	HKL-Bussiliikenne	Linjebuss



Linjebuss 221, Scania N113CLB-LG / Carrus K204 City L Helsingin linjalla 73B. Auto on ensimmäinen K204-perheen Carrus. Kuva Juhana Nordlund 17.9.1998, Helsinki.





Helsingin kaupungin liikennelaitos 238, Sisu B-74SP / Wiima vm. 1958 keskuskorjaamolla Ruskeasuolla nosturilla. Kuva HKL..



HKL 238, Sisu BT-53SP / Wiima Itä-Pakilassa. Kuva Pertti Leinomäki 24.8.1983, Helsinki.

HKL-Bussiliikenne 236 (Scania L94UB 4x2 / Lahti Scala) linjalla 88. Kuva Jarkko Nyman, Helsinki.



SINISET BUSSIT VUODESTA 1936, OSA 10

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 Raitiotie ja Omnibussosakeyhtiö
1936–44

Helsingin kaupungin liikennelaitos
1945–94

HKL-Bussiliikenne 1995–2004

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 –
katu-istuinten,
S = seutu-/lähiliikennebussi/puoli-
turisti, kuten L mutta korkeat
selkänojat,
P = paremmin varusteltu puolituristi,
E = täysturisti

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

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

Etuovi on yleensä etuakselin etupuoella,
keskiovi akselien välissä ja takaovi taka-
akselin takapuoella. Nokka- ja bulldog-
mallisissa 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 239 ja 37 Herttoniemen
pysäköintialueella. Autossa 37 on Lahti Scala

-korin edeltäjä Lahti 402. Molemmissa on "pienet
pyörät". Kuva Juhana Nordlund 9.1.2005, Helsinki.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
230	M.A.N.	LZ-500	N	?	Autokorirak	L	B	4	M	26	A-8639	380000	480000	<?
230	Büssing	LD6 TV375	B	37	Kaipio	K101	B	4	M	21	AH-973	371100	520000	<17
230	Volvo	B655	K	56	Helko	K102-56	K1/120	B	4	A > P4	35	BJ-976	560600	650000
230	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima	K2-66	K222	B	4	P4	30	BHD-64	670100	760000
230	Volvo	B10B LE-CNG	T	02	Volvo (Säffle) 8500	K221	B	2	AZ5	42	FFJ-885	020500		
231	Büssing	LD5 350	N	38	Helko	K101	B	4	M	32	A-9057	381000	500000	
231	Büssing	LD6 TV375	B	37	Kaipio	K101	B	4	M	21	AH-980	371100	530000	<18
231	Volvo	B655	K	56	Helko	K102-56	K1/120	B	4	A > P4	35	BJ-198	560700	640000
231	Vanaja	VLK-4	K	66	WiimaK2-66	K222	B	4	P4	30	BHD-63	670100	770000	
231	Volvo	B10B LE-CNG	T	02	Volvo (Säffle) 8500	K221	B	2	AZ5	42	FFJ-886	020500		
232	Büssing	LD5 350	N	38	Helko	K101	B	4	M	32	A-9082	381000	480000	
232	Büssing	LD6 TV375	B	37	Kaipio	K101	B	4	M	21	AI-8	371200	550000	<19
232	Volvo	B655	K	56	Helko	K102-56	K1/120	B	4	A > P4	35	BJ-355	560700	650000
232	Vanaja	VLK-4	K	66	WiimaK2-66	K222	B	4	P4	30	BHD-62	670100	770000	
232	Volvo	B10B LE-CNG	T	02	Volvo (Säffle) 8500	K221	B	2	AZ5	42	FFJ-838	020500		
233	Büssing	LD5 350	N	38	Helko	K101	B	4	M	32	A-9088	381000	500000	
233	Büssing	LD6 TV375	B	37	Kaipio	K101	B	4	M	21	AI-25	371200	530000	<20
233	Volvo	B655	K	56	Helko	K102-56	K1/120	B	4	A > P4	35	BJ-447	560700	650000
233	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima	K2-66	K222	B	4	P4	30	BHD-59	670100	760000
233	Scania	L94UB	T	02	Lahti Scala	K2-01	K221	B	2	AZ	47	EZI-757	020400	
234	Büssing	LD5 350	N	38	Helko	K101	B	4	M	32	A-9105	381100	500000	
234	Büssing	LD6 TV375	B	37	Kaipio	K101	B	4	M	21	AI-47	371200	530000	<21
234	Volvo	B655	K	56	Helko	K102-56	K1/120	B	4	A > P4	35	BK-67	560800	640000
234	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima	K2-66	K222	B	4	P4	30	BHO-32	670100	770000
234	Scania	L94UB	T	02	Lahti Scala	K2-01	K221	B	2	AZ	47	EZI-760	020400	
235	Büssing	LD5 350	N	38	Helko	K101	B	4	M	32	A-9129	381100	480000	
235	Büssing	LD6 TV375	B	37	Kaipio	K101	B	4	M	21	AI-62	371200	530000	<22
235	Volvo	B655	K	56	Helko	K102-56	K1/120	B	4	A > P4	35	BK-94	560800	640000
235	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima	K2-66	K222	B	4	P4	30	BHO-34	670100	770000
235	Scania	L94UB	T	02	Lahti Scala	K2-01	K221	B	2	AZ	47	FFJ-769	020429	
236	Büssing	LD5 350	N	38	Helko	K101	B	4	M	32	A-9162	381100	500000	
236	Büssing	LD6 TV400	B	37	Autoteoll.	K101	B	4	M	21	AH-899	371100	520000	<23
236	Volvo	B655	K	56	Helko	K102-56	K1/120	B	4	A > P4	35	BK-184	560900	650000
236	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima	K2-66	K222	B	4	P4	30	BHO-35	670100	770000
236	Scania	L94UB	T	02	Lahti Scala	K2-01	K221	B	2	AZ	47	FFJ-768	020429	
237	Büssing	LD5 350	N	38	Helko	K101	B	4	M	32	A-9174	381100	500000	
237	Büssing	LD6 TV400	B	37	Autoteoll.	K101	B	4	M	21	AH-936	371100	520000	<24
237	Volvo	B655	K	56	Helko	K102-56	K1/120	B	4	A > P4	35	BK-273	560900	640000
237	Vanaja	VLK-4	K	66	Wiima	K2-66	K222	B	4	P4	30	BHO-36	670100	770000
237	Scania	L94UB	T	02	Lahti Scala	K2-01	K221	B	2	AZ	47	FFJ-836	020429	



HKL-Bussiliikenne 232 Herttoniemessä linjan 16 pääte pysäkillä. Kuva Juhana Nordlund 22.1.2005, Helsinki.

HKL 230, Vanaja VLK4-68/Wiima vm. 1966 Vilhonkadulla uudelleenmaalattuna. Kuva Hannu T. Pulkkinen 1976.

Helsingin kaupungin liikennelaitos 236, Volvo B655 / Helko vuodelta 1956. Oranssi raita (hopeisen sijaan) kertoi, että autossa on kuljettajarahastus. Henkilökunta kutsuikin noita autoja tuon raidan johdosta ruseteiksi. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmasta.



HKL-Bussiliikenne 235 (Scania L94UB 4x2 / Lahti Scala) linjalla 94. Kuva Jarkko Nyman, Helsinki.



HKL-Bussiliikenne 235, Scania L94UB 4x2 / Lahti Scala vuodelta 2002, Herttoniemessä. 1.1.2005 alkaen HKL-Bussiliikenteen autot siirtyivät Helsingin Bussiliikenne Oy:lle. Kuva Juhana Nordlund 1.1.2005, Helsinki.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
238	Büssing	LD5 350	N	38	Helko	K101	B	4	M	32	A-9186	381100	490000	<25
238	Büssing	LD6 TV400	B	37	Autoteoll.	K101	B	4	M	21	AH-948	371100	520000	
238	Sisu	B-74SP	B	58	Wiima	1KA-58	K122	B	M5	22	BS-357	580200	700000	
238	Sisu	BT-53SP	T	72	Wiima	K2B-66	K220	B	AV2	37	AIK-38	720400	850300	
238	Scania	L94UB	T	02	Lahti Scala	K2-01	K221	B	AZ	47	FFJ-837	020429	850300	
239	Büssing	LD5 350	N	38	Helko	K101	B	4	M	32	A-9246	381100	500000	<26
239	Büssing	LD6 TV400	B	37	Autoteoll.	K101	B	4	M	21	AH-972	371100	520000	
239	Sisu	B-74SP	B	58	Wiima	1KA-58	K122	B	M5	22	BS-404	580200	700000	
239	Sisu	BT-53SP	T	72	Wiima	K2B-66	K220	B	AV2	37	AIK-39	720400	850300	
239	Scania	L94UB	T	02	Lahti Scala	K2-01	K221	B	AZ	47	FFJ-922	020503	850300	
240	Büssing	LD5 350	N	38	Helko	K101	B	4	M	32	A-9245	3811000	480000	<27 >91
240	Büssing	LD6 TV400	B	37	Autoteoll.	K101	B	4	M	21	AH-979	370000	520000	
240	Sisu	B-74SP	B	58	Wiima	1KA-58	K122	B	M5	22	BS-460	580200	720000	
240	Sisu	BT-53SP	T	72	Wiima	K2B-66	K220	B	AV2	37	AIK-40	720400	840000	
240	Scania	L94UB	T	02	Lahti Scala	K2-01	K221	B	AZ	47	FFJ-921	020500	840000	
241	Büssing	LD5 350	N	38	Helko	K101	B	4	M	35	A-4417	390200	480000	<28
241	Büssing	LD6 TV400	B	37	Autoteoll.	K101	B	4	M	21	AI-19	371200	520000	
241	Sisu	B-74SP	B	58	Wiima	1KA-58	K122	B	M5	22	BS-461	580300	700000	
241	Sisu	BT-53SP	T	72	Wiima	K2B-66	K220	B	AV2	37	AIY-41	720400	840000	
241	Scania	L94UB	T	02	Lahti Scala	K2-01	K221	B	AZ	47	FFJ-919	020500	840000	
242	Volvo	B23	B	39	Helko	PK1-36	K101	B	M	?	A-4062	390000	490000	<? <?, <29
242	Büssing	LD6 TV400	B	37	Autoteoll.	K101	B	4	M	21	AI-52	371200	530000	
242	Sisu	B-74SP	B	58	Wiima	1KA-58	K122	B	M5	22	BS-831	580300	700000	
242	Sisu	BT-53SP	T	72	Wiima	K2B-66	K220	B	AV2	37	AIK-42	720400	850300	
242	Scania	L94UB	T	02	Lahti Scala	K2-01	K221	B	AZ	47	FFJ-920	020500	850300	
243	Büssing	LD6 500T	B	39/49	Helko	K101?	B	4	M	20	A-10218	490500	570000	Kori v.49,>Volvo m.>AK-218
243	Sisu	B-74SP	B	58	Wiima	1KA-58	K122	B	M5	22	BS-832	580300	700000	
243	Sisu	BT-53SP	T	72	Wiima	K2B-66	K220	B	AV2	37	AIL-43	720400	850300	
243	Scania	L94UB	T	02	Lahti Scala	K2-01	K221	B	AZ	46	AZN-831	020700	850300	
244	Büssing	LD6 500T	B	39/49	Helko	K101?	B	4	M	20	A-295	490600	560000	Kori v.49,>Volvo m.>AA-295
244	Sisu	B-74SP	B	58	Wiima	1KA-58	K122	B	M5	22	BS-833	580000	720000	
244	Sisu	BT-53SP	T	72	Wiima	K2B-66	K220	B	AV2	37	AIK-44	720400	850300	
244	Scania	L94UB	T	02	Lahti Scala	K2-01	K221	B	AZ	46	NEY-542	020700	850300	
245	Büssing	LD6 500T	B	40/49	Helko	K101?	B	4	M	20	A-6114	490600	570000	Kori v49,>Volvo m.>AG-114 >92
245	Sisu	B-74SP	B	58	Wiima	1KA-58	K122	B	M5	22	BS-834	580300	720000	
245	Sisu	BT-53SP	T	72	Wiima	K2B-66	K220	B	AV2	37	AIH-45	720428	850300	
245	Scania	L94UB	T	02	Lahti Scala	K2-01	K221	B	AZ	46	NEY-595	020800	850300	
246	Büssing	LD6 500T	B	40/49	Helko	K101?	B	4	M	20	A-1001	490600	570000	Kori v49,>Volvo m.>AB-1
246	Sisu	B-74SP	B	58	Wiima1KA-58	K122	B	4	M5	22	BT-248	580400	710000	
246	Sisu	BT-53SP	T	72	WiimaK2B-66	K220	B	4	AV2	37	AHO-46	720427	850300	
246	Scania	L94UB	T	02	Lahti Scala	K2-01	K221	B	AZ	46	NEY-594	020700	850300	



Helsingin kaupungin liikennelaitos 243, Sisu BT-53SP/5850 / Wiima vm. 1972. Kuva Pertti Leinomäki 27.9.1982, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 242, Sisu BT-53SP/5850 / Wiima Varhassa. Kuva Pertti Leinomäki 24.5.1976, Helsinki



Helsingin kaupungin liikennelaitos 238, Sisu BT-53SP/5850 / Wiima keväältä 1972 linjalla 64. Kuva Pertti Leinomäki 13.10.1982, Helsinki.



HKL-Bussiliikenne 242, Scania L94UB 4x2 / Lahti Scala vuodelta 2002. Autoissa 233 – 242 oli vielä matala-profiilirenkaat toisin kuin seuraajissaan. Kuva Juhana Nordlund 9.1.2005, 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 ringiin 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 ringiin 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. Sähköpostirinki ei korvaa sen enempää jäsenlehteä kuin internetsivujakaan.



SRS:n kevätajelulla 24.4.2005 ajettiin vaunuilla 14+505 ja 339. Linjan 15 vaunut

ajavat niin Merikasarminkatua kuin Linnankatuakin. Kuva Jorma Rauhala.



KESÄAJELU 2005

SRS:n kesäajelu alkuperäisenvärisellä mannheimilaisella luunvalkoisella Düwag-nivelvaunulla järjestetään heinäkuussa jonain arkipäivänä. Ajelulle voivat osallistua vain jäsenmaksunsa maksaneet SRS:n jäsenet. Ajelusta tiedotetaan tarkemmin SRS:n sähköpostiringin välityksellä, johon liittymisohjeet löytyvät Päätepysäkin alusta. Ne jäsenet, joilla ei oikeasti ole sähköpostia (tai eivät voi käyt-

SRS:n kevätajeluvaunut HKL 339 sekä 14 + 505 kaupungintalon edustalla. Kuva Daniel Federley 24.4.2005, Helsinki.

tää sitä tähän tarkoitukseen), voivat ilmoittaa henkilökohtaista ajelutiedotusta varten lähettämällä matkapuhelimitse tekstiviestin puheenjohtajalle. Jos ei ole matkapuhelintaakaan, niin silloin saa soittaa matkapuhelimeen. Puheenjohtajan yhteystiedot on sivulla 2.

KUVAILTA, SYKSY 2005

Suomen Raitiotiesseura ry:n kevään 2005 kuva-ilta järjestetään sunnuntaina 9.10.2005 Raitio-
liikennemuseolla alkaen klo 13.00. Teemana on kaupunkijoukkoliikenne.



Variotram HKL 231 linjan 4 poikkeusreitillä Arkadiankadulla. Kuva Jarkko Nyman 24.4.2005, Helsinki.



LINJAT

Katajanokan terminaaliiin kulkenut raitiovau-
nulinja 2 lopetettiin jo huhtikuussa. Kakko-
sen viimeinen liikennöintipäivä oli 1.4.2005.
Helsingin joukkoliikennelautakunta päätti
10.3. lopettaa raitiolinjan 2 liikenteen ja aloit-
taa linjan 4 T liikenteen 4.4.2005 alkaen. Rai-
tiolinja 4T palvelee laivaterminaalien matkus-
tattajia. Aiheesta enemmän sivuilla 10...11.

Helsingin joukkoliikennelautakunta esit-
ti, että raitiovaununlinja 2 voitaisiin lopettaa
jo huhtikuussa raitioliikennettä vaivaavan
vaununupulan vuoksi. Siten kolme vaunua va-
pautui käytettäväksi muilla linjoilla. Vaunu-
pula johtuu matalalattiaraitiovaunujen takuu-
korjausten viivästymisistä.

Torstaina 2.6.2005 nähtiin linjojen 1 / 1A
iltapäiväruuhkassa "laihialaiset" HKL 8 ja 14.
Kuvat Juhana Nordlund 2.6.2005.

Linja 4T kulkee maanantaista perjantai-
hin ja Reittioppaan mukaan sen aamupäivän
ensimmäinen lähtö Katajanokan terminaalilta
on klo 10.02 ja viimeinen klo 11.58. Iltapäi-
vällä ensimmäinen lähtö on klo 15.37 ja vii-
meinen klo 17.02. Nopeasti katsoen lähtöajat
terminaalilta ovat minuutilleen samat kuin lin-
jan 4 nykyiset (joka toiset) lähdöt Meriso-
tilaantorilta, lukuun ottamatta viimeistä läh-
töä, joka nykyisin on klo 17.03 Merisotilaan-
torilta.

Munkkiniemen päästä ensimmäiset läh-
döt ovat klo 9.25 ja klo 15.00, kun taas vii-
meiset ovat klo 11.22 ja klo 16.26. Lähtöajat
näyttäisivät olevan täsmälleen samat kuin lin-
jan 4 nykyiset (joka toiset) lähdöt Munkki-
niemestä.

Iltapäivän osalta tutkin, ajaako tietty vuo-
ro mahdollisesti useamman peräkkäisen kier-
roksen linjatunnuksella 4T. Oletuksena oli että
vuoromäärä pysyy ennallaan, eli liikenteessä
linjalla 4(T) olisi 16 vaunua. Jos vuoronumerot

pysyvät nykyisellään, ensimmäisen lähdön
terminaalilta klo 15.37 ajaisi vuoro 41, jonka
jälkeen 43, 145, 146, 147, 48, 49 ja 40. Sitten
vuoro 41 lähtisi uudestaan klo 16.45, jonka
jälkeen viimeisinä vielä 43 ja 145 (klo 17.02).
Siten kolme vuoroa (41, 43 ja 145) ajaisi kak-
si kierrosta linjalla 4T, kun muut viisi linjan
4T vuoroista olisivat T-linjalla vain yhden
kierroksen ajan. Loput kahdeksan vuoroa ei-
vät ajaisi 4T-linjaa ollenkaan. Aiheesta myös
sivuilla 10...11.

Vaunu NrII 98 vuorossa 42 sai kunnian
ajaa linjan 4T kautta aikojen ensimmäisen läh-
dön 4.4.2005, kun se lähti Munkkiniemestä
kohti Katajanokkaa klo 9.25.

Katajanokan terminaaliiin liikennöivien
vaunujen kylteissä luki liikenteen ensimmäi-
senä aamupäivänä "4T TERMINAALI
TERMINALEN". Ajossa näytti olleen pää-
osin uusin linjakilvin varustettuja vaunuja,
ainakin 78, 98, 101, 103, 105. Vähän jäi ihme-
tyttämään se, miksi terminaalille saapuessa
linjakyltteihin oli vaihtunut pelkkä "4
MUNKKINIEMI MUNKSNÄS", eli jo sii-
nä vaiheessa ajettiin ilman T-kirjainta.

Kaikille Katajanokan terminaaliiin ja
Munkkiniemen välisille pysäkeille on lisätty
linjan 4T kyltti, mutta nyt näyttäisikin siltä,
että 4T liikennöi vain Munkkiniemestä Kata-
janokalle, mutta ei lainkaan vastakkaiseen
suuntaan. Siten Katajanokalta lähteneen vau-
nun linjakyltistä ei pysty näkemään onko se
tullut terminaalilta vai Merisotilaantorilta.



Nr II HKL 95 sai ensimmäisenä Valmet-nivelvaununa uudenlaisen lipan otsaansa. Ratkaisulla pyritään parantamaan kuljettajien työskentelyoloja. Kuva Juhana Nordlund 29.5.2005, Helsinki.

Raitioliikenne SM-kisojen ja Maratonin aikana 24.4.

Mannerheimintie suljettiin Finladiatalolta Runeberginkadulle asti. Helsinginkadun alkupää oli suljettu Vauhtitielle asti.

Vaikutti myös Eirassa, Hietalahdenrannassa, Hietaniemessä ja Pasilassa.

Tapahtumat vaikuttivat raitiolinjoihin 3B, 3T, 4, 6, 7A, 7B, 8 ja 10. Linjojen 3B ja 3T päätepysäkki oli noin klo 9 alkaen Paavalin kirkolla ja linjan toisessa päässä jäi pois Töölön reittiosuus eli ratikat kääntyivät Mannerheimintieltä Kaivokadulle. Noin klo 10 - 11.30 välisenä aikana jäi pois Kauppatorilta Eiraan vievä reittiosuus, eli kolmosekset ajoivat Paavalin kirkolta Katajanokalle tai Perämiehenkadulle.

Huom! Kolmosen ratikoilta jäi pois eteläisen Helsingin reittiosuus ja pysäkit. Linjojen 7A ja 7B päätepysäkki oli noin klo 9.30 alkaen Käpylässä linjan 1 päätepysäkillä. Koko reittiosuus Mannerheimintieltä Nordenskiöldinkadun kautta Pasilaan jäi pois. Linjat 4 ja 10 kiersivät noin klo 7 - 14 Mannerheimintien suljetun osuuden Arkadiankadun ja Runeberginkadun kautta. Linjan 6 päätepysäkki oli Yrjönkadulla noin klo 9.30 - 14.30. Linja 8 ajoi noin klo 7 - 9.30 Runeberginkadun ja Nordenskiöldinkadun kautta ja oli kokonaan pois liikenteestä noin klo 9.30 - 14.30.

Vappuaaton kello 17.00 ja vappupäivän kello 18.00 väliseksi ajaksi osa Helsingin raitiovaunulinjoista siirtyi poikkeusreiteille. Raitiolinjojen 3B ja 3T osuus Eiran sairaala - Eteläranta korvattiin jälleen kerran bussilinjalla 3X. Sekä 3B että 3T ajoivat keskustasta Eiraan ainoastaan Bulevardin kautta ja kävivät kääntymässä 1A:n Perämiehenkadun kääntösilmukassa. HKL 235 oli ensimmäinen vaunu, joka kävi kääntymässä 1A:n päätepysäkillä aika tarkalleen kello 17.00.

Helsingin joukkoliikenne siirtyi kesäaikaan sunnuntaina 5.6.2005.

Bussiliikenteessä tapahtui samassa viikonvaihteessa myös seuraavia muutoksia:

-Linjat 73B, 79A ja seutulinja 548 lopetettiin 5.6.

-Linjat 52A, 94V ja 96V eivät aja 6.6. - 14.8.

-Linjojen 85 ja 95 koululaislähdöt eivät aja 6.6. - 15.8.



-Munkkiniemen palvelulinja P5 on kesäaikaaulussa 6.6. - 26.8. Myös reitti muuttui kesäksi. Palvelubussi käy kesän ajan myös Tarovassa.

Bussilinjoilla tapahtuu / on tapahtunut muutoksia myös myöhemmin kesällä:

-Linja 46T ei aja 24.6. - 31.7.

-Linja 71V ei aja 27.6. - 31.7.

-Linjat 67X ja 85V eivät aja 27.6. - 14.8.

Useat bussilinjat ajavat 27.6. - 31.7. harvennetuin aikatauluin. Monella linjalla on tämän vuoksi HKL:n kesäaikaatulkirjassa kahdet aikataulut, toiset alku- ja loppukesän ja toiset keskikesän liikenteeseen. Bussit palaavat syysaikaan linjasta riippuen joko 14.8. tai 28.8.

- Metro ajaa harvennetuin vuorovälein 18.6. - 31.7.

Metro ajaa perjantaihin 17.6. asti kuten talvella. 18.6. - 31.7. metro ajaa joka päivä aamusta iltaan kahdeksan minuutin vuorovälein siltakorjausten vuoksi. Mellunmäen haaralle matkustavan on vaihdettava Itäkeskuksessa junaa.

- Rautatien ja Itäkeskuksen väliä ajavilla busseilla on 20.6. alkaen kesäkuun loppuun asti lisäliikennettä arkinen ruuhka-aikoina.

Seutulinjat 102 - 166 käyttivät lauantaina 4.6.2005 viimeisen kerran Helsingin päässä vanhoja kadunvarsipäätepysäkkejä. Järjestely oli väliaikainen ja se johtui Kampin keskuksen työmaasta. Kyseiset Etelä-Espoon linjat siirtyivät sunnuntaiaamuna 5.6. uuteen, maanalaiseen terminaaliin. Aamuyön linjat lähtevät jatkossakin katujen varsilta, koska maanalainen terminaali on suljettuna yön ajan. U-seutulinjat, jotka käyttivät 5.6. saakka vanhaa linja-autoasemaa, siirtyivät maanantaista 6.6. alkaen Kampin keskuksen uudelle linja-

autoasemalle. Tämä on kerrosta alempana kuin Espoon bussien terminaali. Molemmilta terminaaleilta on hissi- ja koneporrasyhteydet Kampin metroasemalle. Tälle saatiin käyttöön uudet itäiset koneportaot. Kampin keskuksen terminaaleissa on pyritty mahdollisimman tehokkaaseen matkustajainformaatioon. Myös turvallisuuteen on panostettu voimakkaasti. Maanalaisiin terminaaleihin ei ole lupa ajaa mm. kaasubusseilla.

Muita muutoksia seutuliikenteessä 5.6.2005 alkaen:

Linjan 150 K-vuorot muuttuivat A-vuoroiksi. Linjojen 345 ja 362 sunnuntain ensimmäiset aamulähdöt ajetaan hiljaisen ajan N-reiteillä.

Linja 503 kiertää Toukolassa Intiankadulta Kustaa Vaasantien ja Hämeentien kautta Vanhaankaupunkiin. Linjat 505 ja 509 kulkevat Itä-Pasilassa suoraan Asemapäällikönkatua Pasilansillalle. Linjat käyttävät Pasilansillalla olevia Pasilan aseman pysäkkejä.

Linja 518 liikennöi myös keskikesällä.

Linja 548 lakkautetaan kokonaan, koska matkustajamäärät ovat olleet erittäin vähäiset.

Linja 615 ei aja lentoasemalta Teletien pysäkin kautta. Uusi reitti on Ulkomaan terminaali - Kotimaan terminaali - Tietotie.

Linja 620 kulkee Kehä II:n ja Veromiehen kautta tekniselle alueelle.

Linjan 732 K-vuoroja vähennettiin U-linjan 733 liikenne lakkasi.

METRO

Metro ajoi perjantaihin 17.6. asti kuten talvella. 18.6. % 31.7. metro ajaa joka päivä aamusta iltaan kahdeksan minuutin vuorovälein siltakorjausten vuoksi. Mellunmäen haaralle matkustavan on vaihdettava Itäkeskuksessa junaa.

UUTTA KALUSTOA SEUDULLA

HKL on ostanut **neljä nivelraitiovaunua Mannheimista**, Saksasta. Vaunuista kerrotaan tarkemmin toisaalla tässä lehdessä.

24.5. alkoi MVV 456:n kuljetus Mannheimista kohti Helsinkiä.

HAVAINTOJA LIIKENTEESTÄ

Pakkasaamu, n. 12 miinusta, ei pelottanut HKL 8:aa ja Luddea jotka ajoivat peräkkäisiä vuoroja linjalla 1A aamuruuhkassa perjantaina 11.3.

Raitiovaunut 8, 14 ja 150 ajelivat 14.3 iltapäivällä linjalla 1A.

HKL 8 ja 14 ajoivat linjalla 1A iltaruuhkassa tiistaina 15.3.

Mm. HKL 14 ja 150 olivat keskiviikkona 16.3 liikenteessä iltapäiväruuhkan aikaan linjalla 1A.

“Ludde” eli raitiovaunu nro 150 oli liikenteessä linjalla 1A myös aprillipäivänä 1.4.2005.

Eräässä vaiheessa Ludde jäi jälkeen aikataulustaan ruuhkaisen liikenteen takia ja takana tullut seuraava vaunu saikin Ludden kiinni. Niinpä yksi Ludden lähdöistä Eirasta kohti Käpylää ajettiin Vallilan hallille, josta vaunu lähti takaisin kohti Eiraa saatuaan aikataulunsa kiinni.

Raitolinjan 1A reitille mahtui pääsiäisen jälkeisenä ensimmäisenä arkipäivänä eli tiistaina 29.3.2005 tavanomaisten nivelvaunujen lisäksi myös “laihiannivelet” nro 8 ja 14 sekä “Ludde” nro 150.

7.4. Havaittu Vallilan pihalla vaunu 108, näyttää tulleen täyskorjauksesta ja saaneen uudet linjakilvet.

Vaunu 207 oli 8.4.2005 perjantai-iltana hieman ennen seitsemää siirretty rekan lavalle suuntana Saksa (Bautzen).

Viikolla 14 raitiovaunuja kuljetettiin runsaasti autokuljetuksilla. Vaunu 111 tuotiin Talgolta Otanmäestä, vaunu 9 vietiin kunnostukseen Tallinnaan TTTK:lle ja sieltä tuotiin 175 kunnostettuna takaisin sekä 207 lähti Bautzeniin Bombardierin tehtaille tutkittavaksi. Spärakoffissa on uusittu kymmenessä vuodessa kuluneita pintoja sekä varustuksia, vaunu on maalattu ja saanut mm. uudenlaiset etuja takavalot. Viimeistelytyöt jatkuvat vielä Vallilassa ja liikenne alkaa 10.5. tutulla pubireitillä. Sisustusta on uusittu ja etuseinällä ollut kuvataulu on siirretty raitioliikenteen toimiston puolelle. Tilalla on nyt tietokoneen litteä näyttö, joka monipuolistaa vaunun käyttöä ryhmätilausmatkoilla.

Keppi-Karia nro 8 oli keskiviikkona 14.4.2005 klo 21.20 koulutusajossa Sturenkadulla.

18.4. mm keppikaria 14 koulutusvaununa liikenteessä heti aamuruuhkan jälkeen.

18.4. klo 7.20, Snellmaninkatu: Vario 231 linjalla 1A matkalla Käpylään.

28.4. klo 15.20 Manne (HKL 151) havaittu Hämeentiellä Lautatarhankadun pysäkillä keskustaan päin. Linjanumerona 3.

28.4. iltapäivällä klo 16 maissa HKL 151 koeajolla Salmisaarella.

28.4. klo 18.32 Mäkelänskadun ja Sturenkadun risteyksessä linjan 7A nivelvaunu kääntymässä Sturenkadulle Paavalin kirkolle päin.

28.4. klo 18.34 HKL-Rli 44 Kustaa Vaasan tiellä keskustaan päin linjakilvessä H Koskela.

Ludde (HKL 150) on toukokuun aikana siirretty Koskelassa sivummalle, eikä sitä näkynyt myöhemmin paljonkaan liikenteessä. Vaunun vaihteenkääntöjärjestelmä on viallinen. Ludden poissaolon kuitenkin korvasivat laihialaiset 8 ja 14, joita edelleen nähtiin linjalla 1A lähes joka päivä 2.6. saakka (viimeisenä talviaikataulujen aikaisena arkipäivänä 3.6. “laihiilaisia” ei näkynyt liikenteessä).

Ludde oli koeajossa perjantaina 13.5. Vaunu oli tulossa klo 11 aikaan Käpylän suunnasta Mäkelänskadulla ja kääntyi Sturenkadulle. Vaunun matka lieenee jatkunut Koskelan hallille.

Nk. Laihiannivelten (4-akseliset vaunut vm. 1959) käyttö päättyi taas yhden kerran 2.6.2005, jolloin vaunu HKL 8 ajoi iltaruuhkan linjan 1 / 1A vuorossa 105 ja vaunu 14 linjan 1A vuorossa 102. Perjantaina 3.6. näitä vaunuja ei enää havaittu liikenteessä. Sunnuntaina 5.6. Helsingin liikenne siirtyi kesäaikaan, jolloin raitiovaunuvuorojenkin määrä aleni merkittävästi (tämä tosin näkyy vain arkiakatauluissa).

Maanantai-iltana 14.3. Helsingin Bussiliikenne Oy:n (HelB) linjalla 20N outo bussi. maakaasukäyttöinen Volvo / Säfle-teliauto.



Helsingin Bussiliikenne Oy 210 oli yksi ensimmäisistä uuden liikemerkin saaneista autoista. Liikemerkki esiteltiin julkiselle sanalle 19.5.2005. Kuva Juhana Nordlund 29.5.2005, Helsinki.



Helsingin Bussiliikenteen keväällä 2005 vastaanottamat Mercedes-Benz Sprinter –palveluautot saivat HKL-Bussiliikenne –tyyppisen väriyksen. Kuva Jarkko Nyman.



Kampin keskuksen uusi bussiterminaali otettiin käyttöön 5. – 6.6.2005. Tässä Narikka-aukion puoleinen pääsisäänkäynti. Kuva Juhana Nordlund 4.6.2005, Helsinki.

Yläkuva oik: Näkymä Kampin keskuksen uudelta Espoonterminaalilta. Kuva Juhana Nordlund 6.6.2005, Helsinki.

Alakuva vas: Etelä-Espoon seutubussit ajavat Kampin keskuksen terminaalista ulos katuverkkoon Lapinrinnettä pitkin. Kuva Juhana Nordlund 5.6.2005, Helsinki.

Alakuva oik: Seutulinjat 102 – 166 siirtyivät maan alle 5.6.2005 aamulla liikenteen käynnistyessä. Kuvassa linjan 109T auto HelB 5 (Scania L94UB 6x2 / Ikarus E94). Kuva Juhana Nordlund 5.6.2005, Helsinki.



Ja taas Volvo / Säfle -maakaasuteliauto oudolla linjalla keskiviikkona 16.3.2005. Auto 213 seutulinjalla 512A.

HelB on ottanut uudelleen ajoon useita kuukausia seisseitä Scania N113CLL / Lahti 402 -autoja, jotka aiemmin kuuluivat STA:n sarjaan 201 - 210. Kolme yksilöähän myytiin jo muutama vuosi sitten Westendin Linja Oy:lle, joten Helbilla on jäljellä autot 9302 - 9308. Tiistaina 29.3.2005 liikennehavainnot saatiin ainakin autoista 9303 ja 9308. 9303 oli ajossa myös mm. perjantaiaamuna 3.6. Helsingin linjalla 69.

Viikonvaihteessa 16./17. 4.2005 HelB:n linjoilla joilla aikaisemmin liikkui lähinnä entisiä STA:n busseja, alkoi huomattavassa määrin näkyä entisiä HKL:n busseja.

Esim. sunnuntaina 98-mallisia Volvo/ Carrus-teliautoja oli H:gin linjoilla 39 ja 42 sekä seutulinjalla 248 ja 522K, 98-mallinen Mersu puolestaan H:gin linjalla 69.

1.4.2005 jälleen ei-matalaa bussikalustoa Helsingin liikenteessä:

Concordia Bus Finlandin H:gin linjalla 73 Scania/Carrus puolimatala, saman yhtiön linjalla 40 Volvo/Säfle puolimatala ja Lähilinjojen seutulinjalla 611 korkealattianen Volvo/ Carrus, entinen Liikenteen bussi.

Maanantaina 4.4.2005. Helbin Scania MaxCi (ex HKL) teki alihankintaa Connexin H:gin linjalla 52A ja päälinjalla 52 puolestaan liikkui iltasella Connexin Scania/Ikarus Facelift-teliauto.

Nähty 15.4.2005 aamupäivällä Concordian auto numero 197 maakaasuteli linjoilla 112 ja 128.

Tammelundin Liikenne Oy:n autossa nro 12 linjalla 70T keskustan suuntaan syttyi moottoritilan palo 15.4.2005 n. klo 8.30 Koskelan hallin kohdalla. Matkustajat siirtyivät toisiin busseihin.

Vappupäivänä liikkui harvinaisuus Espoon linjalla 31 - Concordian maakaasuteli-bussi.



KERAVA

Keravan joukkoliikenteen muutokset kesäliikenteen alussa:

Linja 5 reitti muuttui kulkemaan Kurkelan kautta ja se kulkee arkisin 5 - 21 tunnin välein ja lauantaisin 8 - 21 tunnin välein. Linjalla 8 on kesätauko Juhannuksesta heinäkuun loppuun, näitä linjoja liikennöi Sopari Oy.

Lähilinjojen / Porvoon Liikenteen muutokset: Linja 633 ei liikennöi lauantaisin kesällä. Linja 733 Kaleva-Kurkela-Keravan asema-Ahjo-Sorsakorpi-Helsinki lakkautettiin. Linjan 738 reitti muutettiin kulkemaan Ahjon ja Sorsakorven kautta moottoritille, ja keskipäiväliikenne loppuu. Linja 873 ajetaan vain B-versiona ja harvemmalla vuorovälillä. Lisäksi Vantaan puolella osa linjan 730 vuoroista jatkettiin Pohjois-Nikinmäkeen.

TAMPERE

Aamulehdessä oli 18.3. sekä pääkirjoituksessa että uutisissa Tampereen pikaraitiotiehankkeesta. Tietojen mukaan VR saattaisi tarvita lisälaiturin henkilöliikenteelleen Tampereen asemalle, jolloin pikaraitiotielle ei asemalla olisi tilaa. Tästä syystä suunnitelmat pikaraitiotien toteuttamiseksi voivat vaarantua.

Tampereen kaupungin liikennelaitoksen (TKL) ensimmäinen matalalattia-auto 108 (Neoplan-Scania N113CLB / Wiima K202 vm. 1990) myytiin Kaupunkiliikennehistorialliselle seuralle 3.6.2005. TKL laittoi seisomaan ainakin kesäksi suurimman osan kuudesta jäljellä olevasta vastaavasta autosta. Kesäkuussa kuitenkin liikenteessä näkyi yhä auto 607. Etenkin autoja 603, 604, 605 ja 609 näki koko kevään säännöllisesti ruuhkalinjoilla 24 ja 39. Auto 607 oli nk. Monuautona ja senkin käyttö oli aktiivista. Auto 608 oli vara-auton roolissa.

Museoitu yksilö 108 päätti työuransa käytännössä jo maaliskuun alkupuolella. TKL 108:aa pidetään merkittävänä edelläkävijänä Pohjoismaissa. Sen auton myötä molemmat ruotsalaiset alustavalmistajat sekä useat pohjoismaiset koritehtaat alkoivat panostaa voimakkaasti matalalattia-autoihin, kun puhutaan kaupunkiliikenteestä. Jo ennen 1990-luvun puoltaväliä Suomessa korkealattiaisten kaupunkiautojen myynti romahti. Seutuyms. liikenteessä kehitys kulki samaa tietä pienellä viipeellä.

TURKU

Turun joukkoliikenneohjelma 2005 - 2008 hyväksyttiin Turun kaupunginvaltuustossa 2.5.2005 yksimielisesti.

Ohjelma antaa hyvät lähtökohdat Turun joukkoliikenteen kehittämiseksi.



Lähtökohtana on, että palveluita ei olennaisesti karsita eikä lipunhintoja koroteta, jotta vältetään joukkoliikenteen negatiivinen kehityskierre. Vastaavasti kaupunki panostaa joukkoliikenteen tukeen vuonna 2005 1,5 miljoonaa euroa ja 2006 1,2 miljoonaa euroa aikaisempaa budjettikehystä enemmän.

Ohjelmassa on vahvasti huomioitu joukkoliikennettä tukeva kaavoitus eli täydennysrakentaminen nykyisten alueiden tuntumaan ja seudullisten joukkoliikennekäytävien suunnittelu. Erityisesti yleiskaavoituksessa ja osayleiskaavoissa tulee erityisesti tehdä kunnallinen joukkoliikennesuunnitelma. Joukkoli-

Kaukobussiliikenne käytti vanhan Linja-autoseman sisäpihaa lähtöpaikkanaan 5.6.2005 saakka. Kuvassa mm. U-seutulinjojen 490A ja 485 kalustoa. Kuva Juhana Nordlund 4.6.2005, Helsinki.

Etelä-Espoon (Länsiväylän) bussit käyttivät Kampin katuverkkoa päätepysäkkialueenaan viimeisen kerran lauantaina 4.6.2005. Kuva Juhana Nordlund 4.6.2005, Helsinki.

Tampereen kaupungin liikennelaitoksen ensimmäisen sukupolven matalalattia-autojen (Scania N113CLB / Wiima K202) aktiiviura näyttäisi olevan ohi kesästä 2005 alkaen. Kuvassa TKL 609 ruuhkalinjalla 39. Kuva Juhana Nordlund 18.3.2005, Tampere.





Turun kaupungin liikennelaitos 12 linjalla 3. Auton on entinen HKL-Bussiliikenne 9832. Autosta on kuva HKL-BL:n väreissä sivulla 14. Kuva Risto Leino, Turku

Porin kaupunkiliikenteestä selkeästi suurin osa hoituu matalalattia-kalustolla. Kuvassa Ruosniemen Linja-auto Oy:n Neoplan, joka on hankittu käytettynä ulkomailta. Kuva Juhana Nordlund 6.5.2005, Pori.



kenteen väyliä ja pysäkkejä kehitetään joukkoliikennettä tukevasti. Turkuun toteutetaan myös reaaliaikainen bussiliikenteen informaatiojärjestelmä ja tarkempien selvitysten pohjalta mahdollisesti myös joukkoliikenne-etuudet liikennevaloihin.

Seudullista joukkoliikennettä kehitetään edelleen maakunnan kattavaksi ja mahdollistetaan myös linjojen kilpailutus yhdessä naapurikuntien kanssa. Turkuun perustetaan palveluliikennettä varten kuljetuspalvelukeskus. Turun liikennelaitoksen asema säilytetään vuoteen 2008 asti ennallaan.

Ohjelmassa on pikaraitiotie todettu seuraavasti: "huomioidaan kaavoituksessa mahdollisuus seudullisen pikaraitiotien toteuttamiseksi tulevaisuudessa. Selvitetään pikaraitiotien rakentamisen edellytykset ja kaikki rahoitusmahdollisuudet"

Käytännössä ohjelma on siis myös Turun kaupunginvaltuuston päätös pikaraitiotien selvittämisen jatkamisesta.

Turun raitioteiden perävaunu 108 on "löytynyt" Piikkiön Makarlasta. Vaunun kohdalosta ei ole ollut tietoa vuonna 1953 tapahtuneen poiston jälkeen, mutta nyt tiedetään että siitä tehtiin kesämökki. Vaunun kori muo-

dostaa kesämökin perusrungon. Vaunun toiselle sivulle on tehty lisähuone ja toisella puolella on eteishuone. Vaunun pääty ja päädyn ikkuna ovat hyvin nähtävissä talon harjakaton alla.

Vaunu 108 on rakennettu TKR:n eli Turun Kaupungin Raitiotielaitoksen omassa konepajassa vuonna 1936 ja se poistettiin liikenteestä 1953.

PORI

Lauantaina 23.4. vietitiin Porin Linjoilta vuokrattuja kahta Neoplan -midibussia Hakamäentietä pitkin kohtia kotia. Bussit kuljetettiin kahden lavetin päällä, ei ajaen. Ne ovat seisleet viime aikoina Koskelan varikon ns. romurivissä.

LÄHIJUNA

Sm2 6051 on remontoitu maaliskuussa 2005. Uuden maalipinnan tuoreutta korosti se, että Sm2 6051 oli 22.04.2005 Helsingistä klo 11.12 lähtevässä R-junassa yhdessä Sm2 6078:n kanssa, mikä lienee tällä hetkellä nuhjuisin Sm2 -yksikkö. Jopa vuonna 1988 viimeksi täyskorjattu Sm2 6053 -eteisten porrasritilöineen - taitaa olla paremmassa ulkoasussa kuin 6078 / 6278.

ULKOMAAT

Tallinnan raitiolinjat 2 ja 4 on korvattu rata-
töiden takia väliaikaisella linjalla 6 Kopli –
Tondi alkaen 16.5.2005.

Connex on 11.04.2005 tehnyt kaupan Norjan Trondheimissa toimivan raitiovaunuyhtiön, AS Grågallbanen, osake-enemmistön (67%) ostamisesta.

Tuoreen tiedon mukaan Göteborgs Spårvägar olisi hankkimassa neljä kaksoisnivelebussia (pituus 24 metriä) uudelle runkolinjalle 17.

Mulhousen raitiotien rakentaminen edistyy. Helmikuun lopussa tilanne oli se, että kiskot oli saatu maahan paikalleen, mutta muuten homma vaatii vielä viimeistelyä. Bussilinjat olivat näiden auki revittyjen katu-
jen takia poikkeusreiteillä kaupungin keskustassa.

15-vuotias poika "haki" iltasella eräältä Melbournen raitiovaunvarikolta citadismatalalattiaraitiovaunun ja ajoi sillä noin 30 km kuljettaen myös matkustajia. Lopulta poliisit piirittivät vaunun ja tekivät näyttävän pidätyksen.

Entinen Suomen Turistiauto Oy 196 (Volvo B10MA-55 / Wiima N202) palvelee nykyisin Vaasan seudulla. Kuva Jarkko Nyman, Vaasa.



Paikallinen poliisi toteaa pojassa olevan selvää kuljettaja-ainesta kunhan jatkossa pysyy kaidalla tiellä. Nykyaikaisen raitiovaunun pelkkä liikkeelle saaminen on vaativa tehtävä.

Poika joutuu vastaamaan paikallisessa lasten tuomioistuimessa useisiin syytteisiin. Kuitenkaan kukaan tai mikään ei vahingoittunut ajomatalla.

MUUTA

Laihiannivel HKL 11 kaivettiin pois lumihangesta ja on nyt sisällä Koskelan hallissa. (13.3.2005)

Koskelan hallin pihan ulkoraiteille olivat 28.4. ilmestyneet pressutetut museovaunut 139 + 684 sekä pressuttamattomat 331 + 521. Lukumäärä kasvoi 29.4., kun samaan paikkaan tulivat pressutetut perävaunut 719 ja 761, pressutettu 181 sekä pressuttamaton 313. Koskelaan ilmestymättä olivat Vallilassa säilytettävistä museovaunuista enää H 4 ja Kulosaaren Jumbon alusta. Samoissa rivistöissä ovat myös vaunut 337, 13 + 505, 3, 10, 25 ja 30.

MoA 2005 eli Masters of Arts 2005 -festivaaleja mainostavaksi raitiovaunuksi oli teipattu nivelvaunu 109. Vaunu liikennöi säännöllisesti 9. - 27.5. klo 9 - 21 linjalla 6.

Taideratikkahankkeen toteutti Taideteollisen korkeakoulun työryhmä. Päävastuun ideoinnista kantoi kolmen graafisen suunnittelun maisteriohjelman opiskelijaa - Arja Karhumaa, Anne-Mari Ahonen ja Daniel Bembibre. He ovat suunnitelleet raitiovaunun ja sen varrella olevien festivaalipysäkkien visuaalisen ilmeen. Koko festivaalia yhdistää vaaleanpunainen väri. Graafikoiden mukaan pinkkiin päädyttiin siksi, että se on kevyäinen, iloinen ja positiivinen väri ja lisäksi graa-

fisessa suunnittelussa suhteellisen vähän käytetty. Ratikan päällystetyt istuimet ja teipaukset kertovat tarinoita uusista taiteen maistereista. Raitiovaunussa kokeillaan uutta Helsinki Virtual Village-TV tekniikkaa. Langattomia, itsensä päivittäviä näyttöjä on taideratikan lisäksi suurina plasmanäyttöinä Arabianrannassa.

Aleksanterinkadun raitiovaunupysäkkien elektroniset näyttötaulut on osittain uusittu.

Läntisen liikennesuunnan kyltit ovat ennallaan (ei välitöntä tarvetta muutoksiin), mutta itäisen liikennesuunnan kylteistä on poistettu linja 2 ja siirretty linja 3B ylimmälle riville. Linjat 4 ja 4T ovat kukin saaneet oman rivinsä taululta linjojen 3B ja 7B välistä. Linjan 4T ensimmäisenä liikennöintipäivänä 4.4.2005 uusitut kyltit olivat yhä pimeinä - ilmeisesti ohjelmointipäivityksen takia.

Koska Aleksin toisella puolella olevia näyttötauluja ei ole uusittu, linjalle 4T kilvitettyjä vaunuja tullaan ilmeisesti jatkossakin näkemään ainoastaan Katajanokan suuntaan kulkevassa liikenteessä.

Helsinki. Raitiolinjojen matkustajamäärä/vuorokausi vuoden 2002 matkustajalaskennan mukaan:

1/1A 10'900, 2 5'800, 3B 21'700, 3T 24'900, 4 35'400, 6 20'100, 7A 14'500, 7B 15'100, 8 17'200, 10 34'600, Yht. Yht. 200'200. (1 5'300, 1A 5'600)

Vuonna 2004 suoritettiin laskenta ainoastaan linjalla 2 (3'000 matkustajaa/vrk).

VIRHEITÄ

Raition 1 / 2005 sivun 12 ylimmäksi kuvatekstiksi on pujahtanut kokonaan toisen kuvan selostus. Kuvassa näkyvä Oy Liikenne Ab:n Delta City on auto nro 137, jossa ei ole alkuperäistekstissä selostettua turvapuskuria.

SEURAAVA NUMERO

Lehti 3 / 2005 ilmestyy syys-lokakuussa 2005. Materiaali toimitukseen tulee jättää 14.8.2005 mennessä, uutisia Pääteypysäkille voi toimittaa 23.8. saakka.

KIITOKSET

Tällä kertaa avustukset tulivat seuraavilta, joille kiitokset:

Lasse Aaltonen
Ralph Dissinger
Ari Elenius
Johannes Erra
Daniel Federley
Tero Hagberg
Tom Heino
E. Heinonen
Aura Kelloniemi
Kimmo Korhonen
Arttu Kuukankorpi
Larry Kärkkäinen
Mikko Laaksonen
Mikko Lahdenmäki
Tauno-Juhani Lappi
Jyrki Längman
Magnus Nikula
Juhana Nordlund
Tarja Palmulaakso
Jouni Parkkonen
Janne Peltola
Jaakko Pertilä
Antti Perälä
Jorma Rauhala
Jussi Salenius
Evita Salo
Sakari K Salo
Hermann Sandberg
Esa Selvinen
Niklas Sjöblom
Kimmo Säteri
Simo Toikkanen
Otto Tuomainen
Ronja Venesperiä

Raitiliikenne Tallinnan Ülemisteen keskeytyi kesäksi 2005 rata- ja katutöiden takia. Muilla suunnilla lakkautettujen linjojen 2 ja 4 tilalle perustettiin väliaikainen linja 6 (Tondi - Kopli). Kuvassa oikealla näkyvä Tatra T4 -vaunumalli on nopeasti alkanut vähetä TTTK:lta. Myös kuvassa oikealla näkyvä ratikkajuna 262 + 263 on toukokuun 2005 aikana ehditty poistaa. Kuva Juhana Nordlund 21.4.2005, Tallinna.

Takakannen kuva:
Variotram HKL 219 linjan 10 poikkeusreitillä Töölön torin kohdalla Runeberginkadun ja Topeliuksenkadun risteyksessä. Kuva Jarkko Nyman 24.4.2005, Helsinki.



"MANNE"

HKL vastaanotti ensimmäisen neljästä Saksan Mannheimista [Mannheimer Versorgungs- und Verkehrs-Aktiengesellschaft, Verkehr AG (MVV-V)] käytettynä ostetusta Düwagin nivelvaunusta 18.4.2005. Ensimmäinen Manneksi harrastajapiireissä nimetty vaunu oli MVV 453 ja se saapui aamulautalla Sompasaareen ja sitten perille Vallilan halliin jo aamukahdeksan aikoihin. Noin kello 10 vaunu oli jo sisällä hallissa ja siihen ryhdyttiin heti asentamaan HKL:n virroitinta. **Vaunu lastattiin kuljetusliike Rissasen rekkaan Mannheimissa 14.4.2005. Hankittuja vaunuja tullaan tarvitsemaan yleisurheilun MM-kisojen lisäliikenteessä elokuussa, koska huomattava osa HKL:n uusista Variotrameista on jatkuvien teknisten ongelmien vuoksi poissa käytöstä.**

Ensimmäinen koeajo HKL:n numeron 151 saaneella vaunulla tehtiin jo 19.4. reitillä Vallila-Koskela-Vallila. Seuraavana päivänä se kävi Arabianrannassa ja myöhempinä päivinä myös muuallakin uuden kotikaupunkinsa rataverkolla. Toukokuun alkupuolella vaunun koria ryhdyttiin muuttamaan Vallilan oikaisuraiteella, jotta se kunnoltaan vastaisi suomalaista nykystandardia. Samoin tiettyjä teknisiä muutostöitä on tehty, jotta esimerkiksi vaihteenkääntö ja puhelinviestintä toimivat moitteettomasti. Loput kolme MVV-vaunua 455-457 saavat HKL-numeroikseen 152-154 saapumisjärjestyksessään riippumatta alkuperäisistä numeroista. Vaunut toimitetaan noin kuukauden välein ja lehden ilmestyessä on toukokuun tulokas HKL 152 jo vastaanotettu ja kenties kesäkuinenkin vaunu on jo matkalla.

Manne-vaunun kulku on matkustajan tuntemana erityisen pehmeää, vakaata sekä hiljaista. Kulkiessa ei kuulu kilinöitä eikä kolinoita. Ei arvaisikaan, että vaunulla on ikää jo 35 vuotta.

Hankitut vaunut valmistettiin vuonna 1970 Düwagilla Düsseldorfissa. Alun perin tehdas rakensi kaksikymmentä GT6-vaunua tyyppinimellä Mannheim, eli MVV-vaunut 451-470, joissa oli uusi muotoilu ja isommat ikkunat kuin aiemmissa vaunuissa. Sähkölaitteet toimitti paikallinen BBC Mannheimista. Myöhemmin tätä tyyppiä valmistettiin Braunschweigiin, Augsburgiin, Duisburgiin ja Freiburgiin. Vaunun korin muotoilu on hyvin samanlainen myös Düsseldorfin vaunuissa



GT8 sekä lukuisissa Itävallassa lisenssillä rakennetuissa wieniläisissä vaunuissa.

Helsinkiin toimitettavat vaunut olivat Mannheimissa käytössä 15.6.2003 asti, jonka jälkeen ne jäivät seisomaan OEG:n Edingenin varikolle. Joitakin vaunuja oli jo aiemmin myyty Görliziin ja Zagrebiin ja joitakin romutettu. Vain viisi vaunua jäi Mannheimiin (451, 453 ja 455-457). Vaunu 451 on entinen koulutusvaunu eikä ole enää varusteltu matkustajaliikennekäyttöä varten. Sitä käytti kouluvaununa maaliskuuhun 2005 saakka. Vaunu 453 hinattiin 23.3.2005 ensimmäisenä tilatuista neljästä vaunusta OEG:n vaunuvarikolta MVV:n varikolle. Siellä sille tehtiin Helsinkiin lähtöä valmistelevia töitä.

Helsingin joukkoliikennelautakunta päätti 21.4.2005 linjaliikenteeseen tulevien vanhana ostettujen vaunujen yliteippaamisesta mainoksilla. Vaunujen käyttöajaksi on kaavailtu 1-2 vuotta. Perusteluna teippauksille on todettu, että vaunut poikkeavat ulkonäöltään ratkaisevasti muista Helsingin raitiovaunuista. Kaupunki edellyttää, että mainoksia, jotka on tulkittava mainonnan eettisen neuvoston tai tuotevalvontakeskuksen ratkaisujen linjaamien periaatteiden vastaisiksi, ei saa käyttää.

Manne rekan päällä 18.4.2005. Kuvaaja on Arto Hellman.

Lisäksi kaikissa mainosten laatua ja sisältöä koskevissa tulkinnanvaraisissa tapauksissa on saatava HKL:n hyväksyminen. Samoin HKL edellyttää, että koko ulkopinnan käsittävissä mainoksissa matkustajat eivät saa olla osa mainoksen ideaa. Mainostuloilla ajatellaan korvattavaksi vaunujen hankintakuluja. Manneja tultaneen todennäköisesti käyttämään linjoilla 6 ja 8.

MVV 453, 455-457
HKL 151-154
tyyppi GT6 "Mannheim"
Düwag / BBC valmistusvuosi 1970
akselijärjestys B'2'B'
moottorit 2x 120 kW
pituus 19 m, tyhjäpaino 21 t
istumapaikkoja 52, seisomapaikkoja 93
ilmastointi rakennettiin vuonna 1975,
mutta ei ole tällä hetkellä toiminnassa

Vaunun MVV 453 käyttöönottopäivä
Mannheimissa 28.4.1970
Vaunun HKL 151 tulopäivä Helsinkiin
18.4.2005

Manne Arabiassa koeajolla 20.4.2005.
Kuvaaja on Arto Hellman.





SRS
PL 234
00531
Helsinki



* . KH23 *

