

# TRAITIO

4/2006



Yhdeksikön yllätykselliset vaiheet  
Siniset bussit osa 16

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 RAITOTIESEURA RY

PL 234  
00531 Helsinki

Nooa säästöpankki  
440540-225891

IBAN: FI54 4405 4020 025891  
SWIFT (BJC -koodi):  
HELSEFIHH

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 040 836 1394  
työ (09) 682 70 333  
j.nordlund@kolumbus.fi

**ARKISTONHOITAJA**  
Pertti Leinomäki  
puh. 050 538 4495

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

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

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

## Helsingin Raitioliikennemuseo

Töölön vaunuhalleilla on avoinna keskiviikosta sunnuntaihin klo 11 - 17.  
Museo sulkeutuu nyky muodossaan 28.2.2007.  
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
- 3/2006:** Arabian raitiotie 30 v, S-Bahn osa 2, Tallinnan johdinautoja, Siniset bussit, osa 15

Tilaukset SRS:n maksuliiketilin Nooa-säästöpankin 440540-225891 kautta, merkitse tiedonantokohtaan tilaamasi tuotteet.

### Kannen kuva



Yhdeksikön yllätykselliset vaiheet  
Siniset bussit osa 16

Kannen kuvateksti: Ensimmäinen matalalattiaisen väliosien saanut nivelraitiovaunu HKL 80 koeajolla Käpylässä. Kuva Juhana Nordlund 9.12.2006, Helsinki.

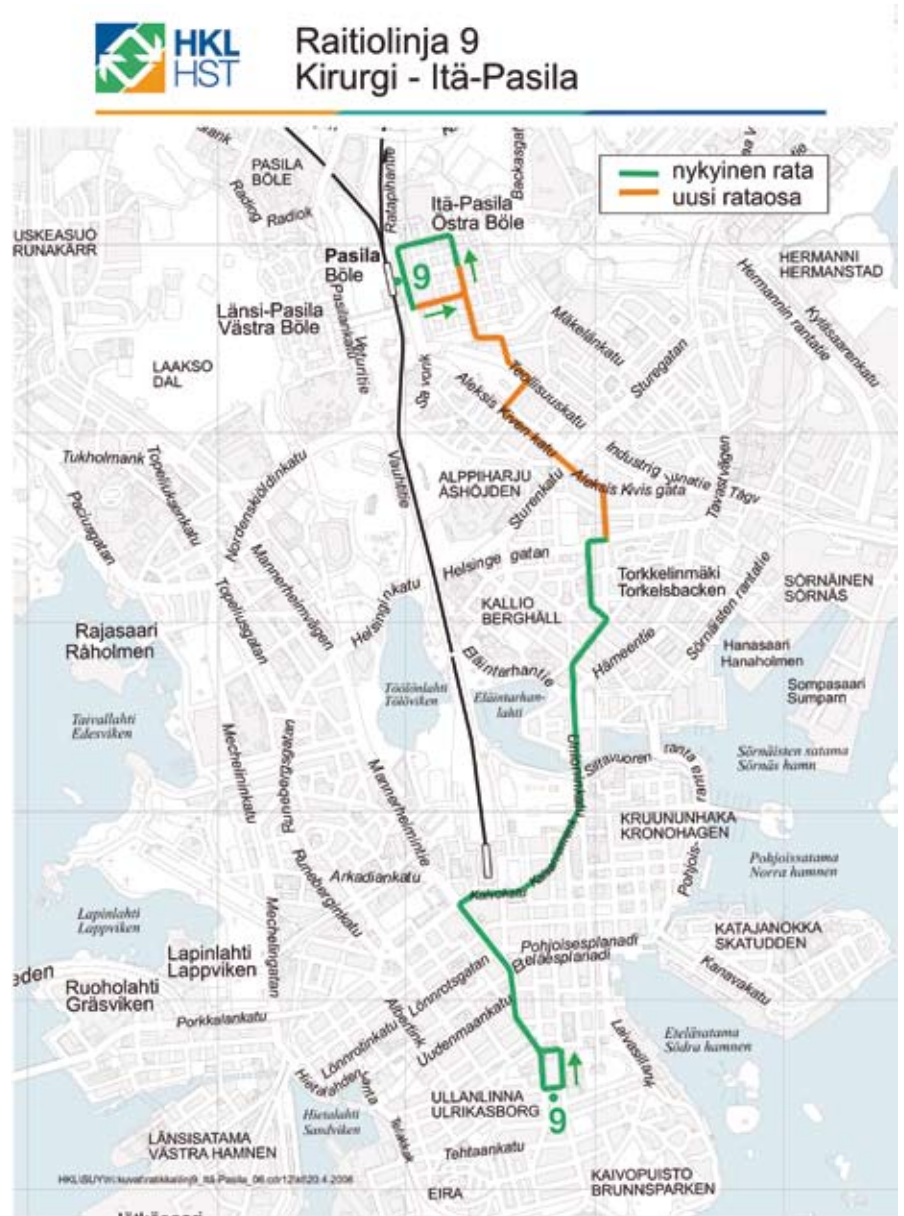
# YHDEKSIKÖN YLLÄTYKSELLISET VAIHEET

Kun radanrakennustyöt lokakuussa käynnistyivät Itä-Pasilassa, oli suunnittelijoiden kuudentoista vuoden työ vihdoin realisoitunut. Kyllä se ysi sittenkin toteutuu! Tässä artikkelissa käydään läpi ysin suunnitteluvaiheet aina ensimmäisistä hahmotelmista nykytilanteeseen.

## Idea Ilmalan raitiolinjasta herätellään: vuodet 1990-1997

Fleminginkadun, Aleksis Kiven kadun ja Ilmalan raitiotie esiintyy HKL:n suunnitelmassa ensimmäistä kertaa vuonna 1990. Tällöin laadittiin Raitioliikenteen kehittämissuunnitelma, jonka kaupunginvaltuusto hyväksyi ohjeellisena noudatettavaksi. Sen nojalla jatkettiin linjaa 10 Pikku Huopalahteen ja linjaa 2 Katajanokalle. Seuraava laajentamiskohde olisi ollut uusi raitiolinja 9, sillä suunnitelmassa katsottiin, että Pasiloiden maankäyttö edellytti uuden raitiolinjan perustamista Ilmalasta Pasilan aseman, Aleksis Kiven kadun, Fleminginkadun ja Sörnäisten metroaseman kautta Hakaniemeen ja Kauppatorille. Linja 9 oli tarkoitus ottaa käyttöön vuonna 1994, ja sille ennustettiin 8100 matkustajaa vuorokaudessa. Ruuhkaliikenteessä olisi ollut kahdeksan vuoroa, ja vuoroväli olisi ollut 7 minuuttia. Linjaa olisi liikennöity kaikkina päivinä klo 23 asti. Se ei olisi korvannut bussiliikennettä, vaan sekä linja 17 että linja 23 olisivat jääneet ennalleen. Ysiä oli tarkoitus jatkaa myöhemmin Aleksanterinkatua ja Bulevardia pitkin Itämerenkadulle ja Salmisaareen.

Vuonna 1993 todettiin kuitenkin, että Keski-Pasilan, Ilmalan sekä VR:n konepaja-alueen maankäyttösuunnitelmat olivat myöhässä. Kaupungin taloudellinen tilanne oli kireä, ja uuden raitiolinjan käyttöönottoa myöhennettiin. Vaunujakaan ei ollut riittävästi, sillä uuden vaunusarjan tilaamispro-



sessi venyi alunperin suunnitellusta usealla vuodella. Vaunut päästiin vihdoin tilaamaan, kun valtuusto oli hyväksynyt hankinnan perustamissuunnitelman 20.4.1994. Raitioliikenteen laajentaminen jäi odottamaan uusia vaunuja sekä Kantakaupungin joukko-liikenneselvityksen Kanjon valmistumista.

Kanjoa työstettiin vuosina 1994-1997, mutta valitettavasti neljän vuoden työ jäi valmistuttuaan pölyttymään suunnittelijoiden mappeihin. Ilmalan ja Aleksis Kiven kadun raitiotiet olivat Kanjo-suunnitelmissa mukana, mutta eivät tällä kertaa linjana 9 vaan osana linjaa 7.



### Raitiolinja 9 : Kirurgi - Itä-Pasila

Ensimmäisen toteutusvaiheen ehdotettu reitti



### Raitiolinja 9 : Kirurgi - Ilmala

Tavoitteellinen reitti

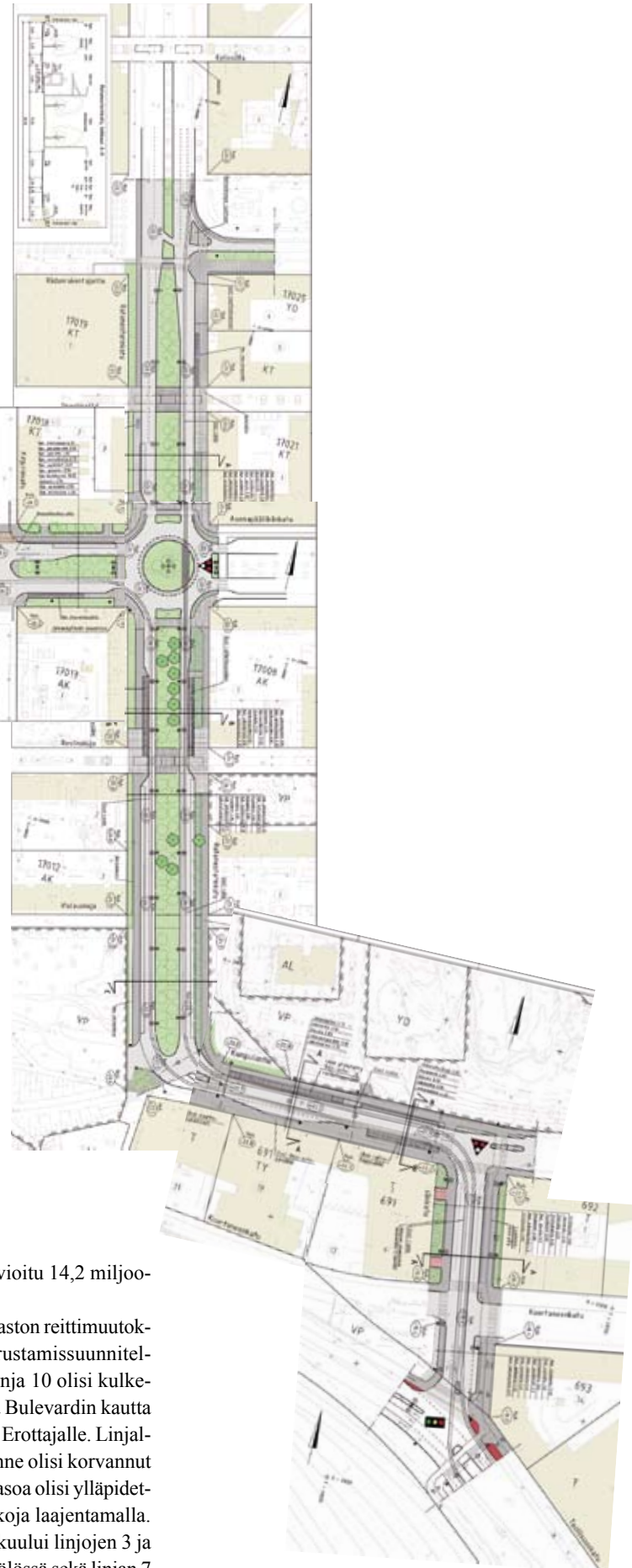
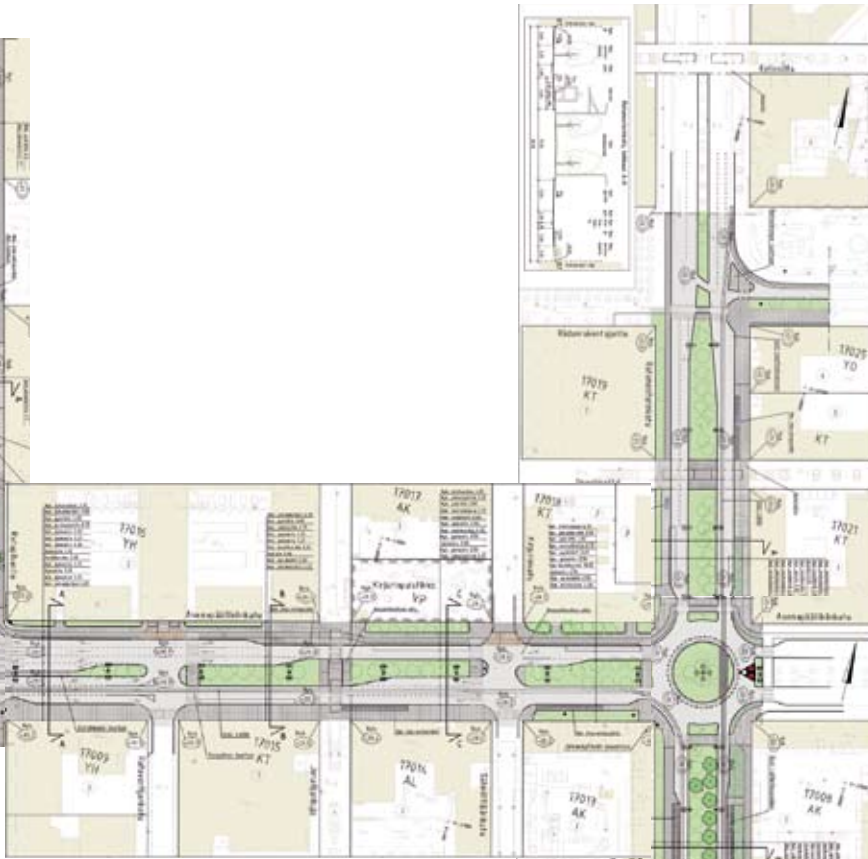


Esisuunnitelmaan kuului bussin 23 korvaavana yhteytenä Linjojen alueella rata Helsinginkadulta Kirstinkatua ja Castréninkatua pitkin Toiselle linjalle. Rata olisi maksanut 6 Mmk, ja sitä olisi käyttänyt raitiolinja 3, jonka päällekkäisyys ysien kanssa olisi näin vähentynyt. Linjan 3 liikennöintikustannukset eivät olisi reittimuutoksen takia muuttuneet. Toisena vaihtoehtona oli linjan 2 ilt- ja viikonloppuliikenteen aloittaminen. Se ei kuitenkaan ollut taloudellisesti perusteltavissa, sillä siitä olisi aiheutunut vuosittaisia liikennöintikustannuksia 5 Mmk. Linja 7 olisi siirtynyt kulkemaan Esterinportin kautta etelään, jolloin lenkki Länsi-Pasilassa olisi jäänyt pois.

Vuonna 1999 arvioitiin, että ysien radat, liikennejärjestelyjen muutokset ja johtojen siirrot olisivat maksaneet 42 Mmk. Vuosittaisia liikennöintikustannussäästöjä olisi saatu bussiliikenteen uudelleenjärjestelyiden ansiosta 2 Mmk, lisäksi lipputulojen oletettiin kasvavan jonkin verran. Joukkoliikennelautakuntaa informoitiin raitiolinjan 9 esisuunnitelmasta 29.4.1999, ja suunnittelua jatkettiin. Kaupunkisuunnittelulautakuntaa vuorostaan informoitiin ysistä 9.12.1999.

Kun ysien suunnitelmia alettiin esitellä linjan vaikutusalueen asukkaille ja yrittäjille, kohtasi raitiolinja vastustusta varsinkin Ullanlinnassa. Korkeavuorenkatua pidettiin liian kapeana, ja raitiolinjan aiheuttama pysäköintipaikkojen väheneminen koettiin vakavana haittana. Tämän vuoksi HKL ja kaupunkisuunnitteluvirasto (KSV) tutkivat vuoden 2001 aikana useita vaihtoehtoisia linjauksia. Etelässä pohdittiin neljää eri reittivaihtoehtoa. Vaihtoehto "Kapteeninkatu" oli alkuperäinen linjaus, jossa reitti kulki kaksisuuntaisena Korkeavuorenkadulla ja päätepiste oli Kapteenipuistikossa. Vaihtoehto "Pursimiehenkadussa" reitti kulki Erottajalta Bulevardin ja Fredrikinkadun olemassa olevia raiteita pitkin linjan 1A päätepysäkille, eikä etelässä olisi rakennettu uutta rataa. Vaihtoehto "Merikadussa" linja olisi tehnyt suuren yksisuuntaisen lenkin välillä Korkeavuorenkatu - Merikatu - Kasarmikatu. Tässä vaihtoehdossa pysäköintipaikkojen määrä ei olisi vähentynyt. Lisäksi oli esillä ns. minivaihtoehto, jossa linja 9 olisi kääntynyt jo Erottajan silmukassa.

Lokakuussa 2001 kaupunkisuunnittelulautakunta pohti osaltaan ysien eteläpäätä, mutta piti käsittelyn arvoisina vain Merikadun ja Pursimiehenkadun vaihtoehtoja. Lautakunta piti parhaana Pursimiehenkatua. Marraskuussa oli joukkoliikennelautakunnan vuoro. Sille esitettiin Pursimiehenkatua parhaana neljästä vaihtoehdosta, mutta koska siihen vaihtoehtoon liittyi linjastojärjestelyinä linjan 3 "avaaminen" (nykyisen kahdeksikon muotoisen linjan sijaan ympyrä Kalliosta Kauppatorin kautta Eiraan ja sieltä Erottajan kautta Töölön ja takaisin Kallioon), lautakunta päätti palauttaa esityksen sellaisella evästyksellä, että kolmosen reittiä ei sovi muuttaa. Kun ehtona oli linjan 3 nykyisen reitin säilyminen, olisi linjoilla 3 ja 9 ollut Pursimiehenkadun-vaihtoehdossa yhteinen osuus Helsinginkadulta Eiran sairaalalle asti, mikä ei ollut perusteltua. Lopulta kaupunkisuunnittelulautakunta ja joukkoliikennelautakunta koontuivat 31.1.2002 yhteiseen kokoukseen saavuttaakseen yhteisymmärryksen ysien reitistä ja muiden linjojen uudelleenjärjestelyistä, ja joukkoliikennelautakunta pääsi käsittelemään ysien perustamissuunnitelmaa. Perustamissuunnitelma on valtuuston käsittelyyn vietävä asiakirja,



jonka pohjalta valtuusto tekee päätöksen linjan perustamisesta ja siihen liittyvästä investoinnista.

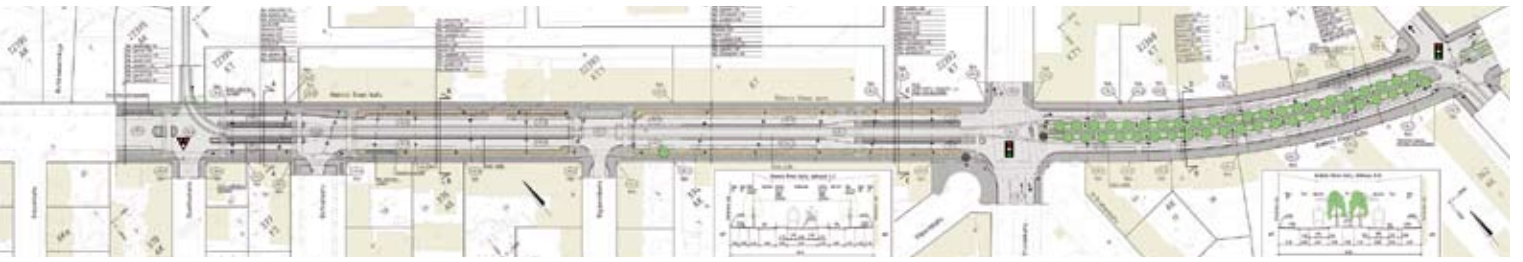
Jonkin verran keskustelua aiheutui myös Fleminginkadun-reitistä, ja paikallisten asukkaiden toiveesta tutkittiin mahdollisuus viedä ysi Läntistä Brahenkatua ja Sturenkatua pitkin Aleksis Kiven kadulle. Tätä ei kuitenkaan pidetty mahdollisena, sillä bussin 17 tilalle ei olisi voitu järjestää korvaavaa busiliikennettä Fleminginkadulle ja Aleksis Kiven kadun itäpään. Myös päällekkäisyys linjan 3 kanssa olisi lisääntynyt.

## Perustamissuunnitelmaa työstetään ja reittiä muutellaan – vuodet 2002-2004

Joukkoliikennelautakunta hyväksyi ysin perustamissuunnitelman 21.3.2002. Perustamissuunnitelmassa esitettiin, että linjan 9 reitti olisi Kirurgi – Ilmala. Kirurgilta kuljettiin nykyisiä kiskoja pitkin Rautatieaseman kautta Helsinginkadulle, mistä Fleminginkatua ja Aleksis Kiven katua aina Ratapihantielle asti. Sieltä eteenpäin reitti seurasi vuoden 1990 suunnitelman mukaisista reiteistä Ilmalantorille. Tavoitteena oli liikenteen aloittaminen vuonna 2005. Rakennus-

tamiskustannukset oli arvioitu 14,2 miljoonaan euroon.

Myös muun raitiolinjaston reittimuutokset suunniteltiin ysin perustamissuunnitelman yhteydessä. Raitiolinja 10 olisi kulkenut Pikku Huopalahdesta Bulevardin kautta Eiraan ja 10A Kuusitieiltä Erottajalle. Linjalta 1 aloitettu ruuhkaliikenne olisi korvannut linjan 2 liikennöintiä laajentamalla. Edelleen suunnitelmaan kuului linjojen 3 ja 7 reittien vaihtuminen Töölössä sekä linjan 7



oikaisu Esterinportin kautta. Bussiliikenteessä suurimmat muutokset olisivat olleet linjojen 17, 23 ja 59 lakkauttaminen sekä linjojen 16, 58(B) ja 22B reittimuutokset.

Perustamissuunnitelmassa mainittu 10A:n pääte pysäkki Erottajalla olisi toteutettu siirtämällä Yrjönkadun kiskot kadun länsireunaan pysäköintipaikkojen tilalle. Pääte pysäkkikorokkeesta ja kiskojen siirrosta olisi aiheutunut kustannuksia 300 000 euroa.

Kaupunginkanslia pyysi suunnitelmasta lausuntoja muun muassa kaupunkisuunnittelulautakunnalta. Kaupunkisuunnitteluvirastoon oli saapunut myös mielipiteitä, muun muassa Eteläiset kaupunginosat ry kannatti linjan 9 viemistä Merikadulle edellä selostetun vaihtoehdon ”Merikatu” mukaisesti.

Kaupunkisuunnittelulautakunta katsoi lausunnossaan 2.5.2002, että perustamissuunnitelma on toteuttamiskelpoinen ja se kannatti linjan 9 perustamista. Huomiota kiinnitettiin kuitenkin siihen, että vaihtoehto ”Pursimiehenkatu” sekä siihen liittyvä, joukkoliikennelautakunnan vastustama linjan 3 ”avaaminen” olisi ollut palvelutasoltaan ja yhteiskuntataloudellisesti parempi vaihtoehto. Matkustajaennusteiden mukaan linjan 9 matkustajamäärä Kirurgin vaihtoehdossa olisi ollut 21 000 / vrk ja Pursimiehenkadun reitillä jopa 27 400 / vrk. Myös raitiolinjoiden kokonaismatkustajamäärä olisi jälkimmäisessä vaihtoehdossa ollut jonkin verran suurempi.

Kaupunginhallitus ei kuitenkaan ottanut ysiä käsittelynsä kaupungin heikentyneen taloustilanteen vuoksi. Yleisen linjauksen mukaisesti investointeja karsittiin ja siirrettiin, ysi niiden mukana. Liikennelaitoksella kuitenkin uskottiin ysiin, senhän laskettiin olevan kannattava, säästöjä tuova hanke. Sen vuoksi joukkoliikennelautakunta käsittelee ysiä kahteen otteeseen: kokouksessa 17.10.2002 päätettiin esittää linjan toteuttamista vaiheittain niin, että linja kulkisi aluksi Aleksis Kiven kadun kautta Ratapihantielle ja Rautatieläisenkadulle, ja pääte pysäkki sijoittuisi Itä-Pasilaan Messukeskuksen edustalle. Jatkoa Ilmalaan haluttiin lykätä, sillä näin saatiin aikaan kustannussäästöjä, kun Pasilan aseman edustalle ei vielä olisi tarvittu kallista vaihtopysäkkiä, ja raitainvestointi olisi muutenkin pienempi.

Kun Pasilan konepaja-alueen kaavoitus eteni, esiteltiin joukkoliikennelautakunnalle 25.3.2003 alustavasti ajatusta, jonka mukaan reitin tulisi jo alusta alkaen kulkea konepaja-alueen kautta Teollisuuskadulle ja edelleen Jämsänkatua, Kumpulantietä, Ratamestarinkatua ja Rautatieläisenkatua pitkin Ratapihantielle. Aiemmin kaavailtu reitti Aleksis Kiven kadulta Ratapihantielle oli suunniteltu tilapäiseksi. Pääte pysäkkiksi kaavailtiin tässä vaiheessa Pasilan asemaa. Joukkoliikennelautakunnan mielestä liikenne kannatti aloittaa jopa ennen konepaja-alueen rakentumista, ja ysi otettiin huomioon myös konepaja-alueen asemakaavassa, jota muutettiin niin, että raitiolinjalle löytyi väylä alueen halki. Tavoitteena oli liikenteen aloittaminen vuoden 2006 alussa.

Kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosasto ja HKL tutkivat yhdessä asukas- ja työpaikkamäärien sijoittumista sekä Aleksis Kiven kadun että konepaja-alueen vaihtoehdoissa. Molemmat reitit vaihtoehdot osoittautuivat suurin piirtein samanarvoisiksi. Konepajan vaihtoehdossa koettiin arvokkaaksi pysäkki uuden alueen sydämessä. Positiivista oli myös, että Teollisuuskadun syrjäiseksi koetun alueen saatavuus parantuisi, kun se liitettäisiin raitioliikenteen piiriin. Liikennöintikustannusten osalta vaihtoehdoissa ei ole eroa, sen sijaan rakennuskustannukset ovat konepaja-alueen vaihtoehdossa jonkin verran suuremmat yhden lisäpysäkkiparin sekä suuremman ratapituuden vuoksi. Kun toisaalta otetaan huomioon se, että konepaja-alueen kautta kulkeva reitti on koko ajan ollut tavoitteellinen lopputilanne, säästyy rakennuskustannuksia, kun tilapäisestä reitistä voidaan kokonaan luopua.

Joukkoliikennelautakunta päätti kokouksessaan 12.6.2003 virallisesti esittää kaupunginhallitukselle, että ysi toteutettaisiin jo ensimmäisessä vaiheessa konepaja-alueen kautta. Samana päivänä kaupunkisuunnittelulautakunta antoi lyhennetystä, konepaja-alueen kautta kulkevasta ysistä myönteisen lausuntonsa. Jo ennen tätä, 5.5.2003, oli joukkoliikennelautakunta lähestynyt kau-



punginhallitusta kirjeellä, jossa se esitti, ettei linjan 9 toteutusta myöhennettäisi, koska hanke oli kaupungin kannalta edullinen.

Kun reitti oli nyt tarkentunut, päätti joukkoliikennelautakunta 7.10.2004 vielä tarkistaa aiemmin hyväksytyt perustamissuunnitelman. Investointi- ja liikennöintikustannukset laskettiin uudelleen, ja Ilmalaan ulottuvan reitin rakennuskustannuksiksi saatiin 13,5 Me, Itä-Pasilan puolestaan 9,4 Me. Jostain syystä kustannukset laskettiin kuitenkin vuonna 2004 vuoden 2002 kustannustason mukaan, joten arvio oli alun alkaen liian pieni, mikä sitten johti myöhemmin koko hankkeen viivästymiseen. Jo tässä vaiheessa liikenteen aloittaminen oli siirtynyt syksyyn 2007.

Kaupunkisuunnittelulautakunta antoi tarkistuksesta puoltavan lausuntonsa 18.11.2004. Lautakunnassa heräsi keskustelua kiskojen sijoittelusta Aleksis Kiven kadulla. Alun perin oli tarkoitus, että lännen suunnan kiskot sijoitettaisiin kadun keskellä olevien puurivien väliin, kun toisen ajosuunnan kiskoja oli sijaittava ajoradalla. Koska puurivien välissä sijaitseva pyörätie haluttiin säilyttää, kehotti lautakunta vielä tutkimaan, voisiko raitiovaunukiskot sijoittaa molemmissa suunnissa ajoradalle.

Nyt raitiolinja 9 oli – jo toisen kerran – valmis päätettäväksi.

## Valtuusto päättää ystävä – yllätyksiä edessä

Tarkistettu perustamissuunnitelma eteni vihdoin kaupunginhallitukseen käsittelyyn. Kaupunginhallitus päätti esittää valtuustolle ysin rakentamista. Perustamissuunnitelman mukaan uutta rataa rakennetaan ensi vaiheessa 4,3 km (kartassa oranssi) ja uusia pysäkkejä 14 kpl. (Itä-Pasilan pääte pysäkkistä tuli sittemmin vielä viidestoista pysäkki.) Valtuustolle esiteltiin rakennuskustannuksiksi tuo edellä mainittu 9,4 Me, joka siis oli laskettu vuoden 2002 kustannustason mukaan. Talous- ja suunnittelukeskus, jonka toimialaan kaupungin hankkeiden kannattavuus ja laskelmien tarkistaminen kuuluu, ei kiinnittänyt asiaan huomiota puoltaessaan ysin rakentamista. Se katsoi 22.11.2004, että raitioliikenteen kehittämisvaihtoehdoista paras on juuri linjan 9 perustaminen ja että liikennöintikustannuksista saatavat vuotuiset säästöt puoltavat linjan 9 toteuttamista.

Linjan 9 vuosittaisiksi liikennöintikustannuksiksi arvioitiin 1,8 Me, josta puolet on matalalattiivaunujen pääomakustannuksia. Kuten tunnettua, vaunut oli joka tapauksessa jo hankittu.

Valtuuston kokouksessa 26.1.2005 käytettiin runsaasti kiittäviä puheenvuoroja, joiden jälkeen päätettiin raitiolinjan 9 perustamissuunnitelman hyväksymisestä. Samassa yhteydessä hyväksyttiin toivomusponsi, jonka mukaan linjan 17 lakkauttaminen ei saa heikentää eteläisten kaupunginosien liikennenyhteyksiä. Joukkoliikennelautakunta käsitteli pöytäkokouksessaan 19.5.2005 todeten, että linja 16 tulee kulkemaan Merikadulle linjan 17 nykyistä reittiä pitkin.

## Perustamissuunnitelma ja yleissuunnitelma

Valtuuston hyväksymässä perustamissuunnitelmassa ysi kulkee siis Kirurgilta linjan 10 nykyiseltä pääte pysäkillä Helsinginkadulle saakka olemassa olevia kiskoja pitkin. Sen jälkeen siirrytään Fleminginkadulle, sieltä Aleksis Kiven kadulle ja sitten konepajaleen halki Teollisuuskadun, Jämsänkadun ja Kumpulantien kautta Ratamestarinkadulle. Linja tekee suuren yksisuuntaisen silmukan ohittaen Messukeskuksen ja aseman. Asemapäällikönkadun kautta palataan takaisin Ratamestarinkadulle. Pääte pysäkki tulee Pasilan aseman kohdalle samaan paikkaan, missä nykyisinkin on linjan 7B pääte pysäkki. Linjojen pääte pysäkit tulevat sijaitsemaan peräkkäin, ja ohitusraiteet mahdollistavat kummankin seisontapysäkin sivuuttamisen tarvittaessa. Ratojen tarkempi sijoitus katu-tilaan vahvistettiin myöhemmin yleissuunnitelman hyväksymisen yhteydessä. Sijoittelu näkyy oheisista katusuunnitelmista, joista käy ilmi myös se, että rata on suurimmaksi osaksi sijoitettu autoliikenteen sekaan.

Aleksis Kiven kadulla kaupunkisuunnittelulautakunnan toiveen mukainen pyörätien säästyminen toteutettiin siirtämällä ysi molemmissa ajosuunnissa autokaistoille. Tätä perusteltiin sillä, että tarkempien mittauksien mukaan raitiotie ei mahdukaan puiden väliin. Toisaalta puurivit tullaan joka tapauksessa kaatamaan kokonaan ja uusimaan, sillä puut todettiin niin huonokuntoisiksi. Myös Teollisuuskadulla päätettiin kadun keskelle sijoittaa raitiotien sijaan puurivi, joten raitiotie siirrettiin molemmissa suunnissa ajoradalle. Omia kaistoja uudella osuudella on vain osalla Aleksis Kiven katua (tästä osa on bussiliikenteen kanssa yhteistä osuutta) sekä konepaja-alueella.

Tavoitettiin Ilmalan asemalle mainitaan perustamissuunnitelmassa, ja myös etelän jatkomahdollisuus Merikadulle on otettu huomioon.

Linjalle 9 ennustetaan tarkistetussa perustamissuunnitelmassa noin 20 000 matkus-

tajaa vuorokaudessa. Linja luo hyvät vaihtoyhteydet Pasilan asemalle. Se mahdollistaa myös poikittaisbussien keskittämisen Teollisuuskadulle, jolloin niille saadaan toimiva vaihtopysäkki Kalasataman metroasemalle. Linja korvaa bussilinjan 17 sekä johtaa reitimuutoksiin linjoilla 10 (eteläinen pääte pysäkki siirtyy Kolmikulmaan) ja 16 (eteläinen pääte pysäkki siirtyy Merikadulle). Muista muutoksista ei vielä ole olemassa päätöksiä, eikä niitä myöskään selvitetty perustamissuunnitelman päivittämisen yhteydessä.

Perustamissuunnitelmassa olevat kustannusarviot on myöhemmin tarkistettu useaan otteeseen ja ne ovat muuttuneet vuoroin ylös-, vuoroin alaspäin. Suunnitelman hyväksymisen jälkeen rakennusvirasto, kaupunkisuunnitteluvirasto ja liikennelaitos laativat yhteistyössä tarkemman yleissuunnitelman, joka tuotiin kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyyn 9.2.2006. Se jätettiin viikoksi pöydälle, minkä jälkeen se hyväksyttiin. Kustannusarvio oli yleissuunnitelmassa kivunnut 13 miljoonaan euroon ja toteutus myöhentynyt vuoteen 2008. Vuoden mittaisen viivästymisen syyksi tarjottiin Pasilassa syyskuussa järjestettyä muutaman päivän mittaista EU-huippukokousta. Eri virastot ja laitokset ovat vuoden mittaan tarjonneet kovin erilaisia syitä ysin myöhästymiselle. Epämääräistä tilannetta kuvaa hyvin lehtitieto, jonka mukaan HKL on todennut, että Porthaninkadun huono kunto estää ysin toteuttamisen, mutta samassa artikkelissa rakennusviraston edustaja kertoi, että ”katu ei ole sen huonommassa kunnossa kuin muutkaan kadut”. Viimeksi Hufvudstadsbladetissa kerrottiin, että matalalattiivaunujen takuukorjaukset ja niiden aiheuttama vaunupula ovat myöhästyttäneet ysiä.

Yleissuunnitelmassa radan sijoittelu eroaa perustamissuunnitelmasta lähinnä Aleksis Kiven kadun osalta. Myös Helsinginkadulla päädyttiin perustamissuunnitelmasta poikkeavaan järjestelyyn, jossa vasemmalle kääntyvä autoliikenne siirretään omalta kaistaltaan raitiovaunukiskoille. Tämän järjestelyn tuloksena raitiovaunukaistaa käytetään siis jatkossa linjan 8 lisäksi myös Fleminginkadulle kääntyvä linja 9 sekä samaan suuntaan kääntyvä autoliikenne. Järjestelyllä saadaan muutama autopaikka lisää risteysten tuntumaan.

Yleissuunnitelmaa varten suunniteltiin myös linjan 10 pääte pysäkkijärjestelyt Erottajalla. Vuoden 2002 suunnitelma Yrjönkadun radan siirtämisestä korvattiin sijoittamalla Uudenmaankadulle toinen raide nykyisen oikealle puolelle (ks. piirustus ohes-





sa). Vanha raide jää ohitusraiteeksi ja uudesta tulee seisontaraide. Kustannusarvio on 171 000 euroa, mihin sisältyy uusi raide sekä pysäkkikoroke. Korokkeen rakennustyöt alkoivat lokakuussa, ja raidetyöt on määrä tehdä ensi vuoden aikana. Joukkoliikennelautakunta päätti linjan 10 päätepysäkin siirrosta kokouksessaan 16.3.2006. Siirto tapahtuu linjan 9 käyttöönoton yhteydessä, ja Boulevardin, Yrjönkadun ja Uudenmaankadun kautta kiertävän linjan 10 uudeksi nimeksi tulee Kolmikulma – Pikku Huopalahti. Linjan lyhentäminen ei joukkoliikennelautakunnan mukaan vaikuta oleellisesti palvelutason eikä haittaa linjaston myöhempää kehittämistä. Säästöä syntyy yhden lakkautettavan ruuhkavuoron ansiosta 91 000 euroa vuodessa.



Vasemmalla olevissa kuvissa ollaan rata-  
toissa Asemapäällikönkadulla 19.10.2006.  
Kuvat Juhana Nordlund.

Alla Ratamestarinkadun uutta rataa. Kuva  
Jorma Rauhala.



## Kallistunut ysi jälleen valtuustossa – rakennustyöt alkamaisillaan

Kun yleissuunnitelmassa todettiin, että ysin kustannusarvio oli noussut 9,4 Me:stä 13 Me:oon, katsoi joukkoliikennelautakunta, että kallistumisen syistä on saatava selvitys ja ysi on vietävä uudelleen kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi. Selvitys annettiin lautakunnalle 20.4.2006. Siinä todettiin, että itse raitiotien osuus kustannuksista ei ole muuttunut (5,9 Me), mutta arvioitua suuremmat putki- ja johtosiirtotarpeet sekä katu- ja liikennevalotyöt olivat lisänneet kustannuksia jopa 3,7 Me. Liikennelaitos katsoi, että linjan 9 toteuttamisella saavutettava hyöty ei muutu, sillä pyrkimys säästää liikennöintikustannuksissa toteutuu. Nyt linjan 9 vuotuisiksi liikennöintikustannuksiksi arvioitiin 2,2 Me. Vaihtoehtoisesti linjalla 17 kustannukset olisivat 1,7 Me, jos sitä ajettaisiin telibusseilla ja samoilla vuoroväleillä kuin linjaa 9.

Jos linjaa 9 ei perustettaisi, bussiliikennettä olisi lisättävä reilusti niiden vuosien aikana, kun konepaja-alue rakentuu, sillä telibussin kapasiteetti on pienempi kuin raitiovaunun. Myös linjan 7 liikennettä olisi lisättävä, mikä on pitkällä rengaslinjalla erityisen kallista. Linja 9 perustamalla voidaan liikenteen lisäyksiä muilla linjoilla viivästyttää ja kokonaan estää. Liikennelaitos totesi myös, että raitioliikenteellä voidaan hoitaa sellaista lyhytmatkaista poikittaisliikennettä, joka muuten kuormittaisi pitkiä bussilinjoja ja edellyttäisi niille tarjonnan lisäystä, mikä tulisi kalliiksi. Tehostaminen jatkuu edelleen siinä vaiheessa, kun linjaa 9 jatketaan Ilmalaan. Tällöin liikennöintikustannukset ovat vähintään 600 000 euroa vähemmän kuin tilanteessa, jossa linjaa 9 pyritään korvaamaan lisäämällä tarjontaa bussilinjoilla ja raitiolinjalla 7. Jo alkuvuosina pyritään saavuttamaan 500 000 euron vuotuinen säästö liikennöintikustannuksissa lyhentämällä linja 10 Kolmikulmaan ja soveltamalla linjojen 4 ja 10 tarjontaa toisiinsa paremmin niveltäväksi.

Liikennelaitoksen selvitys ei tässä vaiheessa tyydyttänyt lautakuntaa, joka palautti asian uudelleen valmisteltavaksi. Seuraava kokousta varten 4.5.2006 lautakunnalle valmisteltiin entistä tarkempi selvitys, jonka mukaan muun muassa Pasilan tilapäiset päätöspäätökset ja järjestelyt sivuraiteineen maksavat jopa 500 000 euroa suunniteltua enemmän. Aiemmasta kustannusarviosta oli myös kokonaan unohtunut arvaamattomien kustan-



Tältä Tark'ampujankadulla näyttää parin vuoden kuluttua. Kuva Daniel Federley.

nuksien osuus, joka tämääntäpäisissä hankkeissa on 10% kokonaiskustannuksista! Kun liikennelaitos kaksi viikkoa aiemmin esitti, ettei ysin perustamisella saavutettava hyöty ole kallistumisesta huolimatta muuttunut, todetaankin nyt täysin päinvastoin: ”Kustannusarvion nousu muuttaa linjan 9 toteuttamisen ensimmäisen vaiheen edullisuutta. Sen hyötykustannussuhde jää pieneksi.” Aiemmpaa tarkemmin oli selvitetty ysin vaikutusta bussiliikenteeseen sekä painotettu Pasilan päätepysäkin väliaikaisuutta. Lopullinen linja Ilmalaan mahdollistaisi bussilinjojen 22, 23 ja 50 uudelleenjärjestelyt.

Erikoista on, että Keski-Pasilan suunnitelmien edessä raitiotien jatko Ilmalaan näyttäisi toteutuvan halvemmalla kuin mitä aiemmin arvioitiin. Esimerkiksi Pasilansillan leventäminen Pasilan aseman edustalla kohdistuukin Keski-Pasilan kustannuksiin eikä linjan 9 rakentamiskustannuksiin. Lopputuloksena Ilmalan-ysin kustannusarvio on pysynyt suurin piirtein alkuperäisenä, vaika

ka Pasilan-ysi onkin kallistunut. Lautakunta muistutettiin myös siitä, että vaunut ysiä varten on joka tapauksessa hankittu, ja ne raitioliikenteen taloutta tilanteessa, jossa niitä ei tarvittaisikaan.

Päivää ennen kokousta liikennelaitokselle saapui kuitenkin rakennusvirastosta kirje vasta valmistuneesta kustannusennusteen tarkistuksesta. Esittelijä veti tämän vuoksi asian pois esityslistalta ja lykkäsi sitä seuraavaan kokoukseen, jotta uusin kustannusarvio saatiin lautakunnan tietoon. Lautakunta ei siis käsitellytkään kallistunutta ysiä lainkaan 4.5., vaan sai eteensä kolmannen version asiasta 18.5. Arvioiden toistuva muuttuminen ja uuden valtuustokäsittelyn viipyminen siirsivät rakennustöiden alkua jatkuvasti, mikä on osaltaan vaikuttanut myös koko projektin aikatauluun.

Vasta 18.5.2006 pidetyssä kokouksessa joukkoliikennelautakunnalle kerrottiin, että vuoden 2004 tarkistetun perustamissuunnitelman kustannukset oli laskettu vuoden

### Raitiolinja 9, Kirurgi – Itä-Pasila

Käyttöönotto:	syysliikenteen alussa 2008
Ennustettu matkustajamäärä:	20 000 / vrk
Liikennöintiajat:	ma-su klo 23 asti
Vuoroväli:	ma-pe ruuhka 6 min. ma-la päivä 8 min. su päivä 10 min. ma-su ilta 10-14 min.
Liikennöintikustannukset:	2,2 Me / v
Rakentamiskustannukset:	
Raitiotie	6 707 000 e
Putkisiirrot	1 954 000 e
Liikennejärjestelyt	3 009 000 e
yhteensä	11 670 000 e

#### Lähteet:

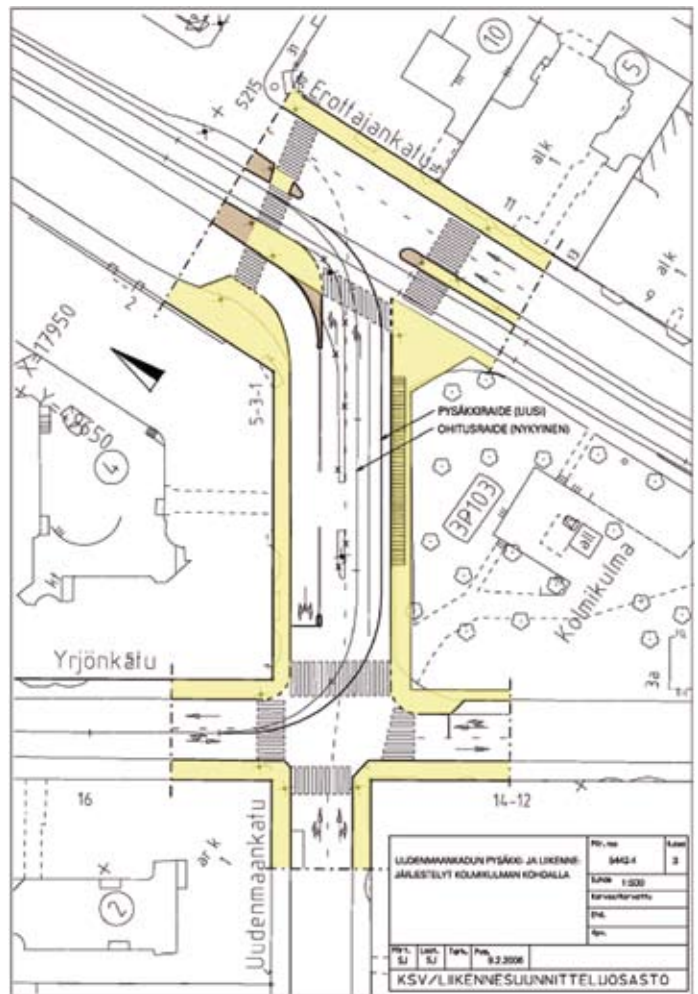
Liikennöintikustannukset: Jlk:n esityslista 18.5.2006  
Rakentamiskustannukset: Kustannusarvio 8.5.2006, HKR  
Muut tiedot: Perustamissuunnitelma 7.10.2004, HKL

2002 kustannustason mukaan. Koska maanrakennusindeksi on vuodesta 2002 vuoteen 2006 noussut 103,8:sta 121,3:een eli jopa 17 prosenttiyksikköä, voidaan pitää kutakuinkin luonnollisena sitä, että myös ysin kustannusarvio on noussut. Alunperin 9,4 Me:ksi arvioidut kustannukset olisivat vuoden 2006 kustannustasolla arvioiden noin 11 Me. Rakennusviraston tuoreimman kustannusennusteen mukaan ysin rakentaminen maksaa 11,7 Me, joten ysi onkin kallistunut aiemmin arvioidusta vain 700 000 euroa, mikä johtuu pääosin putkien siirtotarpeista. Radan osuus onkin 6,7 Me eikä, kuten vain vajaa kuukautta aiemmin, 5,9 Me. Vaikka ysi halventuikin yli miljoonan kahden viikon takaisesta kokouksesta, pitää HKL ysin ensimmäistä vaihetta edelleen hyötykustannukseltaan pienenä. Hyötykustannuslukuja ei kuitenkaan ole esitetty. Lautakunta kuitenkin hyväksyi kustannuslaskelmat ja niiden myötä myös kaupunkisuunnittelulautakunnan jo helmikuussa hyväksymän yleissuunnitelman. Niinpä raitiolinjan 9 perustaminen lähti jo kolmatta kertaa kaupunginhallituksen käsiteltäväksi.

Talous- ja suunnittelukeskus käsittelee uutta kustannusarviota 15.6.2006 ja suomen rakennusvirastoa siitä, ettei putkisiirtokustannuksia kyetty arvioimaan tarkemmin. Keskukseen mielestä ”hankesuunnitelmavaiheen kustannusarvio tulee kyetä laatimaan tarkemmin, jotta päätös hankkeen toteutuksesta perustuu oikeaan tietoon”. Keskus kuitenkin kannatti ysin toteuttamista.

Kaupunginhallitukseen asia vietiin vasta 14.8.2006, kun rakennustöiden olisi jo pitänyt olla täydessä käynnissä. Myös kaupunginhallitus yhtyi talous- ja suunnittelukeskuksen kantaan, ja se ohjeistikin kaupungin hallintokuntia kiinnittämään jatkossa erityistä huomiota siihen, että hankesuunnitelmavaiheen kustannusarviot laaditaan oikeiden ja riittävän tarkkojen tietojen pohjalta. Se kuitenkin hyväksyi viivästyneen ja kallistuneen ysin yksimielisesti, ja valtuusto käsittelee asiaa 30.8.2006. Myös valtuusto suhtautui ysiin suopeasti ja hyväksyi uudet kustannusarviot sekä aikataulun, jonka mukaan rakennustyöt suoritetaan vuosien 2006-2008 aikana.

Rakennustyöt pääsivät vihdoin käyntiin Pasilassa, missä Asemapäällikönkadulle laskettiin ensimmäiset kiskot maanantaina 16.10.2006. Tämän vuoden aikana kiskoja rakennetaan myös Ratamestarinkadulle. Kiskotyöt suorittaa Oy VR-Rata Ab:n Vuorenpaikot-tulosyksikkö. Työt jatkuvat vuosina 2007 ja 2008, ja näillä näkymin liikenteen pitäisi alkaa syysliikenteeseen siirryttäessä vuonna 2008.



## Raitiolinjasto syksyllä 2008

Ysin suunnitelmien edetessä ja tarkentumassa ovat myös linjaston kokonaissuunnitelmat muuttuneet. Tällä hetkellä (joulukuu 2006) ainoa varsinainen päätös koskee linjan 10 päätepysäkin siirtoa. Syksyllä 2008 rataverkko poikkeaa nykyisestä paitsi ysin niin todennäköisesti myös Kampin raitiotien osalta, jonka on arvioitu olevan käytössä ai-

kaisintaan syksyllä 2008. Kamppiin valittavasta raitiolinjasta ei vielä ole joukkoliikennelautakunnan päätöstä. On mahdollista, että Kampin ja linjan 9 aiheuttamat linjastomuutokset sekä raitiovaunu- että bussipuolella ratkaistaan yhtenä pakettina, jossa useiden linjojen reitit muuttuvat. Tällä hetkellä muutoksista ei kuitenkaan ole tietoa. Bussiliikenteessä mitään päätöksiä ei vielä ole tehty.



# KUULUMISIA KAMPISTA

## 11.10.2006 Radan rakentaminen alkoi!

Kampin radan kiskojen siirto paikalleen aloitettiin. Ensimmäiset kiskot laskettiin Annankadun ja Urho Kekkosen kadun kulmaan. Työmaalla edetään tilan puutteen vuoksi rata kerrallaan. Paikalle tuotiin kiskoja yhteensä vain 70 metriä viidessä osassa. Näistä pisimmät olivat 18 metrin mittaisia ja painavat noin 2000 kiloa.

Kiskoelementit on rakennettu HKL:n ratakorjaamolla. Korjaamolla yksittäiset kiskot taivutetaan ensin oikealle säteelle, jonka jälkeen kaksi kiskoa liitetään välirauodoilla yhteen. Kiskojen sijain-

ti sivuttais- ja korkeussuunnassa on mitattu tarkasti, palat hitsattu paikan päällä toisiinsa kiinni ja betonisten asennuskuutioiden päälle asetellun kiskon alle valettu betoninen pohjalaatta.

Kampin raitioradan rakentaminen etenee sitä mukaa kun katu-  
jen pohjatyöt saadaan tehdyksi ja vielä keskeneräiset katusuunnitelmat mm. Simonkadulla valmistuvat. Kaikkiaan rataa valmistuu Kamppiin Runeberginkadun ja Mannerheimintien välille 1100 metriä. Viimeisimmän tiedon mukaan raitioliikenne Kampissa päästään aloittamaan aikaisintaan syksyllä 2008.



Kampin kiskoelementtejä Koskelan hallipihalla 20.7.2006. Kuva: Daniel Federley.

Kampin kiskoja lasketaan aamuyöllä 11.10.2006. Kuvat: HKL.

Kampin kiskotusta ensimmäisenä päivänä 11.10.2006. Kuvat: Daniel Federley.

Oikealla alhaalla Annankadun ja Urho Kekkosen kadun kulmaus 19.11.2006. Kuvat Juhana Nordlund





# ALBUMIEN AARTEITA

JUHANI KATAJISTO



Odotusta torikaupan lomassa. Karian viime sotien jälkeen valmistama, kokonaan puupenkkinen raitiovaunujuna 188+765 oikealla ja ASEA:n 1920-luvulla valmistama moottorivaunu 123 sekä Kaipion sotien jälkeinen perävaunu 761 Töölöntorilla linjalla 5. Kuva Juhani Katajisto 23.5.1974.

Seuraava sivu ylhäällä.

Harvinainen sattuma. Kauppatorin linjan 10S ruuhkavuoro on saapumassa Ruskeasuon päätepysäkille. "Arkun" 185 perään on kytketty ASEA:n perävaunu. Tämän ruotsalaisen junan perässä tulee linjan 10 upouusi Valmet-nivelvaunu. Tällaiset yhteiset linjahetket jäivät näiden vaunutyyppeihin kohdalla harvinaisiksi.

Kuva Juhani Katajisto 4.1974.

Seuraava sivu alhaalla.

Palanen poistunutta lähihistoriaa. Maamme paraatipaikalta Eduskuntatalon rappusilta avautui vielä muutama vuosikymmen sitten näin työntäyteinen näkymä, kun Arkku 183 tekee matkaa Kaipion perävaunun 730 kanssa iltapäiväruuhkassa kohti ydinkeskustaa. Samaan aikaan VR:n makasiineilla lastattiin kappalevaraa junavaunuihin ympäri Suomea vietäväksi. Sittemmin nämä paljon erilaisia tunteita herättäneet vanhat makasiinit ovat poistuneet suurimaksi osaksi kaupunkikuvasta.

Kuva Juhani Katajisto 24.5.1974.





Helsingin kaupungin liikennelaitos 423, Scania-Vabis B7563 / Wiima vm. 1960 alkuperäisasussa Lauttasaassa. Oikealla näkyy uunituoreen "Keppi-Tiikerin" 728 oikea kylkeä. Kuva Bo Ahnäs, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 405, Scania-Vabis B7563 / Wiima vm. 1960. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmasta.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 409, Sisu BT-69CR/5850 / Autotokori vm. 1974 linjan 84 keskustaan ulottuvalla versioilla (kuvausajankohtana oli erikseen Herttoniemeen päättyvä syöttölinja 84). Kuva Pertti Leinomäki 10.1.1984, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 410, Volvo B59-59 / Wiima vm. 1974 Simonkentällä. Kyseessä oli ensimmäinen Suomeen toimitettu Wiima K100 (prototyyppi). Kuva HKL.

HKL-Bussiliikenne 413, Scania L94UB 4x2 / Ikarus E94F vm. 2003 / 2004. Kuva Kari Paavola, Helsinki.



# SINISET BUSSIT VUODESTA 1936, OSA 16

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 (nielbusseissa neljällä) numerolla – etuvi-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-mallisissa 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** = Lattikorkeus

- 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



NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Va/OV	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
404	Scania-V.	B71 V	B	58	Wiima	1KA-58	B	4	M	21	AI-631	581100	680000	
404	Sisu	BT-69CR	T	74	Autokori	K3B-67	B	4	AV2	37	ACL-404	740500	860000	mooitt. > Leyland 680
404	Scania	L94UB	T	03	Ikarus	E94	B	2	AZ5	46	IHG-117	040101		
405	Scania-V.	B75	B	60	Wiima	1KB-58	B	4	M4	17	AÖ-178	600800	730000	Erityypp.mooitt.
405	Sisu	BT-69CR	T	74	Autokori	K3B-67	B	4	AV2	37	ACL-405	740500	860000	mooitt. > Leyland 680
405	Scania	L94UB	T	03	Ikarus	E94	B	2	AZ5	46	IHG-115	040101		
406	Scania-V.	B75	B	60	Wiima	1KB-58	B	4	M4	17	AÖ-179	600900	740000	>Johdinpuid.auto
406	Sisu	BT-69CR	T	74	Autokori	K3B-67	B	4	AV2	37	ACL-406	740500	860000	mooitt. > Leyland 680
406	Scania	L94UB	T	04	Ikarus	E94	B	2	AZ5	46	RMV-543	040101		
407	Scania-V.	B75	B	60	Wiima	1KB-58	B	4	M4	17	AÖ-315	600900	760000	
407	Sisu	BT-69CR	T	74	Autokori	K3B-67	B	4	AV2	37	ACL-407	740500	860000	mooitt. > Leyland 680
407	Scania	L94UB	T	04	Ikarus	E94	B	2	AZ5	46	RMV-542	040101		
408	Scania-V.	B75	B	60	Wiima	1KB-58	B	4	M4	17	AÖ-427	600900	730000	Erityypp.mooitt.
408	Sisu	BT-69CR	T	74	Autokori	K3B-67	B	4	AV2	37	ACL-408	740500	860000	mooitt. > Leyland 680
408	Scania	L94UB	T	04	Ikarus	E94	B	2	AZ5	46	RMV-540	040101		
409	Scania-V.	B75	B	60	Wiima	1KB-58	B	4	M4	17	AÖ-428	600900	730000	
409	Sisu	BT-69CR	T	74	Autokori	K3B-67	B	4	AV2	37	ACL-409	740500	860000	mooitt. > Leyland 680
409	Scania	L94UB	T	04	Ikarus	E94	B	2	AZ5	46	RMV-541	040101		
410	Scania-V.	B75	B	60	Wiima	1KB-58	B	4	M4	17	AÖ-429	600900	760000	>4100, >kulj.rah. *>101
410	Volvo	B59	T	74	Wiima	(K1-75) K3A-74	B	4	AV2	37	ACL-410	741100	850000	
410	Scania	L94UB	T	04	Ikarus	E94	B	2	AZ5	46	RMV-544	040101		
411	Scania-V.	B75	B	60	Wiima	1KB-58	B	4	M4	17	AÖ-430	600900	760000	>4110, >kulj.rah. *>101
411	Scania	BR111M	T	74	Autokori	K3B-67	B	4	AS2	34	ACL-411	740700	880000	
411	Scania	L94UB	T	04	Ikarus	E94	B	2	AZ5	46	BJF-891	040101		
412	Scania-V.	B75	B	60	Wiima	1KB-58	B	4	M4	17	AÖ-431	600900	760000	>4120, >kulj.rah. *>101
412	Scania	BR111M	T	74	Autokori	K3B-67	B	4	AS2	34	ACL-412	740700	870000	
412	Scania	L94UB	T	04	Ikarus	E94	B	2	AZ5	46	BJF-893	031221		
413	Scania-V.	B75	B	60	Wiima	1KB-58	B	4	M4	17	AÖ-432	600900	750000	>4130, >kulj.rah. *>101
413	Scania	BR111M	T	74	Autokori	K3B-67	B	4	AS2	34	ACL-413	740700	880000	
413	Scania	L94UB	T	04	Ikarus	E94	B	2	AZ5	46	BJF-897	031222		
414	Scania-V.	B75	B	60	Wiima	1KB-58	B	4	M4	17	AÖ-493	600900	760000	>4140, >kulj.rah. *>101
414	Scania	BR111M	T	74	Autokori	K3B-67	B	4	AS2	34	ACL-414	740700	890000	
414	Scania	L94UB	T	04	Ikarus	E94	B	2	AZ5	46	JFM-226	040101		
415	Scania-V.	B75	B	60	Wiima	1KB-58	B	4	M4	17	AÖ-860	600900	760000	>4150, >kulj.rah. *>101
415	Scania	BR111M	T	74	Autokori	K3B-67	B	4	AS2	34	ACL-415	740700	880000	
415	Scania	L94UB	T	04	Ikarus	E94	B	2	AZ5	46	BJF-896	040101		



Helsingin kaupungin liikennelaitos 406, Scania-Vabis B7563 / Wiima vm. 1960 uusissa väreissä Koskelan varikon säilytys-hallissa. Huomaa erikoinen linjakilvitys. Kuva Tommy Manner 7.10.1972, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 409 ja 925 Ruskeasuon hallissa huollossa 1972. Kuva Eero Laaksonen.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 406, Sisu BT-69CR/5850 / Autokori vm. 1974 henkilö-kuntakuljetuslinjalla 48. Kuva Pertti Leinomäki 30.5.1984, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 4150 (alkujaan 415), Scania-Vabis B7563 / Wiima vm. 1960 kuljettajarahastusautona Simonkentällä. Taaempi takaovi puuttuu, samoin keskiovi. Kuva Jukka Liehu.

HKL 414:n sisätilat kuljettajarahastusmuutoksen jälkeen. Autoihin 410 – 424 tehtiin 1960-luvun lopulla kuljettajarahastuksen mahdollistanut muutostyö. Samalla autoista poistettiin keskiovi ja taaempi takaoven puolisko. Istumapaikkojen määrää lisättiin ja rahastajanaitio poistettiin. Kuvan auto 414 sai sittemmin järjestysnumeron 4140. Kuva Pertti Leinomäki 24.5.1976, Helsinki.

Helsingin kaupungin liikennelaitos 415, Scania BR111 M57/5700 / Autokori vm. 1974 Pajamäessä viimeisinä aikoinaan. Kuva Pertti Leinomäki 29.4.1988, Helsinki.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
416	Scania-V.	B75	B	60	Wiima	K112	B	4	M4	17	AÖ-861	60900	730000	
416	Scania	BR111M	T	74	Autokori	K220	B	4	AS2	34	ACL-416	740700	880000	
416	Scania	L94UB	T	04	Ikarus	K221	B	2	AZ5	46	JFM-228	040101		
417	Scania-V.	B75	B	60	Wiima	K112*	B	4	M4	17	AÖ-862	609000	760000	>4170, >kulj.rah. *>101
417	Scania	BR111M	T	74	Autokori	K220	B	4	AS2	34	ACL-417	740700	860000	
417	Scania	L94UB	T	04	Ikarus	K221	B	2	AZ5	46	BJF-892	040101		
418	Scania-V.	B75	B	60	Wiima	K112*	B	4	M4	17	AÖ-863	609000	760000	>4180, >kulj.rah. *>101
418	Scania	BR111M	T	74	Autokori	K220	B	4	AS2	34	ACL-418	740700	870000	
418	Scania	L94UB	T	04	Ikarus	K221	B	2	AZ5	46	JFM-222			
419	Scania-V.	B75	B	60	Wiima	K112*	B	4	M4	17	AÖ-864	609000	760000	>4190, >kulj.rah. *>101
419	Scania	BR111M	T	74	Autokori	K220	B	4	AS2	34	ACL-419	740700	890000	
419	Scania	L94UB	T	04	Ikarus	K221	B	2	AZ5	46	BJF-895	031200		
420	Scania-V.	B75	B	60	Wiima	K112*	B	4	M4	17	AÖ-865	609000	760000	>4200, >kulj.rah. *>101
420	Scania	L94UB	T	04	Ikarus	K221	B	2	AZ5	46	JFM-221	040101		
421	Scania-V.	B75	B	60	Wiima	K112*	B	4	M4	17	AÖ-866	609000	750000	>4210, >kulj.rah. *>101
421	Volvo	B59	T	74	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ACL-421	740700	890000	
421	Scania	L94UB	T	04	Ikarus	K221	B	2	AZ5	46	JFM-223	040101		
422	Scania-V.	B75	B	60	Wiima	K112*	B	4	M4	17	AÖ-780	609000	760000	>4220, >kulj.rah. *>101
422	Volvo	B59	T	74	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ACL-422	740700	890000	
422	Scania	L94UB	T	04	Ikarus	K221	B	2	AZ5	46	JFM-227	040101		
423	Scania-V.	B75	B	60	Wiima	K112*	B	4	M4	17	AÖ-782	609000	760000	>4230, >kulj.rah. *>101
423	Volvo	B59	T	74	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ACL-423	740700	870000	
423	Scania	L94UB	T	04	Ikarus	K221	B	2	AZ5	46	JFM-224	040101		
424	Scania-V.	B75	B	60	Wiima	K112*	B	4	M4	17	AÖ-783	609000	760000	>4240, >kulj.rah. *>101
424	Volvo	B59	T	74	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ACL-424	740700	880000	
424	Scania	L94UB	T	04	Lahti	K221	B	2	AZ5	46	TEG-977	040101		
425	Scania-V.	B75	B	61	Wiima	K112*	B	4	M4	20	AH-505	611000	760000	>4250, >kulj.rah. *>101
425	Volvo	B59	T	74	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ACL-425	740700	900000	
425	Scania	L94UB	T	04	Lahti	K221	B	2	AZ5	46	TEG-978	040101		
426	Scania-V.	B75	B	61	Wiima	K112*	B	4	M4	20	AH-608	611000	760000	>4260, >kulj.rah. *>101
426	Volvo	B59	T	74	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ACL-426	740700	890000	
426	Scania	L94UB	T	04	Lahti	K221	B	2	AZ5	46	TEG-981	040101		
427	Scania-V.	B75	B	61	Wiima	K112*	B	4	M4	20	AH-616	611000	750000	>4270, >kulj.rah. *>101
427	Volvo	B59	T	74	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ACL-427	740700	900000	
427	Scania	L94UB	T	04	Lahti	K221	B	2	AZ5	46	TEG-979	040101		
428	Scania-V.	B75	B	61	Wiima	K112*	B	4	M4	20	AH-617	611000	760000	>4280, >kulj.rah. *>101
428	Volvo	B59	T	74	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ACL-428	740700	900000	
428	Scania	L94UB	T	04	Lahti	K221	B	2	AZ5	46	TEG-980	040101		

Helsingin kaupungin liikennelaitos 418, Scania BR111M57/5700 / Autotokori vm. 1974 Lauttasaarella. Kuva Pertti Leinomäki 2.8.1982, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 418, Scania-Vabis B7563 / Wiima vm. 1960 alkuperäisasussa Roihuvuoressa. Kuva HKL.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 420, Scania-Vabis B7563 / Wiima vm. 1960 kuljettajarahastusmuutoksen läpikäyneenä. Tästä seuraava numeron 420 haltija tuli liikennelaitokselle vasta talvella 2003 – 2004. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmasta.

Helsingin kaupungin liikennelaitos 421, Volvo B59-59/5900 / Wiima vm. 1974 Kampissa. Tämä autosarja merkitsi ensimmäistä useamman auton Volvo-hankintaa yli 10 vuoden tauon jälkeen. Kuva Pertti Leinomäki 16.7.1982, Helsinki.

HKL-Bussiliikenne 427, Scania L94UB 4x2 / Lahti Scala vm. 2003 / 2004 Rautatietorilla. Kuva Kari Paavola, Helsinki.



HKL 428, Scania-Vabis B7563 / Wiima vm. 1961 alkuperäisovilla. Kuva Pertti Leinomäki huhtikuulta 1970.





HKL 4220 (alkujaan 422), Scania-Vabis B7563 / Wiima vm. 1960 kuljettajarahastusautona Ruskeasuon varikolla. Kuva Pertti Leinomäki 25.5.1976, Helsinki.



HKL 410, Volvo B59-59 / Wiima vm. 1974 Eirassa. Kuva Pertti Leinomäki 5.8.1982.



HKL 411, Scania BR111M57/5700 / Autokori vm. 1974 Ruskeasuon varikolla. Scania BR111M:ään kuului moottoritalan äänieristyskotelointi. Kuva Juhana Nordlund 17.7.1986, Helsinki.



HKL 414, Scania BR111M57/5700 / Autokori vm. 1974 Etelä-Haagan Riistavuoren pääte pysäkillä (linja 32). Kuva Juhana Nordlund toukokuulta 1987, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 421, Volvo B59-59/5900 / Wiima vm. 1974 Simonkentällä. Kuva Juhana Nordlund keväältä 1987, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 424, Volvo B59-59/5900 / Wiima vm. 1974 Simonkentällä Kampissa linjalla 35. Kuva Pertti Leinomäki 23.8.1983, Helsinki.



HKL:n Volvo / Wiima 424, 422, 423, 421 ja 425 kesäseisokissa Ruskeasuon eli Ruhan linja-autovarikolla. Kuva Juhana Nordlund 24.7.1987, Helsinki.



HKL-Bussiliikenne 405, Scania L94UB 4x2 / Ikarus E94F vm. 2003 / 2004 Vuosaaren ja Malmin väliä kulkevalla linjalla Kehä I:llä. Kuva Kari Paavola, Helsinki.



HKL-Bussiliikenne 406, Scania L94UB 4x2 / Ikarus E94F vm. 2003 / 2004 linjalla 78. Kuva Jarkko Nyman, Helsinki.



HKL-Bussiliikenne 423, Scania L94UB 4x2 / Ikarus E94F vm. 2003 / 2004 seutulinjalla 742. Kuva Jarkko Nyman, Vantaa.



HKL-Bussiliikenne 425, Scania L94UB 4x2 / Lahti Scala vm. 2003 / 2004. Kuva Juhana Nordlund 11.7.2004, 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](mailto: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 sähköpostitse ilmoittautuvat yllämainittuun sähköpostiosoitteeseen.

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

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

## SRS:N KEVÄTKOKOUS 3.3.2007 ja tutustumismatka vaunutehtaalle

Suomen Raitiotieseuura ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään lauantaina 3.3.2006 alkaen kello 9.30 A-Bus Oy:n tilausajobussissa, Mannerheimintie Kiasman kohdalla. Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat, jonka jälkeen ohjelmassa on lähtö tutustumisretkelle EM-Team Oy:n työpaikalle Lempäälään, missä tutustumme raken-

nettavana olevaan Kulosaaren Jumbo -raitiovaunuun. Lempäälän matkalle lähtevät SRS:n jäsenet maksavat autossa menopaluumatkalipun 20 euroa. Ruokailumahdollisuus on iltapäivällä paluumatkalla Lempäälän Ideaparkissa, jossa on 15 ravintolaa ja kahvilaa. Paluu Helsinkiin on noin kello 16-17 aikaan.

## AJELU VAUNULLA 80

SRS järjestää jäsenilleen ajelun matalalla väliosalla varustetulla nivelraitiovaunulla HKL 80 sunnuntaina 14.1.2007 alkaen klo 12.00. Lähtöpaikkana on Koskelan varikko.

**SRS:n pankkiyhteys on muuttunut!**



HKL 80:n "pitkä sivu". Kahdeksanakselisen vaunun pituus on jo melkoinen. Kuva Juhana Nordlund 9.12.2006, Helsinki.





Xbox 360:n uutuuspeliä Gears of War mainostettiin marraskuussa 2006. Vaunu kuljetti matkustajia ilmaiseksi DigiExpo-messujen aikana 3.–5.11. linjan 7A-reitillä klo 9.30–19.00. Myöhemmin päivinä Microsoft järjesti pelistä kiinnostuneille ajelukurssia, esimerkiksi 9.11. linjan 3T-reitillä. eDomen ja Muropaketin NXL-yhteisön jäsenille oli puolestaan ajeluja 13.11. Useina muinakin päivinä vaunu on ollut myös ajossa, joko tyhjänä kaupunkia kiertäen kolmosen reitillä tai kuljettaen GoW-pelaajia. Vaunuun oli asennettu Samsungin lcd-näytöt ja yleisajeluiden aikana mukana vaunussa oli myös Gears of War -soitilas. Kuva Jorma Rauhala 15.11.2006

## LINJAT

Viikonloppuna perjantaista 6.10. alkaen Pasilassa useat bussit ja raitiovaunut 7A ja 7B ajoivat poikkeusreittejä, sillä Pasilankatu suljettiin liikenteeltä Pasilan sillan ja Radiokadun väliseltä osuudelta perjantaina noin kello 18.00 kiskotöiden vuoksi. HKL teki Pasilankadun ja Kyllikinportin risteyksessä raitiokiskojen uusimistyötä.

## Raitiolinjat

Raitiolinja 7A ei liikennöinyt Töölön suunnalta Pasilaan perjantaina alkaen kello 18.00 yöliikenteen loppuun. Linja ajoi Eläintarhan ja Hämeentien välin Viipurinkatua, Läntistä Brahenkatua ja Helsinginkatua pitkin. 7B liikennöi perjantaina kiskotöistä huolimatta normaalisti.

Lauantaina 7B ajoi Hämeentien ja Eläintarhan välin Helsinginkatua, Läntistä Brahenkatua ja Viipurinkatua pitkin liikenteen alusta n. kello 10.00 asti. 7A liikennöi lauantaina normaalisti.

Ajamatta jäänyttä raitiovaunun reitti-osuutta ei korvattu bussilla.

Bussit 52, 55 ja 55A ajoivat Kumpulassa poikkeusreitillä lauantaina 7.10. ja sunnuntaina 8.10. kiskotöiden vuoksi. VR-Rata teki ratatöitä Kustaa Vaasan tien ja Väinö Auerin kadun risteyksessä.

Bussit ajoivat Kumpulan suuntaan Pietari Kalmin kadun kautta Väinö Auerin kadulle ja edelleen Intiankadulle ja omalle reitilleen.

Pysäkki ”Intiankatu” Väinö Auerin kadulla jäi pois käytöstä tässä ajosuunnassa.

Keskustan suuntaan bussilinjat ajoivat normaalisti.



HKL:n mustat vaunut ritirinnan Koskelan hallissa. Kuva Jorma Rauhala 15.11.2006.

Ludde 150 nähdään aika-ajoin tilausliikenteessä. Vaunu on siirtymässä tilausajokohteeseensa hakemaan ryhmää. Kuvassa ohitetaan Vilhonvuorta sekä Sörnäisten metroaseman porraskäytävää. Kuva Jorma Rauhala 15.11.2006.



Opiskelijoiden kulkue ja mielenosoitus maanantaina 9.10. aiheuttivat poikkeusreitit ja Aleksanterinkadun ja Mannerheimintien raitiolinjoille noin klo 13.30 alkaen.

Kulkue lähti Senaatintorilta klo 13.30 ja eteni Unioninkatua, Pohjoisesplanadia ja Mannerheimintietä Eduskuntatalolle. Sen aikana raitiolinjat 3B, 3T ja 4 ajoivat tarvittaessa molemmissa suunnissa Kruununhaan kautta. Kulkue aiheutti lisäksi viivästyksiä keskustan liikenteessä.

Eduskuntatalon edustalla noin klo 14 alkaen tilaisuuden aikana raitiolinjat 4, 7A, 7B ja 10 sekä bussi 42 ajoivat tarvittaessa molemmissa suunnissa Arkadiankadun ja Runeberginkadun kautta.

Bussi korvasi raitiolinjan 4 yöliikennettä keskiviikkona 11.10. Raitiolinja 4:n yöliikennettä kello 24 jälkeen korvasi bussi 4X Tullinpuomin ja Munkkiniemen välillä. Bussi käytti kaikkia reitin varren raitiovaunupysäkkejä.

Raitiolinjalta 4 vaihdettiin bussiin 4X Tullinpuomissa. Linjan 4 raitiovaunut ajoivat kello 24 jälkeen suoraan Mannerheimintietä Kuusitielle.

Kampin tulevan raitioradan yöllä 11.10. Ensimmäiset kiskot laskettiin Annankadun ja Urho Kekkosen kadun kulmaan.

Työmaalla edetään tilan puutteen vuoksi rata kerrallaan. Nyt paikalle tuotiin kiskoja yhteensä 70 metriä viidessä osassa. Näistä pisimmät ovat 18 metrin mittaisia ja painavat noin 2000 kiloa.

Kiskoelementit on rakennettu HKL:n ratakorjaamolla. Korjaamolla yksittäiset kiskot taivutetaan ensin oikealle säteelle, jonka jälkeen kaksi kiskoä liitetään väliraidoilta yhteen.

Kiskojen lasku on vasta alkua Kampin raitioradan rakentamisessa. Seuraavaksi kiskojen sijainti sivuttais- ja korkeussuunnassa mitataan tarkasti, palat hitsataan paikan päällä toisiinsa kiinni ja betonisten asennuskuitoiden päälle asetellun kiskon alle valetaan betoninen pohjalaatta.

Kampin raitioradan rakentaminen etenee sitä mukaa kun katujen pohjatyöt saadaan tehdyksi ja vielä keskeneräiset katusuunnitelmat mm. Simonkadulla valmistuvat. Kaikkiaan rataa valmistuu Kamppiin Runeberginkadun ja Mannerheimintien välille 1100 metriä. Rakentamisen kokonaiskustannukset ovat noin 5 miljoonaa euroa.

Raitioliikenne Kampissa päästään aloittamaan aikaisintaan syksyllä 2008.



Manne 151 Bulevardin alkupäässä Erottajalla. Kuva Jorma Rauhala 18.9.2006.



Manne 152 Bulevardilla. Kuva Jorma Rauhala 18.9.2006.



Manne 153 Vanhan kirkkopuiston luona. Kuva Jorma Rauhala 18.9.2006.



Lokakuun puolivälistä kolmen viikon ajan oli Varsapuiston suunnasta rautatieasemalle johdettava raide suljettuna Kaisaniemen metroaseman pysäkin kohdalla talonrakennustöiden takia. Vaunuliikenne kulki vanhaa reittiä Vilhonkadun ja Mikonkadun kautta. Sporakoff-pysäkki Mikonkadulla oli käytössä. Toiseen suuntaan ei ollut liikenneajoituksia. Linjan 6 vaunu 56 on kääntymässä Vilhonkadulta Mikonkadulle SOK:n entisen pääkonttorin edustalla. Kuva Jorma Rauhala 3.11.2006.



Käpylän raitiotien vuosipäiväajeluvaunu VTS-339 Pohjolankadulla. Kuva Jorma Rauhala 18.11.2006.

Tulevina vuosina Helsinkiin rakennetaan runsaasti uutta raitiorataa. Ennen Kampin liikenteen aloittamista rakennetaan rata Mikonkadulle Aleksanterinkadun ja Kaivokadun välille. Seuraavalla viikolla aloitettiin Pasilassa myös kokonaan uuden raitiolinjan 9 rakentaminen. Linjan 9 vaiheista kerrotaan seikkaperäisesti omassa kirjoituksessaan muualla tässä lehdessä.

Raitiolinjan 10 tuleva pääte pysäkki Kolmikulmassa on alkanut hahmottua. Dianapuis-ton kunnostuksen yhteydessä pysäkillä rakennettu syksyn aikana koroketta Uudenmaankadun varteen. Kiskotyöt tehtäneen vuonna 2007.

Linjan 10 pääte pysäkin on määrä siirtyä Kolmikulmaan syksyllä 2008.

Pysäkit poissa käytöstä Pasilassa 16. - 20.10. Vallilan suuntaan ajavien bussien pysäkit Asemapäällikkökadulla olivat poissa käytöstä maanantaista 16.10. alkaen viikon ajan. Syyinä ovat radanrakennustyöt.

Järjestely koski linjoja 17, 22, 22B, 59, 504, 505, 509 ja 518. Bussin 504 pääte pysäkki oli tilapäisesti Asemapäällikkökadun toisella puolella. Asemapäällikkökatua toiseen suuntaan kulkevien linjojen pysäkit olivat normaalisti käytössä.

Rautatien suuntaan ajavien raitiolinjojen 3T ja 6 pysäkki Kaisaniemen metroaseman kohdalla jäi pois käytöstä maanantai-aamuna 16.10. noin kolmeksi viikoksi. Syyinä oli katutyö, jota kesti 4.11. asti.

Linjat 3T ja 6 ajoivat Kaivokadulle Vilhonkatua ja Mikonkatua, jonka varrella olevalla pysäkillä ratikat pysähtyivät.

Keskustasta Hakaniemen suuntaan raitioliikenne kulki normaalisti Kaisaniemenkatua.

Raitiolinjan 10 Punanotkonkadun pysäkki ”Johanneksen kirkko”, jota linja oli käyttänyt Kirurgilta keskustaan päin ajaessaan, jäi pois käytöstä torstaista 26.10. alkaen. Linja käyttää uutena pysäkkinä bussilinjan 17 Yrjönkadun pysäkkiä ”Johanneksen kirkko”.

Vaunu HKL 339 liikennöi Käpylä-Seuran tilauksesta 18.11. kolme kertaa Käpylä – Kauppatori - Käpylä.

Linjatunnuksena oli 1S. Käpylän rata täytti 81-vuotta.

Aleksin ratikat poikkeusreiteillä joulukadun avajaisissa 26.11.

Aleksanterinkatua kulkevat raitiovaunut 3B, 3T, 4, 7A ja 7B ajoivat poikkeusreittiä joulukadun avajaisten aikana sunnuntaina 26.11. noin klo 12.40 - 15. Bussi 16 ajoi poikkeusreittiä tarvittaessa.

-Ratikat 7A ja 7B ajoivat Kaivokatua ja Kaisaniemenkatua pitkin Rautatietorille.

-Ratikat 3B, 3T ja 4 ajoivat Aleksanterinkadun sijasta Kruununhaan kautta reittiä Kaivokatu - Kaisaniemenkatu - Liisankatu - Snellmaninkatu.

Kaupunginjohtaja Jussi Pajunen ja joulupukki saapuivat Senaatintorille HKL:n raitiovaunulla noin kello 12.50. Vaunu oli alkuperäiseen asuunsa kunnostettu vaunu numero 339.

Kaupunginjohtaja avasi joulukadun klo 13. Kulkue lähti Senaatintorilta liikkeelle noin klo 13.25, kiersi Aleksanterinkadulta Mannerheimintielle ja edelleen Pohjoisesplanadin kautta takaisin Senaatintorille.

Kontulan liityntälinjastoa selkeytetään 15.1.2007 alkaen. Joukkoliikennelautakunta päätti muutoksista kokouksessaan 2.11.2006.

Kontulan alueen linjastoa uudistettiin osana metron liityntälinjaston kokonaisuudistusta syysliikenteen alussa. Uudistuksen tavoitteena oli ajantasaistaa liityntälinjasto alueiden nykytarpeisiin.

Uudistus ei ole Kontulassa toiminut toivotulla tavalla. Kaikista liityntälinjastoa koskevista asiakaspalautteista runsas kolmannes on koskenut Kontulan linjoja. Palautteissa on mm. toivottu Kontulan ja Itäkeskuksen välisen vaihdottoman yhteyden palauttamista.

Tammikuun puolesta välistä alkaen suora yhteys Itäkeskukseen palautetaan perustamalla linja 94, joka kulkee Kontulankaareltä Porttitien ja Humikkalantien kautta Kehä I:lle ja edelleen Itäkeskukseen. Tällöin voidaan myös linjan 92 reitti lyhentää aikaisempaan tapaan palvelemaan vain Myllypuroa, jolloin linjan ajoaika lyhenee. Rekipellontien yhteydet hoidetaan siirtämällä linjan 95 reitti kulkemaan sen kautta.

Kontulan alueen linjastoa selkeytetään linjoilla 94A ja 94B, jotka asiakaspalautteissa on koettu hankaliksi hahmottaa. Linjaparin reitin loppuosa Kontulankaarelle jää pois, ja linja 94A lähtee Kotikonnuntieltä ja kiertää Kurkimäen ja Kivikon kautta takaisin Kotikonnuntielle. Linja 94B muutetaan ruuhka-aikana kulkeväksi ja sen reitti kulkee Kontulan metroasemalta Kivikon ja Kurkimäen kautta takaisin metroasemalle.

Kontulan alueen linjaston liikennöintikustannukset ovat nykyisellään noin 3,2 mil-



Kontulan aseman laiturihalliin syksyllä aloitettu remonti ei juuri ulotu. Kuvaa on vaalennettu, jotta pimeähköstä hallista näkyisi paremmin rakenteita. Kuva Jorma Rauhala 7.9.2006.

Kontulan (vasta) 20 vuotiasta asemaa on ryhdytty korjaamaan. Kuvan asemarakennus eli itäinen lippuhalli suljettiin lokakuun puolivälissä. Kunnostus- ja muutostöiden pitäisi olla valmiina ensi kesällä. Kuva Jorma Rauhala 7.9.2006.



joonaa euroa vuodessa. Muutokset kasvattavat kustannuksia noin 200 000 eurolla.

Tulevaisuudessa tehdään muutoksia myös Herttoniemenrannassa liikennöiviin linjoihin 81 ja 81B. Linjojen aikataulut tahdistetaan kesäliikenteen alkaessa nykyistä paremmin toisiinsa lomittuviksi.

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

## METRO

Espoon valtuusto teki metromyönteisen periaateratkaisun historialliseksi luonnehditussa kokouksessaan maanantaina 25.9.2006. Valtuusto päätti, että Etelä-Espoon joukkoliikennetarkaisu pohjautuu Ruoholahden ja Matinkylän välille rakennettavaan kokonaan tunnelissa kulkevaan raskasraidemetrooton. Metron arvellaan olevan käytössä aikaisintaan noin kymmenen vuoden kuluttua päätöksestä.

Kontulan metroaseman peruskorjaus alkoi 16.10. Korjauksessa aseman itäpään lippuhallia laajennetaan ja sinne rakenne-

taan kolmet liukuportaat sekä uusi hissi. Myös laiturialue saa uuden ilmeen. Korjaustöiden vuoksi itäinen lippuhalli suljettiin 16.10.2006 - 31.5.2007 väliseksi ajaksi. Matkustajat ovat käyttäneet maanantaista 16.10. lähtien aseman muita sisäänkäyntejä: metroaseman keskivaiheilla sijaitsevaa lippuhallia heti Kontulankaaren vieressä sekä Kontulankaaren toisella puolella sijaitsevaa läntistä sisäänkäyntiä.

Kontulan metroasema avattiin liikenteelle 1.11.1986. Asema rakennettiin tuolloin minimivaatimusten mukaisesti. Asemaa on peruskorjattu jo vuonna 2003, jolloin uudistettiin aseman keskiosan lippuhalli. Tässä yhteydessä asemalle saatiin ensimmäiset liukuportaat.

Nyt peruskorjattava itäinen lippuhalli on metroaseman käytetyin sisäänkäynti. Noin 20 000 päivittäisestä käyttäjästä lähes kaksi kolmasosaa käyttää tätä lippuhallia. Matkustajat ovat kokeneet liukuportaiden puuttumisen itäisestä lippuhallista epäkohdaksi. Lisäksi riittämätön hissikapasiteetti on ongelma polkupyörien ja lastenvaunujen kanssa liikkuville sekä pyörätuolien käyttäjille. Peruskorjaus lisää Kontulan metroaseman esteettömyyttä ja viihtyvyyttä kaikille matkustajille.

Korjaustöiden kokonaiskustannukset ovat noin neljä miljoonaa euroa. Kaupungin lähiörahasto on tukenut hanketta 2,5 miljoonalla eurolla.

Aseman korjaustöillä ei ole vaikutusta metron liikennöintiin.

## KALUSTOASIAA

Ensimmäinen nivelraitiovaunun väliosa saapui Helsinkiin Finnlinesin Transeuropa-aluksella sunnuntaiamuna 29.10.2006 klo 7. Saksan Travemündestä tämä ro-ro-matkustaja-alus oli lähtenyt liikkeelle jo edellisenä perjantaina.

Välipala tuotiin Vallilan varikolle noin klo 8.30, ja aamupäivän aikana välipalaa käännettiin ja sitä hinattiin Vallilan varikkoalueella, myös Hämeentiellä. Väliosan varustelu aloitettiin heti maanantaiaamuna. Ensimmäiset koeajot tehtiin jo marraskuun aivan lopulla. Linjalle vaunu tulee sitten vuoden 2007 alussa.

HKL 80 Vallilassa täyskorjauksessa ennen väliosan liittämistä. Kuva Juhana Nordlund 2.11.2006, Helsinki.

Vaunun HKL 80 väliosa ja vaunu koko koledessaan. Kuvat Juhana Nordlund 9.12.2006, Helsinki.



## HAVAINTOJA LIIKENTEESTÄ

Perjantaina 3.11.HelB:n MAN-teli 608 seutulinjalla 453. Sunnuntaina 5.11. proto-Scala 114 H:gin linjalla 67.

HelB:n Scania/Ikarus 139 on saanut firman uudet värit. Auto liikkui 13.11. Helsingin linjalla 43.

Helsingin sisäisen liikenteen viimeinen nivelbussi Westendin Linja Oy 24 sai vanhoilla päivillään kokomainosteippaukset marraskuussa. Nivelikkö liikkuu ruuhka-aikaan Helsingin linjalla 21V Asema-Aukio – Lauttasaari.

## LÄHIJUNA

Sm2-saneeraukset jatkuvat. Nyt saneerattuja ovat ainakin 6051, 6053, 6061 – 6063, 6065 – 6070, 6072 sekä 6075 – 6079. Lisäksi 6057:n sisätilat vastaavat saneerattua täysin (moottorivaunun osalta).

## ULKOMAAT

Göteborgiin ostetaan 25 M32-raitiovaunua lisää. Tilauksen arvo on 468 miljoonaa kruunua, josta Ruotsin valtio maksaa 220 miljoonaa kruunua.

Prahan metron A-linjaa on jatkettu Skalasta asemavälin verran Depo Hostivarin uudelle asemalle 27.5.2006. Se sijaitsee A-linjan junien käyttämän Hostivarin varikon välittömässä läheisyydessä Asema on myös Prahan metron ensimmäinen varsinainen pinta-asema, kaksi B-linjalla sijaitsevaa pintarataosuutta on sijoitettu maanpäällisiin putkiin, joista ei parhaalla tahdollakaan juuri näe ulos.

Seuraavaksi Prahan metroa laajennetaan vuonna 2008, jolloin C-linjan jatke Ladvísta Letnanyyn otetaan käyttöön. Osuudella on kaksi väliasemaa. Tällä hetkellä Prahan kolmilinjaisen metron pituus on 55 kilometriä ja se käsittää 54 asemaa. Näistä kolme on vaihtoasemia.

## MUUTA

Helsinginkadulla on raitiotien opastimia, jotka näyttävät vaihteen asennon. Opastimet lisäävät turvallisuutta vaihteisiin ajettaessa. Vain näköhavaintoon perustuvia vaihteita (asento katsotaan kielistä) on vastavaihteeseen ajettaessa lähestyttävä max. 10 km/h nopeudella. Vaihteissa on ajettava varovaisesti myös sen takia, että ristikon kohdalla vaunut ajavat pyörien laippojen varassa. Poikkeavalle raiteelle ajettaessa nopeutta rajoittaa myös kaartein säde.



Uudet koekäytössä olevat vaihteet toimivat kaksijakoisesti: vaihteen voi kääntää perinteisellä tavalla kuljettajan ohjaamana tai vaihde kääntyy myös tunnistimien avulla järjestelmän ”tietäessä”, mikä vaunu on menossa mihinkin suuntaan. Automaattikäyttö tapahtuu aikaisemmassa vaiheessa verrattuna kuljettajan tekemään vaihteen ohjaukseen. Järjestelmässä on turvalaitteet tunnistamiseen, jotka estävät vaihteen kääntymisen vaunun alla.

Kaupunkiliikenne näkyy postimerkeissä toukokuusta alkaen, kun Suomen Posti julkaisee 9.5. postimerkkivihkon joukkoliikenteestä. Vihkossa on neljä ensimmäisen luokan ikipostimerkkiä, kuva-aiheina matalalattiaraitiovaunu, metro, kaupunkijuna ja Kampin joukkoliikenneterminaali. Suunnittelijana on ollut Kaisu Klemetti.

Postimerkeillä tuodaan esille Euroopan parhaaksi arvostettua pääkaupunkiseudun joukkoliikennettä (joukkoliikenteen BEST-tutkimus 2006). Merkit tukevat aihevalinnaltaan myös keväällä Helsingissä järjestettävää kansainvälisen joukkoliikennealan järjestön UITP:n maailmankongressia ja -näyttelyä.

Aloite postimerkin julkaisemiseksi lähti HKL:stä. Hankkeen alkuunpanijana ja edistäjänä on ollut HKL-Raitoliikenteen liikennepäällikkö Erkki Mutka, itsekin postimerkeilyn harrastaja.

Aiheen saaminen ensi vuonna julkaisutavien merkkien joukkoon ei ollut itsestään selvää. Ehdotukset käsittelee aluksi postimerkkitoimikunta, joka valitsee toteutettavat kuva-aiheet. Valinnan perusteena on muun muassa se, että aihe kuuluu mahdollisimman monen suomalaisen elämään. Valitut aiheet toteutetaan taidetoimikunnan valvonnassa.

Länsilinjat Oy:n toinen vuoden 2006 uutuus, Volvo B7RLE / Volvo 8700 linjalla 50. Kuva Kari Paavola, Tampere.

Joukkoliikenne oli viimeksi postimerkin aiheena vuonna 1988. Silloin joukkoliikenteen 100-vuotisjuhlavuotta juhlistettiin hevosraitiovaunuaiheisella merkillä.

Nyt julkaistavissa merkeissä liikutaan moderneissa tunnelmissa. Ilmeeltään merkit ovat raikkaita ja valoisia.

HKL:n viestintäpäällikkö Leena Rautanen-Saari kiittää joukkoliikenteen valitsemista merkkien aiheeksi. ”Olemme todella tyytyväisiä merkkien julkaisemiseen. Tämä osoittaa omalta osaltaan, että kaupunkiliikenteen hyvä laatu on huomattu.”

## SEURAAVA NUMERO

Lehti 1 / 2007 ilmestyy maaliskuussa 2007. Materiaali toimitukseen tulee jättää 10.2.2007 mennessä, uutisia Pääteypysäkillä voi toimittaa 20.2. saakka.

## KIITOKSET

Tällä kertaa avustukset tulivat seuraavilta, joille kiitokset:

Daniel Federley  
Arto Hellman  
Tauno-Juhani Lappi  
Jyrki Längman  
Juhana Nordlund  
Jorma Rauhala  
Kimmo Säteri



SRS:llä oli jälleen pöytä Pienoisrautatiekerhon ja Rautatiemuseon joulunäyttelyssä. SRS:n osastoa hallitsivat turkulaisen Hannu T. Pulkisen ainutkertaiset raitsikoiden pienoismallit. Kuvissa vaunujen "kuljettajia", virkapukuun pukeutunut on itse H. T. Pulkinen. Kuvat Hannu T. Pulkinen.



## POSTIKORTEJA JA PINSEJÄ – UUTUUKSIA

### **SRS:n kortit**

Kuvat nähtävissä osoitteessa <http://www.nettilinja.fi/~ahellman/myy/myyvtv.htm>

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

1. HKL. Kaipion moottorivaunu Sederholmin talon edessä linjalla 1, 1970-luvun alku
2. HKL. Punaharmaa Nr I -nívelvaunu 68 Munkkiniemessä linjalla 4, syksy 1978
3. HKL. VTS-vaunut 359 ja 356 Itä-Pasilassa pääte pysäkillä linjalla 2A, 1983
4. HKL. Metrojuna M3+M4 matkustajajunassa Siilitien aseman länsipuolella, 6/1972
5. HKL. Kaivokadun raitiovaunupysäkillä ruuhka-ajan raitiovaunuja perävaunuineen, 5/1972
6. TAKL. Johdinauto 12 linjalla 25 Sammonkadulla, 11/1970
7. TuKL. VTS-vaunu 51 linjalla 2 Nummenmäen pääte pysäkillä, 5/1972
8. HKL. Karia 9 Senaatintorilla linjalla 2, 11/1992
9. HKL. Nr II -nívelvaunu 107 Hämeentiellä Kuntähden kentän kohdalla linjalla 6, 7/1998
10. HKL. Karia 320 Kaupungintalon edessä kilvitettynä linjalle 4S, 5/2000
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 ja pinssit**

Kuvat nähtävissä osoitteessa <http://www.stadinratikat.fi/kauppa.html>  
Tilaukset sähköpostilla [daniel@federley.com](mailto:daniel@federley.com) tai puhelin (09) 458 4033.  
Korttien hinta on 1e/kpl, pinssit 3e/kpl, solmioneula 7.50 e/kpl. Postikulut alle 10 e:n tilauksissa 75 c, muuten ei kuluja.

6. HKL. Variotram 201 Erottajalla linjalla 10, 9/2000
7. TuKL. Karia 38 linjalla 3 Kauppatorilla, 5/1972
8. TuKL. Karia 40 linjalla 3 Martinkadulla, kevät 1972
9. HKL. Valmet 25 Snellmaninkadulla Suomen pankin ja Tuomiokirkon edessä linjalla 1, 5/2000.
10. HKL. Valmet 21 Mannerheimintiellä linjalla 2, 7/2001.
11. HKL. Karia 320 Pohjolanaukiolla Käpylässä kilvitettynä linjalle 1, 9/2004
12. HKL. VTS 339 Mannerheimintiellä kilvitettynä linjalle 10S, 10/2004
13. HKL. Variotram 219 Arabiankadulla linjalla 6, 9/2004
14. HKL. SpåraKoff 175 Pohjoisesplanadilla, kuvattu 4/2005
15. HKL. Ludde 150 Senaatintorilla Valtioneuvoston linnan edessä linjalla 1A, 4/2005
16. HKL. Nr II -nívelvaunu 97 Sederholmin talon edessä linjalla 4, 4/2005
17. HKL. VTS 339 Kansallismuseon edessä kilvitettynä linjalle 12, 5/2005
18. TuKL. VTS 49 Kauppatorilla linjalla 1, 5/1959
19. HKL. Manne 151 Hämeentiellä Haapaniemessä linjalla 6, 9/2005
20. HKL. Variotram 232 Helsinginkadulla linjalla 3B, 7/2005
21. HKL. ASEA 157 Olympia-hotellin kohdalla Kalliassa, 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 -nívelvaunu 92 Etelärannassa linjalla 3B, 7/2006
25. HKL. Lippanivelvaunu 95 Länsi-Pasilassa linjalla 7B, 7/2006
26. HKL. Variotram 233 Kiasman edessä Mannerheimintiellä linjalla 10, 8/2005

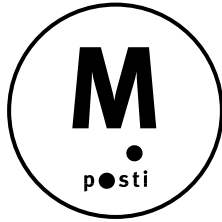
1. pinssi VTS-vaunu, 2. pinssi Nr II -nívelvaunu solmioneula VTS-vaunu



SRS  
PL 234  
00531  
Helsinki



\* . KH23 \*



VIS Verkehrs Industrie Systeme GmbH:n tehtaalta Halberstadtista saapui 29.10. matalalattiaväliosia. Ylimmässä kuvassa väliosia saa telit alleen ja kesimmäisessä kuvassa sitä ollaan siirtämässä varusteluun. Alakuvassa varustelu on käynnissä Vallilassa. Yläkuvat Daniel Federley 29.10. ja alakuva Jorma Rauhala 3.11.2006.

