

I 1990 TRAITIO

ISSN 0356-5440



HKL 70 on vuoden 1952 Scania-Vabis/Ajokki. Tämä hetkubussi on kuvattu Hämeentiellä Paavalin kirkon luona 10. 6. 1952.

Kuva: Pertti Leinomäen kokoelma



HKL 150 linjalla 73 vuonna 1961. Tässä yhteydessä ei ole käytetty linjanumerokilpeä 73, vaan pelkästään tekstikilpiä (Reposalmen uimaranta - Rävsnuds simstrand). Numerokilpiä on käytetty myöhemmin lisänä.

Kuva: Pertti Leinomäen kokoelma

Raitioliikenteen kehittämisselvitys

Laatinut:

Suunnitteluosasto



Helsingin kaupunki
liikennelaitos

Raitioliikenteellä on Helsingissä 100-vuotiset perinteet. Raitioliikenteellä oli keskeinen rooli Helsingin joukkoliikenteessä 1950-luvulle saakka.

Helsingissä on sittemmin otettu käyttöön metro ja kehitetty VR:n lähiliikennettä, mm. Martinlaakson rata. Asutuksen laajentuessa viime vuosikymmeninä Helsingin esikaupunkialueille ja seudulle muodostaa myös bussiliikenne nyt tärkeän osan Helsingin ja pääkaupunkiseudun joukkoliikenteestä. Seudun joukkoliikenneyhteistyö on toisaalta lisännyt raitioliikennematkustajia Helsingin kantakaupungin alueella.

Helsingin raitioliikenteen roolina on tällä hetkellä ja tulevaisuudessa tarjota kantakaupungin asunto- ja työpaikka-alueilta suurkapasiteettinen ja tehokas joukkoliikenneyhteys. Raitioliikenne toimii myös metron ja VR:n jakelujärjestelmänä kaupungin alueella.

Katutilan käytön ja sähkökäyttöisyyden puolesta raitioliikenne soveltuu erityisen hyvin Helsingin ydinkeskustan ja kantakaupungin joukkoliikennemuodoksi. Raitioliikenteen säilyttämistä ja sen pitämistä elinvoimaisena edellyttää myös kaupunginvaltuuston kantakaupungin liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat linjanvedot ja päätökset.

Raitioliikenteen kehittämistä koskevien 1970- ja 1980-luvuilla tehtyjen päätösten perusteella raitioverkon toa on laajennettu mm. Itä- ja Länsi-Pasilaan. Raitiotie Pikku-Huopalahden uudelle asuntoalueelle on parhailaan rakenteilla. Tähän kehittämiseen liittyen myös raitioliikennekalusto on pääosiltaan uusittu hankkimalla 82 nivelraitiovaunua.

Raitioliikenteen roolin selkeyttäminen ja raitioliikennejärjestelmän kehittäminen ovat tulleet ajankohtaiseksi keskustan sekä eräiden muiden kantakaupunkialueiden maankäyttö- sekä liikennejärjestelmäsuunnitelmiin liittyen. Raitioliikenteen kehittämisselvitys on tarpeen myös sen johdosta, että käytöstä poistettavan vanhan raitiovaunusarjan korvaamiseksi joudutaan tekemään päätökset uusien raitiovaunujen hankkimisesta lähiaikoina.

Reittivaihtoehtojen arviointiin ovat osallistuneet liikennelaitoksen johtoryhmä sekä liikennelaitoksen raitio- liikenneosasto, rakennusosasto ja suunnitteluosasto sekä kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosasto. Linjastovaihtoehtojen kuormitukset on suoritettu EM-MA-suunnitteluohjelmistolla, jonka työn yhteydessä on käytetty myös Finnmap Oy:n konsultointiapua. Raitioliikenteen kehittämisselvityksen kokoamisen siihen liittyvine linjastovaihtojen kuormitustarkasteluineen on suorittanut liikennelaitoksen suunnitteluosasto.

Työn välivaiheita on esitelty liikennelaitoksen lautakunnalle.

Suoritetun raitioliikenteen kehittämisselvityksen tuloksena on saatu esiin kaksi erillistä vaiheittain toteutettavaksi tarkoitettua vaihtoehtoa. Lautakuntakäsittelyn jälkeen vaihtoehdoista on tarkoitus pyytää raitioliikenteen vaikutusalueella olevien asukas- ja kaupunkiosayhdistysten lausunnot.

Raitioliikenteen kehittämislinjoista tulee saada periaate- ja perustamispäätökset kevääseen 1990 mennessä mm. kalustohankintojen pohjaksi.

Tässä selvityksessä on rajoitettu käsittelemään nykyisen kantakaupungin alueella toimivan raitioliikennejärjestelmän kehittämistä. Etäämmällä esikaupunkialueella ja seudun poikittaisliikenteessä pitkällä aikajänteellä saat- taa eräänä kehittämisvaihtoehtona tulla kysymykseen pika- raitioteiden rakentaminen. Nämä selvitykset suoritetaan erillisinä Helsingin kantakaupungin nykyisen raitiojärjestelmän kehittämisestä.

Martti Lund
toimitusjohtaja

RAITIOLIIKENTEEEN KEHITTÄMISSELVITYS

1 Selvityksen lähtökohdat

Helsingissä on päädytty esikaupunkialueille ja kaupungin rajojen ulkopuolelle suuntautuvassa raideliikenteessä metroratkaisuun sekä VR:n lähiliikenteeseen. Helsingin raitioliikenteen roolina on tarjota kantakaupungin asunto- ja työpaikka-alueilta suurkapasiteettinen ja tehokas joukkoliikenneyhteys Helsingin ydinkeskustaan sekä asunto- ja työpaikka-alueiden välille. Raitioliikenne toimii myös metron ja VR:n jakelujärjestelmänä kantakaupungin alueella.

Helsingin kantakaupungin alueelle ei ole perusteita eikä tarvetta tai mahdollisuuksia lähteä kehittämään pikaraitiotieitä, vaan raitioliikenteessä tukeudutaan nykytyypin raitioliikennejärjestelmän kehittämiseen. Mikäli esikaupunkialueilla ja seudun poikittaisliikenteessä päädytään pitkällä aikajänteellä sähköliikenteeseen, saattaa tällöin tulla vaihtoehtona kysymykseen pikaraitiotieiden rakentaminen. Poikittaisliikenteen kehittämiselvitykset suoritetaan kuitenkin seudullisina selvityksinä ja erillisinä Helsingin kantakaupungin nykyisen raitiotiejärjestelmän kehittämisestä.

Helsingin raitiotieverkoston sijaitessa yhteisillä väylillä muun liikenteen kanssa jää raitioliikenteen keskimatkanopeus risteysten liikennevaloista ja lyhyistä pysäkkiväleistä johtuen siinä määrin alhaiseksi, noin 15 km/h, että nykyistä raitioliikenneverkostoa ei ole mahdollista ulottaa 6 - 8 km etäämmälle Helsingin keskustasta. Pidemmillä reiteillä matka-ajat muodostuisivat niin pitkiksi, että raitioliikenne menettäisi matkustajiaan muulle joukkoliikenteelle. Raitioliikenteen sujuvuutta parantavin toimenpitein, mm. liikennevalo-ohjauksin ja pysäkkijärjestelyin on raitioliikenteen keskimatkanopeutta mahdollista enimmillään nostaa 10 - 20 % nykyisestä.

Tarkasteltaessa raitioliikenteen kehitysnäkymiä ja kehittämistä aikajänteellä 1990 - 2005 ei mahdollisesti myöhemmin toteutettavalla Töölön metrolla tai vaihtoehtoisesti VR:n keskustan kautta kulkevalla lähiliikenne-raitteella ole vaikutusta. Pitkän aikajänten, 2005 - 2030 tarkasteluihin sen sijaan myös raskaan raideliikenteen kehittämisvisioilla on vaikutusta ja ne tulee ottaa tarkastelussa huomioon.

Edellä esitetyt taustatekijät huomioon ottaen raitioliikenteen kehittämisselvityksen lähtökohdat ovat seuraavat:

- Vaihtoehtotarkastelut on suoritettu aikajänteellä 1990 - 2005 ja yleisluontoinen visiomainen tarkastelu aikajänteellä 2005 - 2030.
- Raideleveys säilytetään nykyisenä, 1 m (vaunuleveys 2.300 mm).
- Raitiotieradat tulevat säilymään katutasossa.
- Raitiojärjestelmä pysyy kantakaupunkiliikennemuotona ja sitä laajennetaan pääasiassa sen nykyisellä toiminta-alueella.
- Linjastovaihtoehtojen perusteella valitaan kaksi erillistä vaiheittain toteutettavaksi tarkoitettua kehittämisvaihtoehtoa jatkotarkastelujen pohjaksi (verkko- ja linjastovaihtoehdot).

- Raitioliikennekaluston perusvaihtoehtona on nykytyypinen raitiovaunukalusto (leveys ja etu-ulottuma nykyinen), mutta uusi raitioliikennekalusto pyritään saamaan matalalattiaiseksi vaunuun nousemisen ja poistumisen helpottamiseksi.
- Uuden raitiovaunukaluston määrää laskettaessa on lähtökohtana vaunujen jatkuva kierrätys.
- Varikko-, korjaus- ja huoltotoiminnot säilytetään Töölön, Vallilan ja Koskelan toimitiloissa, joita kehitetään.
- Raitioliikenteen nopeuttamiseksi ja sujuvuuden varmistamiseksi raitiovaunukalusto varustetaan liikennevaloja ohjaavin ilmaisilaittein sekä elektronisin matkustajainformaatiolaittein.

Jatkokehittelyyn valittujen raitioliikenteen verkko- ja linjastovaihtoehtojen kriteereinä on, että

- raitioliikenteen matkustajamäärät saadaan nykyisestä kasvamaan ja raitioliikenne säilyy elinvoimaisena,
- raitiolinjaston yhdistävyys säilyy ja paranee,
- raitioliikenteen keskimatkanopeudet kasvavat ja matka-ajat lyhenevät,
- raitioliikenteen säännöllisyys ja häiriöttömyys paranevat ja raitiolinjaston tehokkuus paranee.

2

Vaihtoehtoja koskeva esiselvitys

Liikennelaitoksen suunnitteluosaston, raitioliikenneosaston ja rakennusosaston sekä kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston yhteistyönä selvitettiin ja laadittiin seitsemän raitiolinjastovaihtoehtoa aikajänteelle 1990 - 2005 ja lisäksi näille alavaihtoehtoja sekä yksi pitkän aikajänteen vaihtoehto vuoden 2005 jälkeiselle tilanteelle, jolloin Keski-Pasila, Jätkäsaari ja Hernessaari ovat olettamuksen mukaan jo rakennetut.

Aikajänteen 1990 - 2005 linjastovaihtoehtojen matkustajat sijoitettiin käyttäen vuoden 2000 tasolle projisioitua joukkoliikennematriisia. Tarkastelua varten matriisi tarkistettiin vuoden 1997 maankäyttötiedoilla ja kalibroitiin vuoden 1987 raitioliikenteen profiililaskentatiedoilla. Vuoden 2005 jälkeistä tilannetta varten matriisia muokattiin lisätyillä maankäyttötiedoilla.

Matriisien muokkauksen sekä linjastovaihtoehtojen sijoittelun suoritti konsulttitoimisto Finnmap Oy EMMA 2-suunnitteluohjelmistolla.

Esitutkimuksen kaksi parhainta linjastovaihtoehtoratkaisua valittiin jatkotarkastelun pohjaksi. Näitä käsitellään raitioliikenteen kehittämisvaihtoehtoina seuraavassa.

Valmisteilla olevan kehittämisselvityksen edellyttämät linjasto- ja väyläratkaisut on perusteltua toteuttaa maankäytön muutoksiin ja ratojen rakentamismahdollisuuksiin sopeuttaen vaiheittain, siten, että kunkin toteuttamisvaiheen yhteydessä tarkistetaan suunnitelmatiedot vastaamaan kyseistä tilannetta ja sopeuttamalla liikennetarjontaa kysyntää vastaavaksi.

3

Kehittämisvaihtoehdot

3.1

Kehittämissuunnitelmassa reiteiltään pääosin nykyisin säilyvät linjat

Linjastovaihtoehtojen eri toteuttamisvaiheissa säilyvät seuraavat linjat pääosin nykyisillä reiteillään:

- Raitiolinjat 1, Kauppatori - Käpylä, ja 1A, Eira - Käpylä.
- Raitiolinjat 3B, Eira - Kallio - Töölö - Kauppatori - Eira ja 3T, Eira - Kauppatori - Töölö - Kallio - Eira

Raitiolinjojen 3B/3T reitti tulee keskustassa muuttumaan Kamppi - Töölönlahti -suunnitelman toteutuessa Mannerheimintieltä Salomonkadun ja Fredrikinkadun kautta Arkadiankadulle. Tämä muutos parantaa raitiolinjojen tavoitettavuutta mm. Linja-autoasemalle, Kampin metroasemalle sekä uudelle kaukoliikenteen Linja-autoasemalle.

Raitiolinjojen 3B/3T reitti ehdotetaan muutettavaksi Töölöntorilta Topeliuksenkadun kautta Nordenskiöldinkadulle. Tämä muutos laajentaa raitiolinjojen 3B/3T palvelualueetta, lisää matkustajamääriä sekä tarjoaa toimintavarmemman reitin Töölön alueella. Tämä edellyttää uuden radan rakentamista Topeliuksenkadulle.

Raitioratojen rakentaminen Topeliuksenkadulle edellyttää kadun muuttamista joukkoliikennekaduksi siten, että muun autoliikenteen läpiajo risteyksissä estyy, mutta autot voivat ajaa kortteleihin ja pysäköidä kadun varrella. Topeliuksenkadun muuttaminen joukkoliikennekaduksi edellyttää Sibeliuksen puiston alittavan autotunnelin rakentamista.

- Raitiolinja 4, Katajanokka - Munkkiniemi.
- Raitiolinjat 7A, Rautatientori - Töölö - Pasila - Rautatientori ja 7B, Rautatientori - Pasila - Töölö - Rautatientori.
- Autolinjat säilyvät nykyisillä reiteillään lukuun ottamatta linjoja 14B, 16, 17, 22 ja 23V (23).

3.2

Kehittämismvaihtoehto A

Kehittämismvaihtoehdossa A tehostetaan nykyisin heikosti kuormittavien raitiolinjojen käyttöä korvaamalla raitiolinjojen reittimuutoksien eräitä keskustan autolinjoja sekä kevennetään nykyisin ylikuormittuvia raitiolinjoja järjestämällä lisäkapasiteettia.

3.2.1

Toteuttamismvaihe 1. v. 1990-1997

Ensimmäisessä toteuttamismvaiheessa kohdassa 3.1 mainittujen linjojen lisäksi säilyy nykyisellä reitillä raitiolinja 10 lukuunottamatta v. 1991 toteutettavaa jatketta Pikku-Huopalahteen ja autolinjat 14B, 16, 17 ja 22.

Raitio- ja autolinjoille esitetään seuraavia muutoksia:

- Raitiolinja 2, Hietalahti - Rautatientori - Linjat.

Raitiolinja 2 johdetaan uudelle reitille: Hietalahti - Erottaja - Rautatientori - Hakaniemi - Linjat.

Uusi reitti tarjoaa matkustajien toivoman raitiotieyhteyden Linjojen ja Rautatientorin välille sekä yhteyden edelleen Erottajalle ja Bulevardille. Nykyinen lyhyt, heikosti kuormittunut linja 2 tulee tehokkaampaan käyttöön.

- Uusi raitiolinja 5, Kauppatori - Kamppi - Töölöntori.

Uusi linja vahvistaa Töölön alueen raitioliikenneyhteyksiä keskustaan ja keventää välillä Mannerheimintie - Aleksanterinkatu - Senaatintori nykyisen raitiolinjan 4 kuormituksia.

- Raitiolinja 6, Hietalahti - Senaatintori - Arabia.

Raitiolinja 6 johdetaan keskiosaltaan uudelle reitille Aleksin, Senaatintorin ja Snellmaninkadun kautta Hakaniemeen. Reitti tarjoaa uuden raitiotieyhteyden Hietalahden suunnasta Aleksille ja Senaatintorille. Myös Aleksin ja Hämeentien välille tarjotaan uusi raitiotieyhteys.

- Raitiolinja 8, Ruoholahti - Sörnäinen - Vallila.

Raitiolinjaa 8 jatketaan Ruoholahdessa suunnitelmien mukaisesti alueen rakentamisaikataulua noudattaen uutta siltaa pitkin Jätkäsaareen.

- Autolinja 23V (23), Hakaniemi - Länsi-Pasila - Ruskeasu.

Autolinjan 23V (23) päätepysäkki siirretään Rautatientorilta Merihakaan. Linjan 23V (23) päätepysäkki siirrettiin v. 1985 Merihaasta Rautatientorille suoran raitiotieyhteyden katkettua Rautatientorin ja Linjojen välillä. Kun yhteys nyt palautuu raitiolinjan 2 reittimuutoksen myötä, voidaan Rautatientorin päätepysäkkiruuhkaa keventää.

3.2.2

Toteuttamisvaihe 2. v. 1997-2005

Toteuttamisvaiheessa 2 linjat johdetaan vaihtoehdon A tavoitetilanteen mukaisille reiteille.

Raitio- ja autolinjoille esitetään seuraavia muutoksia:

- Raitiolinja 2, Merikatu - Rautatientori - Linjat.

Raitiolinja 2 johdetaan Merikadulta nykyisen autolinjan 17 päätepysäkin alueelta uutta rataa pitkin Erottajalle ja edelleen Rautatientorin kautta Linjoille.

- Raitiolinja 5, Kauppatori - Töölöntori - Kumpula.

Raitiolinjaa 5 jatketaan Töölöntorilta Vallilaan ja edelleen Mäkelänkatua Kumpulan uudelle asunto- ja yliopisto-alueelle.

- Raitiolinja 6, Ruoholahti - Senaatintori - Sörnäinen - Ilmala.

Raitiolinja 6 jatketaan Hietalähdestä uutta rataa pitkin Ruoholahteen. Lisäksi linja 6 johdetaan Sörnäisistä Helsinginkadulle, uutta rataa pitkin Aleksis Kiven kadulle ja edelleen Itä-Pasilan kautta Länsi-Pasilaan ja Ilmalaan.

- Raitiolinja 8, Ruoholahti - Sörnäinen - Arabia.

Raitiolinja 8 jatketaan Vallilasta Paavalinkirkolta Arabiaan korvaamaan raitiolinjan 6 reittimuutosta. Samalla tarjotaan Arabian alueelle uusi vaihdoton yhteys Töölöön ja Ruoholahteen.

- Raitiolinja 10, Punavuori - Kamppi - Pikku-Huopalah-ti.

Raitiolinjan 10 eteläinen päätepysäkki siirretään Punavuoreen raitiolinjan 1A päätepysäkille. Täällä reitti kulkee Fredrikinkadun ja Salomonkadun kautta nykyiselle reitille Mannerheimintielle. Näin Punavuoresta ja Fredrikinkadulta saadaan raitiotieyhteys uuteen Kamppiin ja keskustaan. (Hernesaaren uuden alueen rakentuessa linjaa 10 jatketaan alueelle ja mahdollisesti edelleen Jätkäsaareen. Tällöin autolinja 15, Hernesaari - Kamppi - Jätkäsaari, jää tarpeettomaksi).

- Autolinja 14B korvataan raitiolinjoilla.

Linjojen 14 ja 14B yhteistä reittiä liikennöivät muutoksen jälkeen raitiolinjat 3B/3T sekä 10. Matkustajat siirtyvät enenevässä määrin raitiovaunuun, joten kahden autolinjan liikennöiminen käy tarpeettomaksi.

- Autolinja 16, Erottaja - Hakaniemi - Herttoniemi.

Autolinjan 16 eteläinen päätepysäkki siirretään Erottajalle, koska raitiolinjat 6 ja 10 tarjoavat Punavuoren ja Bulevardin alueelle samoja yhteyksiä kuin linja 16 nykyään.

- Autolinja 17, korvataan raitiolinjoilla.

Autolinjan 17 reitillä liikennöivät raitiolinja 2 Merikadulta Hakaniemeen ja raitiolinja 6 Erottajalta Hakaniemen kautta Kallioon ja Pasilaan. Näin ollen autolinja 17 tulee korvatuksi raitiolinjoilla.

- Autolinja 23V (23) korvataan raitiolinjalla.

Raitiolinja 6 tarjoaa yhteyden Hakaniemestä Kallion ja Länsi-Pasilan kautta Ilmalaan. Se korvaa autolinjan 23V (23) tältä reittiosalta.

- Autolinja 22, Ruskeasu - Pasila - Suursuo.

Autolinjan 22 reitti muutetaan alkavaksi Ruskeasuolta, josta se kulkee Länsi-Pasilan kautta Itä-Pasilaan ja sieltä edelleen nykyiselle reitilleen Postikeskuksen ohi Suursuolle. Näin linjan 23V (23) tarjoama yhteys Ruskeasuolle säilytetään.

3.3

Kehittämismvaihtoehto B

Kehittämismvaihtoehdossa B käytetään samoja keinoja heikosti kuormittuneiden linjojen tehostamiseksi ja ylikuormittuneiden linjojen keventämiseksi kuin vaihtoehdossa A. Reittiratkaisut ovat hiukan toisenlaisia.

3.3.1

Toteuttamismvaihe 1, v. 1990 - 1997

Ensimmäisessä toteuttamismvaiheessa säilyvät nykyisellä reitillään kohdassa 3.1 mainittujen linjojen lisäksi raitiolinja 10 lukuunottamatta v. 1991 toteutettavaa jatketta Pikku-Huopalahteen ja autolinjat 14B, 16, 17 ja 22.

Seuraaville linjoille esitetään muutoksia:

- Raitiolinja 2, Hietalahti - Rautatientori - Linjat.

Raitiolinja 2 johdetaan uudelle reitille: Hietalahti - Erottaja - Rautatientori - Hakaniemi - Linjat (kuten vaihtoehdossa A).

Uusi reitti tarjoaa matkustajien toivoman raitiotieyhteyden Linjojen ja Rautatientorin välille sekä yhteyden edelleen Erottajalle ja Bulevardille. Nykyinen lyhyt heikosti kuormittunut linja 2 tulee tehokkaampaan käyttöön.

- Raitiolinja 6, Hietalahti - Senaatintori - Vallila.

Raitiolinja 6 johdetaan keskiosaltaan uudelle reitille: Aleksin, Senaatintorin ja Snellmaninkadun kautta Hakaniemeen. Reitti Tarjoaa uuden raitiotieyhteyden Hietalahden suunnasta Aleksille ja Senaatintorille. Myös Aleksin ja Hämeentien välille tarjotaan uusi raitiotieyhteys. Pohjoispäästä linja 6 päätetään Paavalinkirkolle, sillä Hämeentien vilkas bussiliikenne keskustaan on vähentänyt Arabian raitiovaunumatkustajia.

- Raitiolinja 8, Ruoholahti - Sörnäinen - Arabia.

Raitiolinjaa 8 jatketaan Ruoholahdessa suunnitelmien mukaisesti alueen rakentamisaikataulua noudattaen uutta siltaa pitkin Jätkäsaareen. Vallilassa linjaa 8 jatketaan Paavalinkirkolta Arabiaan toisaalta korvaamaan raitiolinjaa 6 yhteytenä Sörnäisiin ja tarjoamaan uutta raitiotieyhteyttä Töölön ja Ruoholahden suuntaan.

- Autolinja 23V (23), Merihaka - Länsi-pasila - Ruskeasu.

Autolinjan 23V (23) päätepysäkki siirretään Rautatientorilta Merihakaan (kuten vaihtoehdossa A), koska raitiolinja 2 tarjoaa suoran yhteyden Rautatientorin ja linjojen välille.

3.3.2

Toteuttamisvaihe 2, v. 1997 - 2005

Toteuttamisvaiheessa 2 linjat johdetaan vaihtoehdon B tavoitetilanteen mukaisille reiteille.

Seuraaville linjoille esitetään muutoksia:

- Raitiolinja 2, Punavuori - Kamppi - Linjat.

Raitiolinjan 2 eteläinen päätepysäkki siirretään Punavuoreen raitiolinjan 1A päätepysäkille. Tällä reitillä kulkee Fredrikinkatua ja Salomonkatua Kaivokadulle. Näin Punavuoresta ja Fredrikinkadulta saadaan raitiotieyhteys uuteen Kamppiin ja keskustaan (Hernesaaren uuden alueen rakentuessa linja 2 jatketaan alueelle ja mahdollisesti edelleen Jätkäsaareen. Tällöin autolinja 15, Hernesaari - Kamppi - Jätkäsaari, jää tarpeettomaksi).

- Raitiolinja 6, Ruoholahti - Senaatintori - Ilmala.

Raitiolinja 6 jatketaan Hietalahdesta uutta rataa pitkin Ruoholahteen. Lisäksi linja 6 johdetaan Hakaniemestä Porthaninkadulle, Helsinginkadulle ja edelleen uutta rataa pitkin Aleksin Kiven kadulle, Itä-Pasilaan, Länsi-Pasilaan ja Ilmalaan.

- Raitiolinja 10, Merikatu - Pikku-Huopalahti.

Raitiolinjan 10 eteläinen päätepysäkki siirretään Kirurgilta Merikadulle autolinjan 17 nykyisen päätepysäkin tuntumaan. Korkeavuorenkadulle ja Kapteeninkadulle rakennetaan uusi rataosuus.

- Autolinja 14B korvataan raitiolinjoilla.

Linjojen 14 ja 14B yhteistä reittiosuutta liikennöivät muutosten jälkeen raitiolinjat 3B/3T ja 2. Matkustajat siirtyvät enenevässä määrin raitiovaunuun, joten kahden autolinjan liikennöiminen käy tarpeettomaksi.

- Autolinja 16, Erottaja - Hakaniemi - Herttoniemi.

Autolinjan 16 eteläinen päätepysäkki siirretään Erottajalle, koska raitiolinjat 6 ja 2 tarjoavat Punavuoren ja Bulevardin alueelle samoja yhteyksiä kuin linja 16 nykyään.

- Autolinja 17 korvataan raitiolinjoilla.

Autolinjan 17 reitillä liikennöivät raitiolinja 10 Merikadulta Mannerheimintielle ja raitiolinja 6 Erottajalta Hakaniemen kautta Kallioon ja Pasilaan. Näin ollen autolinja 17 tulee korvatuksi raitiolinjoilla.

- Autolinja 23V (23) korvataan raitiolinjalla.

Raitiolinja 6 tarjoaa yhteyden Hakaniemestä Kallion ja Länsi-Pasilan kautta Ilmalaan. Näin ollen se korvaa autolinjan 23V (23) tältä reittiosalta.

- Autolinja 22, Ruskeasu - Pasila - Suursuo.

Autolinjan 22 reitti muutetaan alkavaksi Ruskeasuolta, josta se kulkee Länsi-Pasilan kautta Itä-Pasilaan ja sieltä edelleen nykyiselle reitilleen Postikeskuksen ohi Suursuolle. Näin linjan 23V (23) tarjoama yhteys Ruskeasuolle säilytetään.

4

Matkustajavirtojen sijoittelu linjastovaihtoehtoilta

Kehittämisvaihtoehtojen A ja B molemmat toteuttamisvaiheet sekä nykylinjasto toteutettuna vaunujen jatkuvana kierrätyksenä sijoiteltiin tarkistetulla YTV:n joukkoliikennematriisilla vuodelle 2000. Matriisista eroteltiin aamuruuhkan huipputunnin matkamatriisi ja päiväliikenteen matkamatriisi.

Vuoden 2005 jälkeisen maankäytön vaikutusta selvitettiin sijoittelemalla vaihtoehtojen toisen toteuttamisvaiheen linjastot myös Keski-Pasilan ja Hernesaaren uusilla maankäyttöillä muokatulla joukkoliikennematriisilla. Matriisit ovat samat kuin esiselvityksessä käytetyt. Sijoittelut suoritettiin HKL:n Emme 2-suunnitteluohjelmistolla.

Nykylinjaston sekä vaihtoehtojen A ja B eri toteutusvaiheiden raitioliikenteen matkustajamääriä ja tunnuslukuja aamun huipputuntina noin v. 2000 on esitetty liitteessä 1. Samassa liitteessä on myös esitetty keskustan autolinjojen ja metron matkustajamäärät aamuruuhkan aikana ko. vaihtoehtoisissa.

Raitiolinjaston matkustajamäärien herkkyyttä raitioliikenteen matkanopeuksien parantamiselle ja vuorovälien lyhentämiselle selvitettiin sijoittelemalla ensimmäisen toteuttamisvaiheen linjastot 15 % parannetuilla matkanopeuksilla ja 15 % lyhennetyillä vuoroväleillä.

4.1

Matkustajamäärien muutos

Liitteen 1 taulukoista voi havaita, että molemmat kehittämisvaihtoehdot lisäävät raitioliikenteen matkustajia nykylinjastoon verrattuna. Toteuttamisvaiheessa 1 lisäys on vähäisempää, mutta toteuttamisvaiheessa 2 jo 30 % suuruusluokkaa, kun autolinjoja osittain korvataan raitiolinjoilla. Matkustajamäärä/vaunu on myös suurempi kuin nykylinjastossa. Koska vaihtoehdossa A on yksi linja enemmän kuin vaihtoehdossa B ja tämän takia suurempi vaunumäärä, on matkustajamäärä/vaunu vaihtoehdon A eri toteuttamisvaiheissa pienempi kuin vaihtoehdon B.

Keskustan autolinjojen matkustajamäärä kehittyy luonnollisesti päinvastoin kuin raitiolinjojen eli vähenee. Toteuttamisvaiheessa 1 väheneminen on vielä suhteellisen pieni. Toteuttamisvaiheessa 2 molemmissa kehittämisvaihtoehdoissa esitetyt samanlaiset muutokset keskustan autolinjoissa vähentävät matkustajia saman noin 30 %, minkä raitioliikenteen matkustajamäärä kasvaa.

4.2

Raitiolinjojen tehokkuuden muutos

Kummankin vaihtoehdon ensimmäisessä toteuttamisvaiheessa on raitiolinjat 2 ja 6 muutettu keskustassa samalla tavalla. Muutokset tehostavat linjaa 2 huomattavasti. Linja 6 säilyy matkustajamäärältään ja tehokkuudeltaan lähes nykylinjaston mukaisena. Se kerää matkustajia Aleksilta keventäen linjaa 4, mutta menettää matkustajia Ruoholahden uudelle metroasemalle. Vaihtoehdossa A linja 5 keventää vielä edelleen linjaa 4. Esitetyt muutokset ovat siten asetettujen tavoitteiden mukaisia. Raitiolinjan 8 matkustajamäärä ja tehokkuus pienenee molemmissa vaihtoehdoissa nykytilanteeseen verrattuna. Tämä johtuu Ruoholahden metrosta, joka tarjoaa Ruoholahden ja Sörnäisten välille ylivoimaisen nopean yhteyden.

Kummankin vaihtoehdon toisessa toteuttamisvaiheessa on linjat 2 ja 10 johdettu eteläisiin kaupunginosiin tosin eri reittejä. Molemmat ratkaisut reitistä riippumatta lisäävät näiden linjojen matkustajamääriä ja parantavat tehokkuutta.

Molemmissa vaihtoehdoissa on toisessa toteuttamisvaiheessa linja 6 johdettu Itä- ja Länsi-Pasilan kautta Ilmalaan. Ratkaisu lisää linjan 6 matkustajamäärää ja parantaa tehokkuutta riippumatta reittiratkaisusta Kalliossa.

Vaihtoehdossa A on linja 5 johdettu Helsinginkadun ja Sturenkadun kautta Kumpulaan. Ratkaisu lisää linjan 5 matkustajamäärää ensimmäiseen toteuttamisvaiheeseen nähden, mutta linjan 8 matkustajamäärä pienenee ja tehokkuus huononee päällekkäisyyden takia.

4.3

Matkustajamäärien herkkyyden nopeuden ja vuorovälien muutokselle

Nopeutettaessa raitioliikennettä 15 % koko linjaston osuudella kasvoi matkustajamäärä 20 % ja vaunutarve väheni 10 %. Nopeuttaminen toteutettiin vaihtoehdon A toteuttamisvaiheella 1, jossa raitiolinjasto muistuttaa nykyistä eikä autolinjoja ole korvattu raitiolinjoilla.

Lyhennettäessä raitiolinjojen vuorovälejä 15 % kasvoi matkustajamäärä 25 % ja vaunutarve 20 %. Vuorovälien lyhentäminen toteutettiin vaihtoehdon B toteuttamisvaiheessa 1, jossa raitiolinjasto muistuttaa nykyistä eikä autolinjoja ole korvattu raitiolinjoilla.

4.4

Keski-Pasilan ja Hernesaaren rakentamisen vaikutus

Vaihtoehtojen A ja B toteuttamisvaiheen 2 linjasto sijoitettiin myös v. 2005 jälkeistä tilannetta kuvaavalla matkustajavirtamatriisilla. Tässä matriisissa on Keski-Pasilaan lisätty 1.000 asukasta ja 5.000 työpaikkaa ja Hernesaari-Jätkäsaari -alueelle 17.000 asukasta.

Vaihtoehdoissa Keski-Pasila lisäsi raitiolinjojen 6 ja 7A/B matkustajamäärää aamun huipputuntina yhteensä 400-500 matkustajalla.

Hernesaari-Jätkäsaari -alueen rakentaminen lisäisi joukkoliikenteen matkustajia aamun huipputunnin aikana 1.200 matkustajalla. Tästä matkustajamäärästä 2/3 käyttäisi raitiolinjaa 8 ja 1/3 alueelle jatkettavaa raitiolinjaa 10/2 (vaihtoehto A/vaihtoehto B).

5

Uusien ratojen rakentaminen ja investoinnit

Raitioliikenteen kehittämisvaihtoehdot edellyttävät raitioverkoston täydentämistä ja raitiotieratojen rakentamista seuraavasti

Vuosina	Uutta rataa		Rakentamiskustannukset	
	km		milj. mk	
	Ve A	Ve B	Ve A	Ve B
1990-1997	7,2	7,2	24,3	24,3
1997-2005	14,5	11,6	43,4	34,8
<u>Yhteensä</u>	<u>21,7</u>	<u>18,8</u>	<u>67,7</u>	<u>59,1</u>

Uuden raitiovaunukaluston hankintatarve ja investoinnit

Raitioliikenteen kalustotarve määräytyy huipputunnin matkustajamäärien mukaan mitoitettusta liikennetarjonnasta. Liitteessä 1 on esitetty linjoittain aamuruuhkan huipputunnin vaunutarve liikenteessä. Kokonaisvaunutarvetta laskettaessa käyttösuhteeksi on oletettu 85 % ja kalustona on oletettu käytettävän paikkamäärältään nykyisten nivelraitiovaunujen tyyppisiä vaunuja.

Kalustohankinnoissa on perusteltua varautua siihen, että uudet hankittavat nivelraitiovaunut voidaan tarvittaessa jatkaa 2-niveliseksi, jolloin paikkatarjonta lisääntyisi 20 - 30 %. Tähän on tarpeen varautua sen johdosta, että raitioliikenteen matkustajamäärät saattavat tulevaisuudessa lisääntyä, mikäli henkilöautoliikennettä keskustassa rajoitetaan liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi ja/tai energiatilanteen muuttuminen lisää joukko liikenteen matkustajamääriä.

Seuraavan raitiovaunukalustohankinnan yhteydessä tulee lisäksi hankkia 3...5 vaunua tulevia liikenteen lisäyksiä silmälläpitäen. Tämä on välttämätöntä, sen johdosta, että raitiovaunuja ei voida hankkia erillisinä muutaman kappaleen lisätilauksina.

Hankittavien uusien vaunujen tulee rakenteeltaan olla matalalattiaisia, mikäli mahdollista siten, että koroteuilta raitiovaunupysäkeiltä pyörätuolia käyttävät voivat omatoimisesti päästä vaunuun ja vaunusta ulos. Raitiovaunujen jäähdytys- ja tuuletusjärjestelmien tulee olla melutasoltaan alhaisia, jotta melu ei aiheuta haittaa asukkaille, esimerkiksi uusilla asuntoalueilla.

Kehittämismvaihtoehtojen edellyttämät vaunumäärät sekä vaunuhankintojen budjetääriset kustannusarviot ovat seuraavat:

	Kokonais- vaunutarve	Uusia vaunuja	Hankinta- kustannukset milj. mk	1)
Vaihtoehto A				
Vaihe 1 (1997)	110	28	224	
Vaihe 2 (lisäystä edelliseen) (2005)	11	11	88	
Yhteensä	121	39	312	

Vaihtoehto B			
Vaihe 1	105	23	184
(1997)			
Vaihe 2	4	4	32
(lisäystä			
edelliseen)			
(2005)			
Yhteensä	109	27	216

- 1) Budjetäärinen kustannusarvio käsittää vaunuhankinnan lisäksi vaunuhankinnan yhteydessä suoritettavat vaihto- ja varaosat sekä vaunuihin hankittavat informaatio- sekä liikenteenohjaus- ym. laitteet.

Molempien vaihtoehtojen A ja B toteuttamisvaiheessa 2 korvataan raitiolinjoilla sama määrä keskustan nykyisiä autolinjoja. Näiden korvattavien autolinjojen automäärä nykyisessä liikenteessä on 20. Linja-autojen 85 % käytöstä huomioottaen voidaan linja-autohankinnassa säästää 24 autoa. Mikäli raitioliikennettä ei kehitettäisi, jouduttaisiin linja-autoja päinvastoin lisäämään.

7 Matkustajamäärät ja käyttökustannukset

Raitioliikenteen kehittämisvaihtoehtojen matkustajamäärät sekä liikennöimiskustannukset ja käyttökate ovat seuraavat (Laskettu v. 1988 rahanarvossa)

Vaihtoehto	Matkustajamäärät milj./vuosi	Kustannukset milj.mk/vuosi	Käyttökate %
Nykylinjasto (jatkuva kierrätys)	50,3	150,1	61,7
Vaihtoehto A			
Vaihe 1	56,2	166,8	62,0
(1997)			
x)			
Vaihe 2	67,9	187,2	66,7
(2005)			
Vaihtoehto B			
Vaihe 1	55,0	160,0	63,3
(1997)			
x)			
Vaihe 2	67,4	168,7	73,5
(2005)			

x)
Autoliikenteessä korvataan osa keskustan linjoja vaihtoehtojen A ja B toteuttamisvaiheissa 2 raitiolinjoilla. Näistä toimenpiteistä aiheutuu autoliikenteessä vuositasolla 10,3 milj. mk kustannussäästö.

Pitkän aikajänteen kehittämisvisio

Helsingin raitioliikenneverkostoa on edelleen jonkin verran mahdollista laajentaa pitkällä aikajänteellä energiatilanteen ja ympäristönäkökohtien sitä edellyttäessä. Vaihtoehtoina raitioliikenteen laajentamiselle tulee tällöin kuitenkin tarkastella myös sähköautoliikenteen tai kaasubussien käyttömahdollisuutta.

Raitioliikenteen toimintasäde Helsingin keskustasta mitaten on enimmillään noin 6 - 8 km. Pidemmälle ulottuvia laajennuksia ei ole mahdollista tehdä, sillä matka-ajat muodostuvat tällöin liian pitkiksi.

Edellä mainituin edellytyksin raitioliikennettä on mahdollista laajentaa seuraavasti:

- Raitiolinjaa 1 on mahdollista jatkaa Käpylän nykyiseltä päätepysäkiltä Koskelan siraalaan (kustannusarvio noin 4,5 milj. mk) sekä edelleen Käpyläntietä Oulunkylän asemalle (kustannusarvio n. 6,2 milj. mk).
- Raitiolinjoja 1A ja 10/2 (vaihtoehdosta riippuen) on mahdollista jatkaa etelässä Eirasta Hernesaareen (kustannusarvio noin 4,5 milj. mk).
- Raitiolinjaa 10 on mahdollista jatkaa Pikku-Huopalahdesta Huopalahden rautatieasemalle (kustannusarvio noin 8,3 milj. mk) tai Huopalahdentien kautta Paciuksenkadulle (kustannusarvio noin 8,6 milj. mk).

Helsingin kantakaupungin alueella ei ole mahdollista eikä perusteita lähteä kehittämään pikaraitiotieitä. Sen sijaan poikittaisliikenteessä eräänä vaihtoehtona tulee kysymykseen pikaraitiotiet tai johdinautoliikenne, mm. Vanhakaupunki-Viikki-Kivikko ja seudullisena esimerkiksi reitillä Tapiola-Leppävaara-Pitäjänmäki-Pirkkola-Oulunkylä-Viikki-Itäkeskus. Nämä liittyvät tuleviin maankäyttökysymyksiin ja niitä selvitetään erillisessä projektissa.

Johtopäätökset ja ehdotukset jatkotoimenpiteiksi

Esillä olevassa raitioliikenteen kehittämisselvityksessä on jatkotarkasteluun valittu kaksi erillistä vaiheittain toteutettavaksi tarkoitettua vaihtoehtoa, joista lautakuntakäsittelyn jälkeen on tarpeen pyytää lausunto kaikilta niiltä asukas- ja kaupunkiosayhdistyksiltä sekä -seuroilta, jotka ovat ja toimivat raitioliikenneverkon palvelu- ja toiminta-alueella.

Raitioliikenteen kehittämisselvitys osoittaa, että raitioliikenteen matkustajamäärien lisäämiseen raitioliikennettä kehittämällä on hyvät mahdollisuudet. Raitioliikenteen kehittämisen myötä voidaan samalla kantakaupungin bussiliikenteen kasvua rajoittaa, jopa jossain määrin nykyisestä vähentää.

Helsingin raitioliikenteen roolina on tarjota kantakaupungin asunto- ja työpaikka-alueelta suurkapasiteettinen ja tehokas joukkoliikenneyhteys näiden alueiden välille sekä Helsingin keskustaan. Raitioliikenne on katutilan käytön ja sähköisyyden puolesta erityisen sopiva Helsingin keskustan ja kantakaupungin joukkoliikennemuodoksi. Raitioliikenne toimii myös tehokkaana metron ja VR:n jakelujärjestelmänä kantakaupungin alueella.

Raitioliikenteen kehittäminen edellyttää uusien rata-osuuksien rakentamista sekä uusien raitiovaunujen hankkimista raitioliikenteen laajentamisen johdosta sekä korvaamaan käytöstä poistettavat 30 neliakselista raitiovaunua.

Raitioliikenteen kehittämislinjoista tulee saada perustamispäätökset kevääseen 1990 mennessä.

RAITIOLINJASTON TUNNUSLUVUT AAMUN RUUHKATUNTINA (klo 7-8)

Nykylinjasto, jatkuva kierrätys

Linja	Vaunut	Vuoroväli	Nousijat	Max.kuorm. %	Käyttö- suhde %
1A	11	7	1470	58	17
2	4	7	420	25	9
3B	10	6	1490	55	15
3T	10	6	1140	43	14
4	13	5	2860	90	28
6	9	7	1300	54	15
7A	6	7	1230	41	22
7B	6	7	1440	51	25
8	9	6	1520	51	27
10	7	7	700	35	11
Yht.	85	6,5	13570		19
			160/vaunu		

Vaihtoehto A, toteutusvaihe 1

Linja	Vaunut	Vuoroväli	Nousijat	Max.kuorm. %	Käyttö- suhde %
1A	11	6,5	1550	61	17
2	7	6,5	970	40	16
3B	10	5,5	1940	72	17
3T	10	6,0	1350	33	13
4	12	5,5	2450	84	27
5	5	6	1370	64	18
6	10	7	1240	53	15
7A	6	7	1170	41	22
7B	6	7	1340	51	23
8	9	6,5	1150	37	20
10	8	7	700	35	11
Yht.	94	6,4	15230		19
			162/vaunu		

Vaihtoehto A, toteutusvaihe 2

Linja	Vaunut	Vuoroväli	Nousijat	Max.kuorm. %	Käyttö- suhde %
1A	11	6,5	1430	52	15
2	7	6,5	1850	86	23
3B	10	5,5	1940	64	17
3T	10	6	1610	46	15
4	12	5,5	2510	83	27
5	11	6	2170	54	19
6	13	7	1930	56	17
7A	6	7	1180	42	22
7B	6	7	1390	54	24
8	9	7	1010	29	15
10	8	7	1080	57	15
Yht.	103	6,4	18100		19
			176/vaunu		

Vaihtoehto B, toteutusvaihe 1

Linja	Vaunut	Vuoroväli	Nousijat	Max.kuorm. %	Käyttö- suhde %
1A	11	6,5	1570	61	17
2	7	6,5	970	40	16
3B	10	5,5	1970	74	18
3T	10	6	1440	41	14
4	13	5	2890	87	28
6	8	7	1150	52	15
7A	6	7	1180	41	22
7B	6	7	1370	52	24
8	10	6,5	1280	36	19
10	8	7	730	37	12
Yht.	89	6,4	16120		19
			181/vaunu		

Vaihtoehto B, toteutusvaihe 2

Linja	Vaunut	Vuoroväli	Nousijat	Max.kuorm. %	Käyttö- suhde %
1A	11	6,5	1580	52	16
2	7	6,5	2450	85	36
3B	10	5,5	2080	69	19
3T	10	6	1820	55	20
4	13	5	2780	85	27
6	12	7	1910	57	19
7A	6	7	1150	47	23
7B	6	7	1350	51	23
8	10	6,5	1240	37	18
10	8	7	1290	64	16
Yht.	93	6,4	17650		22
			190/vaunu		

RAITIORATOJEN RAKENTAMISOHJELMA

Kohde	Uutta rataa km 1)	Rakentamis- kustannus milj. mk	Rakentamis- aika vuosina
<u>Vuosina 1990-1997</u>			
1. Mannerheimintie- Pikku-Huopalahti	a) 2,9	7,9	3
2. Salomonkatu-Fredri- kinkatu	b) 0,4	4,3	1
3. Nordenskiöldinkatu- Topeliuksenkatu- Töölöntori	2) 2,5	8,2	2
4. Itämerenkatu-Jätkäsaari	1,4	3,9	1
Yhteensä	7,2	24,3	

- 1) Yksisuuntaisena ratana ilmoitettuna.
2) Edellyttää Topeliuksenkadun muuttamista joukkoliikennekaduksi.

Huomautus

- a) Liittyy raitiolinjan jatkamiseen Pikku-Huopalahden
asuntoalueelle
b) Liittyy Kamppi - Töölönlahti -suunnitelman toteuttamiseen

Vuosina 1997 - 2005

5. Mäkelänkatu- Kumpula	2,9	8,6	2
6. Fleminginkatu- Aleksis Kiven katu- Ratapihantie sekä Pasilankatu-Radiokatu	6,4	18,5	4
7. Hietalahdenranta-Itämeren- katu	1,5	4,7	1
8. Fredrikinkatu-välillä Bulevardi-Salomonkatu	1,4	4,3	1
9. Korkeavuorenkatu-Meri- katu	2,3	7,3	1
Yhteensä	14,5	43,4	

**VUOSITASON MATKUSTAJAMÄÄRÄ, KUSTANNUS JA
KÄYTTÖKATE LINJOITTAIN**

Nykylinjasto

Linja	Matk.määrä milj.	Kustannus milj. mk	Kate %
1A	3,84	16,0	44,2
2	1,14	5,1	41,1
3B	7,07	} 38,5	59,7
3T	5,42		
4	10,02	23,9	77,1
6	4,56	16,2	51,8
7A	4,29	} 22,3	77,1
7B	5,05		
8	5,31	14,7	66,5
10	3,62	13,4	49,7
Yhteensä	50,32	150,1	61,7

Vaihtoehto A

Linja	Matk.määrä milj.		Kustannus milj. mk		Kate %	
	tot.v 1	tot.v 2	tot.v 1	tot.v 2	tot.v 1	tot.v 2
1A	4,04	3,74	15,8	15,8	47,0	43,6
2	3,39	6,46	11,8	11,8	52,9	100,7
3B	9,22	9,21	} 39,0	39,0	73,7	79,4
3T	6,41	7,62				
4	8,56	8,78	22,8	22,8	69,1	70,9
5	3,74	7,61	7,3	20,0	94,3	70,0
6	4,33	6,74	17,2	23,0	46,3	53,9
7A	4,10	4,14	} 22,4	22,4	72,3	74,1
7B	4,70	4,88				
8	4,04	3,52	15,6	17,0	47,7	42,1
10	3,67	5,62	14,9	15,4	45,3	67,1
Yhteensä	56,20	68,32	166,8	187,2	62,0	67,2

Vaihtoehto B

Linja	Matk.määrä milj.		Kustannus milj. mk		Kate %	
	tot.v 1	tot.v 2	tot.v 1	tot.v 2	tot.v 1	tot.v 2
1A	4,10	4,13	15,8	15,8	47,7	48,1
2	3,41	8,56	11,8	12,3	53,2	128,1
3B	9,34	9,88	} 39,0	39,0	76,2	87,4
3T	6,82	8,65				
4	10,10	9,73	23,9	23,9	77,8	72,9
6	4,03	6,70	14,6	21,8	50,8	56,6
7A	4,13	4,01	} 22,4	22,4	73,2	71,6
7B	4,78	4,71				
8	4,47	4,33	17,6	18,1	46,7	44,0
10	3,82	6,73	14,9	15,4	47,2	80,4
Yhteensä	55,10	67,43	160,0	168,7	63,3	73,5

Hyvät RAITION lukijat,

Ne teistä, jotka olitte läsnä yhdistyksen syyskokouksessa, saitte kuulla päätoimittajan selvityksen siitä, miksi lehti ei ole pitkään aikaan ilmestynyt. Teille muille kerrottakoon se tässä ja nyt.

Niin kuin RAITION palstoilla on monasti mainittu, lehden toimitus työskentelee omana vapaa-aikanaan, jota on valitettavasti sangen rajallisesti; sanotaanhan joskus, että työnteko haittaa harrastamista. Niin kävi nytkin. Lehden päätoimittaja/tekstinkirjoittaja/latoja ei viime vuonna runsaiden työpaineidensa ja muiden käytännön syiden takia pystynyt omistautumaan lehden tekoon, vaikka olisi halunnutkin.

Edellä mainituista syistä RAITIO ei viime vuonna ilmestynyt lainkaan. Päätoimittaja/tekstinkirjoittaja/latojan työtilanne on helpottanut viime vuoden lopulla aivan ratkaisevasti, joten päätoimittajakin voi jälleen haluamallaan tavalla omistautua myös RAITION tekoon. Niinpä lehtemme ilmestyykin tänä vuonna normaalisti.

SCANIA-KATURIEN TULEVAISUUS YHÄ SYNKKÄ SUOMESSA?

Juhana Nordlund

Scania BR110 -katurit ovat oikeastaan historiaa. HKL 951 oli viimeinen helsinkiläinen tämän tyyppinen auto kaupallisessa liikenteessä. Se hylättiin 17 vuoden ikäisenä alkuvuodesta 1989.

TaKL:n BR110:t on poistettu jo kauan sitten (viimeiset vuonna 1987). Turunkaan tilanne ei näytä yhtään lohdullisemmalta, sillä vuoden sisällä on autot 30-34 ja 35-55 hylätty lähes kaikki. Autoista 35-55 löytynee jokin yksittäinen kappale.

Jyväskylän Liikenteen autot 43, 45 ja 96 olivat myös Scania BR110 -tyyppiä. Niitäkään ei enää käytetä säännöllisessä liikenteessä. Osaa niistä on säilytetty Koiviston Auto Oy:n tiloissa Lahdessa, ilmeisesti purkamista varten.

Scania BR111M -autojakin on ehditty poistaa. HKL:n autot 954 ... 958 on kaikki hylätty. Autoista 411-419 oli tätä kirjoitettaessa (3. 89) jäljellä yksilöt 414 ja 419. Sarjasta 560-579 on poistettu yli puolen kymmentä. Jopa autoista 610 ... 629 on osa ehditty hävittää. TaKL:n autoista 477-486 on noin puolet romutettu.

Kaikki tapahtumat Scanian kaupunkiautorintamalla eivät suinkaan ole romutuksia. Nimittäin Scanian N112 ja N113 -mallit ovat alkaneet mennä yllättävän hyvin kaupaksi. HKL hankki autot 8814-8838; TaKL autot 106, 585-587; Porin Linja Oy autot 11, 12, 44, 45, 49, 50 ja 51. Myös useat yksityiset, kuten eräät TLO:n yhtiöt, Metsälän Linja Oy, Lahden Liikenne Oy jne ovat hankkineet vastaavia autoja.

Näyttääkin siltä, että Scania-katureilla on tulevaisuutta maamme kaupunkiliikenteessä 1990-luvullakin. Muutama vuosi sitten tilanne vaikutti hyvin synkältä..., mutta toisaalta, ei muunkaan merkittäviä katureita (esim. Volvo B10R) ole 1980-luvulla hankittu kovinkaan ihmeellisiä määriä. Uusista katutuuppareista suurin osa on siis Scanioita.

Keskiaukeaman kuvat:

Vasemmalla sivulla on pari näkymää runkolinjalta 10. Ylempi talvinen näkymä on Tilkan mäestä. Taustalla näkyy Ruskeasuon runkolinja-aseman odotushuone. Alakuvassa VTS 332 on melko suurinumeroisessa vuorossa 236. Vaunu valmistui elokuussa 1955 ja saman kuun lopulla aloitti runkolinjakin liikennöintinsä. Kuvamme lieenee aivan liikennöinnin alusta.

RAITIOssa 2-83 on ollut artikkeli runkolinjasta.

Oikealla sivulla VTS-vaunu 337 elokuussa 1955 Salmisaaren höyryvoimalan sivuraiteella. Viisikymmenluvun telivaunut tulivat Karjaalta ja Tampereelta Ok-avotavaravaunuissa Salmisaaren voimalan raiteelle. Täällä ne nostettiin sähkölaitoksen nosturilla pois vaunusta ja laskettiin langattomalle raitiotien pistoraiteelle. Viiden vuoden aikana vaunuja tuli yhteensä 105 kappaletta. Eräs ihmeellinen seikka näkyy myös tässä kuvassa. Emme tarkoita nyt kiiltäviä kromilistoja tai keltaisia "vauhtiviivoja" katonrajassa, emmekä järjestysnumeron puuttumista etu- ja takapästä (niitä alettiin lisätä vuosikymmenen lopulla) tai isoja vihreitä compact-kytkimiä (jotka mahdollistivat multiippelijaon, eli kahden VTS-vaunun yhteenkytkemisen). Sekään ei ollut ihmeellistä, että näissä vaunuissa oli selvät linjanumerot ja kohdetekstit. Numerot vaihdettiin 1970-luvulla paljon pienempiin ja reittitekstit poistettiin vuosinan 1958-59. Ihmeellisin seikka on vilkku. Tässä luovutushetken kuvassa vilkut ovat vielä paikallaan, mutta ennen kuin vaunu asetetaan liikenteeseen, siitä riisutaan vilkut pois. Tämän seikan voi tarkastaa muista kuvista, joissa paikalla on vain kumisuojuus. Ratti-Karioista on vilkut myös raksittu pois HKL:lla. Vilkut otettiin käyttöön vasta 1960-luvun alkupuoliskolla.

Alemmassa kuvassa VTS:ään 351 on laitettu pieni etukytin, koska multiippelijaajatukset on jo haudattu. Sama matkustajamäärä voidaan kuljettaa halvemmalla liittämällä mukaan perävaunu. Töölö halli.

HKL 65 on vuoden 1953 Volvo/Helko.
 Kuva: Bo Ahlnäs, 1960-luvun alku



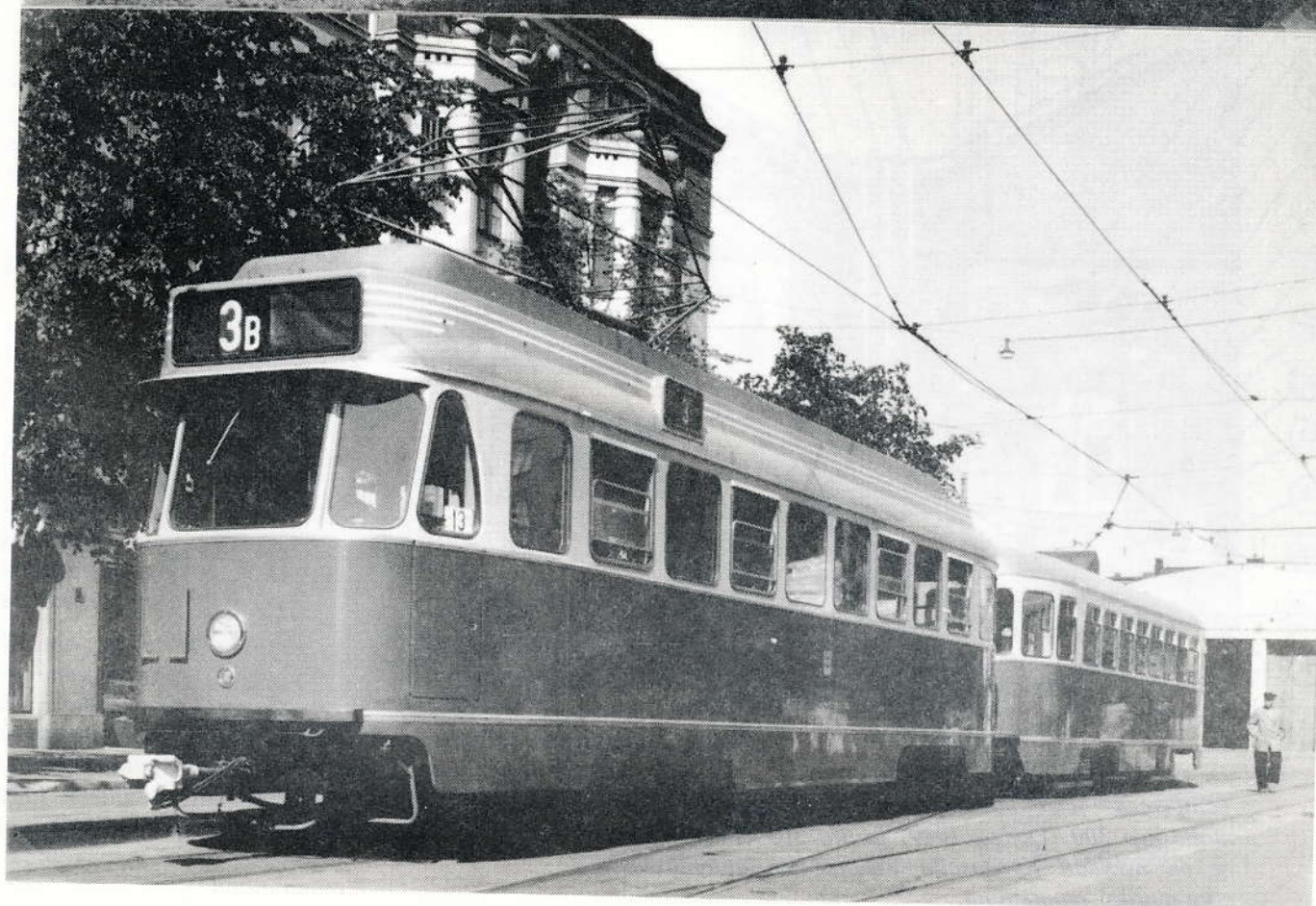
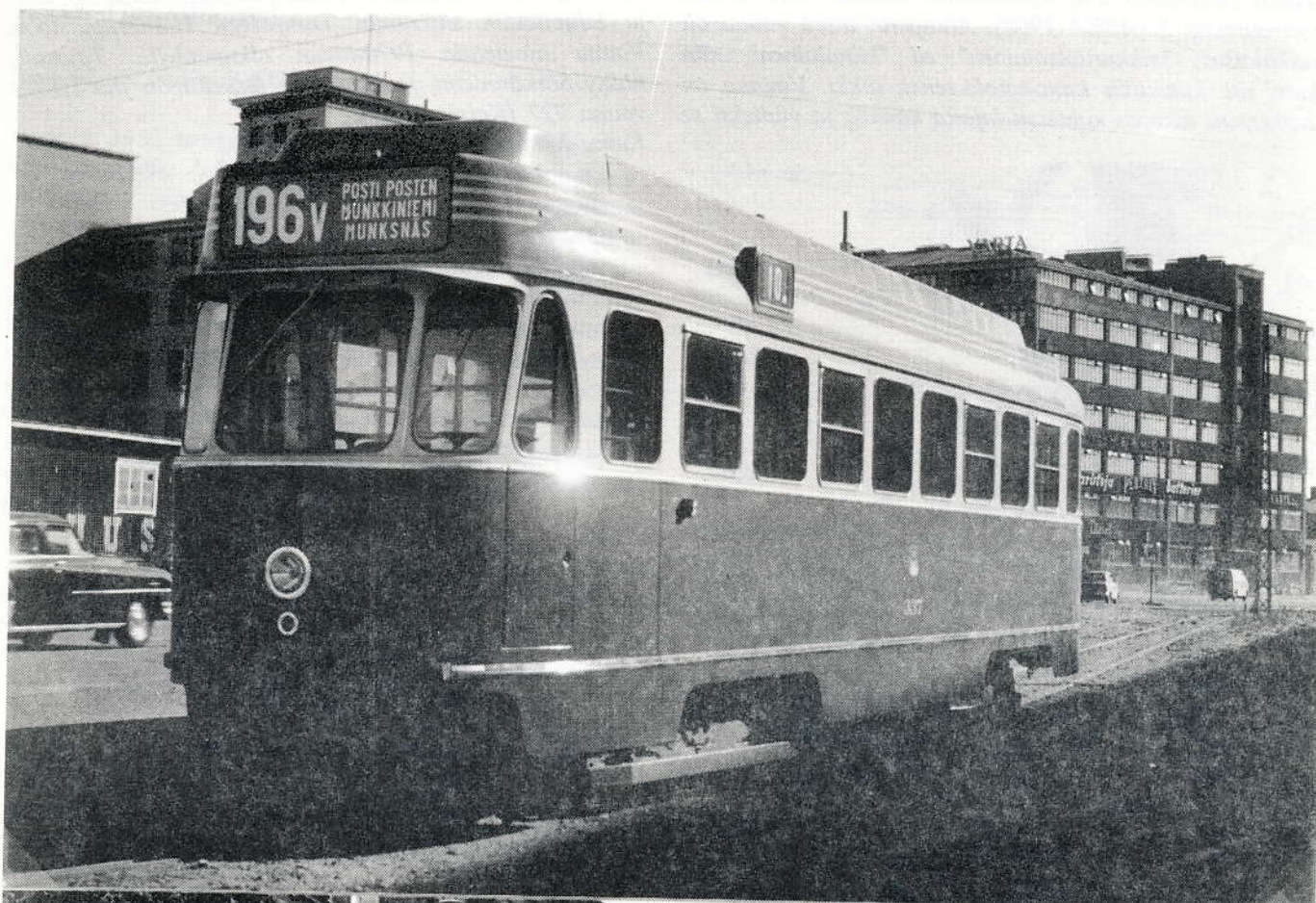
HKL 56 Ruskeasuolla linjan 11 päätepysäkillä.
 Kuva: Juhani Poussan kokoelma



HKL 130, kaunis pikku-Kutter, Kuusitien päätepysäkillä
 keskellä Mannerheimintietä olevassa liikenneympyrässä
 raitiovaunupysäkkien yhteydessä. Autossa ikkunoiden alla
 oranssi raita. Kuva: Bo Ahlnäs, 1962



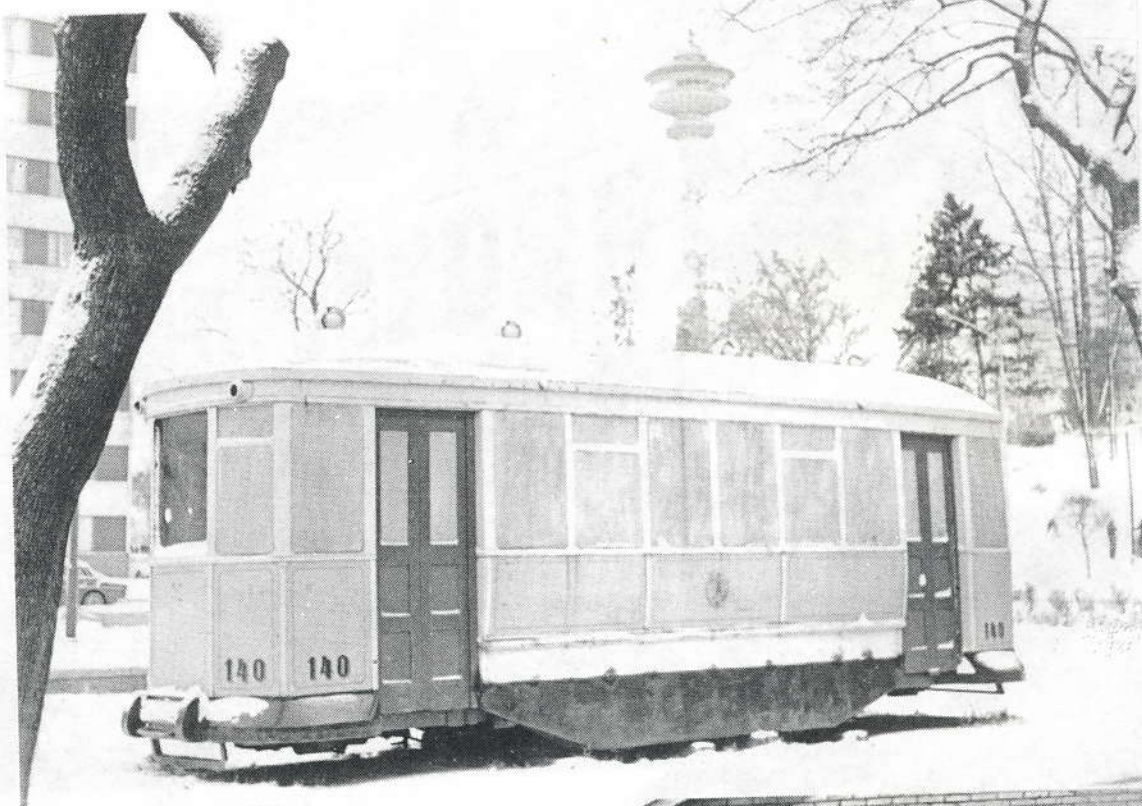




Turun perävaunu 140 rakennettiin vuonna 1955 moottorivaunusta 3 (ASEA 1908). Alunperin tämä vaunu oli turkulaisten "pikkuruotsalainen" eli "kiinalainen", niin kuin sitä kutsuttiin kattokorokkeensa takia. Vaunua on saneerattu aikojen kuluessa lujalla kädellä ja viimeksi se

muutettiin perävaunuksi. Vaunu poistettiin käytöstä 1964 ja lahjoitettiin sittemmin Tampereen Hämeenpuistoon. Vaunu hävitettiin 1970-luvun alkupuolella. Taustalla näkyy Särkänniemi, jonka tornin juurella on yhä HKL:n vaunu 727 (Kaipio 1945).

Kuva: Mikko Alameri, 31. 10. 1970



Tampereen johdinautolinjaston huoltoautoja: vasemmalta nro 300 (Dodge, 1939) ja nro 305 (Volvo). Dodge on nykyään Kangasalla Vehoniemen automuseossa seka-autoksi muutettuna.

Kuva: Mikko Alameri, 15. 5. 1976

VIISIKYMMENTTÄ LUVUN SINISIÄ BUSSEJA

Jukka Hannikainen

Nrot 62-65, Volvo B-638/Helko

Vuoden 1953 hankintoihin kuuluivat myös nämä Helkon korittamat "isot" Volvot. Kyseisessä alustamallissa oli tuolloin suorasuihkutusmoottori, joka oli teholtaan 150 hv. Koriltaan autot vastasivat muuten jo tutuksi tullutta Helkon rakennetta sisävarityksineen ja materiaaleineen. Busseja käytettiin muutamia vuosia nimikkovuoroissa pääasiassa Haagan suuntaan, mutta ilmeisen heikkorakenteisina ne siirrettiin nopeasti vara-autoiksi. Mitään mainittavia korimuutoksia, jotka vaikuttaisivat ulkonäköön, ei näihin busseihin tehty. Jo aikaisemmin mainitut rakenneheikkoudet aiheuttivat autosarjan hylkäämisen suhteellisen nuorena eli n. 8-9 v:n ikäisinä vuosina 1961-62.

	Rek.	Poist.
62	BB-822 27. 3. 53	14. 12. 61
63	BB-539 30. 3. 53	16. 12. 61
64	BB-905 10. 4. 53	7. 9. 62
65	AA-142 15. 4. 53	18. 9. 62

Ist. 39	Pit. 10800 mm	Renk. ed. 12.00-20"
Seis. 21	Lev. 2500 mm	tak. 11.00-20"
Yht. 60	Aks.väli 6000 mm	

Nro 66, Volvo B-637/Helko

Tämä bussi kuului edellisten autojen kanssa samaan tilaussarjaan, mutta erona siinä oli ainoastaan lyhyempi akseliväli eli 5500 mm. Tämä seikka ei aiheuttanut mainittavia ulkonaisia eroavuuksia autoihin 62-65 verrattuna ja käytössä ne osoittautuivat samanlaisiksi.

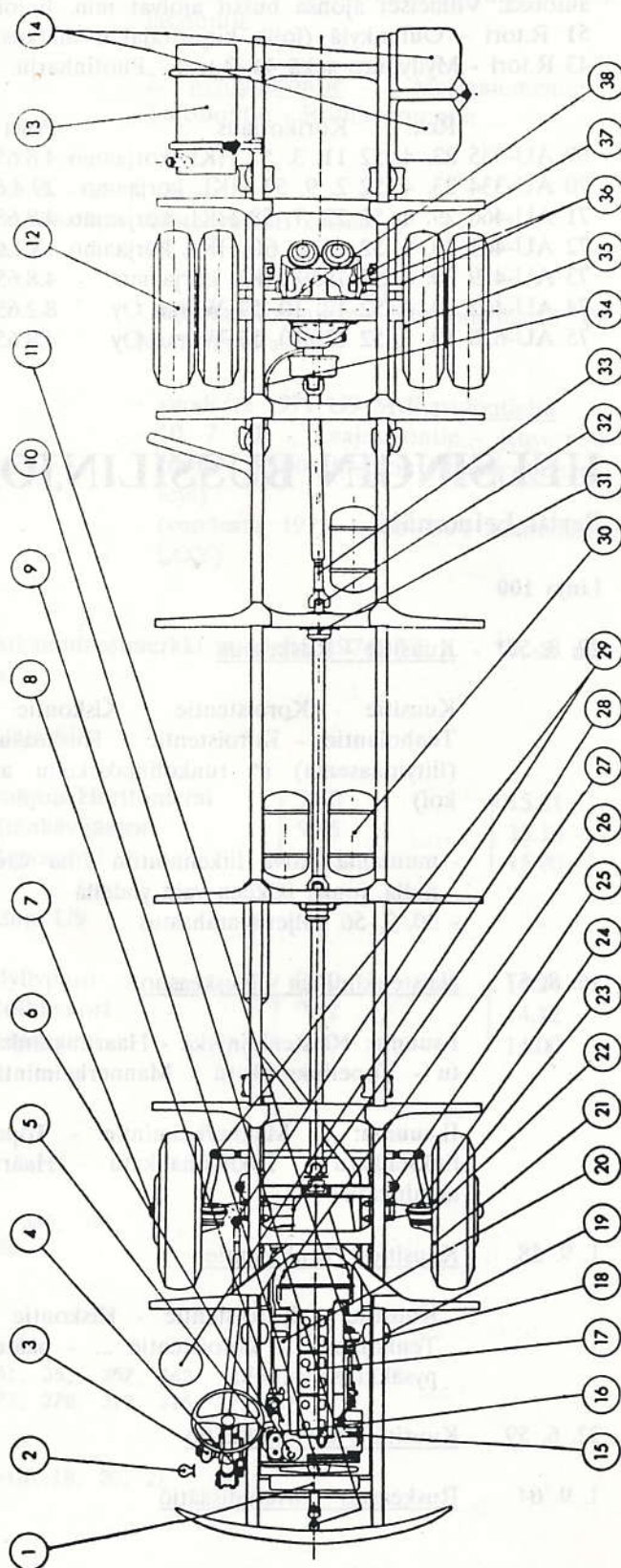
	Rek.	Poist.
66	AB-21 28. 4. 53	23. 10. 62

Ist. 41	Pit. 10300 mm	Renk. ed. 11.00 x 20"
Seis. 19	Lev. 2500 mm	tak. 10.00 x 20"
Yht. 60	Aks.väli 5500 mm	

Nrot 69-75, Scania-Vabis BF-61/Ajokki

Vuonna 1952 hankittiin HKL:lle 7 "hetku"-mallista alustaa, joissa moottori oli etuakselin etupuolella. Moottorina oli saman D 621, jota käytettiin jo aiemmin esitellyissä Scania-Vabis B-62/-63 -autoissa.

Busseja käytettiin aluksi etupäässä Haagan ja Pakilan suunnan linjoilla, mutta myöhemmin muillakin linjoilla. Lauttasaaren suunnan linjoilla en muista koskaan nähneeni näitä autoja, ilmeisesti etuakselille muodostuneen painon vuoksi. Lauttasaaren vanha silta kun ei ollut kovinkaan tukeva. Korimuutoksia näihin busseihin tehtiin paljon ja juuri ulkonäköön vaikuttavia.



Nrot 69-75

Alkuperäiset etusäleiköt muutettiin yksinkertaisemmiksi melkein kaikkiin autoihin. (Etusäleiköissä oli eroja jo uutena). Samoiten kaikkiin busseihin asennettiin kiilakumi-ikkunat korikorjausten yhteydessä, mikä aiheutti suorakulmaisten ikkunoiden pyöristymisen kulumista. Jopa etuosan kaltevuuteenkin kajottiin joissakin autoissa. Viimeiset ajonsa bussit ajoivat mm. linjoilla 51 R.tori - Oulunkylä (jolla kirjoittajakin matkusti), 43 R.tori - Myllypuro sekä 44 R.tori - Puotinharju.

	Rek.	Korikorjaus	Poist
69 AU-335	23. 4. 52	11. 3. 57 HKL korjaamo	4.8.65
70 AU-334	23. 4. 52	2. 9. 57 HKL korjaamo	29.4.65
71 AU-460	29. 4. 52	22. 7. 58 HKL korjaamo	4.8.65
72 AU-461	30. 4. 52	13. 4. 60 HKL korjaamo	13.4.65
73 AU-459	30. 4. 52	1959 HKL korjaamo	4.8.65
74 AU-462	30. 4. 52	12. 10. 57 Wiima Oy	8.2.65
75 AU-628	10. 5. 52	12. 10. 57 Wiima Oy	4.8.65

Ist. 35 Pit. 10460 mm Renk. ed. 11.00 x 20"
Seis. 23 Lev. 2500 mm tak. 10.00 x 20"
Yht. 58 Aks.väli 4800 mm

Tämä sarja on toistaiseksi ainoa HKL:lle hankittu ns. hetku-sarja. Tampereella näitä samoja busseja oli käytössä runsaasti, samoin kuin uudempiakin alustatyyppejä (BF-75). Hetkuilla ajetaan "Mansessa" vielä nykyäänkin (BF-110).

Valokuvia käsitellyistä busseista on lehdessä seuraavasti:
HKL 70 sivulla 2 ja
HKL 65 sivulla 23.

HELSINGIN BUSSILINJOJA

Pertti Leinomäki

Linja 100

29. 8. 55* Kuusitie - Ruskeasuo

Kuusitie - Koroistentie - Kiskontie - Tenholantie - Koroistentie - Ruskeasuo (liityntäasema) (* runkolinjakokeilu alkoi)

- muutama päivä liikennöitiin 2:lla vaunulla, jonka jälkeen vain yhdellä
- 30. 7. 56 kuljettajarahastus

16. 8. 57 Naistenklinikka - Ruskeasuo

I-suunta: Naistenklinikka - Haartmaninkatu - Topeliuksenkatu - Mannerheimintie

II-suunta: ... Mannerheimintie - Topeliuksenkatu - Tukholmankatu - Haartmaninkatu

1. 9. 58 Kuusitie - Tenholantie

Kuusitie - Koroistentie - Kiskontie - Tenholantie - Koroistentie ... - päätepysäkki Kuusitiellä

22. 6. 59 Kuusitie - Invalidisäätiö

1. 9. 64 Ruskeasuo - Invalidisäätiö

1. 1. 66 Linjanumeromuutos: 11

30. 4. 71 Lopetettiin

- (3. 5. 71 alkaen 23A Ruskeasuo - Ilmala invalidisäätiön kautta)

- myöhemmin vaunu 4 tuli nimikoksi tälle linjalle (kuva Marjaniemen jutun yhteydessä, RAITIO 1-88)
- syksyllä 1967 linjaa alettiin liikennöidä pikkumersuilla (56-59), joista 56 nimikona.

Siirron tarkkailulippu

lisäsiirtomatkaa
varten

MAKSUTON

HKL - HST
N:o 36 - 1. 5. 62

AVFIFISFRI

Övergångsresor
för extra

Kontrollbiljett

Tällaisella maksuttomalla siirtolipulla sai linjalla 100 matkustava ilmainen vaihdon raitiovaununlinjalle 10. Kaikki muut vaihtoethan linjoilta toisille olivat ennen vanhaan maksullisia.

Linja 73 Eränkävijäntori - Roihuvuori - Reposalmen uimaranta

1. 7. - 29. 8. 59 ->
päivämäärät vaihtelivat eri kesinä ->
15. 6. - 17. 8. 65

Linjalla kuljetettiin lapsia uimakouluun.

Eränkävijäntori - Kettutie - Siilitie - Viikintie - Porvoontie - Roihuvuorentie - Abraham Wetterintie - Laajasalontie - Holmanmoisientie - Reposalmen uimaranta (vain arkisin)

1. 1. 66 Linjanumeromuutos: 89

13. 6. - 17. 8. 66 ja
15. 6. - 28. 8. 67

1. R1 ... Eränkävijäntori - Kettutie ... (kuten ennen)

2. Myllypurontie - Myllymestarintie - Turunlinnantie - Itäinen moottoritie - Roihuvuorentie ... Reposalmen uimaranta

15. 6. - 15. 8. 68

1. Kuten ennen ... Siilitie - 80:n pääte-pysäkki - Siilitie - Muuntajankatu - Roihuvuorentie ... (takaisin Viikintien kautta)

2. kuten ennen

Valokuvia käsitellyistä bussilinjoista on lehdessä seuraavasti: Kuvia linjoista 100 ja 11 on sivulla 23 ja linjasta 73 sivulla 2.

Romutetut HKL:n linja-autot v.1988

10.2. päätös	9, 413, 627, 936
15.3.	557
23.3.	264, 277, 324, 510, 653
14.4.	300-305, 308-310, 355, 361, 365, 371
9.5.	928, 939, 941, 944, 953, 956
7.6.	411, 415, 955
16.8.	572
12.9.	424, 555, 565
3.10.	263, 314
11.10.	332, 334, 335, 337, 350, 351, 353, 357, 363
31.10.	257, 261, 265, 269, 270, 272, 278, 312, 316, 325, 327, 328, 330, 652
7.11.	329
7.12.	542, 566, 571, 934, kouluautot:18, 20, 21

Romutettuja HKL:n linja-autoja v.1989

18.1.	654
30.1.	508, 509, 517, 526, 532
9.3.	570, 583, 611, 802, 951

12. 6. - 25. 8. 69

1. Siilitie - Kettukuja - Kettutie - Hiihtomäentie - Linnanrakentajantie - Laajasalontie ...

2. Myllypurontie ... Marjaniementie - Tulisuoontie - Roihuvuorentie ...

15. 6. - 15. 8. 70 ->

päivämäärät vaihtelivat eri kesinä ->

1. 7. - 15. 8. 78

Linjanumeromuutos: Herttoniemestä U8, Myllypurosta U9

- vuodesta 1971 U9 Myllypadontieltä
- 10. 7. 72 ... Laajasalontie - Kuvernöörintie - Reposalmentie (Ilomäentien risteyks)
- (vuodesta 1973 myös U94 Kontulasta, LOY)

Aikatauluesimerkki vuodelta 1974: 17. 6. - 17. 8. ma-la

Linja U8

Pohjois-Herttoniemi	9.40	15.21
Eränkävijäntori	9.45	15.16
Reposalmi	10.01	15.00

Linja U9

Myllypuro	9.40	14.24
Roihuvuori	9.52	14.12
Reposalmi	10.04	14.00

RAITIOVAUNUT JA LIIKENNEVALOT

Ensio Virta

Helsingissä on 150:ssä paikassa sellaiset liikennevalot, jotka koskevat myös raitiovaunuja. Useimmissa paikoissa raitiovaunuille on omat S- ja nuolivalonsa, joissakin ne taas noudattavat tavallisia liikennevaloja. Vuosien mittaan valoja on uusittu ja modernisoitu. Seuraavassa liikennevaloristeykset luetellaan kronologisessa järjestyksessä. Lähde: Muistelmani "Muistiinpanoja Helsingin raitioteistä 1-30".

1. Aleksanterinkatu-Mikonkatu 1951
2. Aleksanterinkatu-Keskuskatu 1952
3. Mannerheimintie-Kaivokatu 1952
4. Aleksanterinkatu 52 suojatievalot 1954 (myöhemmin poistettu)
5. Siltasaarenkatu 5 suojatievalot 1956
6. Mäkelänkatu-Hämeentie 1956
7. Aleksanterinkatu-Mannerheimintie 1956 (pelkättään rv-valot, käsinohjattavat, myöhemmin poistettu)
8. Unioninkatu-Pohjoisesplanadi 1956
9. Tilkanmäki 1957
10. Hämeentie-Kaikukatu 1962
11. Hämeentie-Kaikukuja suojatievalot 1962
12. Hämeentie-Haapaniemenkatu 1962
13. Topeliuksenkatu-Mannerheimintie 1962
14. Mechelininkatu-ent. Lauttasaarenkatu 1962 (tilapäiset)
15. Mannerheimintie-Cygnæuksenkatu suojatievalot 1962
16. Kuusitie-Mannerheimintie suojatievalot 1963
17. Unioninkatu-Siltavuorenranta aluksi suojatievalot 1963
18. Bulevardi-Albertinkatu 1963
19. Bulevardi-Fredrikinkatu 1963
20. Mannerheimintie-Nordenskiöldinkatu 1963
21. Hämeentie-Siltasaarenkatu 1964
22. Hämeentie-Toinen linja 1964
23. Mäkelänkatu-Sturenkatu 1964
24. Huopalahdentie-Munkkiniemen aukio 1964
25. Ent. Lauttasaarenkatu-Lapinlahden sillan yhdystie 1965
26. Ent. Lauttasaarenkatu-Morsiamenkatu 1965
27. Caloniuksenkatu-Mechelininkatu 1966
28. Arkadiankatu-Mechelininkatu 1966
29. Hietaniemenkatu-Mechelininkatu 1966
30. Runeberginkatu-Arkadiankatu 1966
31. Fredrikinkatu-Arkadiankatu 1966
32. Hietalahdenkatu-Lönnrotinkatu 1967
33. Eteläesplanadi-Eteläranta 1967
34. Pohjoisesplanadi-Eteläranta 1967
35. Mäkelänkatu-Koskelantie 1967
36. Mäkelänkatu-Väinölänkatu aluksi suojatievalot 1967
37. Mäkelänkatu-Kimmontie aluksi suojatievalot 1967
38. Mäkelänkatu-Pohjolankatu 1967
39. Paciuksenkatu-Tukholmankatu 1967
40. Paciuksenkatu-Meilahdentie 1967
41. Hietalahdenkatu-Kalevankatu 1968
42. Hämeentie-Sturenkatu 1968
43. Hämeentie-Haukilahdenkatu 1968
44. Hämeentie-Kustaa Vaasan tie 1968
45. Mannerheimintie-Pohj. Rautatiekatu 1969
46. Bulevardi-Hietalahdenkatu 1969
47. Kaivokatu-Asema-aukio (länsiosa) 1969
48. Kaivokatu-Asema-aukio (itäosa) 1969 (myöhemmin poistettu)
49. Länt. Brahenkatu-Sturenkatu 1969
50. Mannerheimintie-Lönnrotinkatu 1970
51. Sturenkatu-Aleksis Kiven katu 1970
52. Erottajankatu-Uudenmaankatu 1970
53. Bulevardi-Mannerheimintie 1970
54. Kaivokatu-Keskuskatu 1970
55. Kaivokatu-Mikonkatu 1970
56. Nordenskiöldinkatu-Reijolankatu 1971
57. Nordenskiöldinkatu-Pohj. Stadionintie 1971
58. Nordenskiöldinkatu-Veturitie (läntinen haara) 1971
59. Runeberginkatu-Et. Hesperiankatu 1971
60. Runeberginkatu-Pohj. Hesperiankatu 1971
61. Runeberginkatu-Lutherinkatu 1971
62. Runeberginkatu-Sammonkatu 1971
63. Runeberginkatu-Tunturinkatu 1971
64. Runeberginkatu-Caloniuksenkatu 1971
65. Ruotsalainen teatteri aluksi suojatievalot 1971
66. Mannerheimintie-Museokatu 1971
67. Kaisaniemenkatu-Puutarhakatu 1972
68. Kaisaniemenkatu-Fabianinkatu 1972
69. Kaisaniemenkatu-Vilhonkatu 1972
70. Vilhonkatu-Mikonkatu 1972
71. Rautatientorin koilliskulma 1972
72. Kaisaniemenkatu-Vuorikatu 1972
73. Bulevardi-Annankatu 1972
74. Mannerheimintie-Dunckerinkatu 1972
75. Mannerheimintie-Pohj. Hesperiankatu 1972
76. Mannerheimintie-Et. Hesperiankatu 1972
77. Nordenskiöldinkatu-Urheilukatu 1973
78. Nordenskiöldinkatu-Mannerheimintie 1973
79. Mannerheimintie-Humalistonkatu 1973
80. Mannerheimintie-Eino Leinon katu 1973
81. Mannerheimintie-Aleksanterinkatu myöhemmin suojatievalot 1973
82. Mannerheimintie-Kalevankatu 1973
83. Mannerheimintie-Postikatu 1973
84. Mannerheimintie-Arkadiankatu 1973
85. Mannerheimintie-Reijolankatu 1973
86. Mannerheimintie 63 suojatievalot 1973
87. Mannerheimintie-Tukholmankatu 1973
88. Tukholmankatu-Topeliuksenkatu 1974

89. Mannerheimintie-Runenberginkatu 1974
90. Mannerheimintie 73 suojatievalot 1974
91. Kustaa Vaasan tie 45 suojatievalot 1974
92. Helsinginkatu-Sturenkatu 1974
93. Hämeentie-Neljäs linja 1974
94. Hämeentie-Kolmas linja 1975
95. Hämeentie-Viides linja 1975
96. Hämeentie-Sakarinkatu 1975
97. Hämeentie 38 suojatievalot 1975
98. Hämeentie-Torkkelinkatu 1975
99. Hämeentie 42 suojatievalot 1975
100. Hämeentie-Vellamonkatu 1975
101. Mannerheimintie 85 suojatievalot 1975
102. Mannerheimintie-Jalavatie 1975
103. Mannerheimintie-Valpurintie 1975
104. Mechelininkatu-Lapinlahdenkatu 1975
105. Hämeentie 97-99 suojatievalot 1976
106. Nordenskiöldinkatu-Veturitie (itäinen haara) 1976
107. Et. Makasiininkatu-Eteläranta 1976
108. Kaivokatu 8 suojatievalot 1976 (myöhemmin poistettu)
109. Helsinginkatu-Vauhtitie 1976
110. Mannerheimintie-Koroistentie (pohjoispää) 1976
111. Mäkeläinkatu-Radanrakentajantie 1976
112. Porkkalankatu-Sulhasenkatu 1977
113. Päävartiontori-Meritullintori 1977
114. Kanavakatu-Kanavaranta suojatievalot 1977
115. Mäkeläinkatu-Elimäenkatu 1978
116. Mäkeläinkatu-Kumpulantie 1978
117. Kaivokatu 10 suojatievalot 1979
118. Viipurinkatu-Savonkatu 1979
119. Helsinginkatu-Fleminginkatu 1980
120. Kustaa Vaasan tie-Intiänkatu 1980
121. Arkadiankatu-Et. ja Pohj. Rautatienkatu 1980
122. Helsinginkatu-Kaarlenkatu 1980
123. Siltasaarenkatu-Pitkäsillanranta 1980
124. Runeberginkatu-Apollonkatu suojatievalot 1980
125. Aleksanterinkatu-Mannerheimintie 1980
126. Runeberginkatu-Tykistökatu 1980
127. Runeberginkatu-Sandelsinkatu 1980
128. Hämeentie-Vilhonvuorenkatu suojatievalot 1981
129. Hämeentie-Pääskyläinkatu 1982
130. Mechelininkatu-Sammonkatu 1983
131. Rautatieläisenkatu-Ratapihantie 1984
132. Toinen linja 23 suojatievalot 1984
133. Hämeentie-Somerontie 1984
134. Fredrikinkatu-Uudenmaankatu 1984
135. Hämeentie-Helsinginkatu 1985
136. Runeberginkatu-Töölönkatu 1985
137. Mannerheimintie 62 suojatievalot 1985
138. Asemapäällikönkatu-Ratapihantie 1986
139. Porkkalankatu yksi raide (vain rv-valot) 1986
140. Porkkalankatu Alkon portti 1986

141. Pasilankatu-Esterinportti 1986
142. Tukholmankatu 23 suojatievalot 1986
143. Sturenkatu-Kangasalanatie 1987
144. Kaivokatu 2-4 1987
145. Mäkeläinkatu-Turjantie 1987
146. Kaisaniemenkatu-Liisankatu 1987
147. Mäkeläinkatu-Isonniitynkatu 1988
148. Snellmaninkatu-Liisankatu 1988
149. Lant. Brahenkatu 8 suojatievalot 1989
150. Pasilankatu-Fredriksberginkatu suojatievalot (1989)
151. Mechelininkatu - Porkkalankatu (1989)
152. Kustaa Vaasan tie - Väinö Auerin katu (1989)
153. Mäkeläinkatu - Päijänteen tie (työn alla)
154. Mäkeläinkatu - Vallilantie (työn alla)

RAITIOTIEAIKATAULUT

J. Oksanen

RAITIO:n viime numerossa lupasin palata jälleen asfaltin päältä raiteille. Sen verran kuitenkin täytyy tuosta lupauksesta pihistää, että tarkennan STA:n autojen vuoronumerointia: RAITIO:ssa 3/88 mainitsin STA:n käyttävän 200-sarjaa tunnusnumeroinaan. Tämä on vain osatotuus, sillä myös 300- ja 400-sarjoihin kuuluvia numeroita näkyy autojen tunnusnumeroteli-neissä. Enin osa toki on 200-sarjalaisia.

TYÖTÄ, TYÖTÄ!

Sitten takaisin kiskoille. Hikipäin olen kahlannut läpi kaiken sen raitiotieaikataulumateriaalin, jonka HKL on ystävällisesti seurallemme lähettänyt. Työtä riitti, sillä joka ainut vuoroaikataululehti oli uusittu 1.1.1989 lukien ja osa vielä sen jälkeenkin. No nyt tietysti kaikki lukijat luulevat, että juttua piisaa sivutolkulla. Näin ei kuitenkaan ole asia, mitä nyt vähän täytyy tähän raapustaa päätoimittajan pitämiseksi jokseenkin tyytyväisenä. Totuus nimittäin on, että syy HKL:n paperintuhlaukseen löytyy ensisijaisesti työaikamuutok-sista, eli ns. kengännumeroista. Joka vuoroaikataulussa on näet mainittu siinä vuorossa työskentelevien työajat koodinumeroineen. Tuo koodi on ATK-ohjelman työaikalaskelman numero - siis edellä tarkoitettu "kuljettajan kengännumero" - ja sen muoto on ainakin muuttunut. Muutama vuosi sitten numero saattoi olla muotoa esim. 03/7/1. Jos joltain toiselta vuorolta löytyi luku 03/7/2 oli siinä mainitun kuljettajan ruoka-tunnin jälkeinen työpäivän osa. Sittemmin "kengännu-merona" esiintyi viisinumeroinen lukusarja, jota edelsi kirjain A, P tai R, ilmeisesti viitaten arki-, päivittäis-tai ruuhkavuoroissa työskenteleviin. Tällöin esim. P40951 oli työpäivän ensimmäisen osuuden ja P40952 jälkimmäisen osuuden koodi. Nyt käyttöön otetut numerot ovat muotoa esim. A442A1 tai A444M1 tai P330M2 jne. Miten näitä on luettava, sitä en ainakaan toistaiseksi ole keksinyt, en tosin ole suuremmiten yrittänytäkään.

HALLISTA TOISEEN

Kun nuo vain työaikaa koskevia muutoksia sisältäneet vuoroaikataulut oli mapitettu, jäi jäljelle myös **todelli-sia** jutun aiheita. Vuorojen pallottelua hallista toiseen näyttää tapahtuneen vuoden vaihtuessa 1989:ään. Töölökin on taas vilkastumaan päin, vaikka joitain siirtoja myös sieltä Koskelaan on tehty. Nimittäin kakkosen kaikki vuorot 7, 8, 9 ja 107 ovat siirtyneet Koskelaan. Edelleen kahdeksikon kaikki vuorot ovat nyt Koske-lassa. Muuthan siellä jo olivatkin ja nyt siirrettiin ruuhkavuorot 181 ja 182:kin. Neloselta vuoro 42 on sijoituslistassa mainittu vielä Töölön vuoroksi, mutta viidesti viikossa se kyllä lähtee Koskelasta ja palaa sinne.

Se, että käytin sanontaa Töölön vilkastumisesta johtuu linjan 10 kaikkien vuorojen sijoittumiseen Töölöön. Vuosikausiin ei Töölössä ole ollut hallinajoja klo 23 jälkeen mutta nyt niitä on neljä kappaletta ja vielä joka ilta. Sunnuntaisihan Töölössä oli viime vuoden loppuun asti vain puolenkymmentä säännöllistä lähtöä ja tuloa yhteensä.

MUUTOKSIA LINJOITTAIN

Linjalla 2 Koskelan halliin sijoittaminen merkitsi myös sitä, että ensimmäiset lähdöt tapahtuvat Kauppatorilta ja viimeiset päivän mittaan Ensi linjalta. Koskelasta ajo Ensi linjalle ja sieltä Koskelaan olisi merkinnyt tarpeettoman pitkää turhaa kierrosta, Kauppatorille ja -lta se käy luontevammin. Näin ollen aamuiset lähdöt tapahtuvat ensin Kauppatorilta, itse asiassa jo 13 minuuttia entistä varhemmin ja illalla taas Kaupato-rilta Ensi linjalle ei pääse enää 17.20 jälkeen, kun vielä 30.12.1988 saattoi päästä köröttelemään matkan klo 17.35. Kakkosen kierroksia kiristettiin lisäksi aamuruuhkan aikana 32:sta 28 minuuttiin ja vuorovälit tihenivät näin 7 minuuttiin. Samalla tällä pitkällä ja tärkeällä linjalla saatiin 5 lisälähtöä aikaiseksi.

Kymppien siirtäminen Töölöön poisti erään mielihar-min, joka muutama vuosi sitten putkahti esiin. Perin-teisesti HKL:n aikataulut ovat olleet sellaiset, että liikenne klo 22-02 lopettavien vuorojen osalta on ollut joka ilta täysin samanlainen. Ja on se sitä tavallaan vielä nytkin. Mutta kymppille muodostui ensimmäisenä sellainen asetelma, että ma-pe ajavat vuorot olivatkin numeroiltaan eri kuin la-su. Eli kun myöhäisillalla aikataulun ollessa lähtöaikojen osalta minuutilleen sama kaikkina viikonpäivinä, niin viikonvaihteessa esim. vuoron 92 paikalla ajoikin 93, 93:n 96, 96:n 94jne. Töölöön siirtäminen yhdenmukaisti linjan 10 vuorot jälleen kaikkina viikonpäivinä. Mutta voi! Linjan 4 vaunut puolestaan nyt vaihtuvat viikonvaihteessa: 34/38, 35/37, 37/35, 38/34, 39/41, 40/42, 41/40 ja 42/39 (ensinmainittu numero on ma-pe ja jälkimmäi-nen sen paikalla la-su ajava vuoro). Nelosen lähtö-minuuttejakin on peukaloitu aamulla ennen klo 9:ää, mutta oleellista uutta ei niissä ole. Sen sijaan kannat-taa hiukan painomusteen tuella ihmetellä, onko HKL:n suunnittelijoille sattunut lipsaus vai mitä tar-koittaa se, että Katajanokalta halliin klo 21.45 ja 23.18 tapahtuvat lähdöt on johdettu Kauppatorin-Liisankadun reitiltä Töölön kisaan kautta kiertä-väksi. En ihmettelisi sitä lainkaan, jos edelliseen vau-nuun olisi edes jonkinmoinen ero, mutta kun edellisen vaunun - siis Munkkiniemeen asti jatkavan - lähtöaika on täsmälleen sama.

Niin kakkosella kuin nelosellakin päätepysäkkien lähtöminuutteja oli pyöritelty lähes yksinomaan vain aamuruuhkan aikana. Linjalla 7A sitä vastoin aamusta alkanut minuuttien rukkaaminen näkyy aina klo 21 asti. Aamun ensimmäisen puolentoista tunnin ajan, klo 6-7.30, on lähtöjä vähennetty rajusti. Vuorovälipidennys on peräti 3 minuuttia eli 7:stä 10:een. Kierrosaikaa on tosin lyhennetty parilla minuutilla, jolloin kahden vaunun verran vähemmän on kalustoa mainittuna aikana liikkeellä. Kierrosaika on lyhentynyt myös päivällä 45:stä 43 minuuttiin. Tasaiset 9 minuutin vuorovälit ovat vaihtuneet sarjaksi 9-9-9-8-8 nimenomaan tässä järjestyksessä, eivät siis vuorotellen. Ilta-päivän ruuhkan aikanakin on hienoista kierrosajan kiristymistä näkyvissä. Rautatientorilta päästään täysin entiseen aikatauluun klo 18 jälkeen, mutta Messukeskuksen aikaa on siirretty minuutilla myöhäisemmäksi entisestä aina klo 21 asti.

Nämä edellä mainitut seiska-aa:n muutokset koskivat päiviä maanantai-perjantai. On linjan aikataulua toki peukaloitu viikonvaihteessakin. Lauantaisin on 7A:lla liikennettä tihennetty. Kaikki neljä vakiovuoroa ovat liikenteessä jo tuntia aikaisemmin, siis klo 8 aikaan ja näin päästään jo silloin päiväliikenteen tiheyteen. Siinäkin on kierrosaikaa "prässätty" 44 minuutista 42-43 minuuttiin ja tasaiset 11 minuutin välit ovat vaihtuneet 10-11 minuutin vuoroväleiksi. Klo 15 jälkeen ne ovat tasan 10 minuuttia (ennen klo 17.30 alkaen). Sunnuntain muutokset 7A:lla ovat vähäisiä. Kierrosaikoihin tai vuoroväleihin ei ole kajottu, mutta ennen klo 10:tä on liikenteessä 65:n sijasta vuoro 64. Kautta päivän Rautatientorin aikoja on siirretty minuutilla myöhemmäksi, kosmeettista hoitoa siis. Samanlaista rukkausta on linjan 7B sunnuntaiaamun lähdöissä klo 7-10 välillä ainoana sitä linjaa koskevana muutoksena.

Linjan 8 hallista- ja halliinajot tapahtuvat nyt kaikki samaa reittiä: hallista ajetaan Paavalin kirkon silmukkaan ja halliin lähdetään aina Salmisaaresta ja ajetaan normaalisti Hämeentien ja Sturenkadun kulmapysäkil-le, josta livahdetaan suoraan halliin. Hallikilvet pitäisi kuljettajan kipaista laittamassa paikoilleen Sörnäisissä - siis Kurvissa. Kun vuorot 181 ja 182 ajavat nyt myös Koskelaan, saadaan linjalle 8:kin hetkittäin tosi tiheä liikenne. Em. vuorot näet lähtevät halliin kolmasti päivässä vain minuutin edellisen vaunun perään. Vuoroaikataulun merkintä hallikilven laittamisesta paikalleen vasta Sörnäisissä koskee myös näitä kahta vuoroa, mikä antaa ymmärtää, että ne on todellakin tarkoitettu aikataulun mukaisiksi lähdöiksi Salmisaaresta. No, ehkäpä HKL:n pojat jossain vaiheessa hoksaavat tasata välejä näiden vuorojen ja niitä ympäröivien lähtöjen kesken, jolloin 181:n ja 182:n merkitys matkustajille paranee.

Viimeisenä sitten linja 10. Vuorojen siirtäminen Töölöön ei vaikuttanut päätepysäkeiltä lähtöön sitten hölkäsen pöläystä, jos nyt joku niin luuli. Hallista lähdöt tietenkin muuttuivat myöhäisemmiksi ja hal-

liinajot aikaisemmiksi lyhyemmän matkan ansiosta. Mutta nehan taas käyvät ilmi oheisista, uusituista halli-
aikatauluista.

KOKOUSHUTSU

Suomen Raitiotieseura ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään sunnuntaina 25. helmikuuta klo 15-17 Helsingin kaupungin nuorisosiainkeskuksen Hietaniemen kerhokeskuksessa, osoite Hietaniemenkatu 9 B, 2.kerros, huone 209.

Esillä ovat sääntömääräiset asiat.

Jäsenmaksut vuodelle 1990 ovat entisen suuruiset.

- alle 20 vuotiaat 50 markkaa
 - 20-59 vuotiaat 60 markkaa
 - 60 vuotta täyttäneet 50 mk
- Ohessa uudet jäsenmaksukortit. Ole hyvä ja täytä kortti huolellisesti.

Vuoden 1990 johtokunta on seuraavanlainen:

puheenjohtaja Ismo Leppänen
varapuheenjohtaja Jorma Rauhala
sihteeri Larry Kärkkäinen
rahastonhoitaja Pertti Leinomäki
arkistonhoitaja Arto Hellman
jäsen Ari Oksa
varajäsen Toivo Niskanen

Toukokuun ensimmäisenä lauantaina on tarkoituksenamme tehdä tutustumisretki Turun raitioteiden satavuotisjuhlille. Varaa tuo päivä jo tässä vaiheessa tälle hyväälle asialle.

38 KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Maanantai - perjantai 16.03.1989 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	184 v	8	681	6.15	9 v	2	603
5.33	26	3T	623	6.16	182 v	8	681
5.35	30	3T	625	6.17	59	6	651
	67	7A	661	6.19	183	8	681
5.36	15	3B	613	6.26	6	1.1A	605
5.37	3 v	1.1A	601	6.30	103 n	1.1A	601
5.40	2 v	1.1A	605	6.31	41	4	631
	34	4	635	6.36	74	7B	671
	75	7B	673	6.37	23	3T	621
	185 v	8	681		54 n	6	651
5.41	19	3B	611	6.41	29	3T	623
5.43	53	6	653	6.44	18	3B	613
5.45	64	7A	661	6.51	39	4	631
	104 v	1.1A	601	6.54	25	3T	621
5.46	16	3B	613		111	3B	611
	55	6	651	6.57	76	7B	671
5.47	77	7B	671	6.59	42	4	635
	102 v	1.1A	603	7.01	65	7A	663
5.48	105 v	1.1A	605	7.04	38	4	631
5.50	66	7A	663	7.07	37	4	631
	85 v	8	681	7.11	17	3B	611
5.51	12	3B	611	7.12	81 v	8	681
5.52	4 v	1.1A	601	7.24	82	8	681
5.54	7 v	2	603	7.31	31	3T	621
	56	6	651	7.33	83	8	681
	123	3T	621	7.42	84	8	681
5.55	154 v	6	653	14.16	101	1.1A	603
6.00	86 v	8	681	14.20	107 v	2	603
	101	1.1A	601	14.23	105 v	1A	601
6.01	8 v	2	603		182 v	8	681
	14	3B	611	14.28	2 v	1.1A	603
6.02	57	6	651	14.31	103 n	1.1A	603
6.03	35	4	631	14.34	153 v	6	651
6.07	5	1.1A	601	14.43	102 v	1A	601
6.08	107 v	2	603	14.48	184 v	8	681
6.10	153 v	6	651	14.59	185 v	8	681
	181 v	8	681	15.02	154 v	6	651
6.12	1	1.1A	601	15.12	181 v	8	681
	58	6	651	15.37	183	8	681

HALLISTA LINJALLE:

T88L8

LINJALTA HALLIIN:

Sunnuntai 01.01.1989 lukien

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
7.06	95	10	699	20.35	13	3B	618
7.09	93	10	697	21.10	24	3T	628
7.19	96	10	699	21.19	95	10	698
9.32	94	10	697	23.19	92	10	698
10.03	92	10	697	23.25	93	10	698
10.13	13	3B	617	23.27	96	10	696
10.47	24	3T	627	23.36	94	10	698

RAITIO 1-1990

KOSKELA

LÄHDÖT HALLISTA LINJALLE

Lauantai 01.01.1989 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	40	4	635	5.59	58	6	653
	82	8	681		74	7B	671
5.37	19	3B	613	6.01	18	3B	611
5.38	25	3T	623	6.05	54 n	6	651
5.39	30	3T	625		81 v	8	681
	67	7A	663	6.08	23	3T	621
5.41	14	3B	611	6.11	2 v	1	601
	75	7B	673	6.17	55	6	651
	84	8	681	7.11	26	3T	621
5.42	41	4	635	7.13	64	7A	661
	66	7A	661	7.17	83	8	681
5.43	4 v	1	601	7.26	15	3B	611
5.46	57	6	653	7.29	37	4	631
5.47	3 v	1	603	7.51	39	4	631
	77	7B	671	7.55	12	3B	611
5.51	17	3B	611	8.16	56	6	651
	53	6	651	8.19	34	4	631
	65	7A	663	8.26	85 v	8	681
5.53	86 v	8	681	8.38	76	7B	671
5.54	35	4	635	8.55	59	6	651
	38	4	631	9.17	29	3T	621
5.58	6	1	601	9.25	5	1	601
	31	3T	621	9.43	1	1	601

Sunnuntai 01.01.1989 alkaen

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
6.39	40	4	635	7.11	55	6	651
6.43	25	3T	623	7.22	81 v	8	681
6.45	77	7B	673	7.27	56	6	651
6.46	75	7B	671	8.34	85 v	8	681
6.47	17	3B	613	9.07	12	3B	611
6.49	19	3B	611	9.17	41	4	631
6.50	64	7A	663	9.22	23	3T	621
	67	7A	661	9.29	57	6	651
6.53	83	8	681	9.30	15	3B	611
6.54	34	4	635	9.31	65	7A	661
6.55	38	4	631	9.37	74	7B	671
	59	6	651	9.39	26	3T	621
6.58	29	3T	623	9.45	18	3B	611
	58	6	653	9.47	37	4	631
	76	7B	671	9.55	30	3T	621
7.01	31	3T	621	9.56	82	8	681
7.02	66	7A	663	9.59	54 n	6	651
7.04	14	3B	611	10.07	39	4	631
7.07	86 v	8	681	11.06	84	8	681
7.09	35	4	635				

KOSKELA

HALLIINAJOT

Viikonpäivien yhdistelmä 01.01.1989 lukien

pvä	klo	vuoro	linja	reitti	pvä	klo	vuoro	linja	reitti
mp	8.49	2 v	1.1A	604	ml	21.27	82	8	682
mp	8.51	184 v	8	682	mp	21.28	2 v	1.1A	602
mp	9.00	103 v	1.1A	604		77	7B		672
mp	9.02	185 v	8	682	mp	21.37	3 v	1.1A	602
mp	9.07	105 v	1.1A	604		21.42	31	3T	622
mp	9.12	107 v	2	608	mp	21.52	4 v	1.1A	602
mp	9.20	154 v	6	652	mp	21.53	5	1.1A	604
mp		181 v	8	682	ls	22.10	40	4	636
mp	9.24	102 v	1.1A	602		41	4		636
mp	9.27	182 v	8	682		23.12	12	3B	612
mp	9.31	153 v	6	654		23.13	54 v	6	654
mp	9.34	101	1.1A	604			83	8	682
mp	9.38	183	8	682		23.18	59	6	652
l	15.10	1	1	602			65	7A	662
l	15.40	4 v	1	602		23.25	55	6	654
l	16.17	53	6	652			84	8	682
l	17.10	2 v	1	602		23.29	23	3T	622
mp	17.19	1	1.1A	604		23.30	15	3B	612
l	17.25	3 v	1	602			66	7A	662
mp	17.26	101	1.1A	604		23.33	74	7B	674
mp	17.28	105 v	1A	602		23.35	75	7B	672
mp	17.30	153 v	6	652		23.36	57	6	654
l	17.39	5	1	602	s	23.37	81 v	8	682
mp	17.46	102 v	1A	602	ml		85 v	8	682
l	17.48	6	1	602		23.42	64	7A	662
mp	17.49	183	8	682		23.43	26	3T	622
mp	17.52	8 v	2	608	mp		35	4	636
mp	17.57	103 v	1.1A	602	ls		37	4	636
mp	17.58	154 v	6	652	mp	23.46	39	4	632
mp	18.00	107 v	2	608	ls		41	4	632
mp		184 v	8	682			58	6	654
mp	18.01	111	3B	612		23.47	76	7B	672
mp		123	3T	622	ml	23.49	81 v	8	682
mp	18.07	9 v	2	608	s		82	8	682
mp	18.10	104 v	1.1A	602		1.52	17	3B	612
mp	18.12	7 v	2	608		1.54	25	3T	622
mp		185 v	8	682	ls	2.06	35	4	632
mp	18.23	181 v	8	682	mp		37	4	632
mp	18.25	182 v	8	682		2.07	18	3B	612
mp	18.28	53	6	652	ls		34	4	634
mp	18.37	6	1.1A	602	mp		38	4	634
s	20.09	85 v	8	682	ls		39	4	636
ml	20.19	86 v	8	682	mp		42	4	636
	20.54	56	6	652		2.09	29	3B	622
s	21.07	86 v	8	682		2.10	14	3B	614
mp	21.08	67	7A	662			30	3T	624
mp	21.09	16	3B	612	mp	2.15	34	4	632
ls	21.14	67	7A	662	ls		38	4	632
	21.25	19	3B	612					

HALLISTA LINJALLE:

TÖÖLÖ

LINJALTA HALLIIN:

Maanantai - perjantai 16.03.1989 lukien

klo	vuoro	linja	reitti	klo	vuoro	linja	reitti
5.30	40	4	641	8.36	135	4	642
5.32	175	7B	675	8.48	175	7B	678
5.41	165	7A	669	8.49	155	4	642
5.43	134	4	639	9.04	191	10	696
	135	4	641	9.08	174	7B	678
5.44	28	3T	627	9.10	166	7A	670
5.52	174	7B	675	9.16	192	10	696
5.58	91	10	697	9.17	134	4	642
	94	10	699	9.31	136	4	642
6.06	43	4	641	9.32	165	7A	668
6.10	95	10	697	17.38	91	10	698
	96	10	699	17.48	43	4	640
6.13	24	3T	627	17.59	191	10	698
6.35	136	4	641	18.02	164	7A	668
6.41	92	10	697		174	7B	678
6.48	13	3B	617	18.05	134	4	640
6.52	166	7A	667	18.09	135	4	642
6.55	155	4	641	18.13	165	7A	668
7.00	11	3B	619	18.19	155	6	658
7.10	93	10	699		192	10	698
7.14	164	7A	667	18.20	136	4	640
7.15	191	10	697	18.22	28	3T	628
7.20	27	3T	627	18.23	11	3B	618
7.24	36	4	639		175	7B	678
7.26	192	10	697		166	7A	668
13.21	191	10	699	18.38	36	4	640
13.42	192	10	699	20.35	13	3B	618
14.11	136	4	639	20.55	24	3T	628
	155	6	657	21.16	27	3T	628
14.19	175	7B	677	21.19	95	10	698
14.33	135	4	639	21.31	40	4	640
14.39	174	7B	677	23.19	96	10	698
14.56	166	7A	667	23.25	92	10	698
15.01	165	7A	669	23.27	94	10	696
15.08	134	4	639	23.36	93	10	698

Lauantai 01.01.1989 lukien

5.28	42	4	641	15.37	11	3B	618
5.50	27	3T	627	15.46	36	4	640
5.54	13	3B	619	16.03	16	3B	618
5.57	96	10	699	16.15	28	3T	628
5.58	93	10	697	16.25	42	4	640
6.09	92	10	699	16.39	27	3T	628
6.10	94	10	697	18.14	91	10	698
7.54	28	3T	627	19.59	24	3T	628
8.18	36	4	639	20.35	13	3B	618
8.29	16	3B	617	21.19	95	10	698
8.48	24	3T	627	23.19	92	10	698
8.51	91	10	697	23.25	93	10	698
9.01	11	3B	617	23.27	96	10	696
9.28	95	10	697	23.36	94	10	698

v = neliakselinen vaunu (n:ot 1-30), v = kalusto vaihtelee
ilman merkintää = nivelvaunu

Hallireittipiirroksat on viimeksi julkaistu RAITION numerossa 2/88.

mp = maanantaista perjantaihin
l = lauantaisinml = maanantaista lauantaihin
s = sunnuntaisin

ilman merkintää pvä-sarakkeessa = joka päivä/yö

RAITIOLIIKENTEEN VUOROT TALVIAIKATAULUSSA 1988-89

Oheisessa luettelossa on mainittu raitioliikenteen vuoronumerot, vau-
nutyytit, sijoitushallit ja liikennöintipäivät talviaikataulussa
1988-89, 01.01.1989 alkaen.

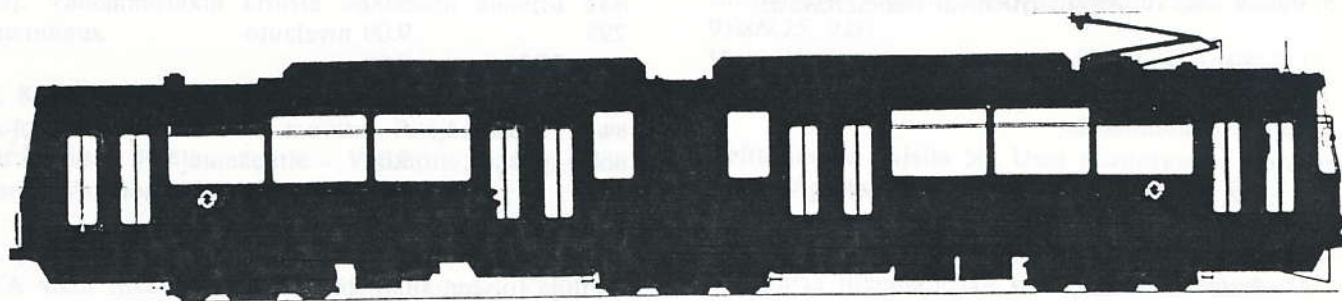
A	B	C	D	mp	E	la	su
1		KH	1,1A	X	X		
2	v	"	1,1A	X	X		
3	v	"	1,1A	X	X		
4	v	"	1,1A	X	X		
5		"	1,1A	X	X		
6		"	1,1A	X	X		
7	v	"	2	X			
8	v	"	2	X			
9	v	"	2	X			
11		Tö	3B	X	X		
12		KH	3B	X	X	X	
13		Tö	3B	X	X	X	
14		KH	3B	X	X	X	
15		"	3B	X	X	X	
16		"	3B	X	X+)		
17		"	3B	X	X	X	
18		"	3B	X	X	X	
19		"	3B	X	X	X	
23		"	3T	X	X	X	
24		Tö	3T	X	X	X	
25		KH	3T	X	X	X	
26		"	3T	X	X	X	
27		Tö	3T	X	X		
28		"	3T	X	X		
29		KH	3T	X	X	X	
30		"	3T	X	X	X	
31		"	3T	X	X	X	
34		"	4	X	X	X	
35		"	4	X	X	X	
36		Tö	4	X	X		
37		KH	4	X	X	X	
38		"	4	X	X	X	
39		"	4	X	X	X	
40		"	4	X	X	X	
41		"	4	X	X	X	
42		Tö	4	X*)	X		
43		"	4	X			
53		KH	6	X	X		
54	ñ	"	6	X	X	X	
55		"	6	X	X	X	
56		"	6	X	X	X	
57		"	6	X	X	X	
58		"	6	X	X	X	
59		"	6	X	X	X	
64		"	7A	X	X	X	

A	B	C	D	mp	E	la	su
65		"	7A	X	X	X	
66		"	7A	X	X	X	
67		"	7A	X	X	X	
74		"	7B	X	X	X	
75		"	7B	X	X	X	
76		"	7B	X	X	X	
77		"	7B	X	X	X	
81	v	"	8	X	X	X	
82		"	8	X	X	X	
83		"	8	X	X	X	
84		"	8	X	X	X	
85	v	"	8	X	X	X	
86	v	"	8	X	X	X	
91		Tö	10	X	X		
92		"	10	X	X	X	
93		"	10	X	X	X	
94		"	10	X	X	X	
95		"	10	X	X	X	
96		"	10	X	X	X	
101		KH	1,1A	X			
102	v	"	1,1A	X			
103	ñ	"	1,1A	X			
104	v	"	1,1A	X			
105	v	"	1,1A	X			
107	v	"	2	X			
111		"	3B	X			
123		"	3T	X			
134		Tö	4	X			
135		"	4	X			
136		"	4	X			
153	v	KH	6	X			
154	v	"	6	X			
155		Tö	4,6	X			
164		"	7A	X			
165		"	7A	X			
166		"	7A	X			
174		"	7B	X			
175		"	7B	X			
181	v	KH	8	X			
182	v	"	8	X			
183		"	8	X			
184	v	"	8	X			
185	v	"	8	X			
191		Tö	10	X			
192		"	10	X			

Sarakkeet: A = vuoron nro, B = kalusto (v=neliakselinen, ñ=kalusto
vaihtelee, muut niveltaunuja), C = sijoitushalli, D = linja(t), joilla
vuoro liikennöi ja E = liikennöintipäivät (X)
+) Lähtee Töölöstä, palaa Töölön. *) Lähtee Koskelasta, palaa Koske-
laan.

PÄÄTEPYSÄKKI

Koonnut A. Hellman



KORJAUS

Raitiossa 4-88 luki jostain ihmeellisestä syystä, että kilvittäjä kääntäisi vuoroparikilvet joka toinen yö. Kyllä ne sentään käännetään JOKA YÖ.

Autolinjat

23. 12. 88

Pikalinjaa 64X liikennöitiin viimeisen kerran.

30. 12. 88

Linjaa 62S liikennöitiin viimeisen kerran.

31. 12. 88

Linjaa 66N liikennöitiin viimeisen kerran.

1. 1. 89

Linjan 62 liikennöintiä ja reitti muuttuivat. Nyt ajetaan kaikkina viikonpäivinä n. klo. 21:een. Uusi reittiosuus Mäkelänkadulta eteenpäin: - Tuusulantie - Asesepäntie - Rajametsäntie - Männikkötie - Metsäpurontie - Pakilantie - Pirjontie - Pirkkolantie/Viidenrajantie.

- Linjan 66 liikennöintiä ja reitti muuttuivat. Linjan uusi nimi on Rautatienatori - Maunula - Länsi-Pakila. Liikennöintiä on ma-su n. 21-1.30. Uusi reittiosuus: - Mäkelänkatu - Tuusulantie - Asesepäntie - Rajametsäntie - Männikkötie - Metsäpurontie - Pakilantie -.

- Linjan 64 reitti muuttui ja liikennöintiä lyheni. Yöliikenne jäi pois. Uusi reittiosuus: - Mäkelänkatu - Tuusulantie - Mäkitoripäntie -.

- Alettiin liikennöidä yölinjaa 64N Rautatienatori - Käpylä - Itä-Pakila. Reitti saman kuin 64: ennen 1. 1. 89.

	RU	KO	VK
Vakiovuorot	200...298	310...399	400...499
Ruuhkavuorot	500...599	602...683	702...795

- Autojen lukumäärä kevät 88/syyskuu 88/1. 1. 89

	RU	KO	VK
Vakiovuorot	64/62/62	55/60/58	48/52/50
Ruuhkavuorot	76/76/73	51/50/49	68/69/61
Ruuhkavuoroissa <u>kuljettajia</u>	81/85/82	61/58/57	74/77/76

Osalla Herttoniemestä lähtevillä linjoilla alettiin ajaa niin sanotusti "yhtä soittoa" eli vuoro vaihtaa linjalta toiselle Herttoniemessä ja on koko ajan menossa. Systeemissä ovat mukana kaikki linjojen 85 ja 88 vakiovuorot, yhtä poikkeusta lukuunottamatta linjan 83 vakiovuorot ja kahta "sunnuntaipoikkeusta" per linja lukuunottamatta linjojen 84, 86 ja 93 vakiovuorot.

- Vuoden alun lehdissä käsiteltiin tätä uudistusta kielteiseen sävyyn, koska bussit olivat myöhässä ja sen sanottiin johtuvan tästä systeemistä. Lienee kuitenkin syynä ollut esim. huono keli, koska suurinta porua herättivät linjan 80 joidenkin vuorojen väletyt 10 min myöhästelyt. Huomaammehan edellisestä kappaleesta, että linja 80 ei ole edes mukana uudistuksessa. Myöskään yhdenkään linjan ruuhkavuorot eivät ole mukana.

Otetaanpa esimerkiksi vuoro 415 ja ma-pe. Se aloittaa Jollaksesta klo 5.50, eli linjalla 85. Sitten edelleen Herttoniemestä 86, 85, 86, 85, 86, 83, 93, 85, 86, 83, 93, 85, 86, 83, 93, 85, 86, 85, 86, 85, 86, 83, 83, 93, 85, 86, 83, 93, 85, 86, 86, 86, 86N, 86N ja talliin 01.30. Päivään siis mahtuu viisi linjaa, 12 "eri" kuljettajaa sekä 33 lähtöä Herttikasta ja kaksi Rautatienatorilta.

2. 1. 89

- Linjan 64S vuorovälit lyhenivät huomattavasti.

20. 2. 89

Linjan 47 päätepysäkin paikkaa on siirretty VaPK:n pihalla Hakuninmaalla.

28. 2. 89 (ilmeisesti)

Reittimuutos linjalla 97N. Uusi reittiosuus: - Mellunmäentie - Kontulantie - Länsimäentie (päätepysäkki lähes metrosillan alla).

17. 3. 89

Linjojen 23, 23V ja 502 reitti muuttui tilapäisesti Alppilassa. Poikkeusreitti kulkee Castreninkadun, Wallininkujan ja Wallininkadun kautta. Arvioitu kes- toaika noin vuosi.

Saaren Autolla on ollut tapana ajaa jouluaattona "hautausmaareittejä" Helsinki-Malmi, Honkanummi ja Malmi-Hietaniemi. Reittejä on ajettu klo 15 jälkeen ja ainakin ennen matkustaminen on ollut ilmaista.

1. 4. 89

Ilmeisesti alettiin liikennöidä ruuhkalinjaa 94T aamu- ruuhkassa reittiä Vesala - Kontula (M) - Kontulan- kaari. Tunnuksella 94V ei enää liikennöidä (Kontula M) - Kontulankaari.

10. 4. 89

Helsingin kaupunginhallitus myönsi linjaluvat seitse- mälle yölinjalle. Kahden vuoden pituinen koeliikenne alkaa 1. 9. 89.

Lehdessämme aiemmin olleisiin tietoihin verrattuna ovat ainakin linjatunnukset muuttuneet, eli ne ovat 01N - 07N.

Linjojen vuorovälit ovat 50 - 80 min ja niitä liiken- nöidään n. 2.15 - 5.30.

1. 5. 89

HKL on alkanut liikennöidä linjaa 12 Olympialaituri - Linja-autoasema. Vuoroja on kaikista autoliikenneyksi- köistä. Huomautus vuoron 717 aikataulusta: Ajetaan välittömästi linjan 12 lähtölaituriin, mikäli siellä ei ole linjan 12 vaunua, muutoin jäädään Olympiarantaan tai Laivasillankadulle linjan 12 vaunuille varatuille pai- koille odottamaan pääsyä lähtölaituriin, johon mahtuu kerrallaan vain 2 kaksiakselistä tai yksi nivelauto.

Toinen huomautus: OLY:sta lähdetään vasta kunnes vaunu on täynnä matkustajia tai kun ketään ei enää odoteta tulevan, kuitenkin viimeistään klo 9.30 ellei liikenteenohjauskeskus toisin ilmoita.

Linjojen lähtöaikoja (huomaa yllämainittu)

ma-pe

717	9.00
621	9.05
554	9.00 nivelauto

la

437	9.00
295	9.00 nivelauto
vara 5/321	9.00

su

437	9.00
381	9.10 nivelauto
222	9.00 nivelauto

Lähtöjä toiseen suuntaan ei ole.

Linjaa ajetaan tilausajona, tilaajana Silja Line, eli ainakaan HKL ei kerää matkustajilta maksuja.

29. 5. 89

STA siirtyi kesäliikenteeseen.

31. 5. 89

Linjaa 50T Sompasaari - Kyläsaari - Sörnäinen (M) liikennöitiin viimeisen kerran.

1. 6. 89

HKL ja yhteistariffin yksityiset siirtyivät kesäliikenteeseen.

- linjaa 24A ei liikennöidä 1. 6. - 15. 8.

- linjaa 55A liikennöidään Hietaniemeen myös ma-pe 8-19

- linjaa 97T ei liikennöidä 16. 6. - 15. 8.

- linjaa 53 ei liikennöidä heinäkuussa

- linjana 75X ja 69A ei liikennöidä

26. 5. 89

Linjaa 63V (STA) Postitalo - Metsälä - Pälöheinä liikennöitiin viimeisen kerran ja kalusto siirrettiin linjalle 63.

Näin olin kuulevinani radiosta. Taas kerran täytyy ihmetellä sitä, että vaikka Helsingissä on YHTEISta- riffi, yhteistiedottamista linjaston ym. muutoksista ei ole. HKL sentään tiedottaa joistakin asioista maksulli- sissa, koko kaupungissa ilmestyvissä lehdissä, mutta siihen se sitten jääkin.

HKL jatkaa pyörätelinekokeilua, joka aloitettiin 1988 itä-Helsingissä. Telineitä on viidellä pysäkillä.

11. 8. 89

Linjaa 71T Rt-Pihlajisto liikennöitiin viimeisen kerran.

14. 8. 89

Linjaa 71 liikennöidään kaikkina liikennöintiäaikoina, kalustona nivelbussit.

14. 8. - 31. 8. 89

Linjaa 71V ei liikennöity.

14. 8. 89

Linjan 72 reitti muuttui Tapanilassa. Uusi reittiosuus: - Yrttimaantie - Sidekuja - Tapaninkyläntie -

14. 8. 89

Linjaa 22 Itä-Pasila - Suursuo liikennöidään n. 21-23 reittiä Sörnäinen (M) - Pasila - Postikeskus (2/3 lähtöä). Vähemmistään eroista on ennen annettu uusi linjatunnus.

16. 8. 89

Linjojen 54 ja 56 reitti muuttui Pitäjänmäellä. Uusi reittiosuus: - Pitäjänmäentie - Valimotie, päätepysäkki lähellä Valimon seisaketta.

17. 8. 89

STA alkoi liikennöidä linjaa 512B Malmi - Kehä I - Tapiola ma-pe päivällä ja iltaisin.

19. 8. 89

Linjan 56A reitti muuttui. Uudet reittiosuudet: - Ik (M) - Turunlinnantie - nykyinen reitti - Malmin asema - Malminkaari - Seppämestarentie - Muurimestarentie - Kantelettarentie - Kaupintie - päätepysäkki Pohjois-Haagan asemalla. 56A Itäkeskus (M) - Malmi - Pohjois-Haagan asema.

25. 8. 89

Linjaa 53 Vanhakaupunki - Oulunkylä - Munkkiniemi liikennöitiin viimeisen kerran.

28. 8. 89

Seutulinja 503 alettiin liikennöidä reittiä Vanhakaupunki - Pasila - Matinkylä. Linjan reitti Munkkiniemeen on sama kuin ex 53:n, ja sieltä edelleen Espooseen. Linjaa ajetaan ma-pe ruuhka-aikoina. Liikennöitsijät ovat Espoon Auto Oy, Suomen Turisti-auto Oy ja Linjamatka Oy.

28. 8. 89

STA alkoi liikennöidä linjaa 47T Kannelmäki - Hakuninmaa. Reitti: Kannelmäen asema - Soittajantie - Kanneltie - Vanhaistentie - Kanneltie - Nurmijärventie - Hakuninmaa (sama kuin 47).

Liikennöinti: ma-pe

Ensimmäiset lähdöt: 9.20, 9.05

Viimeiset lähdöt: 13.20, 13.05

Vuoroväli: 30 min

31. 8. 89

Viimeinen liikennöintipäivä linjoilla:

- 36 Simonkenttä - Pajamäki
- 83N Rt - Tammisalo - Itäkeskus
- 96N Rt - Vuosaari (Porslahdentie)

1. 9. 89

- Reittimuutos linjalla 14: Eira - Pajamäki. Uusi reittiosuus: - Tukholmankatu - Paciuksenkatu - Pajamäki (= ex 36).

- HKL alkoi liikennöidä linjaa 14B Eira - Meilahden klinikat, reitti = ex 14.

Liikennöinti: ma-su

Ensimmäiset lähdöt ma-pe/la/su: 7.00, 6.34/9.16, 9.08/9.25, 9.00

Vuoroväli ma-su: kolme tai neljä lähtöä tunnissa

Viimeiset lähdöt: 19.53, 19.43

- Reittimuutos linjalla 50. Uusi reittiosuus: - Varastokatu - Agroksekuja - Kyläsaarenkatu -

- Linjaa 71V alettiin jälleen liikennöidä ruuhka-aikoina. Linjaa liikennöidään kuitenkin vain ruuhkasuuntaan.

- Reittimuutos linjalla 74. Uusi reittiosuus: - Siltasaarenkatu - Hakaniemenranta/Hakaniemenkatu - Sörnäisten rantatie - Tynnyrintekijänskatu - Työpajankatu - Varastokatu - Kiiskinkatu - Kyläsaarenkatu - Hämeentie -

- Reittimuutos linjalla 78A: Vuosaari - Mellunmäki (M). Uusi reittiosuus: Mellunmäki (M) - Kontulantie - Mellunmäentie ... Vuosaari.

- Linjan 83 liikennöintiaikaa lyhennettiin. Viimeiset lähdöt: 20.12, 20.15.

- Linjan 90 liikennöintiaikaa lyhennettiin. Viimeiset lähdöt: 19.52, 20.08/19.52, 20.08/19.47, 20.03.

- HKL alkoi liikennöidä metron liityntälinjaa 90B Itäkeskus (M) - Vuosaari. Reitti: Ik (M) - Marjanientie - Kauppakartanonkatu - Meripellontie - Vuotie - Kallvikintie - Niinisaarenranta - Porslahdentie - Vuosaarentie - Vuotie - Ik (silmukka myötäpäivään).

Liikennöinti: ma-su

Ensimmäiset lähdöt: 20.02, 20.18/20.02, 20.18/6.05, 6.20; 19.57, 20.13

Viimeiset lähdöt: 23.36, 22.53/23.36, 22.53/6.05, 6.20; 23.36 22.53.

- Reittimuutos linjalla 90N. Uusi reittiosuus: - Vuotie - Kallvikintie - edelleen kuten 90B.

- Linjan 93 liikennöintiaikaa lyhennettiin. Viimeiset lähdöt: 20.02, 20.20.

- HKL alkoi liikennöidä metron liityntälinjaa 93B Herttoniemi (M) - Tammisalo - Itäkeskus (M). Reitti: HN - Linnanrakentajantie - Abraham Wetterintie - J. Sederholmin tie - Väylänsuu - Tammisalontie - Ruonasalmentie - Abraham Wetterintie - Roihuvuorentie ... 93 ... IK.

Liikennöinti: ma-su.

Ensimmäiset lähdöt: 20.22, 20.40.

Viimeiset lähdöt: 23.02, 22.40

- Reittimuutos linjalla 94A: Itäkeskus (M) - Kontula (M) - Mellunmäki (M). Uusi reittiosuus: - Kontulantie - Kotikonnutie - Koskenhaantie - Rekipelontie - Aartenetsijantie - Mellunmäenraitio - Mellunmäki (M).

- Linjan 96 liikennöintiäikää lyhennettiin. Viimeiset lähdöt: 20.17, 19.53.

- Linjan 97 reitti muuttui: Itäkeskus (M) - Mellunmäki (M). Uusi reittiosuus: Mellunmäki (M) - Kontulantie - Mellunmäentie ... IK.

- Linjan 97N pääte pysäkki siirrettiin Länsimäentietä metrosillan alta Mellunmäen metroaseman linja-autoterminaaliiin.

- Linjan 97T viimeiseksi liikennöintipäiväksi jäi luultavasti 15. 6. Sen piti vielä liikennöidä 16. 8. - 31. 8., mutta havaintoja ei ole.

- Seutulinoista ym. metroon liittyvästä: Vantaan sisäisten linjojen 14, 40, 544, 545 ja 546 pääte pysäkki siirrettiin Mellunmäen metroasemalle 28. 8. - 1. 9. Seutulinja 517 lyhennettiin päättymään Mellunmäen metroasemalle ilmeisesti 1. 9. Em. linjoilla ei tarvita seutulippua, vaikka kunnanraja ylittyy. Mellunmäen ja Puistolankomäen välillä voi seutulinjalla 517 matkustaa HKL:n lipulla.

2. 10. 89

Läpi yönbussilinjat aloittivat liikennöinnin Helsingissä. Ensimmäiset starttasivat Rautatien torilta klo 2.40.

14. 11. 89

- Reittimuutos linjoilla 55 ja 55A. Uusi reittiosuus: - Kustaa Vaasan tie - Väinö Auerin tie - Intiankatu -
- Reittimuutos linjoilla 52 ja 503. Uusi reittiosuus: - Intiankatu - Kustaa Vaasan tie - Väinö Auerin tie - Intiankatu -

Kalusto

Oliko Vilhon- ja Mikonkadun kulmassa loppuvuodesta suistunut/törmäillyt sarana nro 36? Sitä ainakin hinattiin pari tuntia myöhemmin Vallilaa kohti.

6. 1. 89

Metrovaunussa 143 uusi virroitin.

19. 1. 89

Vaunuun 26 on vaihdettu virroitin. Se on yksipolvinen eli samanlainen kuin nivelvaunuissa. Vaunu on myöskin täysmaalattu.

3. 3. 89

Vaunussa 22 havaittiin yksipolvinen virroitin.

15. 3. 89

Vaunun 13 keulassa nivelvaunutyypiset numerot.

22. 3. 89

16 + 352 Koskelasta Vallilaan aamulla.

HKL:n autoissa 837, 840 ja 844 (vrt. RAITIO 4-88) on matala takaikkuna. Sellainen on laitettu autoihin, joiden korin välikorjaus on tehty Varhassa. Paitsi että tämä on hyvä tuntomerkki, sillä hidastetaan perähyllyn mätänemistä.

Autojen 8715-8724 "uusista" linjakilvistä: ne ovat tilapäisratkaisu. Herttoniemen jatkuvan kierrätyksen piiriin kuuluvissa autoissa tulee olla kauko-ohjattavat linjakilvet. Kun kierrätys alkoi, kauko-ohjattavia kilpiä ei ollut saatavilla suurikokoisina. Jatkuvaan kierrätykseen (ts. lähes koko Herttoniemen liityntäliikenteeseen) haluttiin kuitenkin 1980-luvulla hankittuja autoja. Siksi päädyttiin kompromissiin.

Ensimmäiset vuoden 89 kaksiakseliset HKL:n bussit tulivat mm. linjalle 23(V) huhtikuun maisemissa.

7. 6. 89

HKL:n lautakunta tyrmäsi kaupunginvaltuutettujen enemmistön tekemän esityksen johdinautoliikenteen aloittamisesta.

HKL pitää trolleikoita liian kalliina verrattuina dieselbusseihin. Saasteista puhuttaessa HKL viittaa uusiin moottoreihin ja tulevaan kaasubussikokeiluun.

HKL hankkii uusia dieselbusseja 1990 44 miljoonalla ja 1991 39 miljoonalla. Busseissa on uusi moottori, jonka pakokaasupäästöt ovat erittäin pienet. Moottori täyttää maailman tiukimmat pakokaasunormit, jotka tulevat voimaan USA:ssa 1990. Tämän vuoden alusta Suomessa voimaan tulleen päästönormin ECE R49 moottori alittaa reippaasti (noin 54 - 90 %). Bussien ulkopuolinen melutaso tulee olemaan 78 dB (nykyiset 85 dB).

6. 7. 89

HKL 8912 (nivel) linjalla 55.

Uusiin nivelbussilinjoihin lukeutuu myös 24.

27. 7. 89: HKL 8919/57

27. 7. 89 (havainto)

Vaunussa 89 "pleksiovi" ohjaamossa. Kun ovi on kiinni, kuljettaja on kokonaan "suojassa" matkustajilta, joiden kanssa asioimista varten on jätetty rahastusaukko. Ovea voi myös pitää auki.

7. 9. 89: 8931/58

HKL on hankkimassa raitioiteille tukemiskonetta radan kunnostus- ja rakennustöihin. Muut tiedot puuttuvat.

23. 10. 89: 8944/77

Metrolinja

16. 3. 89

Itäkeskuksen kääntöraiteen (aseman "itäpäässä") käyttö lopetettiin, syynä metroradan kattamistyö. Itäkeskukseen jäävät junat kääntyvät nyt ns. syöttöraiteilla aseman "länsipuolella".

21. 3. 89 (havainto)

Itäkeskuksen "itäpuolen" kääntöraiteen virtakisko purettu.

Metron ratakuorma-auto nro 2 on toiminut ilmeisesti jonkinlaisena "aukean tilan tarkastusvälineenä", sillä sen ulottuvuutta oli "kasvatettu" sivuille ja ylös vanerilevykehällä.

22. 5. 89

Mellunmäen aseman läntisessä sisäänkäynnissä jo nimikilvet ym.

Itäkeskuksen-Turunlinnantien välisellä työmaa-alueella on junilla 40 km/h nopeusrajoitus. Molemmat raiteet on suojattu umpinaisella lauta-aidalla. Eteläisellä raiteella heti IK:n jälkeen on pari "aaltopeltihallia", jotka ylittämällä pääsee raiteiden väliselle työmaa-alueelle.

23. 5. 89

Ratakuorma-autot 2+3 etupäästään yhteenkytkettyinä matkalla varikolta töihin aamulla.

23. 6. 89

Keskikesän aikataulu otettiin käyttöön.

Lauantaisin 10 min vuoroväli koko päivän. Ma-pe 10 min IK klo 19.00 ja KP 19.20 jälkeen.

Heinäkuussa metrojunissa on neljä vaunua aamusta klo 21.26 (Kontula) asti ja sen jälkeen vain kaksi. Kaksivaunuisia junia ei tietääkseni ole vielä ollut kaupallisessa liikenteessä koko metron historian aikana. Asemalaitureihin merkittiin nuolella lyhyen junan pysähtymispaikka. Nuolesta löytyy myös kellonaika, josta lähtien lyhyet junat kulkevat Kontulasta ja Kampista.

Toinen uutuus on se, että Itäkeskukseen ruuhka-aikojen ulkopuolella jäävät (parilliset) junat saapuvat ja lähtevät raiteelta 2. Saapuessaan Kampista ne siirtyvät linjaraitteelta IK:n syöttöraiteistolle vaihteessa, jota "turvaamassa" ei ole opastinta!

Korjauksena edelliseen:

Syöttöraiteelle Kampista siirtyvät junat eivät suinkaan joudu käyttämään "opastimella turvaamatonta vaihdetta", vaan edellisen vaihteen opastin (KP:sta "koestusraiteelle") ilmaisee myös ko. vaihteen asennon. Joutuvat vaan junat kulkemaan pitkähkön matkan sn 30:a.

27. 6. 89

Rataosan Kamppi-Ruoholahti käyttöönotto siirtyy vuoteen 1993. Syynä lippuhallin suunnittelun "jäihinpano". Koko Ruoholahden asemanseudun suunnittelu pannaan uusiksi ja tarkoituksena on rakentaa asemakeskus kauppoiheen, posteineen, pankkeineen jne.

25. 7. 89

Opastimien pystytys käynnissä rataosalla Kontula-Mellunmäki.

1. 8. 89

Virta kytkettiin Kontulan-Mellunmäen välille klo 4.30.

Elokuussa ei enää ajettu loppuillasta kaksivaunuisilla junilla. Nelivaunuisissa junissa on kuitenkin illalla edelleenkin toinen vaunu "idästä" kiinni ja pimeä.

Itäkeskuksen raidetta 2 ei myöskään enää käytetty tulo- ja lähtöraiteena.

7. 8. 89

Junissa taas tungosaikoina 6 vaunua.

2. 8. 89

Metrojuna ajoi ensimmäisen kerran omin voimin Kontulasta Mellunmäkeen. Juna koostui vaunupareista 113+114 ja 123+124. Junaa ohjattiin Mellunmäen suuntaan 113:sta ja takaisinpäin 124:stä. Koeajossa käytettiin kahden vaunuparin junaa, jotta radalle jäämisen mahdollisuus olisi ollut mahdollisimman pieni. Juna lähti metrovarikolta klo 12.30 ja ajoi Mellunmäkeen eteläistä raidetta. Juna lähti takaisin Kontulaan klo 13.05, jossa se vaihtoi pohjoiselle raiteelle ja kävi taas Mellunmäen asemalla.

Vaikka Mellunmäen kääntöraiteet (ristikot aseman kummassakin päässä) olivat jo paikallaan, vaihteet oli lukittu mekaanisesti suoralle raiteelleen, koska kaikkia opastimia ja turvalaitteita ei oltu vielä asennettu. Näinollen junaa ei voitu kääntää Mellunmäessä.

Koeajon tarkoituksena oli mm. poistaa ruostetta virtakiskoista. Junaa kuljetti huoltokuljettaja. Säännöllinen koeliikenne Kontulan ja Mellunmäen välillä alkoi 3. 8., jolloin huoltokuljettajat ajoivat junia, ja 16. 8. normaalin ajon merkeissä ilman matkustajia.

Saatujen tietojen mukaan ajettiin 9. 8. ratakuorma-auton vetämällä "kelkalla" ruostetta pois kiskoista Kontulan-Mellunmäen väliltä. 10. 8. ajettiin yhden yksikön metrojunalla "omin konein tunneliin eli niin pitkälle kuin pääsee".

10. 8. 89

Kontulan-Mellunmäen välin opastimet toiminassa.

14. 8. 89

Talviaikataulu otettiin käyttöön.

16. 8. 89

Kontulan junat jatkavat ilman matkustajia Mellunmäkeen. Vartiomiehet näkyivät tarkastavan joka junan. Junat joko noudattivat uutta aikatauluaan tai olivat suunnassa Mellunmäki-Kontula myöhässä noin minuutin.

1. 9. 89

Mellunmäen asema otettiin käyttöön. Liikenne välillä Kamppi-Mellunmäki alkoi Mm:stä klo 5.25. Vuorovälit Mm:stä ruuhka-aikoina 5 min, muulloin 10 min. Junien lähtöajat muilta asemilta Mm:stä länteen muuttuivat minuuttia myöhemmäksi.

Asemalla on liukuporras ja hissi kummankin uloskäynnin yhteydessä. Liukuportaat ovatkin yllättäen Otis-merkkiset. Sekä Korvatunturinpolun että Jänkäpolun puoleisissa lippuhalleissa on kaksi isoa lippuautomaattia ja kioski. Jänkäpolun lippuhallissa (läntinen) on myös monitori, josta näkyvät Vantaan bussien lähtöajat.

7. 9. 89 (havainto)

Itäkeskuksen "radankattamisalueella" on sellainen harvinaisuus kuin tasoristeys eteläisellä raiteella.

Vuosaaren metroradan suunnittelu jatkuu. Edelliseen kertomukseemme on tullut joitakin muutoksia. Itäväylän aseman nimi on muutettu Puotilaksi ja Ala-Vuosaari on vain Vuosaari. Radan hinnaksi arvioidaan 555000.000 mk. Summaan sisältyy 9 uutta vaunuparia ja varikon laajennus. Jos päätöksiä tehdään tänä vuonna (1989), liikenne alkaa 1997. Väliasemat otetaisiin kuitenkin käyttöön vasta 1998.

23. 10. 89 (havainto)

IK:n työmaalla on junien sn nostettu 40:stä 60:een pohjoisella raiteella.

- Ratakuorma-auto 1 IK:n kääntöraiteella, jolle asennetaan jälleen virtakiskoa.

Jos aiemmin ei ole mainittu, nyt mainitaan että IK:n radankattamistyömaalla on metroradalla hyvin väliaikaisen näköiset kaksilamppuiset opastimet ennen työmaata. Ylemmän lampun väri on punainen.

Ruoholahden-Kampin metrotunnelit on louhittu. Kampin päässä on kuitenkin noin 20 m louhimatta. Tuo 20 metriä avataan vasta parin vuoden kuluttua, sillä metroliikenteelle tunnelitöistä aiheutuva haitta halutaan minimoida. Eikä työllä ole kiirekään, sillä Ruoholahteen ajetaan metrolla vasta 1993.

Poikkeusreittejä

28. 5. 89

Naisten kymppi:

- 3B päätepysäkki Kauppatorilla
- 3T päätepysäkki Katajanokalla
- Eiraan bussilinja 3X
- 6 päätepysäkki Kirurgilla
- 14 päätepysäkki Pursimiehenkadulla
- 16 päätepysäkki Fredrikintorilla
- 17 päätepysäkki Kapteeninkadulla

11. 6. 89

TUL:n juhlararssi:

- 3B ja 3T - Tehtaankatu - Laivurinkatu - Eira (1A)
- 4 (Mkn) - Mannerheimintie - Kaivokatu - Kaisaniemenkatu - Mikonkatu - Kaivokatu - Mannerheimintie - (Mkn)
- bussilinjat 3X ja 4X korvasivat ajamatta jääneet raitio-osuudet
- myös 4 ja 10 via Run
- 8 ajoi tarvittaessa poikkeusreittejä Töölössä
- 16 ajosuunnassa keskustaan Kaisaniemen ja Rautatientorin kautta
- 24 Seurasaaren suunnassa Lönnrotinkatua ja Fredrikinkatua
- 42 ja yksityiset via Run

8. - 9. 8. 89 välinen yö

Mannerheimintien ja Postikadun risteyksessä uusittiin vaihteita.

- Linjaa 3 liikennöitiin Eirasta 3T:n reittiä Mannerheimintielle ja edelleen Rt - 3B:n reitti - Töölön kisahalli, jossa kääntö ja takaisin Eiraan 3T:n reittiä.
- Yksi vaunu ajoi ympyrää Tehtaankatu - Aleksanterinkatu 3B:n suuntaan.
- 4 ajoi väliä Mkn - Tk ja Ktn - Rt.
- Korvaava bussilinja Yop - Tk.

12.8. 89

Helsinki City Marathon

- 3T Katajanokalle (ei Eiraan)
- Lauttasaarella poikkeusreittejä linjoilla 20, 65A ja 66A
- 24 ja 42 päätepysäkki Asema-aukiolla

24. 10. 89

Rauhankulkue. Raitioliikenteen poikkeusreitit klo 17 jälkeen

- 1, 1A: -Helsinginkatu - Mannerheimintie - Aleksi-
- 2: pari viimeistä lähtöä jäi pois
- 3B, 3T: - Rt - Ht - Urheilutalo jäi pois
- 6: -Hämeentie - Helsinginkatu - Mannerheimintie-
- 7A, 7B: -Th - Pt - Rt - Ht - Sö jäi pois, eli ajettiin
- Sö - Th - Pasila jne

Muuta

8. 10. 88

Enemmistö ry:n 20-vuotisjuhlan ratikka-ajelulla vaunu 15. Reittinä Kauppatori - Linjat - Mannerheimintie - Sibeliuksenkatu! - Ruusulankatu - Arkadiankatu - Eira - Kauppatori. Matkan aikana eri kunnallisvaali-ryhmien edustajat kertoivat näkemyksiään stadin liikenteestä Radion Cityn toimittajalle.

10. 10. 88 30/3T/?

14. 10. 88 VTS kouluajossa Käpylässä klo 9.

2. 11. 88 951/57/?

7. 11. 88 951/57/?

20. 12. 88 951/21/531 (ip)

30. 4. 89

Sokoksen edessä klo 14.15 Kansyn vappuratikkana vaunu 43.

24. 5. 89

HKL:n lautakunta ei pidä johdinautoliikennettä kannattavana hankkeena, vaikka se on saasteetonta. Saasteita voidaan vähentää muillakin tavoilla, esim. kehittämällä raitioliikennettä.

24. 5. 89

Vaunu 157 mainosti suurta mobilistitapahtumaa.

1. 6. 89

VR:n suurimmilta asemilta voi ostaa meno-paluulipun yhteydessä HKL:n jatkolipun 20 markalla. Lippu oikeuttaa rajattomaan määrään matkoja Helsingin yhteistariffikulkuneuvoissa kahden päivän aikana.

Uusilla todellisilla yölinjoilla kelpaavat kaikki liput, mutta kaikkien (poislukien vapaalippulaiset) on maksettava lisämaksuna aikuisten kertalipun hinta.

Kesä 89

Nivelraitiovaunuissa uusia valomainostauluja.

Tämä laite on vaunun oikealla puolella ensimmäisen paripenkin kohdalla. Teksti on punaista ja laite on ilmeisen paljon kehittyneempi kuin edeltäjänsä. Myös yksinkertaiset "viivapiirroks" ovat mahdollisia, samoin erilaiset animaatiot.

31. 7. 89

Kiskotustyöt alkoivat Mechelininkadulla Marian sairaalan ja Porkkalankadun välillä. Työ kestää lokakuun loppuun ja liittyy Ruoholahden rakentamisen 1. vaiheeseen.

Metrouutiset -lehti ilmestyi jälleen elokuussa ja jaettiin muka kaikkiin Helsingin talouksiin. Ainakaan Vartioharjussa sitä ei jaettu.

Suosittelisinkin HKL:lle, että se käyttäisi postin palveluja. Kustannukset voivat olla hieman suuremmat, mutta jakelu on varma.

21. 10. 89

Vantaalla alkoi pääkaupunkiseudun ensimmäinen linjataksokeilu. Kokeilu kestää toukokuun 1990 loppuun. Taksilinja ajetaan Tapolan - Katriinan sairaalan - Koivikon väliä. Katriinan sairaalan ja Koivikon väliä ajetaan 24 kertaa arkipäivinä ja sairaalan ja Tapolan väliä 19 kertaa. Ajokilometrejä taksille kertyy noin 200 vuorokaudessa.

Kokeilu maksaa kaupungille 1300 mk ajopäivältä. Oikean bussin kustannusten sanotaan olevan yli 2000 mk. Matkustaja tietenkin maksaa bussilipun hinnan.

Suomenlinnan Liikenteen omat kertaliput poistuvat vuoden 90 alusta. Tulossa on avorahastus (lippuautomaatit) ja tarkastusmaksu.

25. 10. 89

HKL:n lautakunta päätti keskuudessaan uusista lippujen hinnoista äänin 7-2 (vihreät ja keskusta vastaan). Käsittely jatkuu muissa instansseissa.

Kertalippu

aikuiset	6,50	(6,50)
lapset	2,50	(2,50)
10 matkaa		
aikuiset	58,00	(51,00)
lapset	14,00	(12,50)
30 päivää		
aikuiset	135,00	(115,00)
lapset	44,00	(37,50)
Vuosilippu	1350,00	(1150,00)

Valtuusto hyväksyi myöhemmin korotukset.

Kaupunki ei enää ensi vuonna maksa liikennelaitokselle korvausta alennuslipuista. Sen suuruus olisi noin 40.000.000 markkaa.

Espoo joukkoliikennelautakunta haluaa kaupungilta 200.000 markkaa tutkiakseen raitiotie- tai johdinauto- linjaston sekä raidebussin (?) käyttöä poikittaisliikenteessä esim. Leppävaaran - Tapiolan välillä.

Käyttäisikö Espoo todella rahaa tällaiseen tutkimukseen. Jäämme jännittyneinä odottamaan.

Raitiolinjat

Huhtikuu 89:

Hämeentiellä välillä Toukoniitty - Intiankatu on "pengersoraa" vaihdettu sepeliin. Työ on tehty päiväsaikaan ja tukemiskonekin on töissä muun raitioliikenteen (6) seassa. Yöt kone on ollut pysäköitynä jalkakäytävän reunassa kuin auto ikään. Myöhemmin kiskojen väli betonoitiin.

Mannerheimintiellä on myös tehty ratatöitä ja raitiolinjoja on korvattu osin busseilla, esim. 4X.

- Hakaniemen pysäkkialueella on 15 km/h nopeusrajoitus. Nopeusmerkit ovat ajohdinten kannatinlan-goissa.

22. 7. 89

Korppaanmäentiellä on kiskotus jo lähes silmukkaan asti. Tosin kymmenkunta metriä Mannerheimintien risteyksestä eteenpäin puuttuu. On aika hassun näköistä, kun raitiokiskot luikertelevat keskellä joutomaata ja pusikkoa.

Elokuun loppu: Hämeentiellä Sturenkadun risteyksessä vaihdettiin "Koskelan puolen" vaihteet ja ristikot.

Linjaa 10 liikennöidään 1. 1. 90 lukien vuosi reittiä Kirurgi - Kuusitie. Tänä aikana siirretään Ruskeasuola kiskot keskelle Mannerheimintietä ja ne liitetään Korppaanmäen rataan.

Raitiorataa on siirretty vuoden 89 loppupuolella Mechelininkadulla Marian sairaalan ja Porkkalankadun sillan välillä. Esim. Sls:een menevä raide kulkee sillan pilarien "eri puolelta" kuin ennen. Väärään paikkaan mm. ajoratojen muutosten takia jääneet raitiotien tasoristeyksimerkit varoitusvaloineen on poistettu käytöstä. Samoin raitioteiden ainokainen ajohdinten kiristyslaite jäi tarpeettomaksi.

HKL on tehnyt selvityksen raitioliikenteen kehittämiseksi vuosina 1990 - 2005. Selvityksessä on kaksi vaihtoehtoa ja molemmat jakautuvat kahteen osaan (1990-1997 ja 1997-2005). HKL:n lautakunta haluaa ennen omia päätöksiään kuulla kaupunginosayhdistysten ja järjestöjen mielipiteet selvityksestä.

Raitiolinjat 1990-1997 (1) ja 1997-2005 (2). Vaihtoehto A ja B:

Linjat 1, 1A:

ennallaan, paitsi jossakin vaiheessa Mäkelänkatua suoraan Hämeentielle.

Linja 2:

- A1, B1: Linjat - Ht - Rt - Mannerheimintie - Hie
A2: Linjat - Ht - Rt - Mannerheimintie - Kir - uusi rata - Korkeavuorenkatu - Kapteeninkatu - Merikatu - (Neitsytpolku - Pietarinkatu) - Kapteeninkatu (silmukka)
B2: Linjat - Ht - Rt - Kaivokatu - uusi rata - Si-monkatu - Fredrikinkatu - vanha rata - Fredrikinkatu - Eir

Linjat 3B/3T:

- A1, B1: - Nordenskiöldinkatu - uusi rata - Topeliuksenkatu - vanha rata - Runeberginkatu - Arkadiankatu - uusi rata - Fredrikinkatu - Salomonkatu - vanha rata - Mannerheimintie -; muuten ennallaan

A2, B2: ei muutoksia

Linja 4:

ennallaan

Linja 5:

- A1: Kt - Pt - Mannerheimintie - uusi rata - Salomonkatu - Fredrikinkatu - vanha rata - Runeberginkatu - Tt
A2: Tt:lta edelleen - Tk - St - Mäkelänkatu - edelleen Radanrakentajantien risteyksen paikkeilta kohti Kumpulaa uudelle yliopistoalueelle

B1, B2: ei ole

Linja 6:

- A1: Ara - Ht - Kt - Hie
B1: Pvk - Ht - Kt - Hie
A2: Ruoholahti - Hie - Kt - Ht - Sö - Helsinginkatu - uusi rata - Fleminginkatu - Aleksis Kiven katu - Ratapihantie - vanha rata - Asemapäällikönkatu - Pasilankatu - uusi rata - Pasilankatu - Radiokatu - Ilmala
B2: Ruoholahti - Hie - Kt - Ht - Porthaninkatu - V linja - Kaarlenkatu - Helsinginkatu - uusi rata - kuten A2.

Linja 7A/7B:

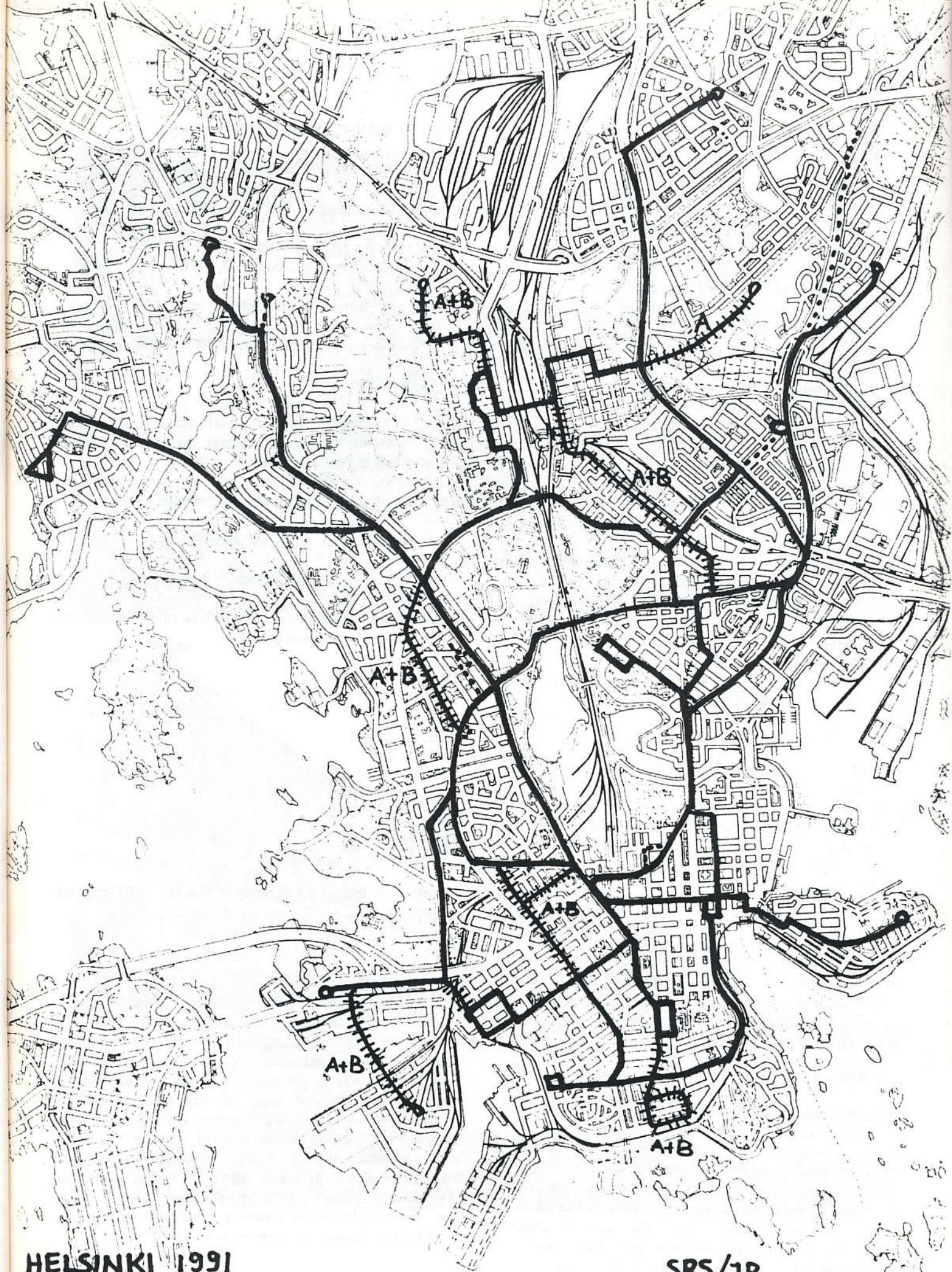
ennallaan

Linja 8:

- A1: Jätkäsaari - Ruoholahti - Pvk
B1: Jätkäsaari - Ruoholahti - Pvk - Ara
A2: Jätkäsaari - Ruoholahti - Pvk - Ara
B2: Kuten B1

Linja 10:

- A1, B1: Pikku-Huopalahti - Kir
A2: Pikku-Huopalahti - Erottaja - Bulevardi - Fredrikinkatu - Eir
B2: Pikku-Huopalahti - Kir - edelleen kuten linjan 2 vaihtoehto A2



HELSINKI 1991

HELSINKI 2005, UDEET RADAT (++)

SRS/JR
6.12.99



PL 234
SF-00531 HELSINKI



54 48-3



KOP Hki-Aleksanterinkatu 103160-
1003977

SUOMEN RAITIOTIESEURA ry

Perustettu 16. 1. 1972

Johtokunta:

puheenjohtaja Ismo Leppänen
varapuheenjohtaja Jorma Rauhala
sihteeri Larry Kärkkäinen
rahastonhoitaja Pertti Leinomäki
arkistonhoitaja Arto Hellman
jäsen Ari Oksa
varajäsen Toivo Niskanen

Arkisto

Arkistoa koskevat tiedustelut ja lainausasiat hoitaa arkistonhoitaja, puhelin iltaisin (90) 321 066. Arkistoluettelo on ilmestynyt viimeksi 1. 1. 1986

Jäsenmaksut:

60 mk 20-59 -vuotiaat
50 mk muut ikäryhmät ja perheenjäsenet
300 mk kannatusjäsenet

Viereisen sivun kuvat:

ASEAn moottorivaunu HRO 102 (myöhemmin HKL 57) kuuluu viimeisten "pikkuruotsalaisten" joukkoon, joka toimitettiin vuonna 1918. Kuva on otettu Munkkiniemessä Kadettikoulun edustalla 1930-luvulla. Tämäkin vaunu poistettiin liikenteestä viimeisten sisartensa kanssa 1950-luvun puolivälin jälkeen.
HKM kuvakokoelmat

ASEAn moottorivaunu HRO 36 oli "pikkuruotsalaisista" ensimmäinen eli vuodelta 1908. Vaunu on Katajanokan linjalla, ja vuoteen 1939 asti sinne liikennöivät vaunut kulkivat Pohjoista Esplanadia pitkin. Edempänä menee myös "pikkuruotsalainen" perässään avoperävaunu nro 2. Kuva 1910-luvulta.
HKM kuvakokoelmat

Takakannen kuvat:

Aleksanterinkatu 1940-luvun lopulla, jolloin kolmoslinjaa ei vielä ollut erotettu 3B:ksi ja 3T:ksi.

Turun Karia-moottorivaunu nro 40 vuodelta 1951 on tässä joutunut jonkinlaiseen suistumisonnettomuuteen. Peräpään yksinkertaiset ovet ovat perua suunnitelmasta, jonka mukaan vaunuissa piti olla kuljettajarahastus. Niin olikin hetken aikaa, mutta jo pian niihin sijoitettiin rahastajanaitio. Myöhemmin taakse tehtiin pariovet.

RAITIO ISSN 0356-5440 13. vuosikerta

päätoimittaja Ismo Leppänen (90) 564 2302 (t)
(90) 595 793 (k)
toimitussihteeri Jorma Rauhala (90) 707 2957 (t)
(90) 873 5836 (k)
uutistoimittaja Arto Hellman (90) 321 066 (k)
aikataulutoim. Jarmo Oksanen

Kustantaja Suomen Raitiotieseura ry

Painopaikka AAM-Yhtiöt Oy, Helsinki, 1990

Ilmestyy neljästi vuodessa.

Otamme jatkuvasti vastaan julkaistavaksi tarkoitettuja artikkeleita ja kuvia. Avustukset pyydetään lähettämään postiosoitteeseemme tai niistä voi sopia toimitussihteerin kanssa. Uutisluontoiset avustukset voi ilmoittaa myös suoraan uutistoimittajalle.

Lehti jaetaan maksuttomana jäsenlehtenä

© Copyright Suomen Raitiotieseura ry 1990

Aikaisemmin ilmestyneitä RAITIOita on vielä saatavana. Täydennä nyt kokoelmiasi.

1978: 1, 4
1979: 3
1980: 1, 2, 3
1981: 1, 2, 3, 4
1982: 1, 2
1984: 3, 4
1985: 3, 4
1986: 2, 3, 4
1987: 1, 2, 3, 4
1988: 1, 2, 3, 4

Tilaukset SRS:n postisiirtotilin kautta; hinta 10 mk numerolta.

Kansikuva:

Viidenminuutinpysäkki eli linjan 3 Porvoonkadun päätepysäkki 1950-luvun alkupuolella. Pysäkillä odottaa lähiaikansa Sisun moottorivaunu ja Kaipion perävaunu. Moottorivaunu valmistettiin välirauhan ja jatkosodan alun ajanjaksolla ja perävaunu pian jatkosodan päätyttyä. Etenkin keinoista raaka-aineista rakennetut Sisun moottori vaunut saneerattiin perinpohjaisesti 1950-luvun puolivälin jälkeen ja niitten ulkoasu muuttui huomattavasti. Pysäkinpuistossa seisova sähköasema on yhä paikallaan, mutta pisuaari, kiosk, suuri osa puista jne ovat poissa. Samoin kadun toisella puolella olevat Pasilan konepajalaisten perustaman asunto-oy Ahon puutalot hävisivät kuvausvuosikymmenen lopulla.

