

RAITIO

2/2006



Raitiovaunulla Kamppiin, Göteborgin raitiotiet, Siniset bussit osa 14

29. 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 2006

© Suomen Raitiotieseura ry

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

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
sisäänkäynti Helsingin
Raitioliikennemuseoon
sekä pohjoismaisten
raitiotieseurajen
ylläpitämille museo-
raitioiteille ja museoihin.
Tiedustele lipunmyyn-
nistä.

JOHTOKUNTA VUONNA 2006

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
kimmo.sateri@
kolumbus.fi

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

Helsingin Raitioliikennemuseo

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

www.raitio.org

Tietoja Suomen raitioiteista, johdinautoista, metrosta ja sähköjunaliikenteestä.
Raitiolinjojen ja -vaunujen tietoja sekä uusimmat uutiset. Maailmanlaajuinen linkkikokoelma.
Sivuilla olevan jäsenhakemuskavakkeen täytettyäsi Raitio-lehti tulee aina tuoreena kotiin.

RAITIOITA à 6 euroa

- 1/2002:** SRS:n ajelut ja tutustumisvierailut, SRS 30 vuotta, Kolmikymppiset raitiotiet, Helsingin raitiotiet, osa 2.
- 2/2002:** Helsingin metro 20 vuotta.
- 4/2002:** Kaksijärjestelmäraitiovaunut, Jyväskylän Liikenne Oy:n busseja, Vantaan sisäinen linja-autoliikenne.
- 1/2003:** Oslon raitioiteiden lakkautus-suunnitelmat, Taulut, Siniset bussit, osa 1
- 2/2003:** Vaunut 1 - 30, Kabus-kaupunkiautoja, Rostock, Siniset bussit, osa 2
- 3/2003:** Joukkoliikenteen reittisuunnittelu, Porvoon liikenne, Siniset bussit, osa 3, Taulut, Barcelona
- 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

- 1/2005:** Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä, osa 3. Deltat, Siniset bussit, osa 9
- 2/2005:** Raitiotiet Suomessa osa 2, Pikku-kakkonen historiaan, Kilpailutusta osa 3, Siniset bussit, osa 10
- 3/2005:** Raitiotiet Suomessa osa 3, Saksan S-Bahn osa 1, Kilpailutusta osa 4, Siniset bussit, osa 11
- 4/2005:** Käpylän raitiotiet 80 v, Norrköpingin raitiovaunuja, Hampurin Hochbahn, Siniset bussit, osa 12
- 1/2006:** Helsingin pikaraitiotiehankkeet, Latvia-laista raitiotieliikennettä, Siniset bussit, osa 13

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

Kannen kuva



Kannen kuvateksti: Göteborgin raitioiteiden kahdesta M28-raitiotieoottorivaunusta koostuva juna saapumassa Kortedala Torgin pysäkillä Bergsjönin suunnalta. Kuvassa näkyvät 1970-luvulla lanseeratut Stadstrafiken-värit näyttävät sittenkin jääneen väliaikaisiksi. Kuva Juhana Nordlund 25.4.2006, Göteborg.

RAITIOVAUNULLA KAMPPIIN

Kun rakennustyöt Kampin raitioradalla ovat nyt alkamaisillaan ja yli 30-vuotisesta projektista on vihdoin tullut totta, on paikallaan luoda silmäys pitkän suunnittelu-prosessin vaiheisiin ja myös Kampin tuleviin ratahankkeisiin.

Vuosikymmenten työn tulos

Kun Helsingin raitioliikenteen jatkamisesta ja kehittämisestä tehtiin päätös vuonna 1969, ryhdyttiin 1970-luvun alussa suunnittelemaan linjaston laajentamista uusille alueille. Näiden suunnitelmien tuloksena syntyi aikanaan mm. Pasilan raitiorata. Myös ikuisuushanke Munkkivuoren radasta oli suunnitelmassa jo tuolloin. Kampin liittäminen raitioliikenteen piiriin oli ensimmäisen kerran esillä HKL:n vuoden 1973 kantakaupungin joukkoliikenteen hoitosuunnitelmassa. Vuonna 1981 julkaistussa, HKL:n, kaupunkisuunnitteluviraston ja metrotuomiston Joukkoliikenteen kehittämissuunnitelmassa vuosille 1982-1986 Kampin rata kulki täsmälleen samaa linjausta kuin nyt 20 vuotta myöhemmin. Tuolloin suunnitelmiin sisältyi myös rata Bulevardilta Fredrikinkatua ja Kansakoulunkatua Simonkadulle. Suunnitelman mukaan linja 3B/T olisi siirtynyt Kamppiin.

Vuoden 1990 raitioliikenteen kehittämissuunnitelmassa Fredan eteläisestä linjauksesta oli luovuttu ja kolmosen suunniteltu reitti kulki Lasipalatsilta Salomonkatua ja Fredrikinkatua Arkadiankadulle. Tämä vaihtoehto oli esillä vielä vuonna 1998, ja Helsingin Sanomatkin esitteli Salomonkadun radan Kampin keskuksesta uutisoidessaan. Kaupunkisuunnitteluviraston vastustuksen vuoksi Salomonkadun radasta ei kuitenkaan tehty päätöksiä, vaan koko ratahanke haudattiin. Enää Salomonkadulle ei voi vetää raitiotietä, sillä katu on rakennettu osin linja-autoaseman kattavan kannen päälle, eikä

kannen lujuutta ole suunniteltu kestävämmän raitiovaunujen painoa.

Kampin radan uusi tuleminen

Hieman yllättäen kaupunkisuunnitteluvirasto palasi vuoden 2004 lopulla Kampin liikennesuunnitelman yhteydessä raitiotiehen, vaikka se oli jo kertaalleen haudattu. Kertaisuudella Kampin radan toteutuminen näytti todennäköisemmältä kuin koskaan. Kaupunkisuunnitteluvirastossa ei suinkaan ollut unohdettu ajatusta Kampin liittämisestä raitiolinjastoon; Kampin keskukseen liittyvät Fredrikinkadun maanalaiset rakenteet on mitoitettu kestävämmän raitioliikennettä ja asema- ja vaunuvälilyöntien suunnittelussa. Hieman yllättäen kaupunkisuunnitteluvirasto palasi vuoden 2004 lopulla Kampin liikennesuunnitelman yhteydessä raitiotiehen, vaikka se oli jo kertaalleen haudattu. Kertaisuudella Kampin radan toteutuminen näytti todennäköisemmältä kuin koskaan. Kaupunkisuunnitteluvirastossa ei suinkaan ollut unohdettu ajatusta Kampin liittämisestä raitiolinjastoon; Kampin keskukseen liittyvät Fredrikinkadun maanalaiset rakenteet on mitoitettu kestävämmän raitioliikennettä ja asema- ja vaunuvälilyöntien suunnittelussa.

Kokouksissaan 21.12.2004 ja 13.1.2005 kaupunkisuunnittelulautakunta sitten päättikin esittää kaupunginhallitukselle, että Kamppiin rakennettaisiin raitiorata osuudelle Simonkatu - Annankatu - Urho Kekkosen katu - Fredrikinkatu ”sitä, että siitä tulee mahdollisimman hyvä ja turvallinen”. Lähtökohdaksi päätökselle oli se, että keskustan rataverkko on raskaasti kuormitettu ja etenkin Lasipalatsin pysäkkialue ruuhkautuu helposti. Kun vielä raitiolinjastoa on päätetty laajentaa uudella linjalla 9 ja Jätkäsaaren sekä Kalasataman alueiden yhteydessä raitioliikenne entisestään lisääntyä, edistävät keskustan ja Kampin uudet rataosuudet omalta osaltaan raitioliikenteen toimintatavien parantamista ydinkeskustassa

tuomalla lisää kapasiteettia ja uusia reitti- vaihtoehtoja.

Uudessa ratalinjauksessa oli kuitenkin kosolti ongelmia. Kaupunkisuunnittelulautakunta itse totesi, ettei reitti Simonkatu - Annankatu - Urho Kekkosen katu ole linjaukseltaan ja pituuskaltevuudeltaan paras mahdollinen. Salomonkadun-vaihtoehdon tultua mahdottomaksi ei jäljellä kuitenkaan ollut enää muitakaan vaihtoehtoja. Rautatiekatuja kulkevasta reitistä ei olisi juurikaan hyötyä verrattuna nykytilanteeseen, ja Kalevankadulle rakennetaan pysäköintihallin ajoramppi, joten sinne ei saada enää raitiotietä mahtumaan. Kalevankadullaan oli raitiotie aina vuoteen 1959 asti, jolloin linja 6 siirrettiin Hietalahteen.

Seuraavaksi oli sitten joukkoliikennelautakunnan vuoro. Se käsitteli Kampin rataa kokouksessaan 16.12.2004, mutta palautti asian uudelleen valmisteltavaksi. Kokouksessaan 10.1.2005 lautakunta sitten teki asiasta päätöksen. Teksti on karua luettavaa, kun lautakunta mm. toteaa suoraan, että ”raitio- liikenneyhteyden toteuttaminen esitetyllä reitillä ei ole liikenteen sujumisen ja liikenneturvallisuuden kannalta onnistunut ratkaisu”. Tässä vaiheessa voitiin ounastella jo sitäkin, että koko suunnitelma kaatuisi. Joukkoliikennelautakunta näki ratalinjauksessa useita ongelmia ja hankaluuksia, vaikka se sinänsä pitikin Kampin liittämistä raitiotie- verkkoon hyvänä asiana ja toisaalta totesi, että rata voitaisiin parhaimmassa tapauksessa ottaa käyttöön jo vuonna 2007.

Ratageometriasta ja liikennöitävyydestä tilattiin selvitys saksalaiselta konsulttifirma TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH:lta. Sen mukaan sekä Annankadun että Urho Kekkosen kadun ratageometriaa voidaan parantaa jossain määrin katupintojen tasausta muuttamalla. Selvitys päättyi pitämään raitiotietä toteuttamiskelpoisena, mutta toteaa mutkien lisäävät vaikutukset raitiovaunun pyörien ja kiskojen nopeam-

paan kulumiseen sekä kääntymisen aiheuttamiin lisä-ääniin. Konsultti pitää Simonkadun kuuden prosentin pituuskaltevuutta vaativana erityisesti talviolosuhteissa.

Myös Variotramit tulevat olemaan ongelmallisia Kampin radalla. HKL pyysi sen vuoksi lausuntoa Stadlerilta, sillä uusi matalalattiainen raitiovaunu vaatii ratageometrialtaan vanhaa kalustoa suuremman radan. Pyörien ja radan välinen kitka on kaarteissa moninkertainen suoraan rataa verrattuna. Kun suunnitteluohjeiden mukainen kaarresäde on vähintään 23 metriä, on Urho Kekkonen kadun ja Annankadun kulmauksessa käytetty 21,5 metrin kaarresädetä. Sinänsä Variotramien tulisi selviytyä jopa 15 metrin kaarresädestä, mutta käytäntö on osoittanut, ettei vaunuja tule linja-ajossa ajaa näin jyrkissä mutkissa. Minimimitoituksella toteute-

tuissa kaarteissa syntyy melua ja sekä pyörät että rata kuluvat nopeasti.

Stadlerin lausunnossa pidetään kriittisimpänä kohtana Simonkadun ja Annankadun kulmaa, jossa raitiovaunuille pitää asettaa hyvin alhainen nopeusrajoitus (12 km/h). Urho Kekkonen kadun ja Annankadun kulmauksessa rata joudutaan toteuttamaan alle 23 metrin vaakasuunnan kaarresäteilä ja lähelle minimiarvoa jäävän pystysuunnan kaarresäteen kanssa, jolloin vaunu joutuu kiertoliikkeeseen. Selvityksen mukaan rata on tarkalla yksityiskohtien suunnittelulla toteuttamiskelpoinen ja rataprofiili on suunniteltavissa matalalattiavaunua ajatellen siten, että kiertoliike ei rasita sen rakenteita liikaa.

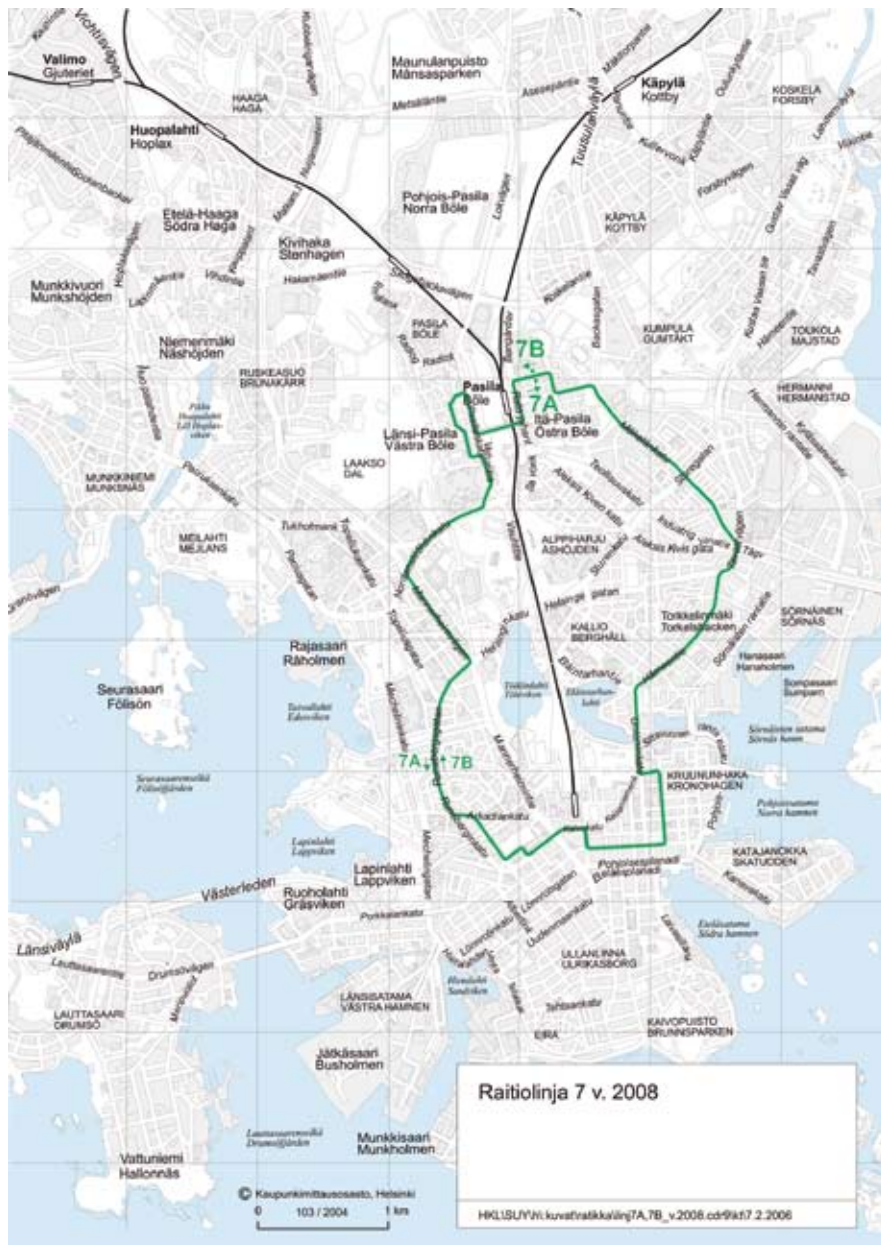
HKL pitää uusien rataosien vaativimpana seikkana Simonkadun pituuskaltevuuden

vaikutusta syksyisin lehtikelin aikana. Muun muassa Porthaninkatu on jyrkkydessään samaa luokkaa, mutta Simonkadulla muu liikenne on vilkkaampaa ja jalankulkijoiden määrä moninkertainen. Siksi haluttiin selvittää mahdollisuus rataosuuden katulämmitykseen, jolloin lehtikelivaikutus voitaisiin minimoida. HKL asettikin kuljettajatyöryhmän, niin sanotun Simo-projektin, pohtimaan sitä, miten Kampin radasta saisi mahdollisimman turvallisen ja toimivan.

Seuraavan kerran joukkoliikennelautakunta käsitteli Kampin rataa kokouksessaan 24.3.2005, kun se antoi lausunnon Kampin liikennesuunnitelmasta. Rakennusvirasto olisi halunnut käynnistää Kampin ratojen rakentamisen jo kesällä 2005, jotta työt olisi saatu tehtyä muun katurakentamisen yhteydessä. HKL oli kuitenkin edelleen huolissaan radan toteuttamiskelpoisuudesta, eikä pitänyt kiireellistä rakennusaikataulua mahdollisena. Niinpä kadun- ja radanrakennustöitä ei päästyäkään aloittamaan, mutta yksityisiltä konsulttifirmoilta tilattiin katusuunnitelmat ja ratojen suunnittelua jatkettiin. Myös kuljettajien Simo-projekti jatkoi työskentelyään.

Kuljettajien ääni kuuluviin Simo-projektilla

Simo-projektissa suunnittelija Sirkka-Liisa Pekonen HKL:ltä ja neljä raitiovaununkuljettajaa, joista ensimmäiset ovat aloittaneet työnsä jo 1970-luvulla kaksiakselisten vauvujen aikaan, keskittyivät lähinnä parantamaan raitioliikenteen toimintaedellytyksiä jyrkässä Simonkadun mäessä. Ryhmä koontui kolme kertaa ennen kuin lausunto oli kesällä 2005 valmis luovutettavaksi kaupunkisuunnitteluvirastolle. Lausunnossa ehdotetaan Simonkadun mäen mataloittamista niin paljon kuin mahdollista. Kadun puiden ja pensaiden haluttaisiin olevan ikivihreitä, lähinnä havupensaita, ja ne tulisi sijoittaa mahdollisimman kauas raiteista. Tavanomaisen katuun upotettavan urakiskon sijaan työryhmä suosittelee rautatietyyppisen kiskon käyttöä, jotta kiskouriin ei pakkautuisi lehtiä eikä jäätä. Annankadun tiukan S-mutkan kohdalle työryhmä toivoo suojatien asemesta samankaltaista ratkaisua, joka on käytössä



HKL:n ehdotus linjan 7 uudeksi reitiksi. Linjastosta ei vielä ole tehty päätöksiä.

Aleksanterinkadulla Stockmannin tavaratalon kohdalla. Risteykseen tarvittaisiin lisäksi huomiovalot ja peilejä liikenneturvallisuu- ta parantamaan. Simonkadulle haluttaisiin myös autoille läpiajokielto, jolloin sitä käyt- täisivät vain bussit ja taksit.

Nähtäväksi jää, mitä kuljettajatyöryh- män lausunnosta otetaan huomioon. Simon- kadun osalta suunnittelu on vielä kesken, mutta siellä on tarkoitus sallia autoliikenne. Ainoastaan tänä vuonna toteutettava osuus Annankadulta Tennispalatsille on suunnitel- tu valmiiksi, ja kuljettajien toive järjestelystä Annankadun ja Urho Kekkosen kadun kul- massa toteutuu ainakin osittain.

Päätös rakennustöiden aloittamisesta

RambollFinland Oy sai ensimmäiset katu- suunnitelmat valmiiksi joulukuussa 2005. Ne käsittävät osuuden Annankatu - Ten- nispalatsi. Joukkoliikennelautakunta kä- sitteli suunnitelmia kokouksissaan 16.2. ja 2.3.2006, ja päätti suositella rakennustöiden aloittamista tällä osuudella mahdollisimman pian, yhdessä kadunrakennustöiden kanssa.

Kokouksessaan 6.4.2006 lautakunta sitten päätti esittää kaupunginhallitukselle Kam- pin raitioratojen perustamissuunnitelman hy- väksymistä. Kaupunginhallitus pyysi perus- tamissuunnitelmasta lausuntoja, ja 4.5.2006 kaupunkisuunnittelulautakunta päätti äänin 5-4 suositella radan rakentamista.

Talous- ja suunnittelukeskuksen 22.5. 2006 päivätyssä lausunnossa suomitaan lii- kennelaitosta kustannusarvion paikkansapi- tämättömyydestä. Alunperin arvioitiin, että Kampin rata olisi maksanut 3,2 milj. euroa. Nyt perustamissuunnitelmassa kustannusar- vio on kuitenkin 5,0 milj. euroa eli yli 50% korkeampi. ”Liikennelaitoksen mukaan ai- empi arvio on tehty karkeana kilometrihin- ta-arviona eikä siihen ole sisällytynyt ratasäh- köttöitä. Näin olennainen virhe vuoden takai- ssa kustannusarviossa tarkoittaa talous- ja suunnittelukeskuksen mielestä puutteellista suunnittelua, minkä seurauksena päätök- senteko asiassa on perustunut virheellisiin tietoihin”, Talous- ja suunnittelukeskus to- teaa. Sen mielestä Kampin liittäminen kan- takaupungin raitiotieverkkoon ja siitä koitu- vat hyödyt joukkoliikenneterminaalien jatko- yhteyksille ja raitioliikenteen kehittämiseksi jatkossa perustelevat kuitenkin Kampin rai-

tiotiejärjestelyjen toteuttamista perustamis- suunnitelman mukaisesti.

Kaupunginhallitus hyväksyi kokoukses- saan 5.6.2006 perustamissuunnitelman yksi- mielisesti ja lähetti sen valtuuston käsiteltä- väksi. Valtuustokäsittely pidetään 14.6.2006 ja työt on määrä aloittaa tänä kesänä.

Tennispalatsin ja Arkadiankadun-Rune- berginkadun risteyksen välisen radan katu- suunnitelmat on teetetty WSP LT-konsultit OY:llä, ja ne valmistuivat toukokuussa 2006. Simonkadun suunnitelmat laaditaan vuoden- vaihteessa 2006-2007.

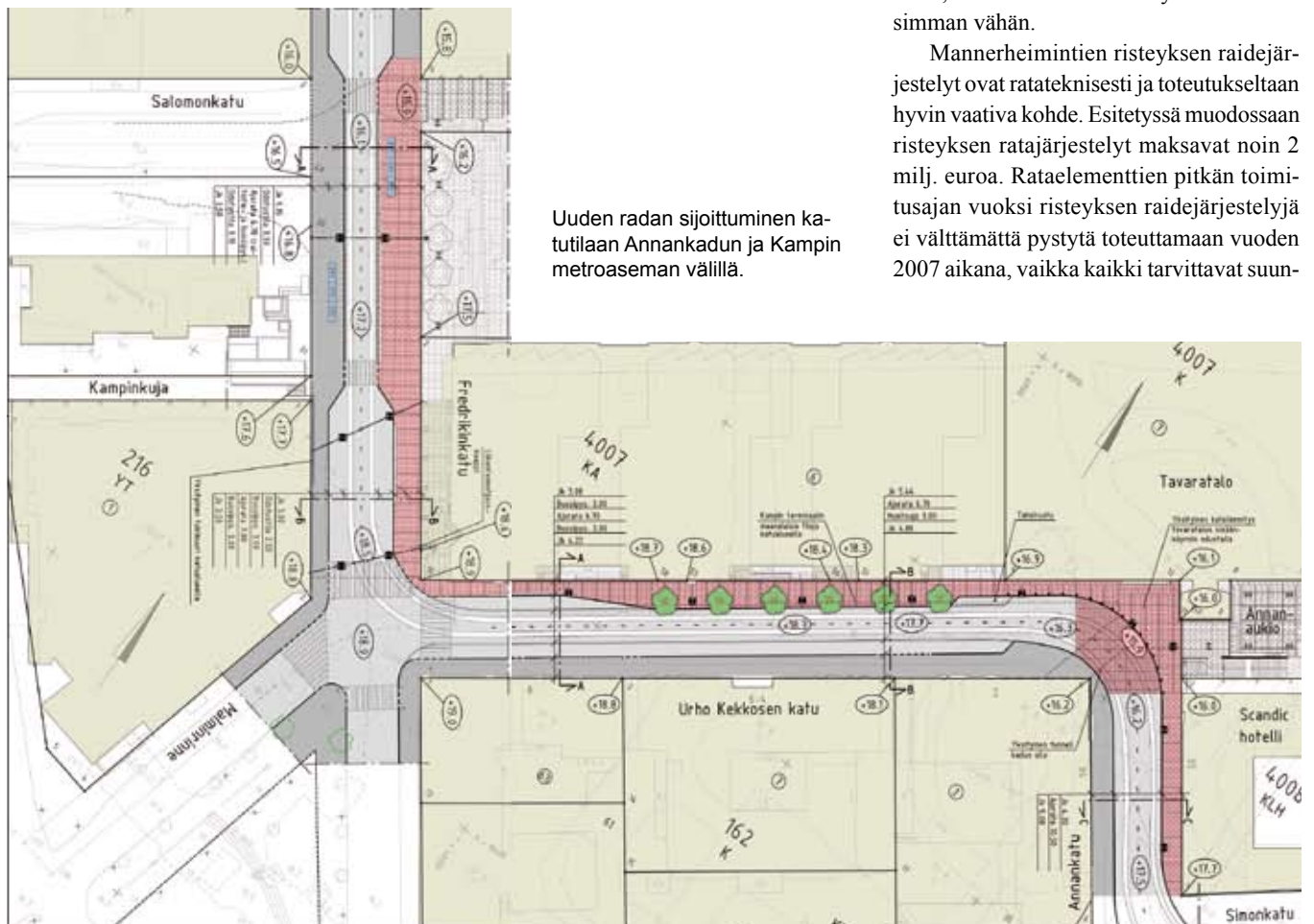
Ratakuvaus

Simonkadun ja Mannerheimintien risteys

Kampin rata alkaa Simonkadun ja Manner- heimintien risteyksestä. Kaupunginhallituk- sen 30.5.2005 hyväksymässä Kampin tarkis- tetussa liikennesuunnitelmassa on Simonka- dun ja Kaivokadun välisen yhteyden lisäksi raitiotieyhteys Mannerheimintielle etelään ja päinvastoin. Tämä yhteys rakennetaan lähin-nä varayhteydeksi, sillä linjaliikenne tulee kulkemaan Simonkadulta suoraan Kaivoka- dulle, mikä kuormittaa risteystä mahdolli- simman vähän.

Mannerheimintien risteyksen raidejär- jestelyt ovat ratateknisesti ja toteutukseltaan hyvin vaativa kohde. Esitetystä muodostaan risteyksen ratajärjestelyt maksavat noin 2 milj. euroa. Rataelementtien pitkän toimi- tusajan vuoksi risteyksen raidejärjestelyjä ei välttämättä pystytä toteuttamaan vuoden 2007 aikana, vaikka kaikki tarvittavat suun-

Uuden radan sijoittuminen ka- tutilaan Annankadun ja Kampin metroaseman välillä.



nitelmat ja päätökset tehtäisiin tämän vuoden aikana. Liikenteen aloitusajankohdaksi suunniteltiin vielä maaliskuussa kesäliikenteen alkua vuonna 2008, mutta perustamissuunnitelman yhteydessä kaupunginhallitukselle esiteltiin uusi aikataulu, jonka mukaan Kampin rata otettaisiin käyttöön jo syysliikenteen alkaessa 2007.

Simonkatu

Ratajatkua Simonkadun jyrkkää mäkeä ylös Annankadulle asti. Simonkadulla rata- ja liikennetekniset ongelmat johtuvat kadun suuresta pituuskaltevuudesta. Nykyinen pituuskaltevuus, joka on paikoin enimmillään seitsemän prosenttia, on liikaa alueella, jossa joudutaan pysähtelemään liikennevaloisiin ja vilkkaalla jalankulkualueella valojen ul-

kopuolettakin tulee usein yllättäviä pysähdystarpeita. Erityisen vaikeaa ja riskialtista on liikennöinti syksyn lehtikalien ja talvilukkaiden aikaan.

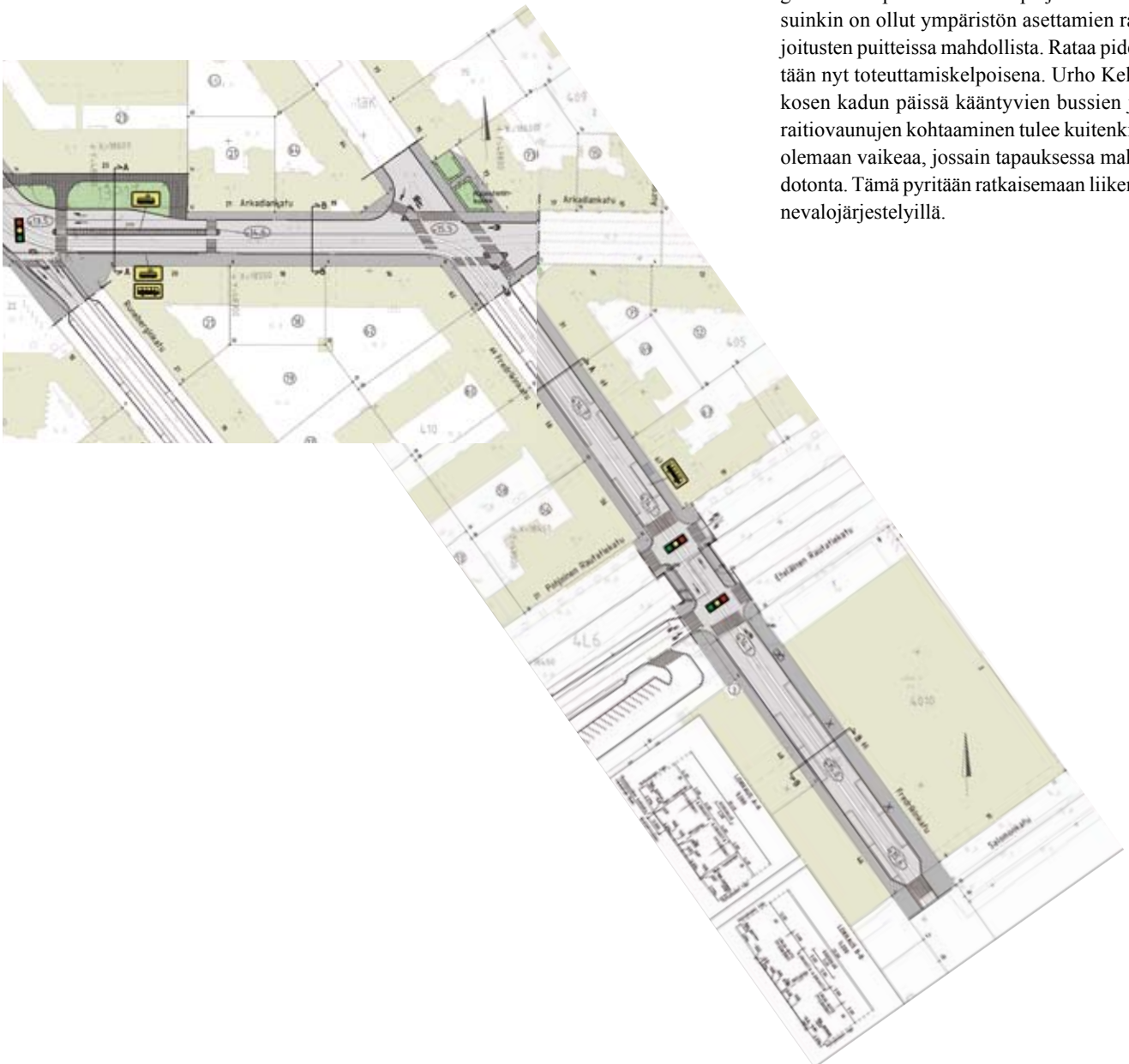
Toimivan ja turvallisen raitiotien toteuttaminen Simonkadulle on vaativa katusuunnittelu- ja toteutuskohde. Liikennelaitoksen mielestä kadun jatkosuunnittelussa on otettava huomioon monia tekijöitä. Simonkatua on jyrkimmältä osaltaan loivennettava nykyisestään niin paljon kuin se on mahdollista. Alustavassa, liikennesuunnittelua tarkentavassa katuselvityksessä maksimikaltevuudeksi on saatu 6%. HKL:n mielestä lehti-puurivä ei saa olla heti kadun laidassa kuten liikennesuunnitelmassa on esitetty. Raitioliikenteelle tulee Simonkadulle molemmissa ajosuunnissa omat kaistat, jotka ovat 4 - 6

cm ajoradan pintaa korkeammalla. Omien kaistojen lämmitystarve selvitetään vielä. Simonkadulla säilyy myös henkilöautoliikenne, mutta raitiovaunukaistoja ei käytetä muun liikenteen ryhmityskaistana eivätkä ne myöskään ole yhteisiä bussiliikenteen kanssa. Simonkadun yläpäähän tulee myös ensimmäinen pysäkki. Se sijoitetaan Scandic Hotel Simonkentän eteen.

Simonkadun rakennustyöt hoidetaan kokonaisuudessaan ensi vuoden aikana ja niiden arvioidaan maksavan 1,75 milj. euroa.

S-mutka ja Urho Kekkosen katu

Simonkadun jälkeen rata kääntyy Annankadulle ja heti kohta Urho Kekkosen kadulle. Tässä tiukassa S-mutkassa on katusuunnittelun yhteydessä radan pysty- ja vaakageometriaa parannettu niin paljon kuin se suinkin on ollut ympäristön asettamien rajoitusten puitteissa mahdollista. Rataa pidetään nyt toteuttamiskelpoisena. Urho Kekkosen kadun päissä kääntyvien bussien ja raitiovaunujen kohtaaminen tulee kuitenkin olemaan vaikeaa, jossain tapauksessa mahdollonta. Tämä pyritään ratkaisemaan liikennevalojärjestelyillä.



Annankadun ja Urho Kekkosen kadun kulmaan tulee Kampin keskuksen sisäänkäynnin kohdalle katulämmitys, joka ei kuitenkaan ulotu raitiovaunukiskoille. Samassa kulmassa toteutetaan raitiovaunukuljettajien Simo-projektin esittämä ratkaisu, jossa varsinaista suojatietä ei ole, vaan se korvataan samankaltaisella ratkaisulla, joka on käytössä Stockmannin Aleksanterinkadun sisäänkäynnin kohdalla.

Urho Kekkosen kadun pohjoisreunaan lisätään lehtipuuriivi. Kadulle tulee lisäksi bussipysäkkipari ja huoltoliikenteen pysäköintipaikkoja. Vain huoltoliikenne, bussit sekä raitiovaunut käyttävät tätä katuosuutta. Katutyöt tällä osuudella alkoivat huhtikuussa, ja niiden sekä ratatöiden on määrä valmistua ennen talvea. Urho Kekkosen kadun rata maksaa 750 000 euroa, Annankadun radan osuus sisältyy Simonkadun radan hintaan.

Fredrikinkatu

Fredrikinkadulla rata kulkee suurin piirtein kadun keskellä. Kadusta tulee kaksisuuntainen joukkoliikennekatu, jolla kulkee joukkoliikenteen lisäksi vain tarpeellinen tontille-ajo- ja huoltoliikenne. Kampin metroaseman ja Kampin keskuksen väliin tulee raitiovaunupysäkki. Pysäkki ei ole yhteinen bussiliinjojen kanssa, vaan ne pysähtyvät omaan pysäkkisyvennykseensä Sähkötalon kohdalla.

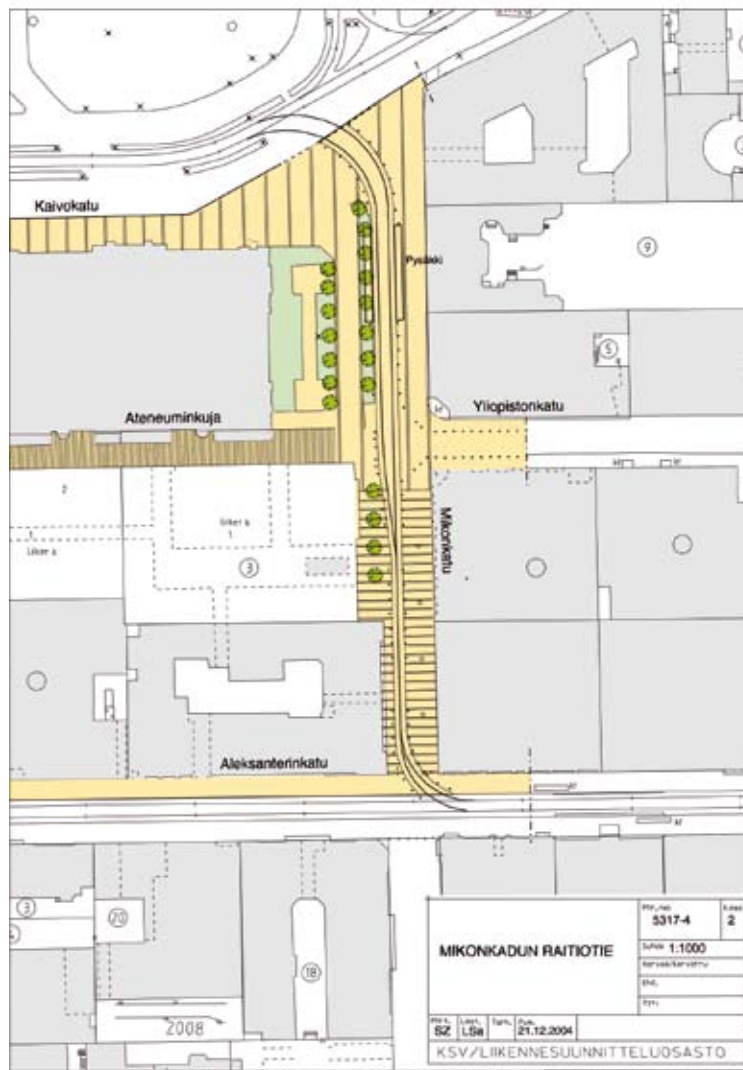
Koko Fredrikinkadun rata on tarkoitus rakentaa tämän vuoden aikana, ja sen hinnaksi tulee 2 milj. euroa.

Arkadiankatu

Fredrikinkadulta rata kääntyy Arkadiankadulle, missä seuraava pysäkki on nykyisellä paikalla Kauppakorkeakoulujen kohdalla. Arkadiankadulla tullaan jatkossa sallimaan kaksisuuntainen bussiliikenne Fredrikin- ja Runeberginkatujen välillä, mikä edellyttää nykyisten raitiovaunukaistojen leventämistä ja muuttamista yhteisiksi bussiliikenteen kanssa. Arkadiankadun kiskonsiirtotyöt tullaan tekemään tämän syksyn aikana.

Kampin radan valmistumisenkin jälkeen tullaan nykyinen yhteys Arkadiankadulta Lasipalatsille säilyttämään. Vaikka yhteys jää ilman säännöllistä vuoroliikennettä, se on tarpeellinen poikkeustilanteiden hoidon kannalta.

Koko Kampin ratahankkeen hinnaksi on arvioitu 5,0 milj. euroa, joten Arkadiankadun ratojen siirtotyön kustannuksiksi jää siten 500 000 euroa.



Mikonkatu

Kampin ratahankkeeseen liittyy myös rata Aleksanterinkadulta Kaivokadulle joko Mikonkatua tai Keskuskatua. Radan tarve johtuu siitä, että Kampiin kulkeva raitiolinja halutaan ohjata Simonkadulta suoraan Kaivokadulle, mikä kuormittaisi Mannerheimintien risteystä vähiten. Toisaalta Kampista halutaan keskustan poikki kulkeva raitioyhteys ydinkeskustan lisäksi Senaatintorin alueelle. Kampista rautatieaseman ohi suoraan Hämeentielle kulkeva raitiovaunu olisi liian päällekkäinen metron kanssa, eikä tarjoaisi uusia yhteyksiä. Kaupunkisuunnittelulautakunta päätyi kuitenkin kokouksessaan 13.1.2005 poistamaan Mikonkadun radan esityksestä sen kalleuden vuoksi. Kalleus johtuu putkien siirtotöistä, jotka olisivat nostaneet Mikonkadun radan hinnan 1 300 000 euroon. Itse rata- ja pysäkkityöt maksaisivat vain 450 000 euroa.

Tänä keväänä tuuli kuitenkin kääntyi, ja Mikonkadun rata tuotiin uudelleen kaupunkisuunnittelulautakuntaan, joka 4.5.2006

Kartassa näkyy Mikonkadun radan sijoitus ja uusi pysäkki Ateneumin kohdalla. Yksiraitainen osuus on Aleksanterinkadun päässä.

päättyi äänin 5-4, että Mikonkadun rata rakennetaan vuoden 2007 aikana. Vielä aiotaan tutkia, onko putkien siirtäminen todella välttämätöntä, vai voisivatko putket jäädä raitiotien alle.

Mikonkadulla joudutaan kadun ahtauden vuoksi tyytymään ratkaisuun, jossa Aleksin ja Yliopistokadun välinen osuus on yksiraitainen. Rata jää tällöin melko pienikapasiteettiseksi ja aikataulut on pyrittävä laatimaan siten, että vaunuille ei tulisi kohtaus-tarvetta yksiraiteisella osuudella. Muutoin Aleksanterinkadun vilkas raitiovaunuliikenne hidastuu, kun vaunu odottaa keskellä Aleksia kääntymisvuoroa Mikonkadulle. Yksiraiteinen osuus näkyy oheisesta kartasta. Mikonkadun-radon uusi pysäkki tulee Ateneumin kohdalle.

Keskuskatu olisi raitiovaunujen kannalta ollut Mikonkatua parempi, sillä se on le-

veämpi, mikä olisi mahdollistanut radan rakentamisen kaksiraiteisena. Keskuskadun ja Aleksanterinkadun kulmaan olisi myös saatu pysäkki Stockmannin tavaratalon lähelle. Keskuskadun vaihtoehtoa ei kaupunkisuunnitteluvirastossa pidetty toteuttamiskelpoisena, sillä kadusta ollaan tekemässä kävelykatua. Mikonkatuhan on Yliopistokadun eteläpuolella teoriassa jo kävelykatu, joskin kadulla on käytännössä jonkin verran auto liikennettä ja varsinkin pysäköityjä autoja. Raitiotien rakentamisen yhteydessä autot poistuvat myös Kaivokadun ja Yliopistokadun väliseltä osuudelta.

Kampin raitiolinja

Ainakin 1980-luvulta asti Kampin raitiolinjaksi on suunniteltu linjaa 3B/T. Kun Kampin ratahanke nyt käynnistyi, on sekä kaupunkisuunnitteluvirastossa että HKL:ssä esitettykin linjan 7A/B viemistä Kamppiin. Linjan 7 reitti kulkisi siis Pasilasta Runeberginkadun ja Kampin kautta Kaivokadulle, ja Mikonkatua Aleksanterinkadulle ja edelleen Senaatintorin suuntaan. Samalla linja 3 olisi palautettu Mannerheimintielle ja bussilinja 18 siirretty kulkemaan Kaivokadulta Postikadun kautta Arkadiankadulle, jolloin se olisi korvannut linjan 3 poisjäävää osuutta Arkadiankadulla. Joukkoliikennelautakunta käsitteli Kampin linjajärjestelyjä 16.2. ja 2.3.2006, mutta palautti esityksen uudelleen valmisteltavaksi.

Jos Kampin linjaksi valitaan linja 3, pyhäytyy sekä 3B että 3T rautatieaseman pysäkillä kunkin kierroksen aikana kaksi kertaa. Tällä on perusteltu sitä, että Kampin linja yhtäkkiä vaihtui kolmosesta seiskan, mutta perustelua HKL ei sisällyttänyt lautakunnan esityslistatekstiin. Vasta esityksen palauttamisen jälkeen valmistelija katsoi tarpeelliseksi perustella lautakunnalle, miksi Kamppiin kaavaiiaan juuri linjaa 7. Se, kulkeeko Kampin kautta linja 3 vai 7, ei juurikaan vaikuta liikennöintikustannuksiin.

Pasila Seura ry lähetti lautakunnan kokouksen jälkeen sille kirjeen, jossa se vastusti linjan 7 reittimuutosta, sillä se pidentäisi matka-aikaa Länsi-Pasilasta keskustaan yli 50%:lla. Bussi 23 ei sovi korvaavaksi yhteydeksi, koska sen pysäkit ovat kaukana, pysäkillä pääsy edellyttää Pasilankadun ylittämistä ja bussi kulkee liian harvaan. Pasila Seura oli myös huolissaan siitä, että linjan 7 vieminen Kamppiin korvaa raitioliikennettä bussiliikenteellä sekä Länsi-Pasilassa että Etu-Töölössä, vaikka kantakaupungin

pääliikennemuodoksi on valittu raitiovaunu, ja siitä, ettei lautakunnan esityslistatekstissä lainkaan kiinnitetty huomiota Länsi-Pasilan matka-aikojen pitenemiseen eikä mitään muita linjastovaihtoehtoja ollut tutkittu. Pasila Seura totesi, että linjan 7 kierto Kampin kautta voi tulla kyseeseen siinä vaiheessa, kun raitiolinja 9 ulottuu myös Länsi-Pasilaan ja tarjoaa sieltä suoran, korvaavan yhteyden keskustaan. Pasila Seuran kirje oli esillä lautakunnan kokouksessa 6.4.2006, vaikka silloin ei varsinaisesti käsiteltykään linjastoratkaisuita. Joukkoliikennelautakunta korosti perustamissuunnitelmapäätöksessään erityisesti sitä, että Kampin raitiolinjaa ei vielä ole valittu.

Myös toukokuussa lautakunta sai postia asukasyhdistyksiltä. Tällä kertaa asialla oli Alppila Seura ry, joka totesi, että kolmosen poistuminen Töölöstä huonontaisi olemassa olevia yhteyksiä ja muuttaisi niitä vaihdollisiksi. Bussi 70T jäisi ainoaksi suoraksi yhteydeksi Töölön ja Alppilan välille, mutta sen reitti Sturenkadulla on syrjäinen. Lisäksi bussi kulkee harvakseltaan eikä pysy aikataulussaan. Alppila Seura toivoi kolmosen säilyttämistä Töölössä ja viemistä Kamppiin sekä seiskan reitin säilyttämistä ennallaan. Rautatieaseman pysäkkijärjestelyä Alppila Seura ei pidä ongelmana. Matalalattiavaunuissa ja suurimmassa osassa nivelvaunuja on elektroniset määränpääkilvet edessä ja sivulla. Matkustajahan joutuu joka tapauksessa katsomaan, minkä linjan vaunu pysäkillä on tulossa. Samalla hän näkee selkeästi, kulkeeko 3B tai 3T Eiran vai Eläintarhan suuntaan. Pysäkeilläkin on elektronisia näyttötauluja, jotka kertovat mikä vaunu on tulossa pysäkillä ja mikä sen määränpää on. Kokonaisuutta ajatellen rautatieaseman pysäkin ongelma on Alppila Seuran mukaan pikemminkin tiedottamiseen liittyvä haaste ja mitätön seikka verrattuna joukkoliikennepalvelujen heikkenemiseen, jos linja 3 siirtyy Mannerheimintielle.

Joukkoliikennelautakunnan puheenjohtaja Jessica Karhua ärsyttää se, miten julkisuudessa puhutaan linjan 7 viemisestä Kamppiin ikään kuin asia olisi itsestään selvä: ”Me olemme lautakunnassa korostaneet, että Kampin raitiolinjaa ei ole vielä valittu. Ensin odotellaan Raitioliikenteen kehittämissuunnitelman valmistumista. Siinä koko raitiolinjasto suunnitellaan kokonaisuutena, Kamppi mukaan lukien. Vasta kun ne suunnitelmat nähdään, on aika tehdä ratkaisu Kampin linjaston osalta.” Tässä vaiheessa on siis vielä liian aikaista esittää arvioita siitä, mikä linja Kamppiin lopulta

kulkee. Todennäköisesti linjastoratkaisu päätetään syksyn kuluessa.

Lisää ratoja Kamppiin?

Nyt toteutuva raitiotie on vasta Kampin raitiotieverkon ensimmäinen vaihe. Päätöksiä jatkohankkeista ei ole, mutta kaupunkisuunnitteluvirastossa on tutkittu raitiotietä Fredrikinkadulla Bulevardin ja Urho Kekkosen kadun välillä sekä rataa Malminrinnettä ja Ruoholahdenkatua pitkin Jätkäsaareen.

Fredrikinkadun rataa käyttäisi uusi, bussilinjan 14 korvaava raitiolinja, joka kulkisi Eirasta Fredrikinkatua, Runeberginkatua ja Topeliuksenkatua pohjoiseen. Raitioliikenteen kehittämissuunnitelmassa linja ulottuu Meilahden klinikoille asti nykyisen 14B:n päätepysäkillä, mutta sille on harkittu myös Kuusitien silmukkaan ja Munkkivuoreen päättyviä vaihtoehtoja. Etelässä päätepysäkki voi olla uudessa silmukassa Eiran sairaalan tuntumassa tai 1A:n nykyisessä silmukassa. Linjaa on mahdollista jatkaa myös Hernesaareen.

Urho Kekkosen kadulta Malminrinteen kautta Ruoholahdenkadulle ja edelleen Jätkäsaareen kulkeva rata on osa Jätkäsaaren raitiolinjasto. Pelkkää yhteyttä Bulevardin kautta keskustaan pidetään liian hitaana ja linjaa 6 kapasiteetiltaan riittämättömänä, joten kaupunkisuunnitteluvirastossa selvitettiin uuden yhteyden rakentamista Kampin läpi. Rata teknisiä esteitä toteutukselle ei ole, mutta raitiovaunu kulkisi autoliikenteen seassa, sillä kaduilla ei ole tilaa omille kaistoille ainakaan sen jälkeen, kun Malminrinteeseen rakennetaan molemmille puolille katua pyörätie. Kuitenkin yhteys olisi nopeampi ja suurempi kuin yhteys Bulevardin kautta. Jätkäsaaren asuntorakentaminen käynnistyy vuonna 2008 ja raitiolinjan ensimmäinen vaihe pyritään ottamaan käyttöön viimeistään vuonna 2012. Ensimmäisessä vaiheessa rataa ei kuitenkaan välttämättä vielä vedetä Ruoholahdenkadun kautta, vaan lähinnä on ollut esillä linjan 8 pidentäminen Itämerenkadulta Cru-sellinsillan yli Saukonpaaden alueelle.

GÖTEBORGIN RAITIOTIET

Juhana Nordlund



Göteborgin raitioteistä kirjoitettiin RAITIOssa edellisen kerran numerossa 2 / 1999. Seitsemässä vuodessa on ehtinyt tapahtua joukko erilaisia muutoksia, kuten eräiden uusien raideyhteyksien käyttöönotto ja tämän seurauksena toteutetut varsin mittavat linjojen uudelleenjärjestelyt. Lisäksi kaikki alkujaan sarjaan M21 kuuluneet nivelvaunut on tällä välillä varustettu matalalla välivosalla ja vaunujen sarjatunnus on muutettu M31:ksi ja järjestysnumerotkin ovat nyt sata pykälää alkuperäisiä suuremmat. Koska uusien Sirio-tyyppisten M32-vaunujen käyttöönotto on viivästynyt, on liikenteessä edelleenkin pitkälle toista sataa vanhaa neliakselista vaunua sarjoista M28 ja M29 (vm. 1965 – 72).

Göteborgin sähköraitiotiet avattiin liikenteelle vuonna 1902. Ensimmäisessä vaiheessa saatiin käyttöön merkittävä osa keskustan alueen perusverkosta, joka periaatteessa edelleenkin on olemassa hyvin pitkälle alkuperäistä vastaavassa muodossa. Ensimmäisellä vuosikymmenellä verkko ulottui lännessä Långedragin kautta Saltholmeniini ja idässä Kvibergiin. On huomattava, että Långedragin rata oli alkujaan virallisesti rautatie ja sen muuta kalustoa kookkaammat vaunut eivät saaneet ajaa Järntorgetia sisemmäksi keskustaan. Seuraavan sadan vuoden aikana verkkoa on laajennettu miltei samassa tahdissa kaupungin kasvun kanssa. Tämä on merkittävä ero miltei mihin tahansa pohjoismaiseen raitiovaunukau-

punktiin verrattuna. Raitiotieverkosto on laajentunut tasaisen varmaan tahtiin kaikkina vuosikymmeninä, erityisen vilkasta laajentumisen aikaa on eletty 1950-luvun puolesta välistä alkaen 1960-luvun lopulle, jolloin periaatteessa pikaraitiotietasoisia väyliä (ei tatoristeyksiä autoliikenteen kanssa) on johdettu pitkät osuudet Hisingenin saarella, Frölundan – Tynneredin suunnalla ja Kortedalan – Bergsjönin reitillä. 1960-luvulla saatiin alulle myös kuuluisa Angeredin raideyhteys, joka on teknisesti kaikista pisimmälle viety. Viimeksi mainittu rata otettiin käyttöön vaihteittain aikavälillä 1969 – 78.

Tätä kirjoitettaessa vanhin käytössä oleva vaunumalli on tunnukseltaan M28 ja vaunujen numerot ovat 701 – 770. Niiden val-

Linjan 9 raitiovaunu jatkaa matkaansa Hjällbosta kohti Angeredia. Raitiovaunu lähestyy Hammarkullenin tunnelia, jonka sisällä on maanalainen pysäkki. Angeredin radalla noudatetaan vasemmanpuoleista liikennettä Hjällbosta eteenpäin ja pysäkkien laiturit sijaitsevat raiteiden välissä. Kuva Juhana Nordlund 4.10.2005, Göteborg.

mistajat ovat ASEA ja ASJ. Vaunuissa on helsinkiläisestä näkökulmasta katsottuna muutamia erikoisia piirteitä, kuten se että niitä ajetaan polkimien avulla (ajokahvan / ratin sijasta). Matkustajan kannalta erikoinen ominaisuus on niiden keski- ja takaovet, jotka avataan manuaalisesti vetämällä / työntämällä kulkusuunnasta riippuen. Jousivoima pakottaa ovia kiinni periaatteessa koko ajan, joten matkustajalla pitää olla vähintään toinen käsi vapaana pitämässä ovea auki siitä kuljettaessa. Ajon aikana nämä ”saluunat” ovat lukittuina. Muutama M28-yksilöön keski- ja takaovet on uusittu sähköllä toimiviksi vippioviksi. M28:ien etuovet ovat kaikissa sähkötoimiset taitto-ovet ja esim. lastenvaunut viedään aina etuovista (lasten-

vaunutilakin sijaitsee kuljettajan paikan takana). M28 oli ensimmäinen varta vasten oikeanpuoleiseen liikenteeseen tarkoitettu vaunusarja. Asialla on iso merkitys, perustuhan Göteborgin raitioteillä liikennöinti pelkästään yksisuuntavaunuihin esikau-punkihaarojen pikaratikkaluonteisuudesta huolimatta.

M28:ien jatkoksi hankittiin 1969 – 72 sarja M29 (801 – 860), jonka valmistaja oli Hägglund & Söner. M29 on huomattavan samankaltainen verrattuna sisarsarjaansa. Kun M28:issa oli saluunaovet sekä keskellä että takana, M29:issä sellaiset ovet ovat vain keskellä. M29:ien takaovi on paineil-matoiminen taitto-ovi, siis kuten edessäkin (tosin edessä on pariovet). Tässä on kuitenkin huomattava, että viime vuosina varsin moneen M29-vaunuun on uusittu keskiovik-si sähkötoimiset vippiovet, joten manuaal-isia ovia M29:issä on nykyään käytännössä varsin vähän. M29:t ovat yhteisajokelpoisia M28:ien kanssa. Molempia sarjoja käytetään kaksinajossa hyvin runsaasti varsinkin lin-joilla 1, 5, 7, 10 ja 11. Jonkun verran niitä näkee (multippelissa) myös linjoilla 3 ja 9. Linja 14 (tosin tämä on lakkautettu lehden ilmestymiseen mennessä) on hoidettu puolestaan lähes kokonaisuudessaan yksittäis-illä M28/M29-vaunuilla. Linjan 10 tilanne on ollut siitä erikoinen, että aamuruuhka ja keskipäivä on ajettu M28/M29-kaksinajolla, mutta iltapäivä- ja iltaliikenne yksittäisillä samanlaisilla vaunuilla. M29-sarja korvasi aikanaan nk. Mustang-vaunut.

1980–90-lukujen vaihteen kummallakin puolen Göteborgs Spårvägar hankki nivel-vaunusarjansa M21. Vaunut ovat huomatta-van korkeita (portaita on yksi enemmän kuin esim. HKL:n Nr-vaunuissa) ja tilanne muo-dostui kiusalliseksi hyvin pian, kun 1990-luvulla kaupunkiliikennekalusto oli ripeäs-sä tahdissa kehittymässä kohti esteetöntä (askelmatonta) suuntaa. Vaunut varustettiin matalalla keskiosalla ("välipalalla") noin 10

Isossa järjestelmässä joudutaan herkästi poikkeusreiteille. Tässä linjan 10 juna (M29 820 ja 819) saapumassa Korsväge-nille Valandin suunnalta. Normaalisti kymppi menee Chalmersiin Vasaplatsenin ja Kapellplatsenin kautta. Nyt jouduttiin ajamaan Korsvägenin ja Chalmers-tunnelin kautta, koska Vasaplatsenin luona oli virtakatkos. Kuva Juhana Nordlund 26.4.2006, Göte-borg.





vuoden iässä ja sarjalle annettiin uusi tunnus M31. Tämän sarjan vaunuja käytetään miltei kaikilla linjoilla; periaatteessa linjojen 4, 6 ja 8 koko liikenne hoidetaan vain näillä vaunuilla. M31:iä näkee lisäksi kaikilla muillakin linjoilla, vähiten ehkä linjoilla 5 ja 10. Käytännössä Angeredin haaralla ”junat” ovat juuri näitä M31:iä, paitsi aivan muutaman M28/M29-vaunun osalta; viimeksi mainittujahan liikkuu linjalla 9 rajoitetusti. M31-vaunut kulkevat huomattavan pehmeästi ja sivistyneesti, tosin matala keskiosa hiukan ”keikkuu” omassa tah-

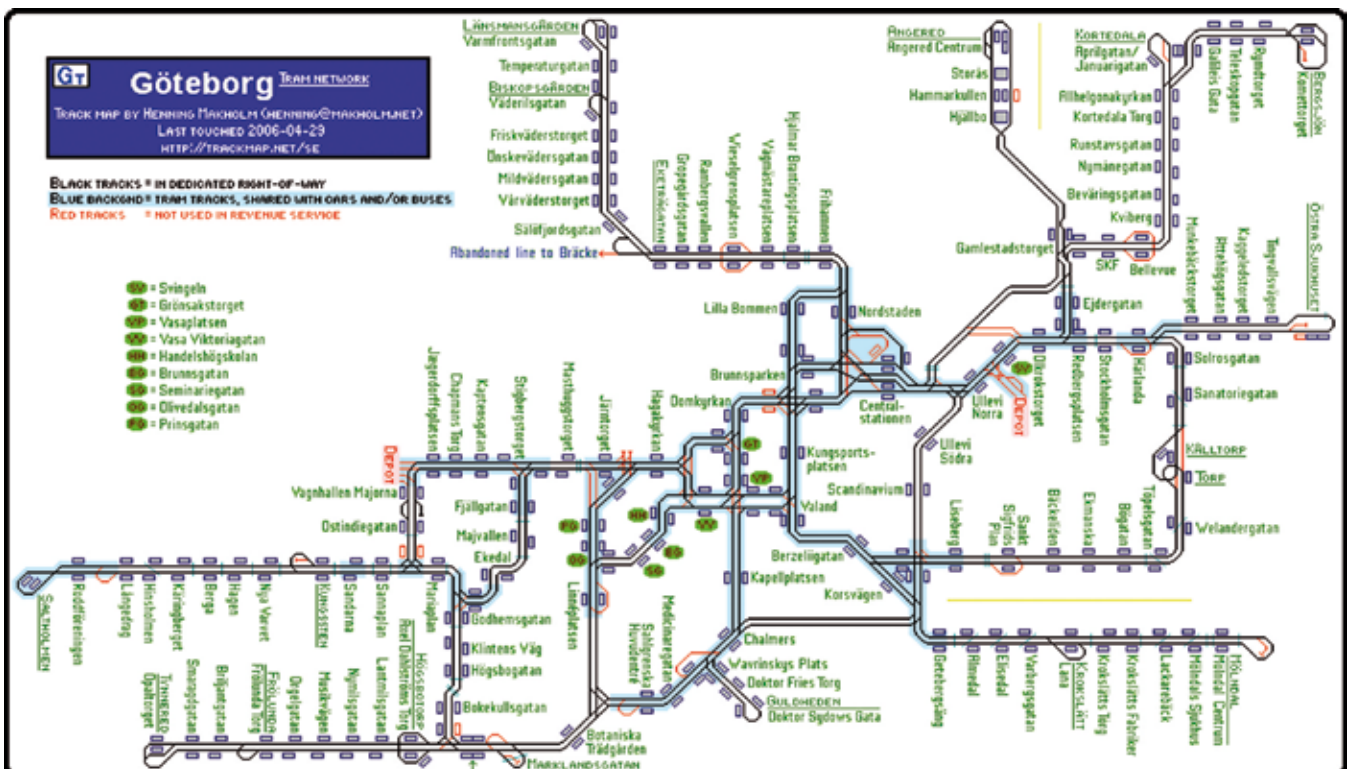
Linjan 7 vaunu M31 375 (alkujaan M21 275) kääntyy Vasaplatsenilla Vasagatanilta Aschebergsgatanille, mistä matka jatkuu Kapellplatsenin kautta Landalaan ja edelleen Frölundan kautta Tynnerediin. Kaikki nivelvaunut on varustettu matalalla keskialalla. Kuvausajankohtana linjalla 7 nivelvaunut olivat varsin harvinaisia. Kuva Juhana Nordlund 27.4.2006, Göteborg.

Göteborgin raitiotieverkko keväällä 2006. Kartan on tehnyt Henning Makhholm

dissaan. M21/M31-sarja korvasi tullessaan sarjan M25, joka oli läheistä sukua sarjoille M28 ja M29.

Viime vuosien suurimmat muutokset ovat liittyneet Chalmersin tunnelin ja Skånegatanin linjauksen käyttöön ottoon (2002 – 2003). Niiden avulla muutamat aiemmin keskustan kautta kulkeneet reitit ohjattiin uusille väylille ja Brunnsparkenin paha sumpua saatiin purettua ja kevennettyä. Linjojen kokonaismäärä on kasvanut vajaasta kymmenestä yli kymmeneen. Vuorojen (junien) määrä on kasvanut, mutta uusia M32-vaunuja ei kuitenkaan ole saatu vielä liikenteeseen. Miten tästä on sitten selvitty? Moniajooon perustuvia junia on jaettu useammiksi lyhyiksi juniksi. Toisin sanoen multippelia ei enää ajeta siinä laajuudessa kuin aikaisemmin. M21-vaunuillahan ajettiin jossain määrin kaksinajoakin, välipalallisia M31:iä taas ajetaan aina yhden yksikön junina. M31 vastaa kapasiteetiltaan noin 1,5 M21:tä. M28/M29-junia ajettiin aikanaan 2 – 3- vaunuisina junina, nyt lähinnä 2-vaunuisina (joissakin tilanteissa vain yksittäisinäkin).

Vuorotiheys on arkinen päivällä ruuhkien välissä, samoin lauantaisin päivällä, 12 minuuttia. Tämä koskee kaikkia linjoja kouluvuoden aikana. Ruuhkissa liikenne lisääntyy 10 minuutin vuorotiheyteen. Illemmalla, samoin pyhäisin, perusvuoroväli on 15 minuuttia. Myöhään illalla ja aikaisin viikonloppuamuna liikenne on tietenkin sitäkin harvempaa. Pisimmillä linjoilla kierros-



Eketrägatanin käntösilmukan luota erkanee edelleen raide Bräcken suuntaan. Bräcken haara jouduttiin lakkauttamaan vuonna 1968 vähäisten matkustajamäärien takia. Osa haaran toisesta raiteesta on olemassa yhä ja sitä käytetään mm. liukkaan kelin harjoituksiin (kuvassa Bräcken entinen raide kaartuu loivasti vasemmalle). Oikealle jyrkästi kaartuvassa silmukassa kääntyy linja 10 muulloin kuin ruuhka-aikoina. Ruuhka-aikaan kymppi jatkaa pidemmälle eli Biskopsgårdeniin. Kuva Juhana Nordlund 24.4.2006, Göteborg.



aika on lähellä kahta tuntia, linjalla 6 vähän sen ylikin. Kaikki muut linjat paitsi 13 ja 14 ovat heilurilinoja (tosin 13 muuttui heiluriksi 18.6. alkaen). Esim. Saltholmenin haarella sivun puolikas ottaa 32...33 minuuttia (tämä on siis vain neljänneskierros). Angeredin haara on kilometreissä pitkä, mutta radan pikaluonteisuuden takia matka-ajat ovatkin lyhimmästä päästä (Keskusrautatieasemalta Angeredin päätteelle aikaa menee vain 18 minuuttia). Nopeat matka-ajat takaavat paitsi matkustajien tyytyväisyyden, myös siedettävät liikennöintikustannukset.

Linjastoa on tarkoitus laajentaa vastaisuudessaakin. Kringenin puitteissa lisää ”raiteet ympärille” –ratoja on visioitu kantakaupungin reunamille, mutta on myös suunnitelmia rakentaa täysin uusia jatkoja olemassa oleville esikaupunkilinjauksille, mm. Hisingenin saarelle, Angerediin sekä Östra Sjukhusetista itään. Ennen liikenteen laajentamista uudet matalalattiavaunut on saatava toimiviksi. Ensimmäisen 40 vaunun tullessa liikenteeseen vasta rajallinen osa M28/M29-vaunuista voitaneen siirtää syrjään. Vanhiman kaluston korvaaminen kokonaan ja samalla liikenteen huomattava laajentaminen edellyttäisivät merkittävän lisätilauksen matalalattiakalustoon. Optio on kuitenkin olemassa, joten kasvua ja hyvää kehitystä on näin ollen näköpiirissä.



Marklandsgatanin pysäkin luona sijaitsevan ratojen risteyskohdan vaihteita ja raideristikoita. Tynneredin haaralta on tästä paikasta yhteys Majornan suuntaan (oikealle). Kuva Juhana Nordlund 24.4.2006, Göteborg.

Gamlestadstorget. Angeredin linjat hyödyntävät pitkällä matkalla rautatien käytävää ja hyvin suurelta osin myös penkkaa. Raitiovaunumatka kaupungin keskustasta Angerediin muistuttaa matkustajan kannalta enemmänkin junamatkaa. Kuvassa kauempana vasemmalla näkyvän sillan kohdalla kummankin ajosuunnan raiteet menevät limittäin. Kuva Juhana Nordlund 4.10.2005, Göteborg.





Doktor Fries Torg. Vuonna 1953 valmistunut Guldhedenin haara edustaa 1920 – 1950-lukujen ajattelua, että esikaupunkiraitiotie kulkee eristettynä ajoneuvoliikenteestä, mutta peruslinjaus noudattelee katuverkon linjauksia. Linjaukseen kuuluu tasoristeyksiäkin. Kuva Juhana Nordlund 25.4.2006, Göteborg.

Hammarkullenin pysäkin koneportaat. Kuva Juhana Nordlund 24.4.2006, Göteborg.



Linjat talvikaudella 2005 – 2006:

- 1 Tynnered – Frölunda – Annedal – Vasaplatsen – Grönsakstorget – City – Östra Sjukhuset
- 3 Marklandsgatan – Majorna – Järntorget – Vasaplatsen – Valand – City – Källtorp
- 4 Mölndal – Korsvägen – Valand – City – Angered
- 5 Torp – Liseberg – Korsvägen – Valand – City – Lilla Bommen – Eketräsgatan – Länsmansgården
- 6 Länsmansgården – Eketräsgatan – City – Grönsakstorget – Järntorget – Linnéplatsen – Sahlgrenska – Chalmers – Korsvägen – Ullevi Södra – Redbergspplatsen – Kortedala
- 7 Tynnered – Frölunda – Sahlgrenska – Chalmers – Vasaplatsen – Valand – City – Kortedala – Bergsjön
- 8 Frölunda – Sahlgrenska – Chalmers – Korsvägen – Ullevi Södra – Redbergspplatsen – Angered
- 9 Kungssten – Majorna – Järntorget – Grönsakstorget – City – Angered
- 10 Guldheden – Chalmers – Vasaplatsen – Valand – City – Lilla Bommen – Eketräsgatan (– Biskopsgården)
- 11 Saltholmen – Kungssten – Ekedal – Järntorget – Grönsakstorget – City – Kortedala – Bergsjön
- 13 Marklandsgatan – Sahlgrenska – Chalmers – Korsvägen – Ullevi Södra – Centralstationen
- 14 Krokslätt – Korsvägen – Ullevi Södra – Centralstationen

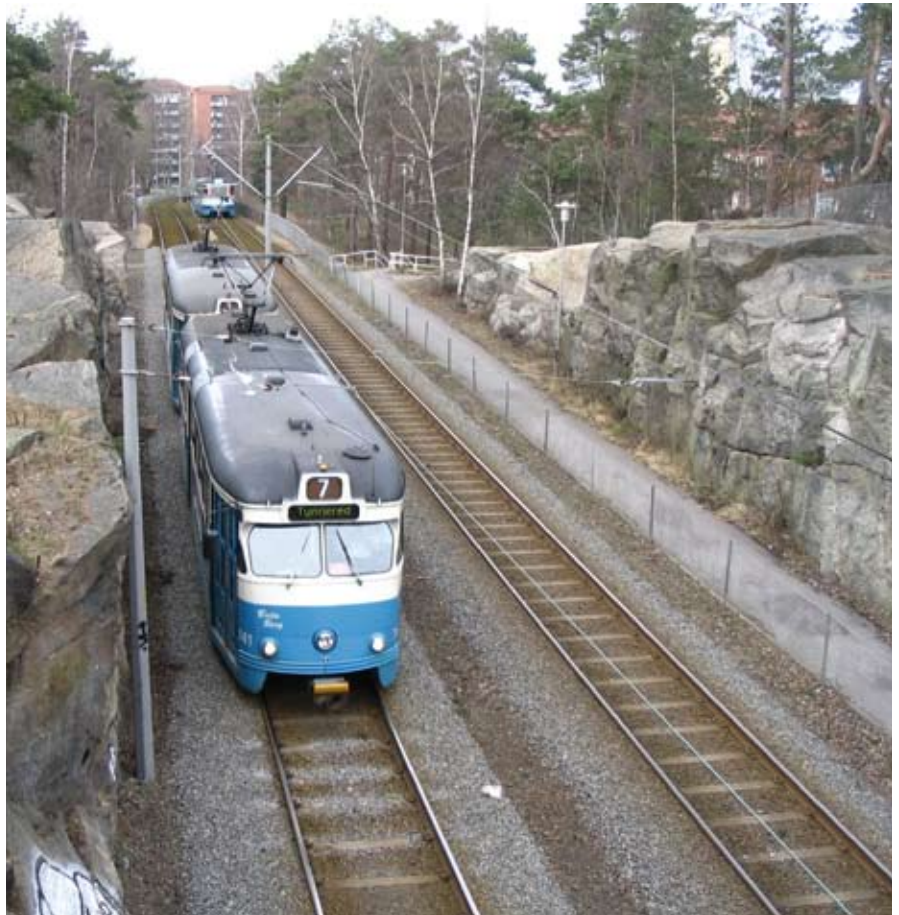


Esikaupunkiraitiotie Kortedalaan ja edelleen Bergsjöniin rakennettiin 1950-luvun jälkipuoliskolla ja 1960-luvulla. Vasemmalla ylhäällä sijaitsee linjan 6 päätepysäkki ja silmukka, pysäkin nimenä "Aprilgatan". Etualalla alhaalla on Bergsjöniin haaran välipysäkki "Januarigatan". Ratalinjaa sukeltaa pysäkin jälkeen yhteen rataosan useista tunneleista. Kuva Juhana Nordlund 24.4.2006, Göteborg.



Marklandsgatan. M28/M29-juna on saapumassa taakse jääneestä kääntösilmukasta lähtöpysäkillään. Kuvassa vasemmalla näkyy hieman toistakin silmukkaa, joka toimii vain varakääntöpaikkana (paikalla on siis kaksi liki vastakkain sijaitsevaa silmukkaa). Oikealla loittonee linjan 8 nivelvaunu M31 377 Änggärdenin ja Chalmersin suuntaan määränpäänään Angered. Kuva Juhana Nordlund 25.4.2006, Göteborg.

Ylläolevaa linjastoa päivitettiin jo kesästä 2006 alkaen ja seuraava vaihe otetaan käyttöön talviliikenteen alkaessa elokuussa. Uutena linjana tullaan ottamaan käyttöön linja 2 (Högsbotorp – Annedal – Vasaplatsen – City – Ullevi Södra – Korsvägen – Krokslätt), joka korvaa linjan 14 kokonaan (linja 14 jää pois jo kesäliikenteen alkaessa). Kakkonen alkaa ajaa siis Annedalin kautta, mikä mahdollistaa linjan 1 siirtämisen Annedalista Järntorgetin kautta kulkeväksi (jolloin ykkönen samalla lakkaisi kulkemasta Vasaplatsenin kautta). Hiljaisena aikana, johon luetaan myös koko kesäkausi, linjat 8 ja 14 on korvattu linjalla 13. Kesästä 2006 alkaen sama järjestely koskee linjoja 2 ja 8, jotka korvataan vastaavalla tavalla linjalla 13, joka samalla pitenee keskustan (rautatieasema) ja Annedalin (pääte Linnéplatsenilla) väliinkin kattavaksi (kattaen sillä osuudella saman reitin kuin linja 2 pl. Linnéplatsen – Högsbotorp).



1960-luvulla valmistunutta ratalinjaa Lantmilsgatanin pysäkin läheisyydessä. 1950 – 1960-luvuilla johdetut esikaupunkiosuudet ovat teknisesti hyvin lähellä pikaraitioteitä. Linjaus menee täysin omissa käytävässään. Tasoristeyksiä autoliikenteen kanssa ei ole. Kuva Juhana Nordlund 25.4.2006, Göteborg.



Chalmers. M31 352 linjalla 8 on juuri tullut ulos vuonna 2002 valmistuneesta tunnelista. Chalmersin tunnelin kautta kulkeva osuus on yksi Krin-gen-projektin ensimmäisen vaiheen yhdysraiteista. Kuva Juhana Nordlund 25.4.2006, Göteborg.

Göteborgin raitioteiden teknisesti pisimmälle viety pysäkki sijaitsee Hammarkullenissa. Pysäkki muistuttaa lähinnä maanalais- ta metroasemaa. Kuva Juhana Nordlund 24.4.2006, Göteborg.



Teleskopgatan. Linjan 7 juna (M29+M28) sulkee ovensa ja valmistautuu jatkamaan matkaansa keskustaan ja edelleen Tynnerediin. Teleskopgatanin pysäkki ja naapuripysäkki Galileis Gata sijaitsevat kumpainenkin tunnelien välissä. Kuva Juhana Nordlund 27.4.2006, Göteborg.



Länsmansgården. Hisingenin saarella päästiin Biskopsgårdeniin vuonna 1959 ja siitä rata jatkui kaksi pysäkinväliä Länsmansgårdeniin vuonna 1964. Kuvassa kahdesta M28-vaunusta koottu juna. Kuva Juhana Nordlund 25.4.2006, Göteborg.



Sarjan M31 nivelvaunu 367 linjalla 14 saapuu Korsvägenin pysäkille. Tästä matka jatkuu Skänegatanin raidetta (valmistunut vuonna 2003) pitkin keskusrautatieasemalle. Linjan 14 historia päättyi kesäliikenteen alkaessa noin viikkoa ennen juhannusta tänä vuonna. Kuva Juhana Nordlund 25.4.2006, Göteborg.



Keskusta-alueella Göteborgin raitiotien linjaukset menevät perinteisellä tavalla kaduilla. Kuvassa linjan 10 M29/M28-juna Vasagatanilla. Kuva Juhana Nordlund 27.4.2006, Göteborg.



HKL 150 "Ludde" on muutettu tilauajovau-
nuksi. Kuvat Juhana Nordlund 9.6.2006.



Pitkäsilta. Kaupunkiin päin menossa 328 ja 334 (ensin kulkevassa Ajokki-kori, 334:ssä Valmet. Raitiovaunutkin ovat Valmeteja, toinen "Pikku-Valmet" eli VTS, pohjoiseen menevä taas RM3 eli malli 1959. Pertti Leinonmäen kokoelmat.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 341, Scania-Vabis B7158 / Valmet vm. 1957. Linjatunnus on vielä omalla alkuperäispäikälläan taulun laidalla. Pertti Leinonmäen kokoelmat.

Helsingin kaupungin liikennelaitos 357, Sisu BT-69CR/5850 / Wiima vm. 1973 linjalla 65 (tuolloin vielä ei ollut linjoja 65A / 66A). Kuva Hannu T. Pulkkinen, Helsinki.

SINISET BUSSIT VUODESTA 1936, OSA 14

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

Ovikoodi on esitetty pelkistetysti kolmella (niivelbusseissa neljällä) numerolla – etuovi-keskiövi-takaovi.

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

Etuovi on yleensä etuakselin etupuolella, keskiövi akselien välissä ja takaovi takaakselin takapuolella. Nokka- ja bulldog-mallisisissa autoissa kuitenkin etuovi ja keskiövi 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 keskiöville 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.

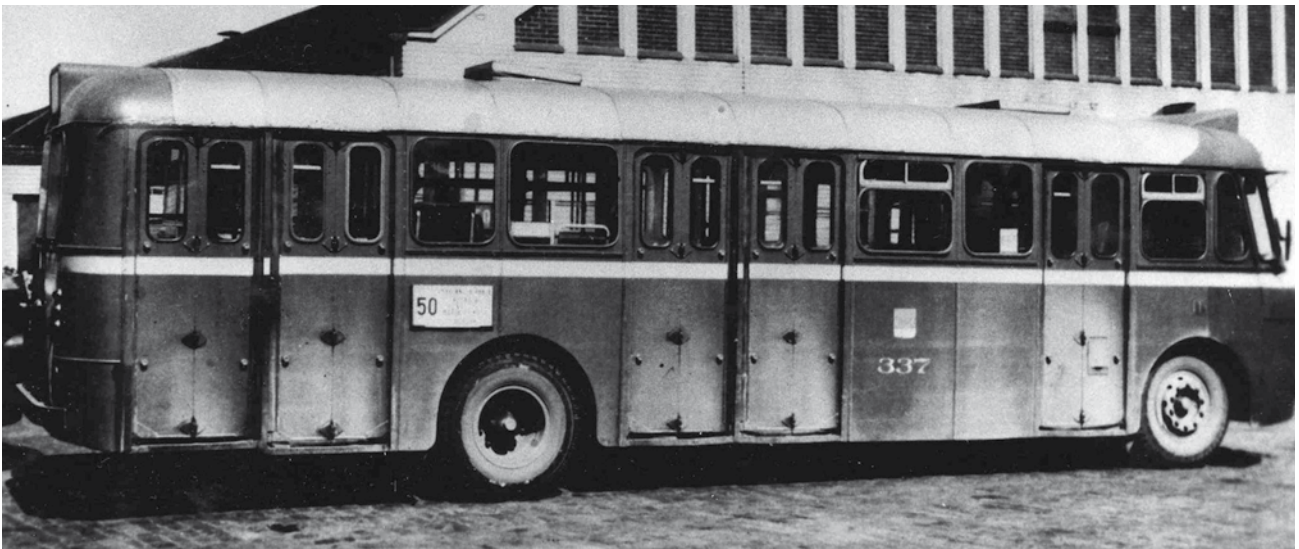
K.OTTO ja POISTO = käyttöönotto ja poistoajankohta

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



Helsingin kaupungin liikennelaitos 337, Scania-Vabis B7158 / Valmet vm. 1957. Oikea kylki oli "miltei pelkkää ovea". Kuva Helsingin kaupungin liikennelaitos.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
326	Scania-V.	B71 V-130	B	57	Ajokki	2-53	B	4	M	21	BM-882	570300	690000	
326	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-326	730800	870000	
327	Scania-V.	B71 V-130	B	57	Ajokki	2-53	B	4	M	21	BM-883	570300	680000	
327	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-327	730800	880000	
328	Scania-V.	B71 V-130	B	57	Ajokki	2-53	B	4	M	21	BM-884	570300	690000	
328	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-328	730800	880000	
329	Scania-V.	B71 V-130	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BM-211	570200	690000	
329	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-329	730800	880000	
330	Scania-V.	B71 V-130	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BM-351	570200	700000	
330	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-330	730800	880000	
331	Scania-V.	B71 V-130	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BM-506	570300	700000	
331	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-331	730800	870000	
332	Scania-V.	B71 V-130	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BM-541	570300	700000	
332	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-332	730800	880000	
333	Scania-V.	B71 V-130	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BM-653	570300	700000	
333	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-333	730800	890000	
334	Scania-V.	B71 V-130	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BM-705	570300	700000	
334	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-334	730800	880000	
335	Scania-V.	B71 V-130	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BM-757	570300	700000	
335	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-335	730800	880000	
336	Scania-V.	B71 V-130	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BM-881	570300	700000	
336	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-336	730800	880000	
337	Scania-V.	B71 V-130	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BM-909	570300	700000	
337	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-337	730800	890000	
338	Scania-V.	B71 V-130	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BN-149	570300	700000	
338	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-338	730800	890500	
339	Scania-V.	B71 V-130	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BN-245	570400	670000	
339	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-339	730800	890000	
340	Scania-V.	B71 V-130	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BN-355	570400	700000	
340	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-340	730800	890000	
341	Scania-V.	B71 V-130	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BN-396	570400	700000	
341	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-341	730800	890000	



Helsingin kaupungin liikennelaitoksen vuoden 1957 Scania-Vabiksia Ruskeasuon korjaamolla helmikuussa 1961. Lähimpänä autot 316 ja 334. Kuva HKM.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 329, Sisu BT-69CR/5850 / Wiima vm. 1973 linjalla 84X Gunillantiellä. Kuva Pertti Leinomäki 5.5.1982, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 334, Sisu BT-69CR/5850 / Wiima vm. 1973 linjalla 71 Hernepellontiellä. Kuva Pertti Leinomäki 12.6.1983, Helsinki.

Helsingin kaupungin liikennelaitos 335, Scania-Vabis B7158 / Valmet vm. 1957. Linjakilven rullat on siirretty keskelle. Pertti Leinomäen kokoelmat.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 340, Sisu BT-69CR/5850 / Wiima vm. 1973 linjalla 53. Kuva Pertti Leinomäki 31.3.1989, Helsinki.



NRO	ALUSTA	Malli	Typ.	Vm	KORI	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
342	Scania-V.	B71 V-130	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BN-397	570400	680000	
342	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66 K220	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-342	730800	890000	
343	Scania-V.	B71 V-130	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BN-595	570400	700000	
343	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66 K220	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-343	730800	890000	
344	Scania-V.	B71 V-130	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BN-594	570400	700000	
344	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66 K220	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-344	730800	890000	
345	Scania-V.	B71 V-130	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BN-892	570400	700000	
345	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66 K220	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-345	730800	870000	
346	Scania-V.	B71 V-130	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BN-893	570400	680000	
346	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66 K220	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-346	730800	870000	
347	Volvo	B635	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BP-550	570700	680000	
347	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66 K220	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-347	730800	890000	
348	Volvo	B635	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BP-553	570700	680000	
348	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66 K220	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-348	730800	890000	
349	Volvo	B635	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BP-552	570800	690000	
349	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66 K220	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-349	730800	840000	
350	Volvo	B635	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BP-549	570800	690000	
350	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66 K220	B	4AEC AH760	AV2	37	ABN-350	730800	880000	
351	Volvo	B635	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BP-551	570800	690000	
351	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66 K220	B	4	AV2	37	ABN-351	730800	880000	
352	Volvo	B635	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BP-568	570900	680000	
352	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66 K220	B	4	AV2	37	ABN-352	730800	890000	
353	Volvo	B635	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BP-596	570900	670000	
353	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66 K220	B	4	AV2	37	ABN-353	730800	890000	
354	Volvo	B635	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BP-614	570900	670000	
354	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66 K220	B	4	AV2	37	ABN-354	730800	890000	
355	Volvo	B635	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BP-647	570900	680000	
355	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66 K220	B	4	AV2	37	ABN-355	730800	880000	
356	Volvo	B635	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BP-682	570900	690000	
356	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66 K220	B	4	AV2	37	ABN-356	730900	890000	
357	Volvo	B635	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BP-779	570900	680000	
357	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66 K220	B	4	AV2	37	ABN-357	730900	880000	

Helsingin kaupungin liikennelaitos 345,
Sisu BT-69CR/5850 / Wiima vm. 1973 lin-
jalla 18. Kuva Pertti Leinomäki 10.6.1985,
Helsinki.



HKL 349, Volvo B635 / Valmet vm. 1957
Töölöntorin risteuksen luona matkalla Ete-
lä-Haagaan. Pertti Leinomäen kokoelmat.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 342,
Scania-Vabis B7158 / Valmet vm. 1957.
Nauhakilvet eivät enää käytössä.
Pertti Leinomäen kokoelmat.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 351,
Sisu BT-69CR/5850 / Wiima vm. 1973
pikalinjalla 66X. Kuva Pertti Leinomäki
17.5.1982, Helsinki.

PÄÄTEPYSÄKKI



Tietäminen ei ole minkään arvoista, jollei sitä kerrota

SRS-INFORMAATIOTA SÄHKÖPOSTITSE

Jos haluat saada nopeasti ajankohtaisia tietoja SRS:n tapahtumista tai muuten alaa lähellä olevista uutisista tai ajankohtaisuuksista, 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. Halutessasi voit saada viestit piilokopiona, jolloin osoitteesi ei tule jakelussa mukana olevien tietoon.

Tähän rinkiin voivat tulla vain SRS:n jäsenet, eivät seuran ulkopuoliset. Muistakaa: kukaan ei ole tässä systeemissä automaattisesti mukana, vaan ainoastaan ne, jotka sähkö-

köpostitse ilmoittautuvat yllämainittuun sähköpostiosoitteeseen.

Yksi ilmoittautuminen riittää. Jos haluat erota ringistä, siitäkin ilmoitus samaan osoitteeseen.

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

SRS:N SÄÄNTÖMUUTOSEHDOTUSKOKOUS II 24.9.2006

Suomen Raitiotieseura ry:n sääntömuutospöytäkokous II pidetään 24.9.2006 alkaen kello 13.00 Raitioliikennemuseossa. Kokouksessa käsitellään sääntöjen 12§:n muutos, jossa kevätkokouksen ajankohta muutettaisiin helmikuusta maaliskuulle. Sääntömuutoksen

ensimmäinen käsittely pidettiin 21.5., jolloin kokous päätti antaa luvan johtokunnan esittämien muutosten seuraavalle käsittelylle.

Sääntömuutospöytäkokouksen jälkeen pidetään syksyn paikallisliikenneaiheinen kuvaltapäivä.

SRS ESITTÄYTY YLEISÖLLE

SRS järjestää esittäytymistapahtuman Helsingin Kauppatorilla sunnuntaina 30.7.2006 klo 12.00 – 17.00. Tilaisuus on tarkoitettu kaikille raitiovaunuista sekä niiden harrastamisesta ja historiasta kiinnostuneille. Esitely järjestetään tilausajovuonussa HKL 157 (kaksiakselinen ASEA-vaunu).



SRS ajoi onnistuneen kevätajelun raitiovaunulla HKL 12 ja nivelbussilla HeIB 9110 sunnuntaina 23.4.2006 säänkin ollessa keväisen aurinkoinen. Kuva Juhana Nordlund 23.4.2006, Helsinki.

LINJAT

Linjat 3B ja 3T ajoivat lauantaina 11.3. ja sunnuntaina 12.3. (kumpikin omaan suuntaansa) Hämeentien ja Helsinginkadun kautta. Ajamatta jäi Kallion osuus. Poikkeusjärjestelyt johtuivat Hakaniemessä tehdyistä kaukojäähdytystöistä.

Raitiolinjalle 6 oli kevääksi suunniteltu poikkeusjärjestelyjä Arabianrannan päässä, mutta niistä voitiin luopua.

Linjalla 11 lisäliikennettä Korkeasaaren. Korkeasaaren Pääsiäissaari-tapahtuman ajan 27.3. - 17.4. bussilinja 11 ajoi lisäliikennettä Herttoniemen metroaseman ja Korkeasaaren (Mustikkamaa) välillä. Bussi liikennöi sekä viikonloppuisin että myös arkisin noin klo 10 - 18 puolen tunnin välein. Aiemmin ilmoitettu arkipäivien liikennöinti-aika klo 9 - 15 ei siis pitänyt paikkaansa.

Korkeasaaren Pääsiäissaari-tapahtumassa muistutettiin uhanalaisten eläinten ja niiden elinympäristön suojelusta. Pääsiäissaari toi eläintarhaan muun muassa elämysreitit ja erilaisia viikonlopputapahtumia.

Pääsiäisen liikenne Via Crucis -kulkueen aikana poikkeusreittejä keskustassa

Helsingin bussit, raitiovaunut ja metro liikennöivät pääsiäisenä seuraavasti:

- Kiirastorstaina 13.4. arkiliikenne
- Pitkäperjantaina 14.4. sunnuntailiikenne
- Pääsiäislauantaina 15.4. lauantailiikenne
- Molempina pääsiäispäivinä 16.4. ja 17.4. sunnuntailiikenne

Yölinjat 01N - 09N ajoivat normaalien perjantai- ja lauantaiöiden lisäksi torstain ja pitkäperjantain välisen yönä sekä sunnuntain ja maanantain välisenä yönä.

Via Crucis - Ristin tie -pääsiäistapahtuma

Tapahtuma aiheutti poikkeusreittejä perjantai- ja lauantai-iltana. Kulkue eteni reittiä Senaatintori - Snellmaninkatu - Kirkkokatu - Säätytalo - Rauhankatu - Unioninkatu - Senaatintori. Reitin kadut suljettiin autoliikenteeltä välillä Liisankatu - Aleksanterinkatu.

Poikkeusreitit 14.4. noin klo 22 - 23.30 ja 15.4. noin klo 21 - 22.30:

- Raitiolinjat 7A ja 7B ajoivat kulkueiden aikana Kaisaniemenkadun ja Kaivokadun kautta.

- Linja 16 ajoi kulkueiden aikana Herttoniemen suuntaan poikkeusreittiä Eteläesplanadi - Pohjoisesplanadi - Pohjoisranta - oma reitti. Hernesaaren suuntaan ajettiin poikkeusreittiä Liisankatu - Kaisaniemenkatu - Vilhonkatu - Mikonkatu - Kaivokatu - Mannerheimintie - oma reitti.

Raitiolinja 3T ajoi perjantai-illasta (21.4.) kello kahdeksasta lauantaiamupäivään kello kymmeneen saakka poikkeuksellisesti Eirassa linjan 3B reittiä. Poikkeusliikenteen aikana 3T kääntyi Aleksilta Unioninkadulle ja jatkoi Etelärantaan. Linjan 3T pysäkit Bulevardilta Etelärannan suuntaan jäivät pois käytöstä. Poikkeusreitit synnä oli Kauppatorin vaihdetyö.

Raitiolinjat 7A ja 7B kulkivat poikkeusreiteillä 22. - 23.4.2006. Vaunut ajoivat Aleksin ja Kruununhaan sijaan suoraan Kaivokadun ja Kaisaniemenkadun kautta, eli periaatteessa seiskan "vanhaa" reittiä (Kruununhaan kierros tuli mukaan vasta vuonna 1997).

Bussi 11 kevätaikatauluihin. Korkeasaaren bussi alkoi ajaa 29.4. alkaen entistä pitempään. Bussi 11 Herttoniemestä Korkeasaaren ajoi lauantai-iltana 29.4. alkaen viikonloppuisin noin klo 20 asti. Arkisin ajettiin

lähdöt Herttoniemestä klo 9. 35 ja Mustikkamaalta klo 13.30. Kesäkausi, jolloin bussi ajaa myös arkisin noin klo 10 - 20 alkoi maanantaina 22.5. ja tulee jatkumaan elokuun lopulle.

Helsingin liikenne vappuna 2006. Vappuaattona, sunnuntaina 30.4. Helsingin sisäisessä liikenteessä ajettiin sunnuntaika-aulujen mukaan ja vapunpäivänä, maanantaina 1.5. oli lauantai-ika-aulut.

Ydinkeskustan kadut rauhoitettiin jalankulkijoille vappuaatosta klo 17 alkaen vapunpäivän iltaan klo 18 asti.

Raitiolinjoiden poikkeusreitit vappuaattona noin klo 17 alkaen yöliikenteen loppuun:

• Linjat 3B ja 3T ajoivat Lasipalatsilta Bulevardin, Fredrikinkadun ja Tehtaankadun kautta Perämiehenkadun kääntöpaikalle ja palasivat samaa reittiä Lasipalatsille.

• Linja 4 ajoi molemmissa suunnissa Kruunuhaan kautta Liisankatua ja Snellmaninkatua pitkin.

• 7A ja 7B ajoivat molemmissa suunnissa Aleksin sijasta Kaisaniemenkadun kautta.

Lisäratikka 10X ajoi linjan 10 reittiä Oopperalta Tarkk'ampujankadulle vapunpäivänä noin klo 9 - 12.

Raitiolinjat 3B, 3T ja 6 poikkeusreiteillä sunnuntaina 7.5. Raitiolinjat 3B, 3T ja 6 ajoivat sunnuntaina 7.5. poikkeusreittejä keskustassa. Linja 3B kääntyi Mannerheimintietä Aleksanterinkadulle ja ajoi Kruununhaan kautta Hakaniemeen. 3T kiersi Hakaniemestä Kruununhaan ja Aleksin kautta Mannerheimintielle ja edelleen Bulevardille. Linja 6 ajoi molemmissa suunnissa samoin Aleksin ja Kruununhaan kautta.

Poikkeusjärjestelyt olivat käytössä koko sunnuntain liikennöinnin alkamisesta yöliikenteen loppuun. Niiden synnä oli kaukojäähdytysputkien asennustyö Kaisaniemenkadulla.

Tehtaankadulla tehtiin viikonloppuna putkitöitä, joiden vuoksi raitiolinjat 3B ja 3T ajoivat lauantaina 13.5. ja sunnuntaina 14.5. poikkeusreiteillä ja ajamatta jäävällä osuudella liikennöi korvaava bussi 3X.

Linja 3B jäi Kauppatorille linjan 1 päätepsäkillä ja ajoi siitä reittiä Katariinankatu



Raitiolinjat 3B, 3T ja 6 joutuivat ajamaan Kruununhaan ja Aleksin kautta mm. 7.5., kun Kaisaniemen reitti oli suljettu. Kolmaset ajoivat Aleksilla siis kahteen kertaan per kierros. Kuva Juhana Nordlund.

- Aleksanterinkatu - Mannerheimintie - Kai-vokatu omalle reitilleen.

Linja 3T ajoi Laivurinkadulta reittiä Teh-taankatu - Perämiehenkatu - Pursimiehenka-tu linjan 1A päätepysäkille ja sieltä Laivurin-katua, Fredrikinkatua ja Bulevardia omalle reitilleen.

Korvaava bussi 3X liikennöi Kauppato-riilta 3B:n pysäkiltä reittiä Eteläranta - Lai-vasillankatu - Tehtaankatu - Laivurinkatu - Laivurinrinne - Merimiehenkatu - Fredri-kinkatu - Laivurinkatu - Tehtaankatu - Lai-vasillankatu - Eteläranta - Pohjoisesplanadi - Kauppatori.

HKL teki kiskotöitä Etelärannassa tou-kokuun lopulla. Raitiolinjat 3B ja 3T joutuivat töiden vuoksi kumpikin vuorollaan poik-keusreitille joinakin iltoina. Silloin kolme set liikennöivät Eirassa vain yhteen suun-taan alkaen kello 22 yöliikenteen loppumi-seen saakka.

Ensimmäisen kerran poikkeusreitille jouduttiin maanantain ja tiistain välisenä yönä 22. - 23.5. Silloin 3B ajoi 3T:n rei-tiä Bulevardi - Fredrikinkatu - Tehtaankatu - Kauppatori - Aleksanterinkatu.

Metron liityntäbussilinjaston reitit ja ai-kataulut muuttuvat syysliikenteen alkaessa vuonna 2006. Joukkoliikennelautakunta hy-väksyi liityntälinjaston kehittämissuunnitel-man iltakokouksessaan tiistaina 21.3.

Linjan 10 päätepysäkki siirretään Kol-mikulmaan uuden raitiolinjan 9 (Kirurgi – Itä-Pasila) aloittaessa liikenteen todennä-köisesti vuonna 2008. Pysäkin siirto johtuu siitä, että kahden linjan liikennöinti ei ole mahdollista Kirurgin päätesilmukassa. Pe-rustamissuunnitelmaa tehtäessä ja sen pää-töskäsittelyn aikana tutkittiin useita linjajär-jestelyvaihtoehtoja. Toteuttamiskelpoisin on linjan 10 muuttaminen päättymään Erotta-jan tuntumaan Kolmikulman puiston vierelle hyödyntäen nykyistä vararaiteen reittiä Man-nerheimintie – Bulevardi – Yrjönkatu – Uu-denmaankatu – Erottajankatu.

Uudenmaan alueellisissa TV-utisissa 12.4.2006 liikennesuunnittelupäällikkö Olli-Pekka Poutanen kertoi, että Kruunuvuoren-rannan uuden kaupunginosan raitiotie on tar-koitus saada käyttöön 2010-luvulla. Linjaa on suunniteltu Katajanokalta Hylkysaareen sillalla ja sieltä edelleen meren ali Kruunu-vuorenrantaan. Alustava kustannusarvio on 100 Me. Linjaus on mahdollista muuttaa myöhemmin metroradaksi.

Lähinlinjojen kesäliikenteen 2006 alussa tapahtuneet muutokset:

633 ajaa viimevuodesta poiketen myös lauantaisin.



Linjan 6 vaunu (Nrl 38) poikkeuksellisesti Snellmaninkadulla. Kuva Juhana Nordlund 7.5.2006, Helsinki.



Linja 3T vaunu HKL 82 Bulevardilla Albertinkadun risteuksen luona. Kuva Juhana Nordlund 13.5.2006, Helsinki.

Helsingin Bussiliikenne Oy hoiti poikkeusreittien aikaisen korvaavan liikenteen Eiran ja Bulevardin välillä 13. – 14.5. Autoina olivat yllättäen HelB 9638 ja 9640. Kuva Juhana Nordlund 13.5.2006, Helsinki.





Manne-vaunu HKL 152 oli linjalla 6 vuoro-
liikenteessä poikkeuksellisesti huhtikuisena
sunnuntaina eli 2.4.2006. Yleensä Mann-

heim-vaunut ovat liikkuneet vain arkisin.
Kuva Juhana Nordlund.



HKL 213 Mannerheimintielle Töölön Tullin ja Kuusitien välisellä ratatyömaalla. Oy VR-Rata
Ab:n Vuorenteikot-tulosyksikkö uusii paikalla kapearaiteista rataa. Ainoat ratapölkkyt, joita
työmaalla käytetään, ovat perustuksen tukimuuriin käytettävät vanhat VR-levyäraidebeto-
nipölkkyt, joita näkyy myös kuvassa. Kuvat Jorma Rauhala 8.6.2006.



850 Kerava – Talma - Nikkilä siirtyi ke-
säksi Savonlinja-Yhtiöille.

873B ja N: Aikatauluun muutoksia

874: Arkiliikennettä harvennetaan, linjal-
le jää kuusi lähtöä suuntaansa (nykyisin noin
22 lähtöä / suunta) ja lauantailiikenne lop-
pui kokonaan

METRO

Havainnoitsija matkusti torstaina 6.4. noin
kello 10.00 Mellunmäestä lähteneessä junas-
sa, joka koostui peruskorjatuista vaunuista
118+117, 119+120 ja 142+141 (Vaunujärjes-
tys oli suunnilleen tällainen; 118 oli “läntsi-
sin” vaunu) Herttoniemeen. Sekä sisänäytöt
että reittikilvet olivat toiminnassa ja asema-
kuulutuskin toimi moitteetta. Liekö nauhoi-
tus tehty uusiksi: se oli selvästi terävämpi
kuin monissa peruskorjauksen vältäneissä
M100-sarjan junissa. Havainnoitsija kiin-
nitti huomiota myös vaunun sisällä oleviin
näyttötauluihin: asemaa lähestyttäessä kuu-
lutuslitanjan voi lukea näytöltä. (Siis saa-
vuttaessa idästä IK:hon näytössä lukee “Itä-
keskus. Junat Vuosaareen lähtevät raiteelta
yksi. Östra centrum. Tågen till Nordsjö av-
går från spår ett”). M200-sarjan junissahan
sisänäyttö ilmoittaa vain seuraavan aseman
nimen suomeksi ja ruotsiksi. Toistaiseksi on
selvittämättä, näyttääkö taulu kaikki kuulu-
tukset, esimerkiksi pääteasemille saavutta-
essa ja niiltä kääntöraiteille jatkettaessa. Voi-
si olettaa, että näin on. Havainnoitsijan jat-
kettua edelleen noin puolen tunnin poikkeaa-
man jälkeen Herttoniemestä keskikaupungin
suuntaan, samainen juna oli matkalla kohti
itää - kaikki näytöt pimeinä.

Kilpilaitteiden käyttö lienee satunnais-
ta. Keskiviikkona 5.4. noin kello 16.45
RL:sta lähteneessä junassa (ainakin vaunu
120+121) kilpilaitteet toimivat, mutta vie-
lä Kaisaniemessä niissä luki “Ruoholahti -
Gräsviken”, vaikka päämääränä oli Mellun-
mäki. Asemakuulutuksia ei tullut lainkaan ja
sisänäytötkin olivat pimeinä.

Perjantaina 7.4. puolestaan vaunu 118
havaittiin ajossa - matkalla Mellunmäkeen
viiden aikoihin iltapäivällä - näytöt ja ase-
makuulutukset toimivat ja näyttivät aivan oi-
kein. 7.4. havaittu myös metrovaunut 142 ja
110, joissa ainakin etupään sähköinen mää-
räänpääkilpi oli käytössä.

Ainakin Hakaniemessä ja Sörnäisissä on
tänä vuonna lyhyiden (2 vaunuparia) met-
rojunien pysähtymispaikka merkitty uudel-
la tavalla.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 17.5. met-
ron kulunvalvontatekniikan uusimisen han-
kesuunnitelman. Metro automatisoidaan.

KALUSTOASIAA

29.3.2006 havaittiin nivelraitiovaunujen ovissa kieltotarroja, joissa harmaalla pohjalla on valkoisen viinipullon ja savukkeen kuva. Tarran päällä on punainen diagonaaliviiva.

Tarrojen ilme on sama kuin jo aiemmin oviin ilmestyneillä kameravalvonnasta tiedottavilla tarroilla.

HKL:n Valmet-nivelvaunujen väliosien toimittajaksi on valittu saksalainen Halberstadtissa toimiva yhtiö

VIS Verkehrs Industrie Systeme GmbH.

HKL:n vaunujen 9 ja 505 kunnostus Tallinna trammiparkin korjaamolla etenee. HKL 9 pyritään saamaan valmiiksi heinäkuun loppuun mennessä ja perävaunu (505) sen jälkeen.

HAVAINTOJA LIIKENTEESTÄ

Vaunu HKL 8, 13.3. 1A:n aamuliikenteessä, sekä myöhemmin koulutusajossa.

Raitiolinjalla 1A oli liikenteessä torstaina 16.3.2006 iltaruuhkassa ainakin Keppi-Kariat nro 8 ja 12 sekä Manne nro 152.

25.3. lauantaista alkaen on linjalla 3B/T jälleen näkyneet Variotram-vaunuja liikenteessä. Reilun parin kuukauden ajan tätä ennen Koskelan varikon linjoista vain kuutosella käytettiin matalalattiavaunuja.

Keskiviikkona 29.3. kello neljän tienoilla iltapäivällä ajojohdot putosivat jossain Kuusitie ja Pikku-Huopalahden välillä. Linja 10 kääntyi Kuusitiellä.

Tiistaina 4.4. oli nähty Keppi-Karia HKL 14 kiertelemässä uutena värikkäänä Fonectan mainosvaununa kaupungilla.

Kukkaraitiovaunulla järjestettiin yleisöajeluja perjantaina 7.4. Lähdöt Mikonkadun pysäkiltä olivat 45 minuutin välein klo 11.00 - 13.15 ja 15.00 - 17.15. Ajeluilla toimi oppaana Erkki Makkonen, joka kertoi vähemmän tunnettuja asioita kaupungin luonnosta ja sen nähtävyyksistä. Kiertoajelureitti oli Rautatieatori – Mannerheimintie – Bulevardi – Tehtaankatu – Kauppatori – Liisankatu – Rautatieatori. Raitiovaunu ei pysähtynyt kesken ajelun.

Pe 21.4.2006 Manne 154 oli opetusajolla Munkkiniemessä noin klo 20.

Ma 24.4.2006 linjalla 1 (ei siis 1A) oli ajossa kaksi variota, vaunut 236 ja 206 (jälkimmäinen vuorossa 106). Ykkösen osalta kyseessä oli vain yksi vajaa kierros (Koskelan hallilta Kauppatorille ja sieltä Käpylään; jatko meni 1A:n kilvin ja reitillä).

3.5. klo 19.50 vaunu 12 koulutusajossa 1:n reitillä Käpylässä.



Huhtikuun viimeisellä viikolla Variotrameja nähtiin useasti linjan 1A ruuhkavuoroissa. Kuva Juhana Nordlund 13.5.2006, Helsinki.

Vaunu 12 koulutusajossa 4.5. kello 21 aikoihin Töölön tullissa.

VR:n makasiinien tulipalon vuoksi Mannerheimintien linjat kulkivat 5.5.2006 Runeberginkadun kautta alkaen n. klo 21.15. Raju tulipalo oli alkanut jo ennen iltakahdeksaa, ja raitiovaunut kulkivat paikoin sankan savupilven läpi Mannerheimintietä.

Vaihdevika vaikeutti raitiovaunuliikennettä keskustassa 24.5.:

Poikkeusreittejä ja viivästyksiä useilla linjoilla

Vaihteen rikkoutumisen vuoksi raitiovaunut ajoivat keskustassa poikkeusreiteillä toistaiseksi. Vaihde korjattiin lopulta muutamassa tunnissa.

Korjaustöiden aikana raitiolinjat käyttivät seuraavia poikkeusreittejä:

3B ajoi Lasipalatsilta Rautatieatorin ja Kruununhaan kautta Kauppatorille ja omalle reitilleen.

3T ajoi Hakaniemestä Kruununhaan ja Aleksanterinkadun kautta omalle reitilleen.

4 kääntyi Munkkiniemestä tullessaan Lasipalatsilta Kaivokadulle ja ajaa Kruununhaan kautta omalle reitilleen. Toiseen suuntaan linja ajoi normaalireittiä.

6 ajoi Hietalahteen päin Kruununhaan ja Aleksanterinkadun kautta. Toiseen suuntaan linja ajoi normaalireittiä.

7B ajoi Lasipalatsilta Kaivokatua ja Kaisaniemenkatua Hakaniemeen.

10 ajoi Kirurgin suuntaan Lasipalatsilta Kaivokadun, Kruununhaan ja Aleksanterin-

kadun kautta omalle reitilleen. Ylimääräinen lenkki merkitsi, että linjalla esiintyi viivästyksiä. Kirurgilta Pikku-Huopalahden suuntaan linja 10 ajoi normaalireittiä.

Sunnuntaina 26.3. HelB:n Helsingin linjalla 71 Volvo B10B LMF / Carrus City M nro 9622, puolimatala bussi, sama tai vastaava kulki ko. linjalla lauantaanakin.

Etelä-Suomen Linjaliikenne on alkanut käyttää linjakilvissään määränpäättä, vielä muutama viikko sitten niissä luki päätepykäsit. Esim. Helsingin linjalla 53 luki kilvisä ennen: "Merihaka – Hakaniemi – Munkkiniemi" ja nyt joko "Munkkiniemi – Munksnäs" tai "Merihaka – Havshagen" suunnasta riippuen. Tämä savolaisfirmakin on täten muuttunut kaksikieliseksi.

Sunnuntaina 7.5. HelB:n Helsingin linjalla 78 ajoi viimeisen lähdön Malmin sairaalalta jokin 98-mallinen Mersu, harvinainen näky ko. linjalla. Edellisellä kierroksella sillä paikalla kulki Scania / Lahti 402.



Ensimmäinen kotimainen raitiotiemootorivaunu (kori) TKL 24 on jälleen päässyt jätelökioskin tehtäviin Turun torille. Kuva Juhana Nordlund 28.4.2006, Turku.



VYE-526, Scania L94UB 6x2 / Carrus City L, on ollut aikaisemmin V. Jyrkilä Oy:n käytössä Kotkassa. Kuva Juhana Nordlund 28.4.2006, Turku.

LÄHIJUNA

VR:n vyöhykealue laajenee 3.9.2006 Lahden saakka, kun Lahden ja Keravan välinen oikorata otetaan käyttöön.

Helsingin ja Lahden välillä alkaa liikennöidä uusi Z-tunnuksella kulkeva lähijuna, jonka pysähdyspaikat ovat Helsinki, Pasila, Tikkurila, Kerava, Haarajoki, Mäntsälä ja Lahti. Oikoradalle tulee arkisin yhteensä 11 lähijunavuoroa molempiin suuntiin. Viikonloppuisin junavuoroja on 8 molempiin suuntiin.

Oikoradan asemat sekä Lahden ja Riihimäen välillä olevat asemat kuuluvat 3. syyskuuta alkaen vyöhykeliikenteen piiriin.

Vyöhykehinnoitteluun tulee uutena vyöhykkeenä H-vyöhyke, johon kuuluvat Lahti, Herrala ja Järvelä. G-vyöhykkeeseen kuuluvat Lappila, Mommila ja Oitti ja F-vyöhykkeeseen Hikiä. Oikoradan asemista Mäntsälä kuuluu E-vyöhykkeeseen ja Haarajoki D-vyöhykkeeseen.

Sm2-saneeraukset jatkuvat. Nyt saneerattuja ovat ainakin 6051, 6053, 6061 – 6063, 6068, 6069, 6072 sekä 6075 – 6079. Lisäksi 6057:n sisätilat vastaavat saneerattua täysin (moottorivaunun osalta).

LähiJunien ruuhkavuoroja karsitaan kesäksi 2006 aika kovalla kädellä kaupunkiradoilla. A- ja M-junien lauantailliikennettä harvennetaan kesästä 2006 alkaen pysyvästi siten, että vuorotiheys on vastaava kuin nyt on ollut myöhään illalla ja pyhäpäivinä päivällä ja illalla. Syynä on liikenteen kalleus.

ULKOMAAT

Göteborgin Raitioteiden rataverkkoa korjataan myös kesällä 2006. Nyt suuri, liikennöintiinkin vaikuttava, remontti tehdään osuudella Botaniska trädgården - Marklandsgatan. Osuus joudutaan sulkemaan raitioliikenteeltä aikavälillä 18.6. - 23.7. Tämä merkitsee sitä, että keskustan ja Frölundan / Tynneredin väliset raitiolinjat joudutaan ohjaamaan poikkeusreiteille.

Linja 1, joka normaalisti ajaa Linnéplatsenilta Botaniskaan ja edelleen Marklandsgatanille, joudutaan kierrättämään linjan 11 reittiä Bangatanin ja Ekedalsgatanin kautta Kungsladugårdsgatanille, josta se jatkaa kolmosen reittiä Frölundaborgiin ja sieltä edelleen omaa reittiään Tynnerediin.

Linja 3 ajaa poikkeusreittien aikana muutoin normaalisti, paitsi lounaassa reit-

tiä jatketaan Marklandsgatanilta (Frölundaborg) aina Tynnerediin saakka, jotta tälle hänälle turvattaisiin riittävä kapasiteetti.

Linja 7 ohjataan Sahlgrenskalta lounaaseen tultaessa Annedalin siltaa pitkin linjan 6 reittiä Linnéplatsenille. Osuus Botaniska - Tynnered jää kokonaan pois.

Linja 13, jonka muutoksista uutisoitiin SRS-uutisissa jo aiemmin, joudutaan lyhentämään siten, että se Landalan reitillä päätetään Sahlgrenskalle. Kesällähän 13 on kokopäivälinja (talvella vain varhais- ja myöhäislinja). Linja 13 kuitenkin Annedalin suunnalla alkaa ajaa kesäliikenteen alusta lähtien aiemmin uutisoitujen suunnitelmien mukaan. Linja 8, ei vaikutuksia, koska linjaa ei kesällä muutenkaan ajettaisi. Vaikutukset käytännössä kohdistuvat 8:n sijaan linjaan 13.

Tukholma. Bombardierilta on tilattu Tukholmaan yhdeksän uutta A32-vaunua Nockebybanan ja Tvärbanan käyttöön.

MUUTA

Uusi kansainvälinen kulttuurikeskus Helsingin Töölöön. Helsingin Töölöön avataan uusi kansainvälinen kulttuurikeskus. Se toimii laajasti kulttuurin eri alueilla. Keskus perustuu uudenlaiseen julkisen ja yksityisen toimijan yhteistyöhön.

Kulttuuritehdas Korjaamo, Helsingin kaupunginmuseo ja Helsingin kaupungin kulttuuriasiainkeskus ovat sopineet, että Töölöön perustetaan vuoden 2007 keväällä kulttuurikeskus yhdistämällä kaupunginmuseon alaisen Raitioliikennemuseon ja Kulttuurikeskus Korjaamon toiminnot. Yhteistyöstä on sovittu vuoden 2013 loppuun.

Kulttuuritehdas Korjaamo ja Raitioliikennemuseo muodostavat jatkossa toiminnallisen kokonaisuuden, jonka toiminnasta Korjaamo vastaa. Kaupungin historiaa esittelevästä raitioliikennenäyttelystä tulee osa kulttuurikeskusta.

Kaupunginmuseo vastaa edelleen Raitioliikennemuseosta, sen kokoelmista ja näyttelytoiminnasta.



Oy Andersson Ab 6 Turun satamassa. Kuva Risto Leino, Turku



Norrköpingin kesän isot ratatyöt tehdään tällä kerralla Söder Tullin luona. Kuvassa linjojen 2 ja 3 vaunut kisaavat, kumpi pääsee ensimmäisenä Nygatanille. Kuva Juhana Nordlund 26.4.2006, Norrköping, Ruotsi.

Toiminnan painopisteitä ovat teatteri, uusi sirkus, kabaree ja esittävä taide, musiikki, valokuva, elokuva, video ja media- taide sekä kaupunkikulttuuri ja -historia mediakahvilasta kahvilakeskusteluihin ja oleiluun. Museon aukioloajat pitenevät ja samalla pääsymaksusta perustoiminnan osalta luovutaan.

Raitioliikennemuseo suljetaan tämän vuoden lopulla. Arkkitehtitoimisto Valvomo on valittu tekemään keskuksen tila- ja kalustesuunnitelma. Uusi keskus avataan yleisölle huhtikuussa 2007.

Keskus on merkittävä toimija kulttuurin eri alueilla. Raitiovaunuhallien yhteenlaskettu pinta-ala on n. 4000 m², ulkotilat mukaan lukien n. 5500 m². Museon keskialue otetaan tapahtumakäyttöön siirtämällä kolme raitiovaunua toisaalle. Niiden paikalle rakennetaan esiintymislava ja n. 250-paikkainen katsomo, jota voidaan laajentaa n. 500 henkilön seisovaksi katsomoksi. Uusia toimintoja ovat myös avoin galleriatila, mediakahvila ja uudenlainen museokauppa.

Korjaamo tuottaa kulttuurikeskukseen 120-150 tapahtumailtaa ja 15-20 näyttelyä vuosittain. Kahden rakennuksen muodostaman keskuksen vuosittainen kävijätavoite on 80-90 000 henkilöä. Keskus tulee olemaan ideatehdas, joka esittelee uusia tekijöitä, ajatuksia ja ilmiöitä.

“Tavoitteita ovat keveys, nopeus, täsmällisyys, näkyvyys ja moninaisuus”, Korjaamon toimitusjohtaja Raoul Grünstein luettelee Italo Calvinon tätä vuosituhatta ennustaneita muistioita mukaillen. Toiminnassa tavoitellaan yhtä aikaa keveyttä ja painokkuutta. Organisaatiossa on 10-2 henkilön sisältö-, tuotanto- ja markkinointitiimi, joka kokoaa avukseen laajan kuraattori- ja tuotajaverkoston.

Ohjelmointijänne on tiivis, ja pyrkimyksenä on tuottaa tapahtumia yhteistyökumppanien kanssa joustavasti eri tavoin. Tavoitteena on elää kulttuurin “kiehumispisteissä”, alueilla joilla syntyy uutta. Toiminnan täsmällisyys tarkoittaa, että keskus määrittelee oman profiilinsa. Se etsii kiinnostavia ja korkeatasoisia ilmiöitä ja luo niitä myös itse. Toiminta on näkyvää, visuaalista ja merkityksellistä. Keskus pyrkii aktiiviseen yleisö- ja mediasuhteeseen. Toiminta on moninaista. Keskus etsii eurooppalaisen kulttuurin kiinnostavimpia tekijöitä ja liittää Helsingin tiiviimmin osaksi eurooppalaisten luovien kaupunkikeskusten verkostoa.

Helsingin kaupunginmuseon johtajan Tiina Merisalon mukaan uusi toimintakonsepti luo mahdollisuuksia vahvistaa museotoiminnan menneisyys-nykyisyys-tulevaisuus -jatkumoa. Kaupunginmuseolle muutos on myös mahdollisuus tuoda hieno raitiovaunuhalli kaupunkipaikkana paremmin yleisön ulottuville ja samalla tarjota foorumi myös historiasta kiinnostuneelle kansalaiskeskustelulle.

Korjaamo tulee tekemään yhteistyötä useiden eri toimijoiden kanssa ja luomaan Helsinkiin uuden festivaalikeskuksen. Yhteistyötä on suunniteltu Helsingin juhlatiimien, Uuden sirkuksen festivaalin, Viewmediafestivaalin ja Helsinki Klezmer -festivaalin kanssa. Muita yhteistyökumppaneita ovat AkseliEnsemble -teatteriryhmä, ja Helsingin kaupunginkirjasto. Omat tuotannot ovat toiminnan ytimessä. Tällä hetkellä toimintasuunnitelmassa ovat jo visuaalisen kulttuurin festivaali Helsinki International, uuden valokuvan festivaali Helsinki School sekä perustettava uusi Art Helsinki -taidemessutapahtuma.

Uusi yhteistyömuoto tekee museosta kulttuurikeskuksen. Korjaamon aloitteesta syntyvä kolmikantayhteistyö on maassamme ainutlaatuinen julkisen ja yksityisen välinen yhteistyömuoto. “Kaikilla kolmella taholla oli intressi kehittää omaa toimintaansa. Oli hienoa huomata, että kaupungin organisaatioiden kanssa voi neuvotella ennakkoluulottomasti ja tehdä rohkeita avauksia”, Raoul Grünstein toteaa.

Kaupunginmuseon näkökulmasta tavoitteena on kehittää museon toimintaa ja kasvattaa yleisömääriä merkittävästi sekä tavoittaa uusia kohderyhmiä. Uusi konsepti tarjoaa samalla mahdollisuuden tutkia avoimesti museotoiminnan vaihtoehtoja. “Yhteistyö antaa kaupunginmuseolle tilaisuuden monipuolistaa museon toimintaa. Museo säilyy ja samalla syntyy uutta”, museonjohtaja Tiina Merisalo sanoo. Uusi konsepti on samalla mahdollisuus muuttaa perusnäyttelyä kaupunkikulttuuri-museon suuntaan. “Uusi raitioliikennenäyttely pyrkii olemaan aikaisempaa vuorovaikutuksellisempi. Sen lisäksi museo tuottaa tilaan vaihtuvia näyttelyitä”, Merisalo linjaa.

Kulttuuriasiainkeskuksen tavoitteena on synnyttää Helsinkiin uusi tapahtumapaikka, joka tarjoaa erilaisille itsenäisille toimijoille kehittymisalustan. “Helsingissä on paljon uusia toimijoita ja toimintamuotoja, joille tämä hanke tarjoaa esiintymistilaisuuksia ja mahdollisuuden kehittyä kiinnostavan partnerin kanssa”, kulttuuritoimen tuore johtaja Pekka Timonen taustoittaa. Kulttuuriasiainkeskus näkee hankkeen samalla uudenlaisena toimintamuotona, jonka toivotaan avaavan tietä uusille aloitteille. “Yksi keskeisistä viesteistä on se, että kaupunki on avoin monenlaisille ideoille”, Timonen kertoo.

Korjaamon organisaatio vastaa syntyvän keskuksen toiminnasta ja siihen liittyvistä taloudellisista vastuista. Toimintaa suunnittelee ryhmä, johon tällä hetkellä kuuluvat Korjaamon elokuussa 2006 aloittava toimitusjohtaja Outi Raatikainen, keskuksen taiteelliseksi johtajaksi siirtyvä Raoul Grünstein sekä Timo Valjakka, joka toimii kuvataiteista vastaavana asiantuntijana.

Osapuolet perustavat ohjausryhmän keskinäisen yhteistyön edistämiseksi ja toiminnan linjaamiseksi. Kulttuuritehdas Korjaamo

kuuluu eurooppalaiseen Trans Europe Halles -kulttuurikeskusten verkostoon.

27.3.2006 Helsingin kaupunginhallitus hyväksyi ehdotuksen lentokentän raideyhteyden suunnittelun aloittamisesta.

Esityslistasta taustaa: Keski-Pasilan rakentamisen tavoitteena on Helsingin ja koko pääkaupunkiseudun kilpailukyvyyn parantaminen mahdollistamalla uuden identiteetin omaavan keskusta-alueen syntyminen. Keski-Pasilasta kehitetään seudullisesti entistä merkittävämpi joukkoliikenteen keskus, josta on hyvät vaihtoyhteydet eri liikennevälineisiin. Seudun ja Pasilan kehittymisen kokonaisuuteen liittyvät olennaisesti tehokkaat yhteydet lentoasemalle. Töölön metrosta on laadittu alustava yleissuunnitelma vuonna 2003. Metron jatkosuunnittelu Pasilasta lentoasemalle tulisi aloittaa välittömästi. Kaupunginhallitus päätti mm. kehottaa kaupunkisuunnitteluvirastoa yhteistyössä joukkoliikennelautakunnan kanssa käynnistämään metron raideyhteyden yleissuunnitelman laatimisen Helsingin kaupungin osalta välillä lentoasema - Pasila.

Arabianaukio eli linjan 6 entinen päätepyssäkki kunnostetaan. Aukion kuvataiteellisiin elementteinä toimii raitiotiestä muistuttamassa tasoon nostettu kiskokaari, johon on sijoitettu raitiovaunun kunnostettuja pyöräpareja akseleineen.

Valaistus toteutetaan vanhoilla riippuvalaisimilla, jotka kiinnitetään kiskojen yläpuolelle vanhojen johdinkiskojen (eli ajolankojen, toim. huom.) kannatinvajereita kuvaaviin vajereihin. Raitiotien kiskojen väli päällystetään graniittikivellä. Kiskonkaaren sisäpuolelle ja aukion pohjoisosalle istutetaan puita. Työt alkoivat huhtikuussa ja niiden on määrä valmistua heinäkuussa 2006.

Keväistä kaupunkikuvaa elävöitti jälleen taideraiovaunu. Taideteollisen korkeakoulun Masters of Arts -festivaalin teemalla koristeltu vaunu liikkuu linjalla 6 Arabian ja Hietalahden välillä päivittäin toukokuun loppupuolelle asti.

HKL:n ja Taideteollisen korkeakoulun yhteistyössä valmistamalla festivaaliratikalla haluttiin kiinnittää huomiota Arabianrannan luovaan kaupunginosaan ja tarjota samalla mahdollisuus Taideteollisen korkeakoulun opiskelijoille innovatiivisen kaupunkimarkkinoinnin toteuttamiseen.

”Festivaaliratikalla HKL halusi olla omalta osaltaan edistämässä kaupungin eri toimijoiden yhteisöllisyyttä. Tällaisella eikaupallisella toiminnalla toivottavasti tuodaan iloa ja piristystä kaupunkilaisille,”

HKL:n viestintäpäällikkö Leena Rautanen-Saari sanoo.

Helsingin ammattikorkeakoulu Stadian esittävän taiteen opiskelijat ja Ammattikorkeakoulu Arcadan opiskelijat järjestivät ratikkamatkalle ohjelmaa. Ratikkaan tupsahdelti toisinaan yllättäviä hahmoja, jotka herättivät kysymyksiä: mitä oikein tapahtuu, missä mennään, keitä olemme? Myös lastennäytelmän hahmot Urpo ja Turpo kuljivat ratikalla. Haitarikin soi festariratikassa ja matkalla saattoi kuulla ajankohtaisia lauluja maailman muutoksesta tai nähdä teatteriesityksenä välähdyksiä kahden ihmisen elämästä.

Festariratikka oli liikenteessä 9. - 28.5. arkinen aamuvarhaisesta noin klo 19 asti, lauantaisin noin klo 8.30 - 18.00 ja sunnuntaisin klo 10.30 - 20.30.

Helsinkiin raitiovaunuja toimittaneen Brill-vaunutehtaan kattava historioteos on nyt saatavilla edullisesti USA:sta. Kirja tilataan oheisesta linkistä. http://www.iupress.indiana.edu/catalog/product_info.php?products_id=20040 . Toimitusaika on pari - kolme viikkoa ja posti tuo kirjan suoraan kotiin.

Kirja maksetaan kätevästi luottokortilla tilauksen yhteydessä. Kirjan hinta lähetyksaluineen on n. 16 e (kirja \$14.50 ja toimitus \$5)

SEURAAVA NUMERO

Lehti 3 / 2006 ilmestyy lokakuussa 2006. Materiaali toimitukseen tulee jättää 19.8.2006 mennessä, uutisia Päätepyssäkillä voi toimittaa 25.8. saakka.

KIITOKSET

Tällä kertaa avustukset tulivat seuraavilta, joille kiitokset:

Johannes Erra
Daniel Federley
Arto Hellman
Jouni Kiviniitty
Mikko Laaksonen
Tauno-Juhani Lappi
Jyrki Längman
Juhana Nordlund
Jaakko Pertilä
Jorma Rauhala
Kimmo Säteri



VUOKRAA IKIOMA RATIKKA!

- entisöity vuoden 1955 asuun
- synttärit vaikka omalla 50V-linjalla!
- asiakastilaisuudet
- persoonalliset kiertoajelut
- 29 istumapaikkaa, mukavasti tilaa 50:lle

 Oy Stadin Ratikat Ab

Koko rataverkko on vapaasti käytössäsi!
Myös pieni purtava järjesty.

Katso lisätiedot www.stadinratikat.fi tai soita p. 5064 1030!



SRS
PL 234
00531
Helsinki



* . KH23 *



HKL 14 oli 16.-20.1. Anytime Cosmeticsin yleisöajeluvaununa ja reittinä suurinpiirtein 3T. Vaunussa soi nuorisomusa ja naisille oli tarjolla meikkivinkkejä. Kuva Jorma Rauhala 20.1.2006.

HKL 14 liikennöi 7.4. Fonectan tarjoamalla ilmaislinjalla Rautatietori-Ylioppilastalo-Kauppatori-Eira-Ylioppilastalo-Kruunuhaka-Rautatietori. Matkustajat otettiin mukaan Mikonkadulta. Vaunu nähtiin myös edellisinä päivinä ahkerasti liikenteessä, tosin ilman matkustajia. Kuva Jorma Rauhala 7.4.2006.



HKL 112 liikennöi 9.-28.5. kuu-
toslinjalla Taideteollisen korkea-
koulun Masters of Arts -erikois-
teippauksissa. Kuva Jorma Rau-
hala 11.5.2006.