

# RAITIO

3/2006



Arabian raitiotie 80 v, S-Bahn osa 2,  
Tallinnan johdinautoja, Siniset bussit osa 15

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  
ylläpitämillä 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](http://www.raitio.org)

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

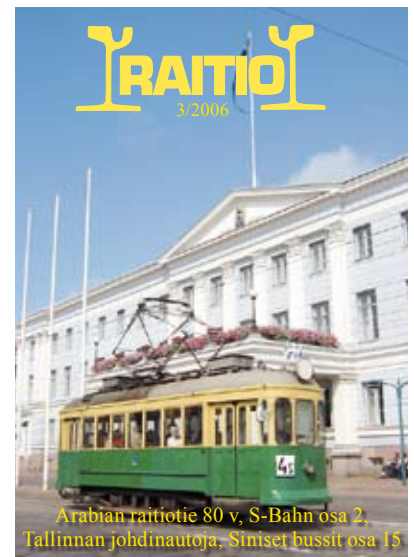
## RAITIOITA à 6 euroa

- 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
- 1/2004:** Tunis, Lyypekki, Oy Liikenne Ab:n busseja, Siniset bussit, osa 5
- 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
- 2/2006:** Raitiovaunulla Kamppiin, Göteborgin raitiotiet, Siniset bussit, osa 14

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

### Kannen kuva



Kannen kuvateksti: HKL 157 esiintyi pitkästä ajasta julkisuudessa SRS:n ja HKL:n yhdessä järjestämässä yleisötapahtumassa Kauppatorilla sunnuntaina 30.7.2006. Kuva Daniel Federley, Helsinki.



*Jorma Rauhala*

# Arabian raitiotie 80 vuotta

**Arabian raitiotie valmistui ja otettiin käyttöön 16.9.1926. Silloisen linjaverkoston eräästä tärkeästä päätekohtasta eli Hermannin kaupunginportilta jatkettiin siis rataa Toukolan kaupunginosaan Hämeentien ja Intiankadun risteuksen tuntumaan. Linjan päätepysäkki sai nimen "Arabia" läheisen samannimisen tehtaan mukaan. Toimilupahodossa edellytettiin raitiotien jatkamista Vanhaankaupunkiin saakka, mutta Hämeentien huono kunto Arabian päätekohtasta eteenpäin esti rakennustöiden aloittamisen. Vasta vuonna 2004 Arabian raitiolinjaa pidennettiin uudelle Arabianrannan alueelle.**

Amerikkalainen Brill-moottorivaunu HKL 89 kuutoslinjalla. Linjatunnuslaudan teksti on selkeä Arabia-Maria. Jos se nykyaikana jouduttaisiin toteuttamaan tietokoneavusteisella automaatiojärjestelmällä, siinä lukisi "Arabia Arabia-Maria Maria" ihan vain sen takia, että jälkimmäiset toisinnot ovat "ruotsia". Kuva Ilmo Ikonen 1957.



Kauppatorilta syksystä 1926 lähtien liikennöineen Arabian linjan tunnus oli W. Esi-kaupunkien raitiolinjoiden tunnuksot olivat tuolloin perinteisesti kirjaimia; W oli mukailtu Vanhastakaupungista. Rinnakkaislinjana kaupunkialueella liikennöitiin linjaa 2 Kauppatorilta Hermannin kaupunginportille vuosina 1926–28. Hermannin kaupunginportille päätyneen ykköslinjan eteläinen päätekohta oli Eirassa, Telakkakadulla. Jo vuonna 1931 linja W lopetettiin ja linjan 1 reitti pidennettiin Hermannista Arabiaan.

Marian sairaalalta lähtenyttä linjaa 6 pidennettiin aiemmasta päätepaikastaan Hakaniemestä Hermannin kaupunginportille vuonna 1928 ja jatkettiin sieltä vuonna 1945 Arabiaan. Samanaikaisesti linjan 1 päätepai-

Arabiaan matkaava jenkkiavaunu HRO 162 (myöhemmin HKL 82) edessään Kone ja Sillan valmistama lumiaura nro 5. Arabian linjalla olevan ykkösen vuorovaunun eteen on lumisateen voimistuessa kytketty lumiaura. Kuva 19.2.1941.

kaksi tuli jälleen Hermannin kaupunginportti. Vuodesta 1945 lähtien eli siis jo yli kuumikymmenen vuoden ajan on Toukolan ja Arabian raitiolinjana toiminut kuutonon.

Vuonna 1959 linjan 6 toinen päätekohta siirrettiin Mariasta Hietalahteen. Syynä oli Lapinlahden-, Eerikin-, Annan- ja Kalevan- katujen kautta kulkevan teknisesti vanhentuneen ja mutkaisen reitin lakkautus. Kyseisen rataosuus oli viimeinen, jolla voitiin liikennöidä vain pienillä kaksiakselisilla vauvuilla. Kesästä 1959 – eli jo peräti 47 vuoden ajan – kuutoslinjan toinen päätepaikka on siis ollut Hietalahdessa. Kaksi vuotta sitten jatkettiin reittiä Arabian päässä pari korttelinmittaa pidemmälle, uudelle asuinalueelle, ja suunnitelmassa on linjan jatkaminen etelässä Jätkäsaareen vielä tämän vuosikymmenen aikana.

Arabian raitiotien nyt täyttäessä 80 vuotta voidaan todeta, että nykyinen reitti on onnistunut. Onhan se ollut käytännöllisesti katsoen muuttumaton jo lähes 50 vuotta.



HKL 12 sijoitettiin linjalle 6 matkustajiliikenteeseen sekä lauantaina 16.9. että sunnuntaina 17.9.2006 juhlistamaan Arabian raitiotien 80-vuotista taivalta. Kuva Daniel Federley.

Vaunu HKL 21 saapumassa Arabian päätesilmukkaan. Kuva Jorma Rauhala 12.9.1973.

Arabian kuutoslinjan entisaikain raukeaa tunnelmaa Hämeentiellä. Moottorivaununa on saksalainen NDWF-vaunu 1920-luvulta ja perävaununa ruotsalainen ASEA-avo-siltavaunu 1910-luvulta. Liekö perävaunun kaiteella nojaava henkilö rahastaja vai kenties Olympialaisten tuomia vieraita? Kuva N. N. Forbes elokuu 1952.

## ARABIAN RAITIOTIELINJAT

LINJA W Kauppatori–Arabia  
16.9.1926–15.7.1931

LINJA 1 Eira–Arabia  
16.7.1931–31.10.1945

LINJA 6 Maria–Arabia  
1.11.1945–31.5.1959

Hietalahti–Arabia

1.6.1959–28.8.2004

Hietalahti–Arabianranta

29.8.2004–

Jätkäsaari–Arabianranta

2009 ?

## RUUHKA- JA YÖLINJAT

LINJA 1A Eira–Arabia  
1950–15.6.1953

LINJA 6E Erottaja–Arabia  
1950–29.12.1954

LINJA 6M Rautatientori–Arabia  
1.1.1953–15.6.1953

LINJA 6S Ylioppilastalo–Arabia  
1950–1950

LINJA 10A (yölinja) Ruskeasuo–Arabia  
1.6.1959–31.12.1964

LINJA 10N (yölinja) Ruskeasuo–Arabia  
1.1.1965–1.10.1977

LINJA 12A Kuusitie–Arabia  
1950–1954



# Saksan S-Bahn – järjestelmät, osa 2



**Tämän artikkelin ensimmäisessä, Raitio 3/2005 –numerossa olleessa osassa tarkasteltiin vuoteen 1975 mennessä avattuja S-Bahn –järjestelmiä. Tässä jälkimmäisessä osassa tarkastellaan vuoden 1975 jälkeen avattuja ja tällä hetkellä Saksassa liikennöiviä S-Bahn –järjestelmiä ikäjärjestyksessä ja ovatko nekkään toistensa kopioita.**

S-Bahn kuuluu Frankfurt am Mainin kaupunkikuvaan siinä missä pilvenpiirtäjätkin. 423 –sarjan juna saapumassa Frankfurt Westin asemalle 27.8.2004.

(Tekstissä usein käytetty lyhenne Hbf (Hauptbahnhof) tarkoittaa päärautatieasemaa ja Flughafen lentoasemaa.)

## Frankfurt (Main)

Monien muiden kaupunkien tavoin myös Frankfurt am Main alkoi 1960-luvulla kärsiä yhä kasvavista liikennemääristä. Etenkin mittavan työmatkaliikenteen tuomien liikenneuhkien ratkaisijaksi vaadittiin myös mittavia ratkaisuja. Frankfurt am Mainissa ymmärrettiin jo ennen S-Bahn –liikenteen aloittamista, että junien on ajettava siellä, missä myös ihmiset liikkuvat. Niinpä Hauptwachele menevä junatunneli oli ensimmäinen rakennuskohde, jotta S-Bahnilla pääsi myös päärautatieasemalta kaupungin kes-

kustaan. Ensimmäiset kaksi, päärautatieasemalle päättynyttä S-Bahn -linjaa aloittivat vuonna 1975, mutta kokonaisuudessaan S-Bahn –liikenne alkoi 28.5.1978, jolloin keskustaan kulkeva junatunneli sekä kuuden linjan verkosto otettiin käyttöön. Vuoteen 1990 mennessä keskustan alittavaa junatunnelia jatkettiin niin, että suurinta osaa linjoista voi-

tiin ajaa keskustan läpi eteläiselle rautatieasemalle (Frankfurt Süd) saakka. Frankfurtin kaupunkijunaa käyttää nykyään vuosittain noin 100 milj. matkustajaa. Liikenteen aloittamisesta saakka liikenteessä olleita BR420-junia on 8.8.2002 lähtien korvattu uusilla BR423-junilla, ratapituus on 269 km ja verkosto on kasvanut 9:ään linjaan:

Neljäraiteisella Frankfurtin päärautatieaseman maanalaisella S-Bahn –asemalla riittää vilskettä. S3 –linjaa ajava 420 325 valmiina lähtemään kohti Bad Sodenia 27.8.2004.





- S1 Rödermark Ober-Roden – Wiesbaden Hbf
- S2 Dietzenbach Bahnhof – Frankfurt Süd
- S3 Bad Soden – Darmstadt Hbf
- S4 Kronberg – Darmstadt Hbf
- S5 Friedrichsdorf – Frankfurt Süd
- S6 Friedberg – Frankfurt Süd
- S7 Riedstadt-Goddelau – Frankfurt Hbf
- S8 Wiesbaden Hbf – Hanau Hbf (Mainzin kautta)
- S9 Wiesbaden Hbf – Hanau Hbf

Varsinkin linjat S8 ja S9 ovat elintärkeitä kaupungin liikenteen sujumiselle, sillä ne liikennöivät vilkkaalle Frankfurt am Mainin lentoasemalle. Frankfurtin lentoasema olikin ensimmäinen ratayhteydellä varustettu saksalaislentoasema. Frankfurtin alueella liikennöi lisäksi poikittainen RegionalBahn –linja 90 (Flughafen – Frankfurt Süd – Hanau Hbf), joka olisi varsin helposti muutettavissa S-Bahn –linjaksi. Deutsche Bahn AG:n RegionalBahn –linjat täydentävät muutenkin S-Bahn –verkostoa tarjoamalla poikit-

taisyhteyksiä eri S-Bahn –linjojen välille. Suuria ja lukkoon lyötyjä laajennussuunnitelmia ei tällä hetkellä ole, mutta keskustan alittavaa rataa on tarkoitus jatkaa Frankfurt Südin asemalta Offenbachiin. Koska nykyinen Griesheimin varikko on aivan liian pieni nykyiselle kalustomäärälle, uusi varikko on suunnitteilla vanhalle postiasemalle.

## Stuttgart

1.10.1978 oli Stuttgartin vuoro aloittaa S-Bahn –liikenne. Münchenin tavoin myös Stuttgartissa verkoston pääosuus kulkee kaupungin alittavassa tunnelissa, jossa kulkeekin juna kahden ja puolen minuutin välein. Stuttgartin erikoisuus on linjojen S4 – S6 pääteasemalla Schwabstrassella oleva maanalainen kääntösilmukka. Ennen liikenteen aloittamista Stuttgartiin suunniteltiin omaa sähkömoottorijunamallia, mutta kalustoksi valittiin muualla hyväksi osoittautuneet BR420 –junat. Uudet BR423 –junat ovat korvanneet käytöstä poistettuja BR420



Riedstadt-Goddelau sai S-Bahn –yhteytensä joulukuussa 2002 – tosin vain Frankfurtin päärautatieasemalle, sillä Frankfurtin keskustan alittavan junatunnelin kapasiteetti ei enää riittänyt uudelle S7 –linjalle. Frankfurtista tuleva 420 729 Walldorfin asemalla 28.8.2004.

–juna vuodesta 1998 lähtien. BR423 –junat olivat tosin aluksi vain matkustajattomassa koeliikenteessä, sillä matkustajat pääsivät taivaltamaan matkaansa uusissa BR423 –junissa vasta joulukuussa 1999. Nämä linjat liikennöivät pääosin 30:n ja ruuhkaliikenteessä 15:n minuutin vuorovälillä 250:n kilometrin linjapituudella:

- S1 Herrenberg – Plochingen
- S2 Filderstadt – Schorndorf
- S3 Flughafen – Backnang
- S4 Schwabstrasse – Marbach (Neckar)
- S5 Schwabstrasse – Bietigheim
- S6 Schwabstrasse – Weil der Stadt

Nykyinen, Verbund Region Stuttgartin – eli sikäläisen ”YTV:n” – sekä DB Region välinen liikennöintisopimus on voimassa vuoteen 2013. Tämän hetkinen verkosto ei ole riittävä, niinpä ensimmäiset laajennussuunnitelmat on jo tehty. Poikittaista ratayhteyttä linjan S1 varrelta Böblingenistä Sindelfingenin kautta Renningeniin linjan S6 varrelle on suunniteltu.

## Nürnberg

Nürnbergin kaupunkijunaliikenne on jo ehtinyt teini-ikään, sillä liikenne aloitettiin 26.9.1987. Alkuaikoina vetokalustona toimi BR141 –sähköveturit, mutta meluisuutensa takia ne aiheuttivat lähinnä matkustajien ja radanvarren asukkaidenkin valitusta. 1990-luvun vaihteen suurten poliittisten mullistusten myötä vetokalustoksi saatiin marraskuussa 1992 hieman tarkoituksemukaisempaa kalustoa. Vuoteen 1994 mennessä BR141 –sähköveturit olikin korvattu kahdeksalla BR143 –sähköveturilla. Vaunukalusto on pysynyt samana eli myös Ruhrin alueelta tutut, kolmesta tai neljästä X-vaunusta muodostetut junat liikennöivät kolmea linjaa yhteensä 67:n kilometrin linjapituudella. Päärautatieasemalta lähtevät junat vievät Laufiin (S1), Altdorfiin (S2) sekä Rothiin (S3).

Perinteinen oranssi-valkea väritys on kadonnut tyystin kaupunkijunakalustosta. 420 406 oli vielä 6.5.2002 Stuttgartin päärautatieasemalla perinteisessä asussa.

Tarjoiluosastolla varustettu, Brettenissä 14.5.2004 kuvattu vaunu 846 pitää huolen siitä, että matkustaminen Karlsruhe S-Bahnin pitkillä linjoilla on mukavaa.

Nürnbergin kaupunkijunaliikenteen puute on se, että ainoastaan päärautatieasemalla pystyy vaihtamaan junasta metroon tai raitiovaunuun – muita vaihtoa asemia ei ole. Niinpä Nürnbergin S-Bahnille laajennussuunnitelmiin kuuluu myös se, että vaihtoyhteydet muihin liikennevälineisiin paranisivat. Linjastoa on tarkoitus laajentaa vuoteen 2010 mennessä Ansbachiin, Forchheimiin sekä Neumarktiin (Oberpfalz), mutta rahoituksen epävarmuuden takia laajennuksien aikataulusta ei ole juurikaan tietoa. Nürnberg on Magdeburgin ja Rostockin ohella ainoa S-Bahn, jota on tulevaisuudessakin tarkoitus liikennöidä veturivetoisilla junilla.

## Karlsruhe

25.9.1992 liikennöintinsä aloittanut Karlsruhe S-Bahn aloitti kokonaan uuden suuntauksen kaupunkijunaliikenteessä. Kalustona ei ole perinteiset sähkömoottorijunat vaan pikemminkin kaksiohjaamoiset ja –virtaiset raitiovaunut, joilla ajetaan niin junaradoilla kuin kaupunkien keskustojen raitioteillä. Liikennöitsijä on Albtal-Verkehrs-Gesellschaft (AVG), mutta kolme junaa on yhteisomistuksessa Deutsche Bahn AG:n kanssa. DB on numeroinut yhteisomistuksessa olevat junat sarjaan 450.

Linjasto levittäytyy 480:n kilometrin linjapituudellaan varsin laajalle:

- S1 Hochstetten / Leopoldshafen / Neureut - Karlsruhe Hbf - Ettlingen / Bad Herrenalb
- S11 Hochstetten / Leopoldshafen / Neureut - Karlsruhe Hbf - Ittersbach
- S2 Rheinstetten / Rheinstrandsiedlung - Reitschulschlag / Blankenloch
- S3 Karlsruhe Hbf - Bruchsal Bf.
- S31 Freudenstadt / Forbach (Schwarzwald) - Rastatt - Karlsruhe Hbf - Bruchsal Bf. / Odenheim
- S32 Forbach (Schwarzwald) - Rastatt - Karlsruhe Hbf - Bruchsal Bf. / Menzingen

Karlsruhen S-Bahn –kalusto sulautuu hyvin päärautatieaseman katon alle 5.5.2002. Kadulla nähtynä tämäkin yhdistelmä on hieman massiivisen oloinen.



- S4 Baden-Baden - Karlsruhe Hbf - Bretten Gölshausen / Eppingen / Heilbronn
- S41 (Freudenstadt Hbf / Stadt) - Forbach (Schwarzwald) / Rastatt - Karlsruhe Hbf - Heilbronn Harmonie / Öhringen
- S5 Wörth Dorschberg / Knielingen - Bergshausen / Söllingen / Remchingen / Pforzheim Hbf / Mühlacker / Bietigheim-Bissingen
- S6 Pforzheim Hbf - Bad Wildbad
- S9 Mühlacker - Bretten Bf. / Bruchsal Bf.

Vaikka esim. S3:n poikkeavuuksia on numeroitu S31:ksi ja S32:ksi, niin silti linjapoiikkeaminen erottaminen toisistaan linjanumerolla voisi olla laajamittaisempaa. Esimerkiksi S5 –linjalla on Karlsruhen itäpuolella kuusi mahdollista pääteasemaa.

Matkustajamäärät ovat ylittäneet odotukset, joten verkoston laajentaminen vain jatkuu: Rataosa Freudenstadt - Eutingen i. Gäu otetaan käyttöön vuoden 2006 lopussa.



## Freiburg

Karlsruhesta etelään sijaitsevassa Freiburgissa aloitettiin S-Bahn –liikenne 1.6.1997 linjalla Freiburg – Breisach. Nykyään on olemassa toinenkin linja, sillä 15.12.2002 alkoi liikennöinti myös Freiburg – Elzach – osuudella. Nämä molemmat, yhteensä 51 kilometriä pitkät rataosuudet olivat aikaisemmin Deutsche Bahn AG:n liikennöimiä. Breisgau S-Bahn GmbH:n 19 Regio Shuttle –dieselmoottorijunaa ovat täyttäneet tehtävänsä hyvin, sillä myös Freiburgissa ovat matkustajamäärät nousseet palvelukonseptin- ja liikennöitsijävaihdoksen myötä roimasti.

## Ortenau

Karlsruhen ja Freiburgin välissä, Offenburgissa liikennöivän Ortenau S-Bahnin periaate on samankaltainen kuin pohjoisella ja myös eteläisellä naapurijärjestelmällään. Aikaisemmin Deutsche Bahn AG:n liikennöimien joidenkin ratojen liikenne annettiin



Tällaiset, Offenburgin päärautatieasemalla 15.5.2004 kuvatut RegioSprinter –dieselmootorivaunut huolehtivat Ortenaun S-Bahnin liikenteestä

24.5.1998 lähtien osavaltion haltuun. Baden-Württembergin osavaltio antoi liikennöintivastuun Ortenau S-Bahn -yrityksen haltuun ja se kannatti: jo ensimmäisenä liikennöintivuonna matkustajamäärät olivat nousseet liikenteen aloittamista edeltäneeseen aikaan verrattuna huimat 40 prosenttia. Neljäntoista yksivaunuisen RegioShuttle –dieselmoottorijunan kapasiteetti ei ole kovinkaan kummoinen, mutta silti tähän tarkoitukseen riittävä. Tänä vuonna on kuitenkin tulossa 6 RegioShuttle –junaa lisää. 113 kilometrin linjapituus muodostuu näistä neljästä, Offenburgin ”keskusasemalta” lähtevästä linjasta: Offenburg – Appenweiler – Bad Griesbach Offenburg – Hausach Offenburg – Achern Offenburg – Kehl – Strasbourg

Ortenaun S-Bahnin erikoisuus on tosiaan se, että liikenne ulottuu myös toisen valtion alueelle – liikenne Strasbourgiiin, Ranskaan aloitettiin 15.7.2003.

## Hannover

Myös Expo2000- maailmannäyttelyä ajatellen aloitettiin Hannoverin S-Bahn –liikenne 1.6.2000. Kalustoksi oli tarkoitettu upouudet BR424 –junat, joiden ainoa ero BR423 –juniin verrattuna on noin 20 cm korkeammalla oleva lattia. Tekniset ongelmat BR424 –junien ensimmäisenä käyttövuotena johtivat kuitenkin siihen, että Hannoveriin oli lainattava BR423 –junia muualta Saksasta, jotta varsinkin Expo2000:n aikainen liikenne olisi sujunut toivotulla tavalla. Vuoden 2001 aikana kaikki 40 neljävaunuista BR 424- junaa-kin saatiin toimimaan, mutta etenkin suurten messunäyttelyiden aikaan kalustoa joudutaan jälleen lainaamaan muualta. Niinpä Hannoverissa on varakalustona 6 kpl lattia-

korkeudeltaan muusta kalustosta poikkeavia BR425 –sähköjunia.

Hannoverin S-Bahn ei ole kaikilta ominaisuuksiltaan kaupunkijunamainen: tunnin vuoroväli on varsin tavallinen, lisäksi linjapituudet ja asemien väliset etäisyydet ovat varsin pitkiä. Seuraavat viisi linjaa liikennöivät 279 kilometrin linjapituuden muodostavalla verkostolla:

- S1 Minden – Hannover Hbf – Haste
- S2 Nienburg – Hannover Hbf – Haste
- S3 Hannover Hbf – Celle
- S4 Hannover Hbf – Bennemühlen
- S5 Hannover Flughafen – Hannover Hbf – Hameln – Bad Pyrmont / Paderborn

Lisäksi suurten messujen aikaan ajetaan erikoislinjaa S6 lentoasemalta messualueelle Laatzeniin. Hannoverin S-Bahnin matkustajamäärät ovat ylittäneet odotukset ja niinpä verkostoa tullaan edelleenkin laajentamaan.

## Rhein-Neckar

Saksan uusin S-Bahn –järjestelmä avattiin 14.12.2003 näiden neljän linjan voimin:

- S1 Kaiserslautern - Mannheim - Osterburken
- S2 Kaiserslautern - Ludwigshafen - Mannheim - Mosbach
- S3 Germersheim - Mannheim - Heidelberg - Karlsruhe
- S4 Germersheim - Mannheim - Heidelberg - Bruchsal

Samalla, kun kaupunkijunat aloittivat liikennöintinsä, monet näitä ratoja ajaneet RB- ja RE-junat lakkautettiin. Kyse on siis monen, toisistaan etäällä sijaitsevan kaupungin välisestä kaupunkijunaverkostosta, linjapituuttakin on noin 240 kilometriä. Verkosto on kuitenkin keskittynyt Heidelbergin, Lud-

wigshafenin sekä Mannheimin alueelle, jossa verkosto uusine asemineen ja neliraiteisine osuiksineen saattaa jopa muistuttaa kaupunkijunaliikennettä.

Tämänkin järjestelmän kohdalla voidaan hieman ihmetellä S-Bahn –tunnusta, sillä linjan S1 päästä päähän matkustaminen tarkoittaa noin 190:n kilometrin matkaa. Huomionarvoista tässä on se, että S-Bahn Rhein-Neckar ulottuu kolmen eri osavaltion eli Baden-Württembergin, Hessenin ja Rheinland-Pfalzin alueelle. S-Bahn Rhein-Neckar ulottuu myös Karlsruhe S-Bahnin alueelle saakka Bruchsalissa ja Karlsruheessa. Näinkin tuoretta verkostoa on jo laajennettu. Linjoja S3 ja S4 pidennettiin Speyeristä Germersheimiin vuonna 2006. Samoin Homburg (Saar) on suunniteltu liitettäväksi tähän verkostoon. Kalustona toimii nelivaunuiset BR425.2 –sähköjunat.

## Loppuyhteenvedo

Eli niin sekä Karlsruhe kadulla liikennöivä 37 metriä pitkä raitiovaunu kuin myös Hampurin keskustan alitse tunnelissa kulkeva yhdeksänvaunuinen, 198 metrin pituinen sähkömoottorijuna ovat kaikista vastakohtaisuuksistaan huolimatta osa kotikaupunkinsa S-Bahn –järjestelmää. Samoin kymmenen minuutin vuorovälein kulkevaa berliiniläistä kaupunkijunaa on hyvin hankalaa verrata tunnin välein ja pitkälle kaupungin ulkopuolelle kulkevaan hannoverilaiseen ”kaupunkijunaan”, vaikka molempia markkinoidaan vihreän S-Bahn –logon avulla.

Maanlaajuista on ollut se, että useimmissa saksalaisissa kaupungeissa S-Bahnin matkustajamäärien kehitys on ollut myönteistä, joten olemassa olevien järjestelmien laajentaminen tai kokonaan uusien järjestelmien perustaminen onkin hyvässä vauhdissa. Tähän mennessä on lakkautettu vain kaksi saksalaista S-Bahn –järjestelmää eli Erfurtissa ja Karl-Marx-Stadtissa (nykyään Chemnitz), vaikka monessa muussakin, lähinnä itäisen Saksan kaupungissa matkustajamäärät ovatkin huomattavasti laskeneet huippuvuosisista.

Saksassa on huomattu, että luotettavasti toimiva eli siis täsmällisesti kulkeva ja sen myötä matkustajia houkuttelevan kaupun-





kijunaliikenteen täytyy liikennöidä omilla, muusta junaliikenteestä erotetuilla raiteilla. S-Bahn –logo onkin mielletty nykyaikaisen ja nopean joukkoliikennemuodon tunnukseksi. Etenkin Lounais-Saksassa Baden-Württembergin osavaltiossa ”tavallisten” matkustajajunien muuttaminen S-Bahn –juniksi on ollut matkustajamääriä katsottaessa erittäin kannattavaa. Seuraavaksi matkustajajunien muuttamista S-Bahneiksi kokeileekin näillä näkymin Bremen, jolle onkin jo tehty S-Bahnin liikennöintisuunnitelmat.

Münchenin Olympiakisojen aiheuttama lisäliikenne oli omiaan todistamaan kaupunkijunan kapasiteetin suuruuden. Lisäksi messukaupungeissa kuten Frankfurtissa ja Hannoverissa olisi erittäin hankalaa järjes-

Ainoastaan Hannoverissa käytössä olevat BR424 –junat eroavat BR423 –junista korkeammalla lattiakorkeudellaan. 424 017 lähdössä Hannoverin päärautatieasemalta kohti Hamelnia 7.6.2001.

tää messujen aikainen lisäliikenne. Saksassa kesällä 2006 järjestetyt jalkapallon MM-kisat asettivat monien muidenkin saksalaiskaupunkien S-Bahnin kapasiteetin ja joustamiskyvyn koetukselle. S-Bahn on kuitenkin järeä kuljetusjärjestelmä ja se näyttikin toimivuutensa myös silloin, kun matkustajamäärät ovat suurimmillaan.



## Lähdetiedot:

BahnExtra 5/2003: S-Bahnen (GeraNova Zeitschriftenverlag GmbH München)

Dostal Michael: Baureihen 112/143 (GeraMond Verlag 2000)

Eisenbahn-Journal 5/2005

EisenBahn Kurier 8/2002, 9/2002, 3/2003, 9/2003, 12/2003, 1/2004, 2/2004, 4/2004, 6/2004, 1/2005

Janikowski Andreas, Ott Jörg: Deutschlands S-Bahnen (Transpress Verlag, 2002)

Pabst Martin: U- und S-Bahn Fahrzeuge (GeraMond Verlag, 2000)

Stadtverkehr 3/2004

Today's Railways no.80 August 2002, no.113 May 2005

www.bahn.de

www.indusi.de

www.revisionsdaten.de

www.s-bahn-berlin.de

www.s-bahn-muenchen.de

www.s-bahn-rhein-neckar.de

de.wikipedia.org

Kiitokset:

Niko Valjakka

Saksan S-Bahnien uusi tulokas on Rhein-Neckar. 425 720 Heidelbergin päärautatieasemalla 14.5.2004.

# Tallinnan johdinautoja



Juhana Nordlund

**Suomenlahden eteläpuolella, Viron pääkaupungissa Tallinnassa, on käytössä mukavan kokoinen johdinautojärjestelmä, jonka kahdeksaa linjaa liikennöidään noin sadalla (95) kaksiakselisella johdinbussilla ja kolmellakymmenellä niveltrolleybussilla.**

Linjojen perusrunko tarjoaa vahvan julkisen liikenteen yhteyden kaupungin keskusta-alueelta kahteen lounaiseen lähiöön Mustamäeen ja Väike Õismäeen. Osa linjoista (4, 5 ja 7) lähtee kaupungin keskustan lähellä sijaitsevalta Balti jaamin rautatieasemalta varsinaisen liikekeskustan asemesta. Muut linjat lähtevät aivan ydinkeskustasta yhtä lukuun ottamatta. Tämä viimeksi mainittu johdinautolinja (nro 9) tarjoaa poikittaisen yhteyden Mustamäen suurlähiöstä Kopliin siten, että reitti ei mene lainkaan keskusta-alueen kautta.

Tallinnan johdinautoliikenne alkoi reitillä Estonia — Hipodroom 6.7.1965. Verkosto laajeni ensin Mustamäen suuntaan ja 1980-

luvun alusta lukien myös Väike Õismäeen. Järeät Mustamäen ja Väike Õismäen esikaupunkialueet päätettiin kytkeä kantakaupunkiin johdinautojen avulla raitiotien asemesta. Tallinnan neljä hyvin kauan aikaisemmin perustettua raitiolinjaa (parina viime kesänä liikennettä on ollut vain kolmella linjalla) ovat kaupungin kokoon nähden lyhyehköjä ja lisäksi todellisuudessa verkosto perustuu täsmällisesti ottaen vain kahteen keskustan läpi johdettuun heilurimaiseen raidelinjaukseen (yhteensä neljä haaraa suuntautuu keskikaupungilta ulos).

Hiukan helsinkiläiseen tapaan Tallinnan raitiotiet palvelevat pääasiassa kantakaupungin pääkatujen varren liikennettä.



Johdinautolinjojen 1, 2, 3 ja 5 päätepysäkki sijaitsee Mustamäessä Akadeemia Teen luona. Johdinautojen kääntöpaikka taukotiin muistuttaa eräänlaista johdinbussin asemaa lukuisine "sivuraiteineen". Kuva Juhana Nordlund 12.7.2006, Tallinna

Koplin haara on ainoa rata, joka menee selkeästi ulos varsinaisesta kivi-kaupungista. Raitioiteita on kaavailtu laajennettavan Läänmäen suurlähiöön, jonka joukkoliikenne pohjautuu edelleenkin vain dieselbussihin ja osaksi dieselbussi + perävaunu -yhdistelmiin. Tallinnan lähijunat (elektriraudtee) eivät myöskään palvele neuvostoajalla rakennettuja suurlähiöitä.

## Johdinautokalusto

Aivan ensimmäiset trolleybussit olivat neuvostoliittolaisia Ziu-johdinautoja. Niitä oli vain 9 kpl ja ne olivat sangen lyhytikäisiä. Ne poistettiin jo 1970-luvun alkuvuosina. Sen jälkeen hankittiin Skoda 9Tr -johdinautoja parisen sataa kappaletta, joista osaa ajettiin kaksinajossa. Multippelijaio tieliikenneajoneuvolla on sinänsä varsin erikoinen ratkaisu ainakin meikäläisestä näkökulmasta.

Skoda 9Tr:ien jälkeen hankittiin noin 100 Skoda 14Tr:ää ja 1980-luvun lopulla vielä 25 vastaavaa niveltrollikkaa tyypiltään

---

Linjan 2 Skoda 14Tr (TTTK 263) saapumassa Estonia-nimiselle päätepysäkilteen kaupungin keskustassa. Kuva Juhana Nordlund 21.4.2005, Tallinna

Skoda 15Tr. Aivan viime vuosina vanhimman pää 14Tr:istäkin on jo luovuttu tämän johdinautomallin ollessa kuitenkin edelleen Tallinnan yleisin. Viron itsenäistymisen jälkeisenä aikana ensiksi hankittiin yksi ukrainalainen JUMZ T-1 –niveltrollikka sekä kuusi vähän käytettyä Ikarus 280-T –niveltrollijohdinautoa. Viimeksi mainitut autot olivat vain lyhyehkön aikaa Tallinnassa liikenteessä.

Vuodesta 1999 alkaen Tallinnaan on hankittu matalalattiajohdinautoja. Kesällä 1999 TTTK sai käyttöönsä viisi Ikarus 412T –johdinautoa. Vuosina 2002 – 2004 johdinautolaivasto vahvistui liki parillakymmenellä erittäin modernilla ja miellyttäväkulkuisella Ganz / Solaris Trollino 12 –johdinbussilla. Vuonna 2003 Tallinna hankki vastaavia Trollino 18 –niveltrollijohdinautoja viisi kappaletta. Näiden hankintojen myötä viimeisetkin Skoda 9Tr:t voitiin poistaa, lisäksi myös vanhimman pää 14Tr:t, kuten myös JUMZ- ja Ikarus 280-T-nivelet.

Johdinautot näyttävät liikkuvan nimikoperaatteella. Esimerkiksi linjalla 3 liikkuu hyvin vähän kaikista tavallisinta trollikkamallia Skoda 14Tr. Sitäkin enemmän siellä näkee vastaavia 15Tr-niveleitä. Kolmosen muita nimikoituja vaunuja ovat pari Ikarus 412T:tä sekä muutama Ganz / Solaris Trollino (sekä pitkinä että lyhyinä). Linjan 6 kalusto näyttää pääpiirteissään samanlaiselta, tosin Skoda 14Tr:iä on siellä hieman kolmosta enemmän. Niveleitä liikkuu pääasiassa linjoilla 1, 3 ja 6 (sekä yksi Skoda 15Tr linjalla 2). Näin ollen linjoilla 4, 5, 7 ja 9 liikkuu vain 2-akselisia trollikoita, eniten tietenkin Skoda 14Tr:iä.

Paikallisella kustannustasolla ja –rakenteella johdinautoliikenne on sangen edullista. Mikäli työvoimakustannukset olisivat länsieurooppalaisella tasolla, todennäköisesti esim. Mustamäen joukkoliikenne olisi kannattavampaa hoitaa raideliikenteellä, esimerkiksi pikaraitiotiepohjaisella ratkaisulla.

Mustamäen liikennevälineeksi voi myöhemmin tulevaisuudessa tulla pikaraitiotie, mikäli tällainen järjestelmä päätetään kaupunkiin perustaa. Tosin ensimmäisessä vaiheessa se johdettaneen kuitenkin Lasnamäeen eli päinvastaiseen suuntaan verrattuna nykyiseen trolleybussiverkostoon. Lasnamäen raijelijärjestelmä voitaisiin kuitenkin tarvittaessa jatkaa heilurina lounaaseen korvaamaan ainakin osittain nykyisiä johdinautolinjoja. Ilmeisesti lähinnä Sõpruse Puiesteen johdinautolinjaus saattaisi joutua uhatuksi.

Tallinnan joukkoliikenteen yksi keskeisen hyvä ominaisuus on se, että kullakin linjalla vuorotiheys on suuri kaikkina viikonpäivinä ison osan vuorokaudesta. Vahva tarjonta korostuu varsinkin johdinauto- ja raitioliikenteessä. Kullakin linjalla vuoroväli on usein alle 10 minuuttia. Esim. kaupungin keskustan ja Mustamäen välillä menee johdinautoja melkein pä peräkanaa.



Trollino 18 TTTK 433 Väike Õismäen kääntö- ja taukopaikalla. Kuva Juhana Nordlund 28.7.2006, Tallinna



Ilmajohdinvaihte Mustamäen pääte pysäköintialueella. Kuva Juhana Nordlund 12.7.2006, Tallinna



TTTK 332 (Trollino 12) on juuri saapunut Väike Õismäeen linjalla 7. Kuva Juhana Nordlund 28.7.2006, Tallinna

## Linjat vuonna 2006:

- 1 Kaubamaja – Mustamäe tee – Mustamäe
- 2 Estonia – Sõpruse Puiestee – E. Vilde tee – Mustamäe
- 3 Kaubamaja – Sõpruse Puiestee - Mustamäe
- 4 Balti Jaam – Sõpruse Puiestee – Keskuse
- 5 Balti Jaam – Mustamäe tee – Mustamäe
- 6 Kaubamaja – Väike Õismäe
- 7 Balti Jaam – Väike Õismäe
- 9 Kopli – Sõpruse Pst – Mustamäe (Keskuse)

Tallinnan johdinautokalustusta löytyy varsin ainutkertainen kuvasto verkko-osoitteessa: <http://tallinn.mashke.org/trollid/>



TTTK 314 (Ikarus 412T) linjalla 3. Trollikka on tulossa Mustamäestä. Kuva Juhana Nordlund 21.4.2004, Tallinna



TTTK 410 (Skoda 15Tr) saapumassa Mustamäestä kaupungin keskustaan. Kuva Juhana Nordlund 21.4.2005, Tallinna



Johdinautolinjojen 1, 3 ja 6 keskustan päätepysäkki sijaitsee Kaubamajan luona. Kuvassa linjan 1 nivelrakenteinen Skoda 15Tr nro 409. Kuva Juhana Nordlund 21.4.2005, Tallinna



TTTK 217, Skoda 14Tr, linjalla 1. Johdinauto 217 on yksi vanhimmista jäljellä olevista. Kuva Juhana Nordlund 21.4.2005, Tallinna

# Metron poikkeusliikennettä



**Metroradalla olivat kuluneena kesänä korjausvuorossa Siilitien ja Sahaajankadun eteläiset metrosillat. Metro ajoi siltakorjausten takia poikkeusliikennettä 17.6. - 31.7. Itään päin ajaneet metrot siirtyivät Siilitien metroaseman länsipuolen vaihteista vääranraiteenajoon ja ajoivat vääran puolta metrovarikon syöttöraiteen mäen kohdalle, mistä koukittiin edelleen syöttöraidetta pitkin Itäkeskuksen 1-laituriin. Tämän yksiraiteisen osuuden vuoksi metron vuoroväli oli kesällä joka päivä 10 minuuttia. Harvan vuorovälin Itäkeskuksen ja Vuosaaren välillä oli erillinen metroliikenne.**

Ruoholahden ja Mellunmäen välillä ajaneet junat ajettiin maanantaista lauantaihin täyspitkillä, kuusivaunuisilla junilla. Sunnuntaisin liikennöitiin neljällä vaunulla. Itäkeskuksen ja Vuosaaren väliä ajaneet "pendelijunat" olivat joka päivä nelivaunuisia. Vuosaaren haaran tarvitsemat kaksi vuoroa liikennöitiin M200-sarjan junilla.

Ruoholahden kääntöraidetta ei poikkeusliikenteen aikana käytetty, sillä 7 minuutin aika purkulaituriin saapumisesta kääntöraiteen kautta lähtöön jäi helposti liian lyhyeksi, jos juna oli jäänyt vähääkään myöhään aikataulustaan. Toisaalta Ruoholahden lähtöajan koittaessa länteen päin tullut metro oli vasta tulossa Kamppiin, joten Ruoholahdesta lähtevät junat ehtivät hyvin lähteä Ruoholahden kakkoslaituristakin (ns. purkulaituri).

Itäkeskuksessa puolestaan oli vilinää, kun siellä saattoi nähdä kolme metroa yhtä aikaa: Ensimmäinen saapui Vuosaaresta Itäkeskuk-

seen tullut juna IK2-raiteelle (keskiraide). Matkustajia pyydettiin poistumaan ja määränpääkilvissä luki "Ei matkustajille". Vuosaaren suunnasta tulleet matkustajat joutuivat siirtymään välilaiturin toiselle puolelle (IK3) lyhyen odotuksen jälkeen saapuneeseen MM-RL -junaan. Tuo juna sai kulkutien Itäkeskuksesta edelleen kohti keskustaa, kun Ruoholahdesta Mellunmäkeen kulkeva metro oli päässyt vääran puolen raiteelta varikon syöttöraiteelle.

Vuosaaren pendelijunien "kääntymisen" oli tehty Itäkeskuksessa ripeäksi ja tehokkaaksi. Kun juna saapui Itäkeskukseen, taukotuvasta tuli kuljettaja, joka käveli junan läpi ja tarkasti sen tyhjyyden. Käveltyään junan itäpäähän tämä kuljettaja nosti kätensä merkiksi länsipäässä istuvalle kuljettajalle, että juna on tyhjä ja ovet voidaan sulkea. Taukotuvasta tullut kuljettaja jäi junaan sisälle ja meni valmiiksi istumaan ju-

Ruoholahdesta Mellunmäkeen matkalla oleva juna ajaa vääran puolta kohti Itäkeskusta. Sahaajankadun eteläinen metrosilta on jo saanut sepelit. Kuva Juhana Hietaranta 26.7.2006, Roihupelto.

nan itäpäähän ohjaamoon. Kun RL-MM -juna oli päässyt Itäkeskuksen ykköslaituriin asti, pääsi pendeli ajamaan syöttöraiteen kävelyritilälle. Ritilän kohdalla itäpäähän istumaan mennyt kuljettaja otti junan ajettavakseen ja Vuosaaren juna oli näin heti valmiina menemään IK1-laituriin Mellunmäen junan mentyä. Länsipään ohjaamon kuljettaja jäi pois IK1:ssä ja pääsi vuorostaan taukotupaan.

Vuosaaren suunnasta tulevat matkustajat joutuivat vaihtamaan keskustan suuntaan mennessään laiturin toiselle puolelle tulleeseen MM-RL -junaan. Oikealla tyhjä Vuosaaren "pendelijuna" odottelee IK2-raiteella pääsyä syöttöraiteen ritilän luo lähtäkseen sitten takaisin Vuosaareen. Kuva Juhana Hietaranta 26.7.2006, Itäkeskus.



Taustalla, raiteella IK3 pysähtynyt MM-RL juna pääsi lähtemään kohti Ruoholahtea, kun Ruoholahdesta Mellunmäkeen kulkeva juna (vasemmalla) oli päässyt pois vääjän puolen raiteelta syöttöraiteelle. Keskimäisellä raiteella Vuosaaresta tullut pendeli puolestaan odottelee pääsyään syöttöraiteelle, voidakseen edelleen tulla Mellunmäen junan mentyä raiteelle 1. Kuva Juhana Hietaranta 10.7.2006, Itäkeskus.

Ruoholahdesta tuleva metro siirtyi väärälle puolelle Siilitien länsipuolella. Kuva Juhana Hietaranta 26.7.2006, Siilitie.





Metrojunarunko 119+120 on syyskuussa ollut metron historian ensimmäisissä kokomainosteippauksissa. Vaunuparissa on mainostettu Helsingin Sanomia. Mainoksen sanoma on jäänyt matkustajille hieman epäselväksi, koska asemilla pysähtytään vain noin 10 sekunnin ajaksi, eikä aika ole riittävä lukea kuvien yhteydessä olevia pieniä tekstejä. Kuva Jorma Rauhala, 6.9.2006.



## KUULUMISIA KAMPISTA

Raition tässä numerossa alkaa uusi sarja, jossa seurataan Kampin raitiotien rakennustöitä. Julkaisemme kuvia rakennustöiden edistymisestä ja raportoimme Kamppiin liittyvistä päätöksistä kaupungin elimissä. Aivan joka numerossa Kuulumisia Kampista -sarjaa ei välttämättä nähdä. Viimeinen osa on luvassa radan avajaisten jälkeisessä numerossa. Ja mikähän numero se sitten mahtaa olla? Sitä emme vielä uskalla arvata!

**14.6.2006**

Kaupunginvaltuusto päätti odotetusti hyväksyä Kampin raitioratojen perustamissuunnitelman. Päätöksestä ei äänestetty. Arvonlisä-

verottomat investointikustannukset ovat viisi miljoonaa euroa.

**15.6.2006**

Yleisten töiden lautakunta hyväksyi osaltaan katusuunnitelmat Arkadiankadun ja Runeberginkadun risteyksestä Fredrikinkadun ja Salomonkadun risteykseen asti. Jo 1.6. oli hyväksytty katusuunnitelmat tästä etelään aina Annankadun ja Simonkadun risteykseen.

**20.7.2006 (havaintopvm)**

Kampin raitiotien ensimmäiset konkreettiset merkit olivat havaittavissa Koskelan varikol-

la, missä rataosasto työsti uusia kiskolementtejä. Kuvassa Urho Kekkosen kadun ja Annankadun kaarre.

**21.8.2006**

Lehtitietojen mukaan radanrakennustöiden aloitus siirtyy lokakuulle. Viivästyminen johtuu Urho Kekkosen kadulla jatkuvista johto- ja kaapelisiirtotöistä. Viivästyksellä ei ole vaikutusta kokonaisaikatauluun, vaan liikenteen arvioidaan edelleen alkavan joko syksyllä 2007 tai viimeistään keväällä 2008.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 369, Volvo B635 / Valmet vm. 1958. Kuva Pauli Söderholm.

Helsingin kaupungin liikennelaitos 362, Volvo B635 / Valmet vm. 1958, Lauttasaarella. Kuva Bo Ahlnäs.



# SINISET BUSSIT VUODESTA 1936, OSA 15

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

Ovikoodi on esitetty pelkistetyksi 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 askelma
- 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 374, Sisu BT-69CR/5850 / Wiima vm. 1973 Rautatietorilla. 374:ssä oli eräässä vaiheessa 3-portainen Voith-automaatti. Kuva Pertti Leinomäki 25.8.1982, Helsinki.



NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
358	Volvo	B635	B	57	Valmet	K122	B	4	M	21	BP-780	570900	690000	
358	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ABN-358	730900	890000	
359	Volvo	B635	B	57	Valmet	K122	B	4	M	21	BP-862	571000	690000	
359	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ABN-359	730900	890000	
360	Volvo	B635	B	57	Valmet	K122	B	4	M	21	BP-881	571000	670000	
360	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ABN-360	730900	890000	
361	Volvo	B635	B	57	Valmet	K122	B	4	M	21	BP-924	571000	650000	
361	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ABN-361	730900	880000	
362	Volvo	B635	B	57	Valmet	K122	B	4	M	21	BP-982	571000	690000	
362	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ABN-362	730900	890000	
363	Volvo	B635	B	57	Valmet	K122	B	4	M	21	BR-27	571000	670000	
363	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ABN-363	730900	880000	
364	Volvo	B635	B	57	Valmet	K122	B	4	M	21	BS-835	580300	670000	
364	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ABN-364	730900	890000	
365	Volvo	B635	B	57	Valmet	K122	B	4	M	21	BS-836	580300	690000	
365	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ABN-365	730900	890000	
366	Volvo	B635	B	57	Valmet	K122	B	4	M	21	BS-837	580300	680000	
366	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ABN-366	730900	890000	
367	Volvo	B635	B	57	Valmet	K122	B	4	M	21	BS-838	580300	670000	
367	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ABN-367	730900	890000	
368	Volvo	B635	B	57	Valmet	K122	B	4	M	21	BS-839	580300	690000	
368	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ABN-368	740100	890000	
369	Volvo	B635	B	57	Valmet	K122	B	4	M	21	BS-840	580300	690000	
369	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ABN-369	740100	890000	
370	Volvo	B635	B	57	Valmet	K122	B	4	M	21	BU-812	580400	690000	
370	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ABN-370	740100	890000	
371	Volvo	B635	B	57	Valmet	K122	B	4	M	21	BU-813	580400	660000	
371	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ABN-371	740100	880000	
372	Volvo	B635	B	57	Valmet	K122	B	4	M	21	BU-814	580400	690000	
372	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ABN-372	740100	890000	
373	Volvo	B635	B	57	Valmet	K122	B	4	M	21	BU-815	580400	670000	
373	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ABN-373	740100	890000	

Helsingin kaupungin liikennelaitos 369, Sisu BT-69CR/5850 / Wiima vm. 1973 linjalla 17T (Erottaja – Messukeskus). Kuva Hannu T. Pulkkinen, Helsinki.



Vasemmalla Helsingin kaupungin liikennelaitos 369, Sisu BT-69CR/5850 / Wiima vm. 1973 Koskelan hallipihalla. Sisun vieressä oikealla seisoo liikennelaitoksella esiteltävänä ollut Scania N112CLB / Ajokki City BBX-452, joka sittemmin myytiin Hakunilan Liikenne Oy:lle. Kuva Juhana Nordlund huhtikuulta 1987, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 377 (etualalla), Scania-Vabis B7158 / Uusi Autokoriteollisuus (Wiima) vm. 1958. Kuva HKL.

Helsingin kaupungin liikennelaitos 400, Sisu BT-69CR/5850 / Autokori vm. 1974. Kuva Juhana Nordlund 7.8.1986, Helsinki.



NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
374	Volvo	B635	B	57	Valmet	3-57	B	4	M	21	BU-816	580500	680000	
374	Sisu	BT-69CR	T	73	Wiima	K2XC-66	B	4	AV2	37	ABN-374	740100	890000	vaiht.välillä AV3
375	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	BV-162	580900	710000	
376	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	BV-163	580900	680000	
377	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	BV-164	580900	720000	
378	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	BV-165	580900	710000	
379	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	BV-166	580900	710000	
380	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	BV-551	580900	710000	
381	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	BV-550	580900	710000	
382	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	BV-549	580900	720000	
383	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	BV-548	580900	710000	
384	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	BV-547	581000	720000	
385	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	BV-546	581000	710000	
386	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	BV-545	581000	720000	
387	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	BV-543	581000	710000	
388	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	BV-542	581000	710000	
389	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	BV-541	581000	720000	
390	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	BV-540	581000	720000	
391	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	BV-539	581000	710000	
392	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	BV-538	581000	720000	
393	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	BV-544	581000	720000	
394	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	BV-579	581000	710000	
395	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	BV-580	581000	710000	
396	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	AI-375	581000	720000	
397	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	AI-382	581100	710000	
398	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	AI-387	581100	720000	
399	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	AI-394	581100	710000	
400	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	AI-577	581100	720000	
400	Sisu	BT-69CR	T	74	Autokori	K3B-67	B	4	AV2	37	ACL-400	740500	860000	moott.AEC > Leyland 680
401	Asea/Sc-V		B	40/41			B	4	#	20	A-11377	480000	650000?	Johdinauto, >601,>AL-377 <Stockh.Spärv.(=SS)
401	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	AI-604	581100	720000	
401	Sisu	BT-69CR	T	74	Autokori	K3B-67	B	4	AV2	37	ACL-401	740500	850000	ks. 400
401	Scania	L94UB	T	03	Ikarus	E94	B	2	AZ5		IHG-114	040101		M mo S3abK-3ab-3ab
402	Asea/Sc-V		B	40/41			B	4	#	20	A-11383	480000	650000?	Johd.a.<SS,>602,>AL-383
402	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	AI-618	581100	720000	
402	Sisu	BT-69CR	T	74	Autokori	K3B-67	B	4	AV2	37	ACL-402	740500	860000	moott.AEC > Leyland 680
402	Scania	L94UB	T	03	Ikarus	E94	B	2	AZ5		IHG-111	040101		ks. 401
403	Asea/Sc-V		B	40/41			B	4	#	20	A-11381	480000	650000?	Johd.a.<SS,>603,>AL-381
403	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	AI-624	581100	710000	
403	Sisu	BT-69CR	T	74	Autokori	K3B-67	B	4	AV2	37	ACL-403	740500	860000	moott.AEC > Leyland 680
403	Scania	L94UB	T	03	Ikarus	E94	B	2	AZ5		IHG-110	040101		ks. 401



Helsingin kaupungin liikennelaitos 393 harmaine kattoineen, Scania-Vabis B7158 / Uusi Autokoriteollisuus (Wiima) vm. 1958. Kuva Bo Ahlnäs vuodelta 1963.

HKL-Bussiliikenne 402, Scania L94UB 4x2 / Ikarus E94F. Kuva Juhana Nordlund 13.9.2004, Helsinki.



HKL-Bussiliikenne 403 ja 422, Scania L94UB 4x2 / Ikarus E94F. Kuva Juhana Nordlund 18.9.2004, Helsinki.



# PÄÄTEPYSÄKKI



Tietäminen ei ole minkään arvoista, jollei sitä kerrota

## SRS:N SYYSKOKOUS 26.11.2006

Suomen Raitiotieseura ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään 26.11.2006 alkaen kello 13.00 Raitioliikennemuseossa. Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat, jonka jälkeen ohjelmassa on kuvaesityksiä paikallisliikenteestä.

Hienosti täyskorjattu Karia-moottorivaunu HKL 12 liikkui aktiivisesti linjan 1A ruuhkavuorossa myös keskikesällä 2006. Kuva Juhana Nordlund 3.7.2006, Helsinki.

## UUTUUSPOSTIKORTTEJA

### *SRS:n kortit*

Tilaukset SRS:n tilin Nooa Sp 440540-225891 kautta. Korttien hinta on 1e/kpl. Merkitse tiedonanto-kohtaan haluamiesi korttien numerot ja kappalemäärät. Muista mainita myös nimi- ja osoitetietosi.

11. HKL. ASEA 182 + 684 ja 183 + Kaipio 730 Pohjolanaukiolla linjalla 1, 6/1974
12. HKL. NDWF 109 + ASEA 687 Liisankadulla linjalla 1A, 6/1972
13. HKL. Karia 192 + LHW 705 Ensi Linjalla linjalla 10, 6/1974
14. HKL. Karia 324 Pasilan asemalla linjalla 2, 10/1983

### *Stadin Ratikoiden kortit*

Tilaukset sähköpostilla daniel@federley.com tai puhelin (09) 458 4033. Korttien hinta on 1e/kpl, solmioneula 7.50 e/kpl. Postikulut alle 10 e:n tilauksissa 75 c, muuten ei kuluja.

21. HKL. ASEA 157 Olympia-hotellin kohdalla Kalliossa, 7/2006
22. HKL. ASEA 157 Kaupungintalon edessä, 7/2006
23. HKL. Karia 12 Havis Amandan luona linjalla 1, 7/2006
24. HKL. Nr II -nivelvaunu 92 Etelärannassa linjalla 3B, 7/2006
25. HKL. Lippanivelvaunu 95 Länsi-Pasilassa linjalla 7B, 7/2006
26. HKL. Variotram 233 Kiasman edessä Mannerheimintielle linjalla 10, 8/2005 solmioneula VTS-vaunu



## LINJAT

### Helsingin liikenne kesäaikaan 4.6.

Helsingin bussit ja ratikat siirtyivät kesäaika-  
tauluihin sunnuntaina 4.6. Metro ja aamuyön  
linjat 01N - 09N jatkoivat talviaikatauluihin.  
Bussilinjoilla tapahtui maanantaista 5.6. al-  
kaen myös seuraavia kesämuutoksia:

- Linja 55A ajoi 12.8. asti Hietaniemeen  
myös arkisin klo 8 -19.
- Linja 52A oli kesätaulla 13.8. asti.
- Linjojen 85 ja 95 koululaislähtöjä ei  
liikennöity 14.8. asti.
- Munkkiniemen palvelulinja P5 oli ke-  
säaikataulussa 25.8. asti. Myös reitti  
muuttui. Bussi kävi kesän ajan myös  
Tarvossa.

Muutoksia myöhemmin kesällä:

- Linja 71V ei ajanut 26.6.- 30.7.
- Linjat 67X ja 85V eivät ajaneet 26.6. -  
13.8.
- Linja 46T ei ajanut viikonloppuisin  
23.6. - 30.7.

Useat bussilinjat ajoivat 26.6. - 30.7. har-  
vennetuin aikatauluihin. Idän liityntälinjat 90,  
90A, 90B ja 96 siirtyivät harvennettuihin ai-  
katauluihin jo lauantaina 17.6. metron muu-  
tosten vuoksi.

Monella bussilinjalla oli harvennettujen  
aikataulujen vuoksi HKL:n kesäaikataulu-  
kirjassa kahdet aikataulut, toiset alku- ja  
loppukesän ja toiset keskikesän liikenteeseen.  
Bussit palasivat syysaikaan sunnun-  
taina 13.8.

Metro ajoi harvennetuin vuoroväleihin  
17.6. - 30.7.

Metro ajoi perjantaihin 16.6. asti kuten  
talvella. 17.6. - 30.7. metro ajoi joka päi-  
vä aamusta iltaan kymmenen minuutin vuor-  
oväleihin siltakorjausten vuoksi. Vuosaaren  
haaralle matkustavan oli vaihdettava Itäkes-  
kuksessa junaan. Harvennevaa metroluonnet-  
tä paikkasi 19.6. - 30.6. arkisin ruuhka-ai-  
koina bussi 99, joka ajoi Rautatien ja  
Herttoniemen väliä.

Ratikka- ja bussilinjoilla tapahtui kesä-  
liikenteen siirtymisen viikonloppuna myös  
yli kesäkauden jatkuvia muutoksia.

Raitiolinjan 7A pätepäysäkki Pasilan Ra-  
tapihantiellä siirtyi putkitöiden vuoksi tila-  
päisesti Messukeskuksen eteen maanantaina  
29.5. Tilapäisjärjestely kesti kesäkuun lop-  
puun saakka.

Mannheim-vaunut ajoivat aktiivisesti myös  
kesäkautena viikonpäivästä riippumatta.  
Tässä vaunut 151 ja 153 kohtaavat toisen-  
sa Hakaniemessä eräänä elokuun lopun  
aurinkoisena aamuna. Kuva Juhana  
Nordlund 28.8.2006, Helsinki.



Helsingin raitiolinjoilla tapahtui kesä-  
liikenteeseen siirtymisen päivinä 4.6. muu-  
toksia.

- Raitiolinja 4T, Katajanokan terminaali -  
Munkkiniemi, alkoi ajaa myös vii-  
konloppuisin. Bussilinja 13 Katajano-  
kan terminaalista Lasipalatsille lopetti  
liikennöintinsä, kun 4T:n viikonloppu-  
liikenne alkoi.
- Raitiolinjan 4 yöliikenne harveni. Yö-  
lä ajetaan noin 20 minuutin välein.
- Raitiolinjan 3T yöliikenne lakkasi. Vii-  
meiset lähdöt Eiran sairaalalta ja Eläin-  
tarhasta ovat nyt noin klo 23 - 23.30.

Raitiolinjalla 10 ajettiin sunnuntaina  
11.6. lisäliikennettä linjatunnuksella 10X.

Lisävuoroja ajettiin ennen Kaivopuis-  
ton konsertin alkamista kello 13 ja konser-  
tin päättymisen kello 18.30 jälkeen.

3B ajoi sunnuntaina 11.6. Eirassa koko  
päivän 3T:n reittiä Helsingin Veden Laiva-  
sillankadulla tekemän viemäriin muutostyön  
vuoksi. 3B:n reittisuunta jäi ajamatta ja linja  
ajoi Eiran lenkin suunnassa Mannerheimin-  
tie - Bulevardi - Tehtaankatu - Kauppatori  
- Aleksanterinkatu.

HKL:n raitioliikennesäikkö uusi kisko-  
ja kesäkuun viikonloppuna Pasilansillan

Kaivopuiston yleisötapauksen takia HKL-  
Raitioliikenne järjesti lisäliikennettä linjalla  
10X Kirurgi - Töölön halli. Linjaa liikennöitiin  
kakkossarjan Valmet-nivelvaunuilla. Kuva  
Juhana Nordlund 11.6.2006, Helsinki.

länsipäässä ja Tielikelaitos kaivoi kauko-  
jäähdytysputkea Ratapihantien ja Rautatie-  
läisenkadun kulmassa. Pasilansillan liikenne  
katkaistiin kiskotyön ajaksi. Raitiolinjat 7A,  
7B sekä bussilinjat 22, 23, 23N, 58, 58B,  
02N ajoivat poikkeusreittejä.

## Raitioliikenne

Raitiolinjat 7A ja 7B ajoivat poikkeusreiteil-  
lä perjantaina 9.6. klo 22.30 alkaen lauantai-  
aamuun asti. Perjantaina linjan 7A viimei-  
nen lähtö Pasilan asemalta oli kello 22.25 ja  
linjan 7B viimeinen lähtö kello 22.27. Lau-  
antaina ensimmäiset Pasilan aseman läh-  
döt ajettiin linjalla 7A klo 7.20 ja linjalla  
7B klo 7.04.

Poikkeusliikenteen aikana linjat 7A ja  
7B ajoivat reittiä Nordenskiöldinkatu - Vii-  
purinkatu - Läntinen Brahenkatu - Helsingin-  
ginkatu - Hämeentie. Pasilan lenkki jäi aja-  
matta.



Liisankadulla uusittiin raitiotiekiskoja 19.6. - 14.7. Bussi 18 liikennöi poikkeusreittiä Kruununhaassa 19.6. noin kello 22 alkaen. Omalle reitilleen 18 pääsi palamaan 14.7.

Sambakarnevaali aiheutti muutoksia keskustan liikenteeseen lauantaina 17.6. Kulkue lähti Senaatintorilta klo 15 ja etenee Pohjoisesplanadia Mannerheimintielle ja Kolmen Sepän aukiolle noin klo 17.45 mennessä.

Kulkueen aikana useat raitiolinjat ajoivat poikkeusreittejä. Aleksanterinkadulla ei ollut raitioliikennettä. Myös bussi 16 ajoi keskustassa Hernesaaren suuntaan poikkeusreittiä. Kulkue voi viivästyttää liikennettä muillakin linjoilla.

- 3B ajoi Lasipalatsilta Bulevardille ja Eiran kautta Kauppatorille, josta se jatkoi Kruununhaan kautta Hakaniemen omalle reitilleen.
- 3T ajoi Eirasta tullessaan Kauppatorilta Kruununhaan kautta Kaisaniemenkadulle ja Kaivokatua Lasipalatsille oma reitilleen.
- 4 ei liikennöinyt Aleksanterinkadulla, vaan ajoi molemmissa suunnissa Senaatintorin ja Lasipalatsin välisen osuuden Kruununhaan ja Kaisaniemen kautta.
- 7A ja 7B ajoivat Lasipalatsin ja Hakaniemen välisen osuuden Kaivokadun ja Kaisaniemenkadun kautta. Kruununhaan lenkki jäi ajamatta.

Raitiolinja 3B oli Etelärannan ratatöiden vuoksi poikkeusreitillä keskiviikkona 14.6. klo 23.39 alkaen yöliikenteen loppuun asti. Eirassa liikennöi tänä aikana korvaava bussi 3X. Sen ensimmäinen lähtö Kauppatorilta oli klo 23.55.

Bussi ajoi reittiä Kauppatori – Eteläranta – Laivasillankatu – Fredrikinkatu – Bulevardi – Mannerheimintie – Aleksanterinkatu – Unioninkatu – Kauppatori.

Linjan 3B viimeinen lähtö Kauppatorilta Eiran suuntaan oli 23.39. Sen jälkeen se ajoi reittiä Kauppatori – Aleksanterinkatu – Mannerheimintie – oma reitti.

Ratikka 7B ajoi keskiviikkona 21.6. kello 22 alkaen liikenteen loppumiseen saakka Kaivokadun ja Kaisaniemenkadun kautta. Kruununhaan lenkki jäi ajamatta. Reittimuutos johtui Liisankadun raitiotiekiskojen uusimisesta.

### Helsingin liikenne juhannuksena

Juhannusaattona perjantaina 23.6. Helsingin liikenteessä ajettiin lauantaiakataulujen mukaan. Seurasaaren vievä bussi 24 ajoi juhannusaattona tavallista pidempään. Viimeinen lähtö Erottajalta oli kello 1.10 ja Seurasaaresta kello 1.35.

Bussi 24 ajoi juhannusaattona noin kello 15 alkaen yöliikenteen loppuun saakka Seurasaaren poikkeusreittiä Paciuksenkatu

ASEM-huippukokouksen aikana Länsi-Pasilan liikennettä oli rajoitettu ja raitiolinjat 7A ja 7B jouduttiin korvaamaan poikkeulinjalla 7X ja avustavalla bussilinjalla 7. Kuva Juhana Nordlund 10.9.2006, Helsinki (Vallila).

Raitiolinja 3B joutui ajamaan Eiran lenkin linjan 3T suuntaisesti muun muassa 11.6. Syy poikkeusreittiin oli putkityö Kaivopuiston lähellä. Poikkeusreittiosuudella määräänpääkilvissä näkyy usein epäjohdonmukaisia paikannimiä. Kuvan vaunu on menossa Bulevardin kautta Eiraan. Kuva Juhana Nordlund, Helsinki.

- Meilahdentie - Tamminiementie - Seurasaaren päätepysäkki.

Bussi 46T, Kannelmäki - Hakuninmaa, ei liikennöinyt juhannusaattona.

Metroa arkisin täydentävä bussi 99, Rautatietori - Herttoniemi, ei ajanut iltapäivällä torstaina 22.6. eikä juhannusaattona perjantaina 23.6., koska tuolloin ajettiin lauantaiakataulujen mukaan.

Juhannuspäivänä lauantaina 24.6. oli sunnuntailiikenne, joka alkoi noin kello 11.

Sunnuntaina 25.6. oli normaali sunnuntailiikenne.

Ensimmäiset metrojunat lähtivät juhannuspäivänä seuraavasti:

“ Itäkeskuksesta Mellunmäkeen 11.06

“ Itäkeskuksesta Vuosaareen 11.05

“ Itäkeskuksesta Ruoholahteen 11.13

“ Mellunmäestä Ruoholahteen 11.17

“ Vuosaaresta Itäkeskukseen 11.15

“ Ruoholahdesta Mellunmäkeen 11.26

Yölinjat 01N - 09N ajoivat juhannusaaton sekä juhannuspäivän jälkeisenä yönä normaalien viikonloppuun aikataulujen mukaan.

Raitiolinjoilla 6 ja 8 ajettiin poikkeusreittejä keskustaan päin tultaessa maanantaina 17.7. ja keskiviikkona 19.7. klo 22 alkaen liikenteen päättymiseen saakka:

- Linja 6 ajoi Paavalin kirkolta reittiä Sturenkatu – Läntinen Brahenkatu – Helsinginkatu – Hämeentie – oma reitti.

- Linja 8 ajoi Paavalin kirkolta reittiä Sturenkatu – Läntinen Brahenkatu – Helsinginkatu – oma reitti.

Linjojen pysäkit Paavalin kirkolta Kurviin ja linjan 8 pysäkki ”Kustaankatu” Helsinginkadulla jäivät pois käytöstä. Toiseen suuntaan linjat ajoivat normaalisti.







Poikkeusreitien synnä olivat Hämeentielle tehtävät kiskotyöt.

Raitiolinjoilla 6 ja 8 ajettiin poikkeusreittejä Hämeentien kiskotöiden vuoksi maanantaina 24.7. klo 22 alkaen liikenteen päättämiseen saakka:

Linja 6 ajoi Arabiaan päin mentäessä reittiä Helsinginkatu – Läntinen Brahenkatu – Sturenkatu – oma reitti.

Linja 8 ajoi Vallilaan päin mentäessä reittiä Helsinginkatu – Läntinen Brahenkatu – Sturenkatu – oma reitti.

Linjojen pysäkit Kurvista Paavalin kirkolle sekä linjan 8 pysäkki ”Kustaankatu” Helsinginkadulla jäivät pois käytöstä.

Rautatien ympäristön joukkoliikenne ajoi poikkeusreittejä lauantaina 12.8. n. kello 14.30 - 16.00.

Poikkeusreittien synnä oli autonvalmistaja Toyotan Formula 1 -aiheinen markkinointitapahtuma Helsinki City Grand Prix, jonka vuoksi Fennia-korttelia ympäröivät kadut suljettiin liikenteeltä.

Kaivokatua liikennöivät raitiolinjat 3B, 3T ja 6 ajoivat n. kello 14.30 - 16.00 kummassakin suunnassa Kruununhaan kautta reittiä Mannerheimintie - Aleksanterinkatu - Snellmaninkatu - Liisankatu - Siltasaarenkatu.

Metro liikennöi tapahtuman ajan normaalisti. Kello 14.30-16.00 Fennia-korttelin sisäänkäynnit Mikonkadulla sekä Kaisaniemenkadulla oli suljettu. Muut metron sisäänkäynnit olivat avoimena normaalisti.

### Helsingin liikenne syysaikaan 13.8.

Helsingin kaikki bussilinjat lukuun ottamatta bussia 11 siirtyivät syysaikaan sunnuntaina 13.8., samoin raitiolinjat 4, 4T ja 10.

Linjaa 67X alettiin ajaa maanantaina 14.8. ja linjojen 85 ja 95 koululaislähtöjä tiistaina 15.8.

ASEM-kokouksen aikana linja 7X liikennöi väliä Kuusitie-Paavalin kirkko. Kuusitien silmukassa vaunu HKL 65 (7X) ja 10-linjan vaunu HKL 32. Kuva Jorma Rauhala 11.9.2006.

Loput raitiolinjat ja bussi 11 siirtyivät syysaikaan maanantaina 28.8.

Syysliikenteeseen siirtymisen aikoihin tapahtui myös muita muutoksia. Sunnuntaina 13.8. metron liityntäliikenne uudistui, linjojen 52A, 53, 54, 57, 65A, 66A ja 69 reiteissä tapahtui muutoksia ja viikonloppuisin ajava bussilinja 54B, Itäkeskus - Pitäjänmäki aloitti. Maanantaina 14.8. tapahtui muutoksia palvelulinjojen reiteissä ja aikatauluissa.

Helsingin bussilinjojen reiteissä tapahtui muutoksia syysliikenteen aikatauluihin siirtäessä sunnuntaina 13.8.

Linja 550 Itäkeskuksesta Westendiin muuttui Jokeri-linjaksi, joka alkoi liikennöidä arjen ruuhka-aikoina viiden minuutin välein ja myös viikonloppuisin. Vuorojen tihentyminen vaikutti myös Helsingin liikenteeseen.

Linja 52A alkoi ajaa Malmin asemalta Munkkiniemeen eli reittiosuus Viikin tiedepuistosta Norrtäljentielle jäi pois.

Linja 57 alkoi ajaa Viikistä pysäkillä ”Viikin biokeskus” Munkkivuoreen eli reittiosuus Itäkeskuksesta Latokartanoon jäi pois.

Jokeri-liikenteen alkaessa seutulinja 522 lopetti. Linjan lopetusta on täydennetty Helsingissä seuraavasti.

- Linja 54, Itäkeskus - Pitäjänmäki, alkoi ajaa Malmin aseman kautta reittiä Latokartanontie - Vilppulantie - Pikkalankatu - Malminkaari. Bussi liikennöi arkisin n. klo 5.30 - 22.
- Uusi linja 54B, Itäkeskus (M) - Malmi - Maunula - Pitäjänmäki, ajaa lauantaisin n. klo 7.30 - 21 ja sunnuntaisin n. klo 9 - 20.

- Linjoilla 53, 65A, 66A ja 69 tapahtui pieniä muutoksia.
- Linjan 53 päätepysäkki siirtyi Munkkiniemen aukiolta Laajalahden aukiolle.
- Linjat 65A ja 66A alkoivat ajavat Vattuniemeen suoraan Melkonkatua, eivät Melkonkujan kautta.
- Linjan 69 reitti Pukimäessä siirtyi Karhusuotieltä Kenttätielle.

Metron liityntälinjasto uudistui syysliikenteen alkaessa.

Reittimuutosten lisäksi itäisessä Helsingissä alkoi liikennöidä uusia linjoja ja samalla vanhoja linjoja lakkautettiin.

Herttoniemen liityntälinjat 13.8. alkaen. Uudet linjat:

- 81B, Herttoniemi (M) – Herttoniemenranta. Ajaa linjan 81 entistä reittiä.
- 82, Herttoniemi (M) – Itäkeskus (M). Korvaa linjaa 93.
- 82B, Herttoniemi (M) – Tammisalo – Itäkeskus (M). Korvaa linjaa 93B.
- 89, Herttoniemi (M) – Yliskylä.

Linjojen reittimuutokset:

- 80, Roihupelto – Herttoniemi (M) – Länsi-Herttoniemi. Linjan reitti Roihupellon teollisuusalueella muutetaan kulkemaan Viilarintien ja Tulppatien kautta, jolloin vaihtaminen Jokeri-linjalle helpottuu. Samalla Laippatien alkupään pysäkit poistuvat käytöstä.
- 81, Herttoniemenranta – Herttoniemi (M) – Länsi-Herttoniemi. Reittiä jatketaan Herttoniemestä (M) Länsi-Herttoniemeen Siilitielle.
- 85, Herttoniemi (M) – Jollas. Linja ei aja Yliskylän kautta, jolloin matka-aika Jollakseen nopeutuu.
- 86, Herttoniemi (M) – Santahamina. Ajetaan Kuvernöörintien ja Laajasalontien, ei Reiherintien, kautta.
- 87, Herttoniemi (M) – Laajasalon öljysatama. Linja kulkee aamuruuhkassa Laajasalon öljysatamaan ja iltaruuh-

kassa Herttoniemeen suoraan Kuvernöörintien kautta, muulloin Yliskylän kautta.

Poistuneet linjat:

- 80A, Roihupelto (Viilarintie) – Herttoniemi (M) – Länsi-Herttoniemi. Korvataan linjalla 80.
- 93, Herttoniemi (M) – Marjaniemi – Itäkeskus (M). Korvataan linjalla 82 ja Marjaniemessä linjalla 98.
- 93B, Herttoniemi (M) – Tammisalo – Marjaniemi – Itäkeskus (M). Korvataan Tammisalossa linjalla 82B ja Marjaniemessä linjalla 98A.

Kontulan ja Mellunmäen liityntälinjat

Uusi linja:

- 97V, Itäkeskus (M) – Puotila (M) – Vartioharjuntie – Mellunmäki (M). Ajaa Mellunmäkeen Puotilan ja Vartioharjun kautta.

Linjojen reittimuutokset:

- 92 Itäkeskus (M) – Myllypuro (M) – Kontula (M) – Mellunmäki (M). Reittiä jatkettiin Myllypurosta Kontulaan ja Mellunmäkeen.
- 94A, Kontulankaari – Kontula (M) – Kivikko – Kontula (M) – Kotikonnuntie.
- 94B, Kotikonnuntie – Kontula (M) – Kivikko – Kontula (M) – Kontulankaari.
- 97, Itäkeskus (M) – Puotila (M) – Mellunmäki (M). Linja ajaa Mellunmäkeen Puotilan kautta, jossa se korvaa linjaa 91.

Poistuneet linjat:

- 91, Itäkeskus (M) – Puotila – Vartioharju. Korvataan linjoilla 97 ja 97V.

- 93, Herttoniemi (M) – Marjaniemi – Itäkeskus (M). Korvataan linjalla 82 ja Marjaniemessä linjalla 98.
- 93B, Herttoniemi (M) – Tammisalo – Marjaniemi – Itäkeskus (M). Korvataan Tammisalossa linjalla 82B ja Marjaniemessä linjalla 98A.
- 94, Itäkeskus (M) – Kontula (M) – Kontulankaari. Korvataan Kontulassa linjoilla 94A ja 94B.

Uuden brändin mukainen poikittaisseutulinja 550, Bussi-Jokeri, aloitti sunnuntaina 13.8.2006 aamulla klo 7.00 kummastakin päästä, sekä Itäkeskuksesta että Westendin asemalta.

Aamun ensimmäisinä tunteina vuoroväli on pyhäaamuisin 30 minuuttia.

Kalustona on Concordia Bus Finland Oy Ab:n vartavasten tälle linjalle hankittuja Volvo B12B LE 6x2 / Volvo 8700LE -teliautot, joiden moottori läpäisee varsin tiukat Euro 5 -normit. Jokeri-Volvon kyyti vaikutti neitsytmatkalla erittäin laadukkaalta.

Lisäliikennettä ja poikkeusreittejä ilotulituksen SM-kisoissa 18.8.

Bussilinjat 14B ja 16 ajoivat poikkeusreittiä perjantaina 18.8. kello 20 alkaen liikenteen loppumiseen saakka ilotulituksen SM-kilpailujen vuoksi. Kilpailun vuoksi katu Hernesaareen suljettiin liikenteeltä, ja bussit ajoivat Fredrikinkadulta suoraan Lavurinkadulle ja linjan 14 pääte pysäkillä.

HKL varautui tapahtumaan myös järjestämällä lisäliikennettä. Raitiovaunu linjatunnuksella 10X (piti olla B) liikennöi kymmenen minuutin välein Kisa Hallin ja Perämiehenkadun välillä kello 21 - 0.30, viimeinen lähtö 1A:n pääte pysäkillä Perämiehenkadulta keskustaan oli kello 00.39.

Linjatunnuksella 17X ajettiin lisävuoroja linjan 17 pysäkillä Rautatien torilta linjan 17 pääte pysäkillä Merikadulle tapahtuman alkaessa kello 21.10 - 22.10.

Tapahtuman päättyessä lisäliikennettä oli raitiolinjoilla 3B ja 3T sekä viimeisillä iltayön N-yölinjoilla keskustasta.

Ilotulitteet ammuttiin Helsingin Hernesaaresta klo 22.30.

Poikkeusliikenne Helsinki City Maratonin aikana 19.8.

Osa raitiovaunuista ja busseista ajoi poikkeusreittejä Helsinki City Maratonin aikana lauantaina 19. elokuuta.

Juoksu aiheutti liikenteeseen myös hidastuksia ja viiveitä klo 15 alkaen erityisesti Mannerheimintielle, Eirassa sekä Lauttasaassa.

### Raitiolinjat

Raitiolinjat 3B ja 3T eivät ajaneet Kauppatorin ja Eiran kautta noin klo 16 - 18.30.

3B ajoi Aleksanterinkadulta Kanavakadulle ja Katajanokan terminaaliin, josta se palasi samaa reittiä Mannerheimintielle ja jatkoi omalle reitilleen.

3T ajoi Mannerheimintietä Bulevardille ja edelleen Yrjönkadulle, josta se palasi Mannerheimintielle ja jatkoi omaa reittiään Töölöön.

Kolmosten poisjäävän reittiosuuden korvasi noin klo 15.30-18.30 bussi 3X. 3X lähti Lasipalatsilta linjan 42 pysäkillä ja ajoi reittiä Mannerheimintie - Bulevardi - Fredrikinkatu - Tehtaankatu ja kääntyi takaisin Neitsytpolun kohdalta. Linja käytti Mannerheimintielle bussipysäkkejä ja muualla kolmosten ratikkapysäkkejä.

• Raitiolinja 6 ei ajanut Hietalahteen asti, vaan pääte pysäkki oli Yrjönkadulla noin klo 16.10 - 18.40.

Taiteiden yönä torstaina 24.8. liikennöi kaksi lisäraitiovaunulinjaa noin kello 22-03. 6X ajoi väliä Senaatintori - Paavalin kirkko ja 10X väliä Yrjönkatu (Erottaja) - Kuisitie. Molemmat linjat liikennöivät noin 10 minuutin välein.

Linja 6X ajoi Senaatintorilta Aleksanterinkatua Mannerheimintielle, Rautatieaseman ohi Hakaniemeen ja edelleen Portanin kadun ja Läntisen Brahenkadun kautta Sturenkadulle. Paavalin kirkolta 6X palaa Hämeentietä Hakaniemeen ja Kruununhaan



Ensimmäisenä Saksassa muutostöissä ollut matalalattiavaunu HKL 207 palasi Helsinkiin 12.7.2006. Kuva Juhana Nordlund 13.7.2006, Helsinki (Koskela).

kautta Senaatintorille. Viimeinen linjan 6X lähtö oli Senaatintorilta kello 02.06.

Linjan 10X viimeinen lähtö Yrjönkadulta Kuusitielle oli kello 02.37.

Huom! Myös raitiolinjojen 6 ja 10 normaaleja vuoroja ajettiin noin tunti tavallista pitempään.

Aamuyön bussilinjat 01N - 09N ajoivat viikonlopun aikataulujen mukaan. Lisäksi useilla keskustasta lähtevällä busseilla oli lisälähtöjä noin klo 23.25–1.35.

### Ilmaiskyytiä Taiteiden yössä

Taiteiden yön kulkijoille oli tarjolla myös kolmas ylimääräinen raitiolinja linjojen 6X ja 10X lisäksi. Noin kello 19.30 - 23.30 liikennöitiin välillä Katajanokan terminaali - Hietalahti (raitiolinjan 6 pääte pysäkki) noin 15 minuutin välein. Linjalla kuultiin myös elävää musiikkia. Matkalippua ei tähän kyytiin tarvittu, vaan matkan kustannuksista vastasi ulkopuolinen rahoittaja.

Linjan tunnisti reittikilven tekstistä Katajanokan terminaali - Hietalahti. Matkaa tehtiin värikkäällä Mannheim-mallisilla raitiovaunuilla.

Raitiolinjat 1, 1A, 3B, 3T, 6, 7A, 7B ja 8 siirtyivät syysaikatauluihin sunnuntaina 27.8.

Poikkeusliikennettä ASEM-huippukokouksen vuoksi

Raitiolinjojen 7A ja 7B sekä bussin 17 liikennöintiin tuli muutoksia Messukeskuksessa järjestetyn Asem-huippukokouksen vuoksi 5.-13.9.

### Muutokset 5.-13.9.

Bussilinja 17 siirtyi 5.9. käyttämään Pasilassa pääte pysäkinään Asemapäällikönkadulla sijaitsevaa linjan 504 pääte pysäkkiä. Bussin reitti Asemapäällikönkatu - Messukeskus jäi ajamatta. Linja palasi normaalille reitilleen 13.9.

Raitiolinjat 7A ja 7B eivät pysähtyneet Pasilassa Messukeskuksen lähipysäkeillä Rautatieläisenkadulla ja Ratamestarinkadulla 5.9.-13.9.

### Muutokset 10.-11.9.

Itse kokouksen ajan Messukeskuksen ympäristön kadut oli kokonaan suljettu liikenteeltä, ja 7A ja 7B eivät liikennöineet 10.-11.9. Niitä korvasivat raitiolinja 7X ja bussilinja 7.

Kulosaaren ”Jumbon” uudelleenrakentaminen edistyy. Vaunun uutta koria rakennetaan parhaillaan EM-Team Oy:ssä alkuperäisen aluskehysten päälle. Tulemme seuraamaan Raition palstoilla tämän Suomen erikoisimman raitiovaunun uudelleensyntymistä. Kuva Jorma Rauhala, 8.9.2006.

7X ajoi reittiä Paavalin kirkko - Kruunuhaka - Aleksanterinkatu - Mannerheimintie - Kuusitie.

Bussilinja 7 liikennöi molempiin suuntiin reittiä Asemapäällikönkatu (Pasilan asema) - Länsi-Pasila - Viipurinkatu - Läntinen Brahenkatu - Helsinginkatu - Mäkelänkatu - Kumpulantie - Asemapäällikönkatu.

Keravan seutulinjoiden ensimmäisen kilpailutuksen voitti Connex. Connex sai linjat 633, 738 ja 873. Sopimus astuu voimaan vuoden 2007 alussa.

## METRO

Metron kesän 2006 sillankorjausurakka käsitte seuraavat kohteet: Kulosaaren silta (eteläinen), Sillitie (eteläinen) ja Viilarintie (eteläinen). Kahdesta viime mainituista ”pohjoiset” korjattiin viime vuonna.

Kalasaatan asemalle oli alkukesään mennessä pystytetty katosta. Kalasaatan työt ovat kesän mittaan edenneet nopeasti.

Metro ajoi koko viikonlopun 16. - 17.9. kymmenen minuutin välein, koska Siilitien ja Itäkeskuksen välillä tehtiin vaihdetoita.

Junat ajoivat Ruoholahden ja Mellunmäen väliä. Itäkeskuksen ja Vuosaaren välillä oli erillinen metrolinjakäytös, joten Vuosaaren suuntaan tai Vuosaaren metrohaaralta keskustaan päin matkustavien oli vaihdettava Itäkeskuksessa junaa.

Metro ajoi lauantaina 16.9. Ruoholahdesta Mellunmäkeen kolmen vaunuparin junilla ja Itäkeskuksesta Vuosaareen kahden vaunuparin junilla. Sunnuntaina 17.9. koko liikenne hoidettiin kahden vaunuparin junilla.

Metrolle vuoden Itä-Helsinki -palkinto. Helsingin metro on saanut vuoden 2006 Itä-

Helsinki -palkinnon. Palkinnon luovutti valtiovarainministeri Eero Heinäluoma kulttuurikeskus Stoassa Taiteiden yönä 24.8.

Itä-Helsinki -palkinto myönnettiin nyt 19. kerran. Palkinnon myöntävät Itä-Helsingin Yrittäjät ry, Lions klubi Helsinki/Itä ja Helsingin Uutiset. Tunnustus annetaan merkittävstä työstä Itä-Helsingin tunnettavuuden lisäämiseksi, viihtyvyyden, harrastusten ja elämänlaadun parantamiseksi ja alueen imagon nostamiseksi.

Palkinnon perusteluissa metroa kuvattiin merkittävimpana Itä-Helsingin kasvua ja kehitystä vauhdittaneena tekijänä.

”Eräs suuri suomalainen yritys mainostaa itseään ihmisten yhdistäjänä - näillä samoilla sanoilla voitaisiin kuvata myös metrolinjakäytöstä”, luonnehti valtiovarainministeri Heinäluoma palkintoa luovuttaessaan.

Eero Heinäluoma näkee metron tekijänä, joka on olennainen minkä tahansa metropolialueen menestyksessä. ”Vain raideliikenteen varaan voidaan rakentaa nopea ja tiheävälinen joukkoliikenne, joka toimii turvallisesti, satoi tai paistoi.

Heinäluoma otti myönteisen kannan myös metroverkon laajentamiseen niin länteen kuin itäänkin. ”Uskon metron jatkuvan aikanaan länteen Espooseen ja itään Sipooseen. Valtiovarainministeri muistutti, että valtio tukee raidehankkeita omalla rahoitusosuudellaan, joka pääkaupunkiseudulla on ollut 30 prosenttia. Länsimetrossa valtion rahoitusosuus voi nousta 100 miljoonaa euroon.

Palkinnon vastaanotti HKL:n puolesta toimitusjohtaja Matti Lahdenranta. ”Palkinto osuu oikealle hetkelle nyt, kun parhaillaan ollaan valmistelemaan metroverkon laajen-



tamista. On hienoa saada metroverkon varaan rakentuneelta alueelta viesti siitä, että metro tuo mukanaan paljon hyvää.”

## KALUSTOASIAA

Matalalattiivaunu HKL 207 on saapunut ensimmäisenä Saksassa täyskorjattuna sarjan 201 - 240 vaununa Helsinkiin 12.7.2006.

Tätä kirjoitettaessa Saksassa lienee noin 15 matalalattiivaunua muutostöissä. Sen sijaan liikenteessä on havaittu seuraavia: 201, 206, 208, 209, 211 – 214, 216, 217, 219, 225, 227, 229 – 236 ja 238.

Kevyesti täyskorjattuja Nrl-vaunuja ovat mm. 51 ja 61. Vaunulle 67 on tehty ”iso TK”.

Viime aikoina kakkossarjalaisista TK:ssa ovat käyneet mm. 74, 79, 82, 102, 104 ja 112. Täyskorjattavana oleva 80 saanee ensimmäisenä paljon puhutun matalan ”välipalan”.

## HAVAINTOJA LIIKENTEESTÄ

Reilu kymmenkunta Valmet-nivelraitiivaunua on varustettu muotoonleikatulla Linnanmäki-aiheisella pellenkuvalla.

Vaunut on tarkoitettu ensisijaisesti linjoille 3B ja 3T, mutta joskus pellevaunuja voi sijoittaa muillekin linjoille, kuten kuvamme tapauksessa linjalle 10.

Kesän 2006 aikana Linnanmäki-pelillä varustettuina vaunuina on havaittu nrot 61, 68, 69, 82, 83 (otettu sittemmin TK:een), 85, 88, 90, 91, 92, 102, 104 ja 110. Alku- ja loppukesän aikana pellevaunut eivät välttämättä ole olleet täysin samoja.

Hiomavaunun HKL 2119 numero on nyt vaunun kyljissä perinteikkäin jenkinumero. Vaunu 12 on havaittu linjalla 1A iltaruuhkassa sekä 14.6. että 15.6. Kesäkuussa vaunu on liikkunut tilausajossa myös ainakin Munkkiniemessä. 15.6. iltapäivällä tilausajossa Mannerheimintielle liikkui puolestaan ”Ludde” eli vaunu 150.

Sunnuntaina 2.7.2006 raitiolinjalla 6 oli ajossa poikkeuksellisesti kolme Manne-vaunua eli 154, 152 ja 153. Niiden kavereina kulkivat lisäksi vaunut 46, 48, 212 ja 227.

Kesäaikataulujen aikana Manneja ei juurikaan ole linjalla näkynyt tätä kertaa aikaisemmin. Pyhäisin niitä on ollut linjalla vain yksittäistilanteissa (esim. 2.4.). Tämän jäl-

keen Manneja on näkynyt (myös) kesäkuutena kaikkina viikonpäivinä. Tiistaina 11.7. kuutosella Mannet 151 ja 154, niiden välissä 152 koulutusajossa.

Nk. kevyessä täyskorjauksessa käynyt nivelvaunu HKL 51 näytti liikkuvan linjalla 7B lauantaina 15.7.2006.

Sunnuntai-iltana 16.7. Töölöön suunnan liikenne oli sekaisin. Noin klo 20 linjalla 4T olleesta Variosta hajosi virroitin Aleksilla. Aleksin sähköt olivat jonkin aikaa poikki, joten molemmat 3:t sekä 4 kiersivät Kruununhaan - Rautatien torin kautta ja 7 tietysti suoraan Hakaniemestä Rautatien torille ja Manskulle.

Pukseerin edettyä Töölön hallille, kyseinen kaalimato hyppäsi kiskoilta ”Vartaan vaihteessa” (Mansku / Sibeliuksenkatu), mistä taas seurasi poikkeusreitit linjoille 4, 7A / B ja 10 LP – Arkadiankatu – Runeberginkatu – Ruusulankatu – hallipiha - TÖ. 3B / T kulkivat tietysti myös Ruusulankadun kautta. Samoin ainakin jossain vaiheessa Mankun liikenne katkaistiin ja bussit sekä julmettu määrä autoja kiersivät myös Ruusulankadulle. Tilanne purkautui n. klo 22.15, jolloin vaunu saatiin halliin asti. Pukseerin hoiti linjan 3B Nr-vaunu.

Helteisenä maanantai-iltapäivänä 7.8.2006 mannheimilaisia vaunuja oli liikenteessä ainakin kolme kappaletta. Vaunu 151 oli koulutusajossa ja vaunut 152 sekä 154 olivat taasen linjalla 6.

HelB:n proto-Scaloista toinen, auto 115 näyttää kiertävän Länsi-Helsinkiä. Havainnoitsija on nähnyt bussin ainakin linjoilla 63, 43 ja 23. Koska autot 114 ja 115 ovat olleet viime aikoina vara-autoja, on niitä näkynyt miltei kaikilla oman varikkonsa hoitamilla linjoilla.

Perjantaina 30.6.2006 Helsingin kaupungin sinisten nivelbussien käyttö päättyi Helsingin linjoilla.

Varsinainen aktiivikausi päättyi jo neljä viikkoa aikaisemmin kesäkuun alkupäivinä talviaikataulujen jäädessä pois käytöstä, mutta keskikesällä kesäkuun jälkipuoliskolla metron alettua liikennöidä harvennetuin vuorovälein avustamaan perustetulle tilapäiselle ruuhkabussilinjalle 99 (Rautatien tori - Herttoniemi) sijoitettiin muiden joukossa myös neljä vuoden 1991 nivelautoa 9101, 9107, 9108 ja 9110.

Kaikista viimeinen sinisen nivelbussin lähtö tapahtui 30.6. klo 18.10 Helsingin Rautatien torilta auton ollessa Helsingin Bussiliikenne Oy 9101. Auto saapui määränpäähänsä Herttoniemeeseen 12 minuuttia myöhemmin eli 18.22. Näin yksi osa Helsingin joukko-liikennehistoriaa saavutti viimeisen päte-pysäkkinsä.

HelB:in nivelbussit 9101 ja 9110 olivat tilausajossa maanantaina 3.7. alkuillasta.

Maanantaina 10.7. iltapäivällä Helsingin linjalla 21V Westendin linjan vuorossa nivelbussia korvaamassa auto 15, 1-1-1-ovinen korkealattiainen Volvo/Wiima, ex Espoon auto.

Helsingin linjalla 75 HelB:n vuorossa auto 102, Volvo/Carrus-telibussi.

Manne 152 kulussa, tietysti ratikkalinjalla 6.

11.7. HelB:n 248:lla jokin Westendin linjan Volvo/Carrus alihankinnassa, entisiä Espoolaisia punapenkkipatalia.

Sunnuntaina 13. 8. HelB oli laittanut H:gin linjoilleen suhteellisen vanhaa kalustoa, ainakin sunnuntaita ajatellen. Esim. Scania MaxCi oli ainakin linjoilla 94A/B, 68 ja 70. Vuosimallia -95 Volvo/Carrus ex STA linjalla 75.

## LÄHIJUNA

Lauantaina ja sunnuntaina 5. - 6.8.2006 ajettiin Keravan suunnan lähiliikennejuniä tavallista runsaammalla kalustolla Korsossa järjestettävän Ankkarockin vuoksi.



Lähijunaliikenne laajeni Haarajoen ja Mäntsälän kautta Lahteen 3.9.2006 oikoradan käyttöönoton myötä. Kuvassa Z-juna on saapunut Lahdesta Mäntsälään. Kuva Juhana Nordlund 3.9.2006, Mäntsälä.



Sm2-saneeraukset jatkuvat. Nyt saneerattuja ovat ainakin 6051, 6053, 6061 – 6063, 6066 – 6069, 6072 sekä 6075 – 6079. Lisäksi 6057:n sisätilat vastaavat saneerattua täysin (moottorivaunun osalta).

## ULKOMAAT

Maaliskuussa Tallinnaan on tuotu Frankfurt (O) 211, TTTK 143. Erfurtista tulleet ovat 449, 453, 454, 489, 492, ja 494, TTTK 144 – 149.

Brysseliläinen Flexity Outlook liikkui Tukholmassa linjalla 7 noin kuukauden heinäkuun puolesta välistä elokuun puoleen vä-

liin. Vaunu on Brysseliin tilatuista “lyhyempää tyyppiä”, jonka kokonaispituus on vain 31,850 m.

Tukholman seudulla Lidingöbanan kohdalla on edelleen epäselvä. Mahdollisena pidetään, että Lidingön valtuusto valmistelee maltillisen kokoomuksen johdolla päätöksen linja-autoliikenteeseen siirtymiseksi syyskuussa pidettävien vaalien jälkeen. Läänin liikenneviranomaisen SL on visioinnit mahdollisia uusia, vuoteen 2015 mennessä toteutettavia hankkeitaan. Huomionarvoista on panostus raskaaseen raideliikenteeseen. Pendelijunille on harkittu lähivuosina toteutuvan keskustatunnelin ohella normaaliraitteista rataa Roslagenin alueelle, ja lisäksi sekä “vihreää” että “sinistä” metrolinjaa kaavailaan laajennettavaksi. Raitiotiesuunnitelmia on niin ikään useita, mutta Djurgårdslinjin pidentäminen ja kehittäminen ympärivuotiseksi normaalin liikenteen linjaksi näyttäisi olevan ainoa keskustaraitiotiesuunnitelma.

Göteborgin raitiolinja 14 on korvattu itseään pidemmällä linjalla 2. Uusien Siriovaunujen käyttöönoton takkuilla vanhoja M28- ja M29-vaunuja on nyt liikenteessä enemmän kuin pitkiin aikoihin. ”Pedaalivaunuja” ei riitä linjan 10 iltapäiväruuhkaan multippelijaon. Tuolloin ne kulkevat yksittäisinä vaunuina, samoin iltaisin. Muilla linjoilla Pedaalit kulkevat aina multippelissa (kaksinajossa).

Uuden brändin mukainen Jokeri aloitti sunnuntaina 13.8.2006. Kuvassa Concordia Bus Finland Oy Ab:n upouusi Volvo B12BLE / Volvo 8700LE Eliel Saarisen tien joukkoliikennekadulla Haagassa ensimmäisenä liikennöntiaamuna. Jokeri-bussit täytävät erittäin tiukat Euro 5 -päästövaatimukset. Kuva Juhana Nordlund 13.8.2006, Helsinki (Haaga).

Norrköpingiin puolestaan on toimitettu ensimmäinen viiden vaunun M06-sarjasta. Vaunut vastaavat mitä suurimmassa määrin Frankfurt am Mainin S-sarjan vaunuja, ja niissä on 65 % matala lattia. Vaunut eivät sovellu kuljettajarahastukseen, joten ainakin väliaikaisesti Norrköpingissä joudutaan palkkaamaan raitioliikenteeseen rahastajia.

M06-sarjan myötä Norrköpingissä poistunee jäljellä olevista M67K- ja M67B-telivaunuista ainakin osa, mutta hankintaan on vaikuttanut myös linjan 2 pidennys Klingsbergistä etelään Ljuran suuntaan. Tämän projektin ensimmäinen vaihe valmistui 10.9.2006.

Oslo liikennelaitos OS on vastaanottanut viimeisenkin 1990-luvulla tilatuista SL95-sarjan matalalattiivaunusta. Vaunussa esiintyneiden lukuisien ongelmien vuoksi sarjan toimitus viivästyä vuosia, nyt toimitetun viimeisen vaunun osalta peräti kuusi vuotta.

OS:n raitioliikennepuolella on nyt 40 korkealattiasta SL79-nivelvaunua ja 32 SL95-vaunua.

Viime vuosina usealla linjalla omaksuttu päällekkäisten linjojen sovittaminen keske-

nään tasatahtiliikenteeseen on ratkaisevasti lisännyt matkustajamääriä. Rationalisoitu linjasto koostuu kuudesta linjasta.

Oslossa on 20.8.2006 avattu viimeinenkin vaihe, Storo - Carl Berners Plass, metron rengaslinjasta. Metroverkostolla on tätä nykyä kuusi linjaa, joista linjoja 4 ja 6 liikennöidään samalla kalustolla linjan vaihtuessa junan ollessa rengaslinjalla.

Kolsásin metrohaara on toistaiseksi suljettu johtuen radan muuttamisesta virtakiskovirroitteiseksi. Muutoksen jälkeen Holmenkollenin rata on viimeinen entinen esikaupunkirataverkoston osa, jolla metrojunat käyttävät ajojohtovirroittusta.

Berliinin liikennelaitos BVG aikoo korvata kaikki Tatra-raitiavaununsa vaihteittain matalalattiakalustolla. BVG on tilannut Bombardierilta neljän Incentro-tyyppisen vaunun koesarjan. Sarjaan kuuluu yksi- ja kaksisuuntaiset vaunut sekä pidempänä että lyhyempänä versiona. Kaikkiaan tarkoitus on hankkia 210 vaunua.

Raitiolinjastoa on äskettäin laajennettu Berliinissä jatkamalla linjaa M10 Nordbahnhofille. Kyseessä on järjestyksessä toinen entiselle länsipuolelle ulottuva raitiotien laajennus sitten muurin murtumisen. Alexanderplatzille on tarkoitus avata uusi, linjaa M2 palveleva raitiotieyhteys tämän vuoden loppulla, ja vuonna 2008 valmistuu raitiotie uudelle, äskettäin avatulle päärautatieasemalle. Toisaalta linjan 68 osuutta Alt-Schmöckwitzin ja Grünaun välillä kaupungin kaakkoisosissa on ehdotettu lakkautettavaksi huonon kannattavuuden vuoksi.

Wienissä metrolinjan U1 pidennys Leopoldauhun valmistuu 2.9.2006. Hankkeella korvataan päällekkäinen, 21.7. lakkautettavan raitiolinjan 25 pohjoisosa. Linjan eteläosa korvautuu pidentämällä linjaa 26 Asperniin. Keskeisimmät Tonavan pohjoisrannan asuinalueet yhdistäen linjasta tulee Wienin pisin raitiolinja. Toinen keskeinen liikennehanke Wienissä on metrolinjan U2 vuosina 2008-2009 valmistuva pidennys Schottenortilta itään.

## MUUTA

### *Matkakortinlukijat uudistuvat*

Uudet arvoliput käyttöön vuonna 2007. Matkakortinlukijoihin tulee lisää painikkeita. YTV aloittaa lukijoiden muutostyöt syyskuun alussa. Uusia painikkeita tarvitaan, kun Keravalla ja Kirkkonummella kelpaavien arvolippujen myynti alkaa ensi vuoden alussa. Painikkeiden asennus jatkuu vuoden loppuun saakka, joten matkustajien käytössä on painikkeiden osalta toisistaan poikke-



Tallinnan raitiolinjat 2 ja 4 olivat pois ajosta myös kesäkaudella 2006 rata- ja katutöiden takia. Koplín ja Tondin välille perustettiin jälleen väliaikainen linja 6. Kuva Juhana Nordlund 12.7.2006, Tallinna, Viro.

Göteborgin Raitiotiet sai viimein kesällä 2006 linjaliikenteeseen ensimmäiset AnsaldoBredalta hankitut Sirio-tyypin matalalattiavaunut. Vaunujen käyttöönotto ei ole sujunut täysin ongelmitta. Kuva Juhana Nordlund 29.8.2006, Göteborg, Ruotsi.

Göteborgin raitiolinja 2 aloitti liikennöinnin muutaman vuoden tauon jälkeen. Nykyinen kakkonen ajaa reittiä Högsbotorp - Annedal - Keskusta - Skånegatan - Krokslätt. Kuva Brunns-gatanin pysäkillä. Kuva Juhana Nordlund 30.8.2006, Göteborg, Ruotsi.





SRS:n ja HKL:n yhteinen yleisötapahtuma Kauppatorilla 30.7.2006 oli suuri menestys ja sai ansaitsemaansa huomiota laajasti mediassa. Raitiovaunussa esiteltiin myös helsinkiläistä raitiotiehistoriaa valokuvänäyttelyn muodossa. Tapahtuma osoittautui erittäin suosituksi. Kävijöitä oli arviolta

yli tuhat. Seuran suunnitelmissa on jatkaa ja edelleenkehittää nyt alkanutta perinnettä. Kuvassa keskeisessä roolissa ollut moottorivaunu HKL 157 sekä tietenkin raitiovaununperinteestä kiinnostunutta väkeä. Kuva Juhana Nordlund 30.7.2006, Helsinki.

**PIKKUJOULUT OMASSA RATIKASSA!**

- vuokraa ikioma ratikka!
- synttärät vaikka omalla 50V-linjalla!
- asiakastilaisuudet
- persoonalliset kiertoajelut
- 29 istumapaikkaa, mukavasti tilaa 50:lle

Oy Stadin Ratikat Ab

Koko rataverkko on vapaasti käytössä!  
Myös pieni purtava järjesty.

Katso lisätiedot [www.stadinratikat.fi](http://www.stadinratikat.fi) tai soita p. 5064 1030!

## SEURAAVA NUMERO

Lehti 4 / 2006 ilmestyy joulukuussa 2006. Materiaali toimitukseen tulee jättää 10.11.2006 mennessä, uutisia Päätepsäkillä voi toimittaa 18.11. saakka.

## KIITOKSET

Tällä kertaa avustukset tulivat seuraavilta, joille kiitokset:

Teemu Collin  
Johannes Erra  
Daniel Federley  
Arto Hellman  
Mikko Laaksonen  
Jari Luukkonen  
Tauno-Juhani Lappi  
Jyrki Längman  
Juhana Nordlund  
Jaakko Pertilä  
Jorma Rauhala  
Kimmo Säteri

### Takakannen kuvatestit

Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy tilasi sveitsiläiseltä Stadler Bussnang AG:lta 32 kappaletta FLIRT-tyyppisiä nelivaunuisia sähköjunia Helsingin seudun lähiliikenteeseen. Junien toimitukset alkavat 2009.

avia laitteita. Uudet painikkeet eivät aiheuta tänä vuonna muutoksia matkakortinlukijan käyttöön.

**Sisäisten ja seutulippujen ostaminen ei muutu**  
Nykyisin lukijoissa olevat painikkeet 0, 1 ja 2 säilyvät entisillä paikoillaan. Myös niiden käyttötapa pysyy entisellään. Painikkeella 1 maksetaan kunnan sisäinen arvolippu. Painiketta 2 käytetään seutuarvolipun (kelpaa Helsingissä, Espoossa, Kauniiaisissa ja Vantaalla) ostamiseen. Painike 0 on vain raitiovaunuissa ja sitä käytetään jatkossakin raitiovaunulipun ostamiseen.

**Vuonna 2007 käyttöön tulevat painikkeet**  
Busseissa ja junissa matkakortinlukijoiden uudet painikkeet ovat L ja 3. Raitiovaunuissa, metroliikenteessä ja Suomenlinnan lauttaliikenteessä lukijoihin lisätään ainoastaan painike 3, koska uusi kahden vyöhykkeen lähiseutulippu ei kelpaa Helsingissä.

-Painikkeella L voi ostaa Espoossa, Kauniiaisissa, Vantaalla, Keravalla ja Kirkkonummen junaliikenteessä kelpaavan arvolipun. Lippu ei kelpaa Helsingissä eikä sisällä kauttakulkuoikeutta Helsingin kautta.

-Painikkeella 3 voi ostaa arvolipun, joka kelpaa koko Matkakortin käyttöalueella eli YTV-kuntien (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa) lisäksi Keravalla ja Kirkkonummen junaliikenteessä.

Painikkeiden uusiminen koskee kaikkia pääkaupunkiseudun liikennevälineissä olevia matkakortinlukijoita. Lukijoita on yhteensä noin 3300 kappaletta.

### Suomenlinnan liikenne

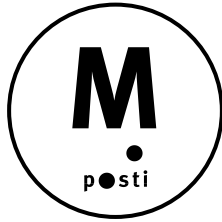
Suomenlinna II:n tekniset vaikeudet ovat jälleen jatkuneet ja alus on seissyt Katajanonkan puoleisella laiturilla elokuun alkupuolelta lähtien.

Sen vuorot hoitaa MS Emma (entinen MS Korkeasaari) vuodelta 1949. Emma on tällä hetkellä Helsingin kaupunkiliikenteen kaikkein vanhin, mutta myös ylellisimmin sisustettu kulkuneuvo. Sen muutostyöt nykyiseen ravintolalaiva-asuun valmistuivat v. 2000. Nyt Suomenlinnan linjalla yhteistarriffissa liikkeessään laivan drinkkibaari on tosin suljettuna.

Suomenlinnan Liikenne Oy:n Kauppatorin linjalla ei siis ole käytössä lainkaan SLL:n omia aluksia, sillä Emma, kuten aikataulumukainen toinenkin alus eli alunperin tukholmalainen MS Tor vuodelta 1952/1992 ovat Sun Lines Oy:n omistamia. Tavallisesti Suomenlinna II:ta sen vikojen aikana tuuraa Sun Linesin MS Suokki (entinen MS Suomenlinna) vuodelta 1952, joka lienee nyt telakoitu.



SRS  
PL 234  
00531  
Helsinki



\* . KH23 \*

