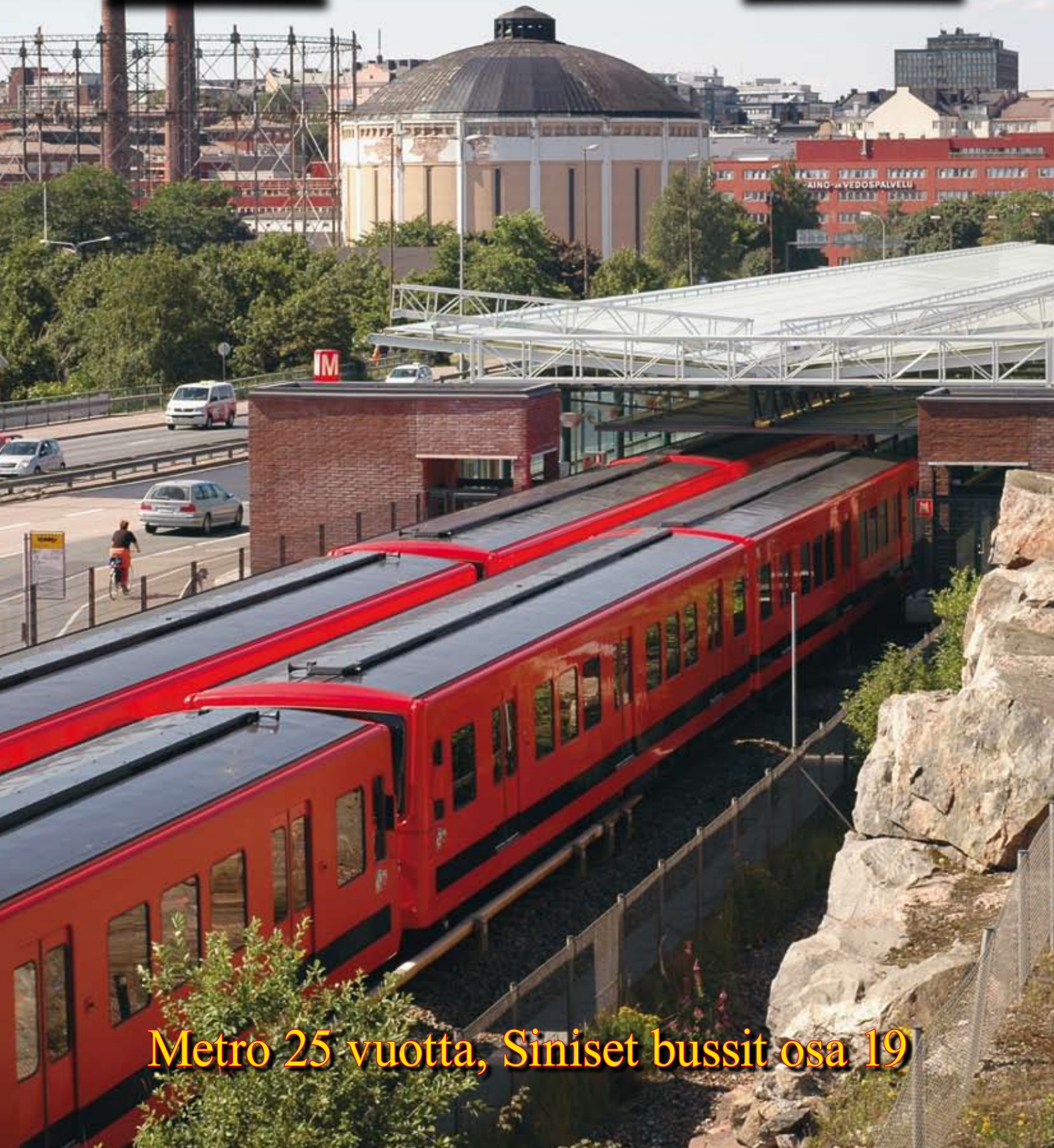


TRAITIO

3/2007



Metro 25 vuotta, Siniset bussit osa 19

30. vuosikerta
Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja jaetaan
SRS:n jäsenlehtenä

PÄÄTOIMITTAJA Juhana Nordlund

TAITTAJA Eero Laaksonen

TOIMITUKSEN OSOITE

Juhana Nordlund
Orapihlajatie 12 A 14, 00320 Helsinki
j.nordlund@kolumbus.fi

KUSTANTAJA: Suomen Raitiotieseura ry

PAINOPAIKKA: Edita Prima Oy 2007

© Suomen Raitiotieseura ry

Tekijänoikeusmääräysten perusteella mitään
osaa lehdestä ei saa käyttää ilman toimituk-
sen lupaa.

SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

PL 234
00531 Helsinki

Nooa säästöpankki
440540-225891

IBAN: FI54 4405 4020 025891

SWIFT (BIC –koodi):
HELSEFIHH

Jäsenmaksu 20 euroa

Perustettu 16.1.1972

Jäsenillä ilmainen
sisäänpääsy Helsingin
Raitioliikennemuseoon
sekä pohjoismaisten
raitiotiesuorojen yllä-
pitämille museoraitioille ja
museoihin.
Tiedustele lipunmyynnistä.

JOHTOKUNTA VUONNA 2007

PUHEENJOHTAJA
Jorma Rauhala
puh. 040 862 0957
jorma.rauhala@vr.fi

RAHASTONHOITAJA
Kimmo Säteri
puh. 050 522 9588
kimmo.sateri@kolumbus.fi

SIHTEERI
Juhana Nordlund
puh. 040 836 1394
(09) 458 7794
j.nordlund@kolumbus.fi

ARKISTONHOITAJA
Pertti Leinomäki
puh. 050 538 4495

VARAPUHEENJOHTAJA
Daniel Federley
puh. 040 702 8488
daniel@federley.com

JÄSEN
Teemu Collin
puh. 040 820 2337
teemu.collin@pp.inet.fi

VARAJÄSEN
Timo Kantola
puh. 050 320 6426
timo.kantola@helb.fi

SRS-INFORMAATIOTA SÄHKÖPOSTITSE

Ajankohtaisia tietoja SRS:n tapahtumista
tai muuten alaa lähellä olevista uutisista tai
ajankohtaisuuksista saat sähköpostitse.
Sinun on ilmoitettava rinkiin liittymisestä-
si sähköpostitse osoitteeseen j.nordlund@
kolumbus.fi.

Katso päivitysohje s. 24

Tähän rinkiin voivat tulla vain SRS:n jä-
senet, eivät seuran ulkopuoliset. Yksi ilmoit-
tautuminen riittää. Jos haluat erota ringistä,
siitäkin ilmoitus samaan osoitteeseen.

Tämä palvelu toimii täydentävänä väli-
neenä RAITIO:n ja SRS:n verkkosivujen rin-
nalla. Sähköpostirinki ei korvaa sen enem-
pää jäsenlehtä kuin internetsivujakaan.

www.raitio.org

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

RAITIOITA á 6 euroa

- 1/2002:** SRS:n ajelut ja tutustumisvierai-
lut, SRS 30 vuotta, Kolmikymppiset
ratikat, Helsingin raitiotiet, osa 2
- 2/2002:** Helsingin metro 20 vuotta
- 2/2003:** Vaunut 1 - 30, Kabus-kaupunkiauto-
ja, Rostock, Siniset bussit, osa 2
- 1/2004:** Tunis, Lyypekki, Oy Liikenne Ab:n
busseja, Siniset bussit, osa 5
- 1/2005:** Helsingin raitiotiet tällä vuosi-
kymmenellä, osa 3. Deltat,
Siniset bussit, osa 9
- 2/2005:** Raitiotiet Suomessa osa 2, Pikku-
kakkonen historiaan, Kilpailutusta
osa 3, Siniset bussit, osa 10
- 3/2005:** Raitiotiet Suomessa osa 3,
Saksan S-Bahn osa 1, Kilpailutusta
osa 4, Siniset bussit, osa 11
- 4/2005:** Käpylän raitiotiet 80 v, Norrköpingin
raitiovaunuja, Hampurin Hochbahn,
Siniset bussit, osa 12
- 1/2006:** Helsingin pikaraitiotiehankkeet,
Latvialaista raitioliikennettä,
Siniset bussit, osa 13
- 2/2006:** Raitiovaunulla Kamppiin, Göteborgin
raitiotiet, Siniset bussit, osa 14

- 3/2006:** Arabian raitiotie 30 v, S-Bahn osa 2,
Tallinnan johdinautoja, Siniset bussit,
osa 15
- 4/2006:** Yhdeksikön yllätykselliset vaiheet,
Siniset bussit, osa 16
- 1/2007:** 2010-luku: Raitioiteiden renessanssi,
Siniset bussit, osa 17
- 2/2007:** Kulosaaren Jumbo, Kahdeksikko Ara-
biaan, Siniset bussit, osa 18
- 3/2007:** Metro 25 vuotta, Siniset bussit, osa 19

suomen.raitiotieseura@elisanet.fi

Tilaukset SRS:n maksuliikettiin Nooa-sääs-
stöpankin 440540-225891 kautta, merkitse
tiedonantokohtaan tilaamasi tuotteet.

Kannen kuva



Helsingin metron 25-vuotisjuhlavuosi al-
koi monen vuoden tauon jälkeen uudistu-
vassa ja laajentumishakuisessa henges-
sä. Kalasataman metroasema otettiin käyt-
töön 1.1.2007. Kuva Juhana Hietaranta
7.8.2007, Helsinki.

HELSINGIN METRO 25-VUOTIAS



ENSIMMÄISET SUUNNITELMAT VÄHINTÄÄN TUPLAIKÄISIÄ

Helsingin metro viettää tänä vuonna 25-vuotisjuhliansa. Tämän kunniaksi teemme tässä artikkelissa lyhyehkön katsauksen metron historiaan sekä vilkaisemme myös tulevaisuuden näkymiä. Koska RAITIO 2 / 2002 oli omistettu kokonaan Helsingin metrolle tämän täyttäessä 20 vuotta ja esittelystä on kulunut vasta viisi vuotta, käsittelemme nyt metroa ja sen historiaa edelliskertaa suppeammin.

Metron koeliikenne alkoi 1.6.1982 osuudella Hakaniemi - Itäkeskus. Liikenne ulottui Rautatientorille tasan kuukautta myöhemmin. Varsinainen metroliikenne alkoi 2.8.1982 ja tämän myötä elokuun toista päivää pidetään metron syntymäpäivänä. Päätös ensimmäisen vaiheen (Kamppi - Puotinharju) rakentamisesta tehtiin jo 7.5.1969. Rakentaminen alkoi vielä saman vuoden aikana ja koejunat alkoivat liikkua aktiivisesti Roihupellon varikon ja Herttoniemen (Susitie) välisellä koeradalla vuonna 1972.

Varhaisimmat suunnitelmat ulottuvat vuosikymmenien taakse. Eliel Saarisen piirtämät esikaupunkiradat vedettiin kartalle itse asiassa jo 1910-luvulla. Niitä voidaan pitää

Helsingin (seudun) metrosuunnitelmien varhaisimpina esiasteina, vaikkakin kyseisien raideyhteyksien luonne poikkesi huomattavasti Helsingin lopulliseksi muovautuneesta metrostandardista. Vasta sotien jälkeen metro- ja esikaupunkiratasuunnitelmat alkoivat saada todellista vauhtia. Varsinkin 1950-luvulla esikaupunkiratoja ryhdyttiin suunnittelemaan toden teolla, itse asiassa useamman työryhmän voimalla. Vuoteen 1955 saakka ratoja suunniteltiin etupäässä raitioiteina, esimerkiksi vuonna 1953 tilatut VTS-teliraitiovaunut päätettiin toteuttaa pikaraitioliikennekelpoisina multippelijomahdollisuuksineen. Ennen teliperävaunujen tuloa

Itäkeskuksen ja varikkoraiteiden ympäristössä metrojunia näkyy toisinaan samanaikaisesti niin paljon, että Helsingin metroa voisi luulla laajaksikin liikennejärjestelmäksi. Kuva Juhana Hietaranta 10.4.2006, Helsinki.

kyseisillä moottorivaunuilla ajettiin kaksinaajoa joillakin linjoilla.

Esikaupunkiliikennetoimikunnan luomaa runkolinjaa puolestaan ajettiin keskustan ja Ruskeasuon välillä. Ruskeasuolta matka jatkui luoteisiin esikaupunkieihin syöttöbusseilla. Raitiotierunkolinja jäi vain muutamavuotiseksi kokeiluksi erinäisten epäonnistumisien johdosta. Runkona toiminut raitioyhteys ei saavuttanut runkolinjalta edellytettävää nopeutta ja täsmällisyyttä. Suorien linja-autoyhteyksien katsottiin hoitavan liikenneyhteydet tarkoituksenmukaisemmin.

Jo syyskuussa 1955 Helsingin kaupunginhallitus asetti esikaupunkiliikennetoimikunnan rinnalle esikaupunkiliikenteen suunnitelmien valmistamiseksi.



M1+M2 toinen vaunu on siirtymässä nosturien avulla Herttoniemen rautatieltä metron koeradalle. Kuva Jorma Rauhala 10.11.1971.



Vv15 (myöhemmin Dv15) 1981 on saapunut Gb-junansa kanssa Herttoniemen satama-asemalle ja kohtaa täällä edellisenä päivänä Tampereelta saapuneen metrojunan M1+M2. Kuva Jorma Rauhala 10.11.1971.



Metrojuna yleisöajelun merkeissä Siilitien alkuperäisellä puuasemalla. Junassa on sekarunko M2+M3 sekä M5+M6. Näin on saatu esittelyyn sinisin ja oranssein pehmustetuin istuimin varustettu vaunupari sekä oranssinen kovapenkkinen vaunupari. Kuva Jorma Rauhala 13.4.1975.

nittelukomitean, jonka tehtäväpiiriin kuului julkisen liikenteen pitkän tähtäimen suunnittelu. Suunnittelukomitea otti esikuvakseen Oslon esikaupunki- ja tunneliratojen rakentamishjelman. Muita esikuvia olivat etenkin Tukholma, Göteborg, Kööpenhamina ja Hampuri. Vuonna 1959 suunnittelukomitealta valmistui laaja mietintö otsikolla “Tarvitseeko Helsinki metroväyliä”.

Mietinnössä esikaupunkilinjoista käytettiin nimeä metro. Metroväylillä ei vielä tuohon aikaan tarkoitettu yksinomaan raideliikennevälineitä varten tehtyjä väyliä, vaan myös linja-autoliikennettä pidettiin mahdollisena metroväylillä. Mietinnössä todettiin mm. että “Nopea, säännöllinen ja riittävän kuljetuskykyinen julkinen henkilöliikenne on kaupungin terveen kehityksen ehdoton edellytys. - Sellainen on mahdollista saada aikaan vain, jos on käytettävänä muusta liikenteestä riittävästi, pääosiltaan täydellisesti eristettyjen julkisen liikenteen väylien verkko eli metro. Helsinki siis tarvitsee metron”. Komitea päättyi sittemmin tiheäpysäkkivaliseen, huomattavan laajaan raideliikenneverkkoon, jossa raidelevydeksi päätettiin valita VR:ltä (raideinfraa hallinnoi nykyään RHK) tuttu 1524 mm sekä ilmajohtovirroitus. Kantakaupungissa näin toteutettu “metro” olisi korvannut samalla muun joukkoliikenteen. Vielä vuoden 1959 kuluessa suunnittelukomitean nimi vaihtui metrotoimikunnaksi.

TOINEN MIETINTÖ

Vuonna 1963 metrotoimikunta, jota oli johtanut Reino Castrén, julkisti toisen mietintönsä. Uudessa suunnitelmassa oli metroverkko, jonka pituus oli 86,5 km ja joka käsitti peräti 108 asemaa. Kantakaupungissa ratalinjat menivät lähinnä pääkatujen alapuolella, esikaupungeissa taas oli päädytty omille väylilleen johdettuihin pintaratoihin. Suunnitelma piti sisällään rakennusohjelman, jonka mukaan metro olisi otettu käyttöön vaiheittain vuosina 1969 - 2000. Tässäkin suunnitelmassa keskustasta itään johtanut raideyhteys oli valittu ensimmäisenä rakennettavaksi.

Myöhemmin 1960-luvulla Castrénin syrjäytyttyä tuulet muuttuivat huomattavasti. Metrotoimikunnan sisälle oli syntynyt sisäisen oppositio, joka oli omatoimisesti alkanut suunnitella syvälle kalliotunneliin kulkevaa linjausta. Unto Valtasen tultua johtoon metrorakentamista karsittiin rajusti ja metroradasta tehtiin rautatiemäisempi. Päällekkäisyydet VR:n rataverkon kanssa poistettiin ja tunneliosuudet päätettiin johtaa entistä syvemälle maan alle. Asemavälejä pidennettiin ja kaarteita loivennettiin. Lopulta syntyi ny-

kyisen metron kaltainen perusyhteys keskustasta Puotinharjuun eli Itäkeskukseen. Verkkoa oli tarkoitus täydentää jatko-osuuksilla länteen (Tapiola - Matinkylä - Kivenlahti), luoteeseen (Töölö - Meilahti - Munkkiniemi - Haaga - Kannelmäki - Kaivoksela) ja pohjoiseen (Hakaniemi - Vallila - Kumpula - Käpylä - Maunula). Smith & Polvisen "Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus vaihtoehto C:n" hahmotelmassa oli lisäksi poikittaisraideyhteys Kalasatama - Vallila - Pasila - Etelä-Haaga (Reijola) - Munkkivuori.

Idässä metro olisi jatkunut nykyisen Vantaan puolelle Länsimäkeen. Keskustan kohdalla linjauksesta oli esillä alunperin useammanlaisia vaihtoehtoja. Vuonna 1971 julkaistussa Metron verkkotutkimus vaihtoehto 7:ssä esiintyivät päälinja Vesalasta Kontulan, Puotinharjun, Hakaniemen, Kaivokadun, Lauttasaaren ja Tapiolan kautta Matinkylään sekä nk. U-metro Maunulasta Käpylän, Kumpulan, Vallilan, Kallion, Hakaniemen, Kauppatorin, Erottajan, Kampin, Töölön, Meilahden ja Ruskeasuon kautta Huopalahden asemalle. Huopalahden asemalta jatko-osuus Martinlaaksoon olisi toteutettu muuttamalla suunnitelman esittelyaikoina rakenteille saatu Martinlaakson rautatie myöhemmin tulevaisuudessa metroraadaksi. U-metro siis risteäisi päälinjan sekä Hakaniemessä että Kampissa. Molemmille asemille louhittiin toista metrolinjaa palvelevat tilat. Verkkotutkimuksessa ei ollut mu-



kana Pasilan kautta kulkevaksi suunniteltua nk. rengasmetroa.

Länsi-Vantaan metroyhteys siis päätettiin toteuttaa osana VR:n vuonna 1969 alkunutta sähköjuna liikennettä. Kaupunkirautatie Martinlaaksoon johdettiin Huopalahden rautatieasemalta Pohjois-Haagan ja Kannelmäen silloisten kaupunginosien länsipuolitse kohti Myyrmäkeä ja edelleen Martinlaaksoon. Raideyhteys rakennettiin kuitenkin sellaisella standardilla, että sen muuttaminen jälkikäteen osaksi metrojärjestelmää olisi kohtalaisen vaivattomasti toteutettavissa.

Helsingin metron arkipäivää lähes 34 vuotta sitten lauantaina 1.12.1973. Kuvassa Helsingin metrotoimisto M3-M4 matkalla kohti metrovarikkoa silloisella metron koeradalla. Kuva Arto Hellman, Helsinki.

Peruskorjattu M100-sarjan juna kiihtee junan seisessa Sörnäisten metroasemalla. Elintarvikeautomaatteja löytää nykyään usealta metroasemalta. Kuva Juhana Hietaranta, 14.8.2007.



M100- ja M200-sarjojen junat kohtaavat Junatien sillalla. Metrojunissa on nähty viime aikoina yksittäisiä kylkemainoskampanjoita. Kuva Juhana Hietaranta, 11.6.2007.



Martinlaakson rata ja radan varren yhdyskunnat rakennettiin pääosin samanaikaisesti, rata Martinlaaksoon saakka valmistui 1975 ja Vantaankoskelle 1991. Malminkartanon väliasema (sijaitsee suurimmaksi osaksi tunnelissa) valmistui muutamaa vuotta avaamisen jälkeen. Raideyhteys poikkeaa itämetrosta myös siinä, että rata menee maankäytön keskellä (ei ison moottoriväylän vartta pitkin) ja näin ollen rata ei tukeudu periaatteessa lainkaan syöttöliikenteeseen. Toisaalta liikenteen perustessa lähijuniin "liityntää" tarvitaan vuorostaan kantakaupungissa, koska sillä alueella ei Pasilaa luukuun ottamatta ole ainuttakaan väliasemaa. Ilman liityntää esikaupunkialueilla tullaan toimeen myös sen takia, että radan itäpuolelle jääneisiin vanhoihin kaupunginosiin päätettiin jättää suorat linja-autoyhteydet niiden ja keskustan välistä liikennettä palvelemaan. Itämetron linjaus on pääpiirteissään sama kuin vuosikymmenien takaisissa esikaupunkirata-suunnitelmissa esiintyvä raideyhteys.

LIIKENNE ALKAA

Säännöllisen metroliikenteen alkaessa loppukesällä 1982 vain seuraavat asemat olivat käytössä: Rautatienatori, Hakaniemi, Kulosaari, Herttoniemi, Siilitie ja Itäkeskus. Liikenne Kamppiin alkoi 1.3.1983. Sörnäisten väliasema otettiin käyttöön 1.9.1984. Ratalinja idässä piteni viimein 21.10.1986 radan



Itäkeskuksen aseman kummallakin puolella on eritasoliittymät. Länsipuolella on varikko-raiteiden erkanemispaikka (kuvassa), itäpuolella taas päälinja haaroittuu sekä Mellunmäkeen että Vuosaaren. Kuva Juhana Nordlund 4.8.2007, Helsinki.

Kulosaaren metroaseman lippuhalli. Asema on yksi vanhimmista (valmistunut jo 1970-luvulla monta vuotta ennen liikenteen alkamista). Kuva Juhana Nordlund 5.8.2007, Helsinki.



Asema on edelleen kehätty YVA-suorituksen mukaisesti uusien suunnitelmien suojauksella. Asema sijaitsee Laattasaaren kirkon korttelin alapuolella Oydenranta ja Oivanranta välillä. Aseman seinärakenteita ovat Laattasaari, Oydenranta ja Piipolahti. Aseman ja Piipolahti välillä on mahdollisuus maankäytön kehittämiselle.

Aseman laatu on noin 30 m maanpinnan alapuolella (+26,0). Lippuväli aseman läheisyydessä sijaitsee heti laiturin yläpuolella (+21,0), mikä yhtyy edelleen Oivanranta ja Oydenranta välillä. Lippuvälialueeseen sijoituu mahdolliset matkapörssi, kassat, osasto act1 ja viivakopio. Oivanranta-alueen kaivokäytännöt yhteydessä lippuvälisijaintiin on maanpinnan alapuolella (+2,0) mikä on yhteydet edelleen kalustaan.

Rakentamisen aikana lyijunäki laatu luoto-olosuhteiden yhteydessä aseman läheisyydessä sijaitsee. Tarvittava aseman perustuspinnat voidaan rakentaa kalliokivisäällä.

KÄYTETYT MERKINNÄT

RAJAT

- Aseman alue
- Aseman ulkopuolinen alue
- Maankäytön alue
- Maankäytön alue
- Maankäytön alue
- Maankäytön alue
- Maankäytön alue
- Maankäytön alue
- Maankäytön alue
- Maankäytön alue

POIKAISIEN JA LIPPUVÄLIEN

- Käytetty
- Käytetty
- Käytetty
- Käytetty
- Käytetty
- Käytetty
- Käytetty
- Käytetty
- Käytetty
- Käytetty

LAUTTASAARI

Sijaintikartta, Maanpinta, Liityntäliikenne

Liikenteen harjoittajatoimia

Esipöytä- ja suunnitelmia

Esipöytä- ja suunnitelmia



jatkueessa Kontulaan. Tällöin otettiin uusi- na asemina käyttöön Myllypuro ja Kontula. Mellunmäkeen päästiin 1.9.1989. Siitä seuraava laajentuminen tapahtui vuorostaan toisessa päässä, kun Ruoholahden yhteys saatiin käyttöön 16.8.1993. Etenkin Helsingin Yliopiston aluetta palveleva Kaisaniemen asema saatiin käyttöön 1.3.1995. Helsingin metron toistaiseksi uusiin rataosa Itäkeskus - Vuosaari saatiin käyttöön 31.8.1998, mikä toi mukanaan uudet asemat Puotila, Rastila ja Vuosaari.

Vaikka itäsuunnan uudet jatkohaarat vähensivät syöttöliikenteen tarvetta, voidaan itämetroa edelleenkin pitää liityntävetoise- na järjestelmänä. Osa vanhasta maankäytöstä on edelleen kaukana asemista. Metron ja maankäytön välistä vuorovaikutusta parannettiin jälleen 1.1.2007 ottamalla käyttöön Kalasataman uusi sivulaituri asema osuudella Sörnäinen - Kulosaari.

Metroliikennettä on hoidettu vain kotimaisella M100- ja myöhemmin myös saksalaisella M200-kalustolla. Koejunilla M1 - M6 (Valmet / Strömberg, 1971 - 72) tehtiin ainoastaan testiajoja - sekä kuljettajien ohjaamana että ilman kuljettajia - lähinnä 1970-luvulla. Koejunilla kuljettettiin erikois- tilaisuuksissa myös yleisöä nk. koeradalla eli Siilitien väliaikaisen aseman ympäristös- sä. Koejunat eivät olleet yhteisajokelpoisia myöhemmin hankitun M100-sarjan kanssa. Koejunien ohjaamot oli varusteltu ensisijaisesti automaattiajoa ajatellen. Niillä liikennöiminen kuljettajan ajamana normaalissa liikenteessä olisi edellyttänyt huomattavia muutostöitä. Koejunat poistettiin tarpeetto- mina kalustosta kokonaan 1980-luvulla.

Liikenteen laajentumisen ja M100-sarjan peruskorjausohjelman lähestymisen myötä vanhan 42-vaunuparisen sarjan rinnalle päätettiin hankkia uusi 12 vaunupa- rin sarja Saksasta. Uusi sarja sai tunnuksen M200 ja sarja saatiin normaaliin liikenteeseen kesästä 2001 alkaen. Molemmat juna- sarjat ovat osoittautuneet erittäin varmatoi- misiksi työkaluiksi. Sarja M100 lienee yksi maailman toimivimmista ja kestävimmistä metrojunatyypeistä. Sekä M100- että M200- sarjan vaunuista on kerrottu perusteellisesti RAITIO:n erikoisnumerossa 2 / 2002.

Näkymä Kampin metroatemalta. Asemal- ta johdettiin toinen uloskäynti Kampin uu- teen keskukseen ja sen linja-autoterminaa- leille kesällä 2005. Kuva Juhana Nordlund 4.8.2007, Helsinki.



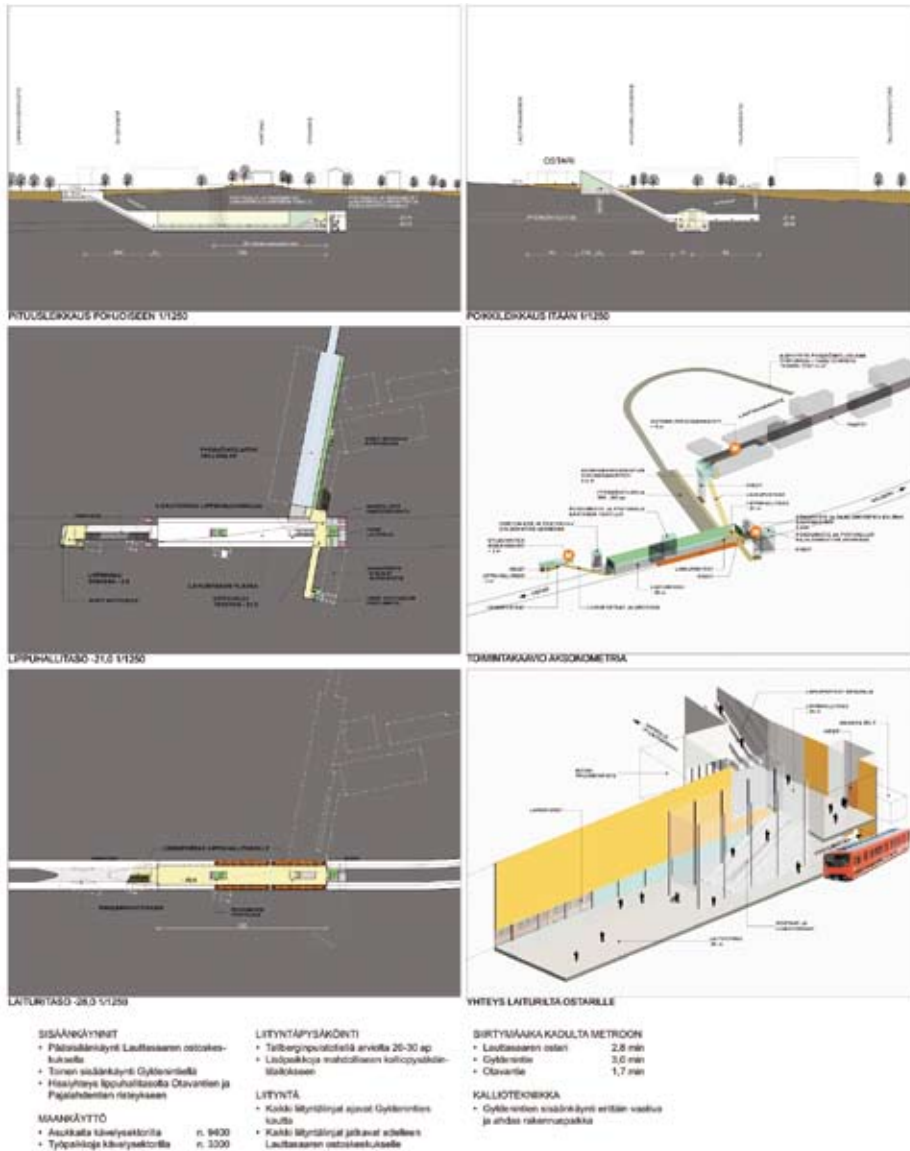
Näkymä Ruoholahden asemalta kääntöraiteen suuntaan. Oikealla näkyy louhittuna muutama metri Länsimetron tulevaa linjasta. Kuva Juhana Hietaranta, 16.1.2007.

UUSIA SUUNNITELMIA

Tulevaisuuden suunnitelmista keskeisimmät ovat liikenteen automatisointi ja verkon laajentaminen. 25.9.2006 Espoon valtuusto päätti valita Etelä-Espoon ja Helsingin väliseksi liikennejärjestelmäksi metron. Päätös ei ole kuitenkaan rakentamispäätös. Hanke on kuitenkin lähtenyt nopeasti etenemään ja tilannetta voi seurata liki reaaliajassa internetsivulta <http://www.lansimetro.info/index.html>. Hanke suunnittelun tavoitteena on ollut saada metroasemien paikat vahvistettua ennen vuoden 2007 kesälomia.

Kesäkuun aikana Helsingin ja Espoon luottamuselimet ovat käsitelleet alustavia suunnitelmia. Ruoholahdesta alkavalle 13,4 km pitkälle metrolinjalle on tarkoitus rakentaa seuraavat asemat: Lauttasaari, Koivusaari, Keilaniemi (joskus tunnettu nimellä Keilalahti), Otaniemi, Tapiola, Jousenpuisto (myös käytetty nimeä Niittymaa) ja Matinkylä. Ajoaika Kampista Matinkylään arvioidaan Raide-YVA:ssa 16 minuutiksi, mutta todennäköisesti Koivusaaren aseman ollessa mukana jo alusta alkaen ajoaika asettuu lähemmäs 17:ää minuuttia. Asemavälit ovat keskimäärin hieman pidempiä kuin nyt olemassa olevalla metrolla. Espoon metron linjaus seuraa maankäyttöä selvästi paremmin kuin Itäväylän varteen johdettu metro Helsingin puolella. Matinkyläänkin päättyvä metro on liikenteellisesti huomattavan liityntävetoinen. Vasta jatko Kivenlahteen vähentäisi ratkaisevasti tätä ominaisuutta, mutta sekään ei poistaisi sitä kokonaan. Esimerkiksi Olarin / Kuitinmäen alue jää edelleen kauas lähimmästäkin asemasta (Matinkylä) ja osa asemakaupunginosienkin maankäytöstä jää etäälle itse asemasta.

Liityntävetoisuus ei sinällään ole mikään suuri ongelma, kun tietyt perusasiat varmistetaan jo suunnitteluvaiheessa. Runkoreitin vuorotarjonnan tulee olla tiheydeltään suuri ja liikennöinnin tulee olla täsmällistä ja luotettavaa. Runkolinjan on oltava samalla riittävän nopea. Terminaalit on suunniteltava matkustajan kannalta helppokäyttöisiksi ja selkeiksi, sekä informaation tulee olla korkeatasoista. Runkolinjan ja syöttöliikenteen aikataulut tulee synkronoida, etenkin jos liityntälinjan vuoroväli on harva. Asemien paikat on valittava suurella huolella ja niiden on palveltava reitin tärkeimmillä osilla mahdollisimman monia käyttäjiä parhaalla mahdollisella tavalla.





LAUTTASAARI

Leikkaukset, Puhjepöytäkäyt, Hissinrakenteet

Länsimetron
Hankesuunnitelma

Espeon kaupunki
Helsingin kaupunki

ITÄMETRO

Espoon lisäksi muita esillä olleita laajentamissuunnitelmia ovat olleet itämetron laajentaminen Sipooseen sekä nk. toinen metrolinja, joka alkaisi Kampista ja suuntautuisi Töölön ja Meilahden kautta Pasilaan. Pasilasta metro voisi jatkua mahdollisesti joko Kumpulan ja Viikin suuntaan tai Maunulan suuntaan jatkuen ehkä jopa lentoasemalle saakka. Päinvastaisessa suunnassa kakkosmetron on kaavailtu jatkuvan Kampista Katajanokan kautta Laajasaloon ja edelleen Santahaminaan. Viimeksi mainitun linjauksen kannattavuuteen on arvioitu vaikuttavan keskeisesti sen, mitä Santahaminan suhteen on tapahtumassa. Mikäli Santahaminaa tai sen osia ei saada asuinkäyttöön, Laajasalon suunnan metrohaaralta arvioidaan putoavan taloudellinen pohja pois. Aivan viime aikoina Laajasaloon on ehdotettu nk. minimetroa kustannusten hillitsemiseksi. Laajasaloon on



Tämä näky voi olla arkipäivää ensi vuosikymmenellä. Matinkylään matkalla oleva metrojuna on saapumassa Ruoholahden asemalle ilman kuljettajaa. Tämän kuvan mahdollistivat Tapio Hölttä, Antti Ylönen ja Markku Kari HKL-Metroliiikenteeltä, kiitos heille. Kuva Juhana Hietaranta, 22.8.2007.

Metroasema bussiterminaalin alapuolella, suunnitellun kallioparkin etelälaidalla Merituulentien alla. Kalliotutkimusten mukaan tämä sijoitus on eteläisin mahdollinen.

OMINAISUUDET

- suora ja hyvä yhteys bussiterminaaliin
- kuitut ja poistumisportaat eivät osu rakennusten tai katujen alueelle
- sijainti kallioparkkiluolaston etelälaidalla ei estä luolaparkin eikä keskushuollon toimintaa
- voidaan toteuttaa riippumatta Tapiolan muista kehityshankkeista – ei sido hankkeita metron toteutukseen.
- hyvät ja toimivat yhteydet tulevaisuudessa Tapiolan Galleriaan.
- yhtenäinen ja avara asemahalli.



ASEMAPIIRROS



ASEMA



PÄÄSISÄÄNKÄYNTI



SISÄÄNKÄYNTI



BUSSITERMINAALI



LIITYNTÄPYSÄKÖINTI



VIITTEELLINEN RATALINJAUS

TAPIOLA

1.6.2007
LÄNSIMETRON HANKESUUNNITELMA
Tilaaajat
ESPOON KAUPUNKI
HELSINGIN KAUPUNKI

KONSULTTIYHTEENLIITTYMÄ FWK
ARKKITEHTITOIMISTO C.J.N
ARKKITEHTITOIMISTO DAVIDSSON
ARKKITEHTUURITOIMISTO B&M
ARKKITEHTITOIMISTO HARRIS-KJISIK

Alkujaan Länsi-Vantaalle ulottuvan raideyhteyden oli tarkoitus olla metron yksi haara. Suunnitelmien muuttuessa Martinlaakson rata rakennettiin kaupunkien ja valtion yhteistyönä VR:n lähiliikenteen yhdeksi osaksi. Kuvassa Sm4-vaunuparista koostuva Mjuna Vantaankoskelle Malminkartanon aseman eteläpuolella. Kuva Juhana Nordlund 11.8.2007, Helsinki.



suunniteltu myös raitiolinjastoa, ja viimeksi mainittu on herättänyt laajempaakin mielenkiintoa.

Metron 25-vuotissyntymäpäivänä linjaverkon pituus on 21,1 km. On mielenkiintoista aikanaan nähdä, onko verkon pituus kasvanut esimerkiksi kaksinkertaiseksi seuraavan neljännesvuosisadan kuluttua. Tällä hetkellä Espoon Matinkylään ulottuvan haaran toteutuminen näyttää hyvin todennäköiseltä ja Espoon suunnalta on esitetty vakavia aikeita jatkaa yhteyttä Matinkylän valmistuksen jälkeen pikimmiten Kivenlahteen. Mikäli tämä ja lisäksi Töölö - Meilahti - Pasila -linjaus (tai Sipoon metro) toteutuisivat, metroverkon pituus olisi tällöin kutakuinkin kaksinkertaistunut. Helsingin kaupunki on varautunut käynnistämään, mikäli Sipoon alue liitos vain menee läpi, rakentamistyöt Mellunmäen itäpuolisella jatko-osuudella heti Matinkylän metroyhteyden käyttöönoton jälkeen. Jatko-osuus Sipooseen olisi pääasiassa maanpäällistä pintarataa, lukuun ottamatta lyhyehköä tunneliosuutta välittömästi Mellunmäen aseman jälkeen. Osuudelle on arvioitu tarvittavan enintään neljää uutta asemaa.



Matinkylän metroaseman paikka kesällä 2007. Kuva Juhana Nordlund 19.7.2007, Espoo.

Metrolla näyttää olevan 25-vuotispäivänään hyvä tulevaisuus. Jatkorakentamissuunnitelmia on näköpiirissä useammanlaisia ja ilmapiiri ylipäänsä raideliikenteen laajentamiselle on suotuisa kaikilla poliittisilla rintamilla. Myös valtiovalta on suhtautunut metron laajentamista kohtaan merkittävästi suuremmalla mielenkiinnolla kuin menneinä vuosikymmeninä. Ensimmäisiä osuuksia Helsingin kaupunki rakensi yksin vailla valtion taloudellista tukea. Toisaalta valtio on ollut mukana lähijunaliikenteen kehittämi-



Vaunupari 119-120 sai yllleen ensimmäisen Helsingin Sanomien mainosteippauksen elokuussa 2006. Vuotta myöhemmin HS uusi teippauksensa teemalla "uutisia tästäkin metropolista". Vaunu 119 on teipattu näyttämään Lontoon metrojunalta ja kuvaissa lähempänä näkyvä 120 on New Yorkin metroja mukailevan ulkoasun. Kuva Juhana Hietaranta, 14.8.2007.



M100-sarjan juna (lähimpänä vaunuparina "Nokkajuna" M103+M104) loittonemassa vasenta raidetta kohti kaupungin keskustaa. Kuva Ilari Saarenaho 3.8.2007, Helsinki.



sessä paitsi toimimalla liikennettä hoitavana operaattorina myös rakentamalla tarvittavia väyliä. Varsinaisien kaupunkiratojen rakentamiskustannukset on jaettu valtion ja kuntien kesken.

Tulevaisuudessa niin metro- kuin lähijunaliikenne jouduttaneen kilpailuttamaan eikä liikennettä hoitavista operaattoreista myöhemmin ole enää täyttä varmuutta sen suhteen, keitä ne ovat. Yleinen trendi on viime aikoina ollut, että liikelaitoksia on yhtiötetty, ei vain liikennettä hoitavia operaattoreita, vaan jopa taustaorganisaatioita. On myös visioitu, että jossain vaiheessa lähijuna- ja metrokonseptit voitaisiin integroida yhdeksi liikennemuodoksi. Raideliikenteeseen tukeutuvan eheän yhdyskuntarakenteen kiistattomat edut on tiedostettu ja tosiasiat tunnustettu. Kestävä kehitys on yhä useamman tahon vilpityn päämäärä ja kaupunkiseutuumme halutaan jatkossa kehittää luontoa ja energiaa säästävällä tavalla. Metro on - vaikei sitä useinkaan tule ajatelleeksi - paljon muutakin kuin vain yksi liikennemuoto. Se on - professori Rytillä siteeraten - nimensä mukaisesti "kaupungin äiti".



Saneeraamaton kahden vaunuparin M100-juna Kulosaaren ja Kalasataman välisellä osuudella. Kulosaaren sillan itäpuolella metrorata kulkee muutaman kilometrin matkalla ikivanhalla esikaupunkiradalle varatulla käytävällä, jonka viereen on aikojen saatossa ehditty rakentaa moottorikatutasoinen Itäväyläkin. Ratalinjaus olisi kuitenkin Kulosaarissa mennyt varhaisemmissa suunnitelmissa hieman etelämpää käyden nykyisen Itäväylän eteläpuolella. Kuva Juhana Nordlund 5.8.2007, Helsinki

Alkujaan Vuosaaresta tulossa oleva M100-sarjan juna on juuri lähtenyt Itäkeskuksen risteysasemalta kohti länttä. Kuva Juhana Nordlund 4.8.2007, Helsinki.



Otso Kantokorpi:

SANKARIMATKAILIJA HELSINGIN RAITIOVAUNUISSA

Kustantaja: LIKE, Tuotanto: Rosebud, 2007, s. 287

Otso Kantokorpi kirjoitti pari vuotta sitten kirjan Sankarimatkailija Tallinnan raitiovaunuissa. Tämän innoittamana hän alkoi tarkastella kotikaupunkiaan Helsinkiä "kuin vieraan silmin" ja tästä syntyi teos Sankarimatkailija Helsingin raitiovaunuissa. Kuten Mauri Antero Numminen, Otso Kantokorpi on baarien mies, joka keskustelee mielellään ihmisten kanssa. Näistä keskusteluista on ollut runsaasti hyötyä kirjan teossa.

Urho, Tarja ja Salman

Kirjan perusrakenne seuraa nykyistä raitiotielinjastoa, alkaen ykköses-tä ja päättyen kymppiin. Koska monella linjalla on päällekkäisyyksiä muiden kanssa, ykkönen (ja 1A) saa eniten tilaa. Se onkin mukavaa, viettihän tämä lakkautusuhan alla oleva linja juuri 80-vuotisjuhlia pari vuotta sitten.

Vaikka itse olen syntyperäinen stadilainen, huomasin kirjaa lukies-sani tietojeni kantakaupunkialueesta olevan varsin rajalliset. Kantokor-pi kertoo mielenkiintoisia yksityiskohtia kaupunkimme historiasta, niin rakennuksista kuin ihmisistä. Kirkot, sairaalat, museot ja baarit saavat mukavasti palstatilaa. Kuriositeettinä Kantokorpi mainitsee myös Urho Kekkonen kantaravintolan, Tarja Halosen kanta-snagarin ja paikan, jos-sa Salman Rushdie illasti Suojelupoliisin valvovan silmän alla.

Kirjan alussa on käytännön ohjeita ja kalustoa esittelevä luku, sekä lyhyt katsaus Helsingin raitioliikenteen historiaan. Itse jäin kaipaamaan muutaman rivin tietoa siitä, minne katosivat kakkonen, viito-nen ja vanha ysi. Ainakin kakkosesta olisi voinut mainita jotain; joku saattaa Kalliossa kävellessään hämmästellä miksi Toisella linjalla on raitiokiskot ja päätesilmukka Diakonissalaitoksella, mutta vaunuja ei näy (lukuunottamatta satunnaiset SRS:n jäsenmatkat)

Hyvät liitteet

Kirjan keskellä on värikuvaliite, jossa on valikoima Helsinki-aihei-sia kuvia. Ei välttämättä nähtävyyksiä kuten Tuomiokirkko ja Havis Amanda, mutta muuta mielenkiintoista kuten Sinebrychoffin puisto talvikäytössä ja vanhaa teollisuusarkkitehtuuria. Eri malliset raitio-vaunut (mm. vaunu 12 vuodelta 1959 ja Kulosaaren Jumbo) sen sijaan putkahtavat satunnaisesti mustavalkoisina kirjan sivuilla.

Kirjan raitiolinjakartta (HKL:n) palvelee hyvin matkailijoita, siinä on huomioitu kahdeksikon pidennys Arabiaan.



Hakemistossa on listattu arkkitehteja, kuvataiteilijoita, ravin-toloita, museoita ym. Hilpeänä yksityiskohtana Mikko Monosen ruumisarkkuliike Ostospaikkoja-luettelossa.

Kirjasta pitäisi tehdä päivitetty painos parin vuoden kuluttua, kun raitiolinja 9 on aloittanut liikennöintinsä ja Kampin rata on valmistunut (josta seuraa todennäköisesti kolmosten ja seiskojen reittien vaihto Töölössä). Samalla kirjan voisi kääntää englannik-si, jolloin se palvelisi paremmin meille saapuvia ulkomaalaisia ratikkaharrastajia.

Larry Kärkkäinen

Mikko Kylliäinen

AVOINTEN OVIERÄ PÄIVÄ RHEINBAHNILLA

Düsseldorfin julkisesta liikenteestä huolehtiva Rheinbahn on Saksan viidenneksi suurin alueellinen liikennelaitos. Päivittäin se kuljettaa noin 700 000 matkustajaa linja-autoilla, raitiovaunuilla ja metrolla.

Matkustajille liikennelaitos on usein itsestäänselvyys ja työtai koulumatkat päivittäistä rutiinia. Näyttääkseen matkustajille, millaisia teknisiä ja henkilöresursseja 300 raitiovaunun ja 400 linja-auton kulkeminen aikataulussa vaatii, Rheinbahn järjesti keskusvarikollaan avointen ovien päivät 12.-13.5.2007.

Varikon toiminnan lisäksi yleisö sai tutustua kalustoon yhtiön yli satavuotisen toiminnan ajalta. Viimeaikaisina uutuuksina kerrottiin 40 ilmastoidun linja-auton hankinnasta sekä logistiikkajärjestelmästä, jonka avulla voidaan tietää, missä kukin raitiovaunu ja linja-auto milläkin hetkellä on. Tämä nopeuttaa reagoimista vikoihin ja liikenteen sujuvuus paranee.



Rheinbahnin museolinja-autot pendelöivät Jan-Wellem-Platzin ja varikon välillä molempina päivinä. Meluisa, mutta hauska matka sujui vaikkapa eläkeikään ehtineen Man-nivelbussin kyydissä.

Jan-Wellem-Platz on yksi Düsseldorfin joukkoliikenteen solmukohtista. Sillä kohtaavat raitiotie-, linja-auto- ja metrolinjat. Raitiotien nykyistä kalustoa pysäkillä.

Rheinbahnin varttuneempaa raitiovaunukalustoa.



YHDEKSIKÖN VARRELTA

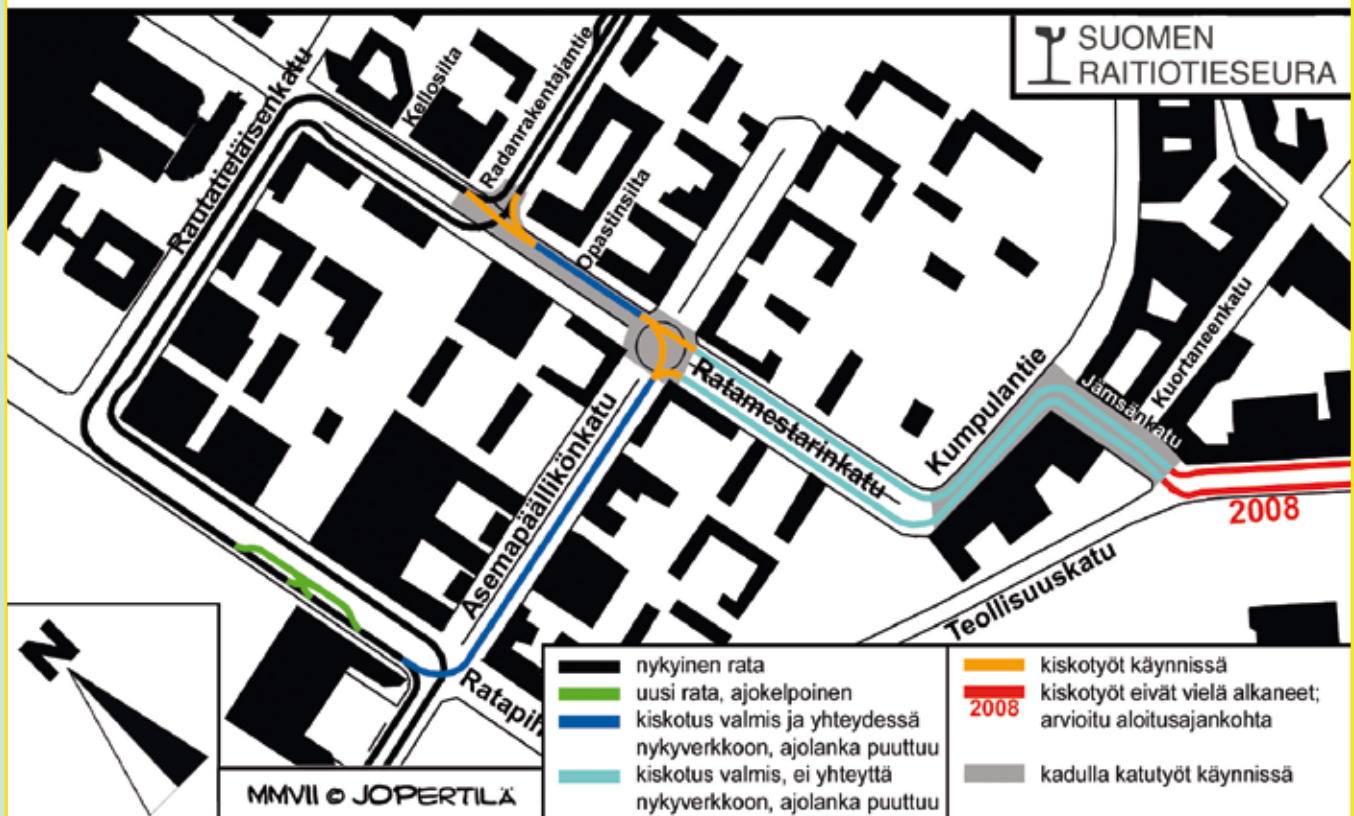


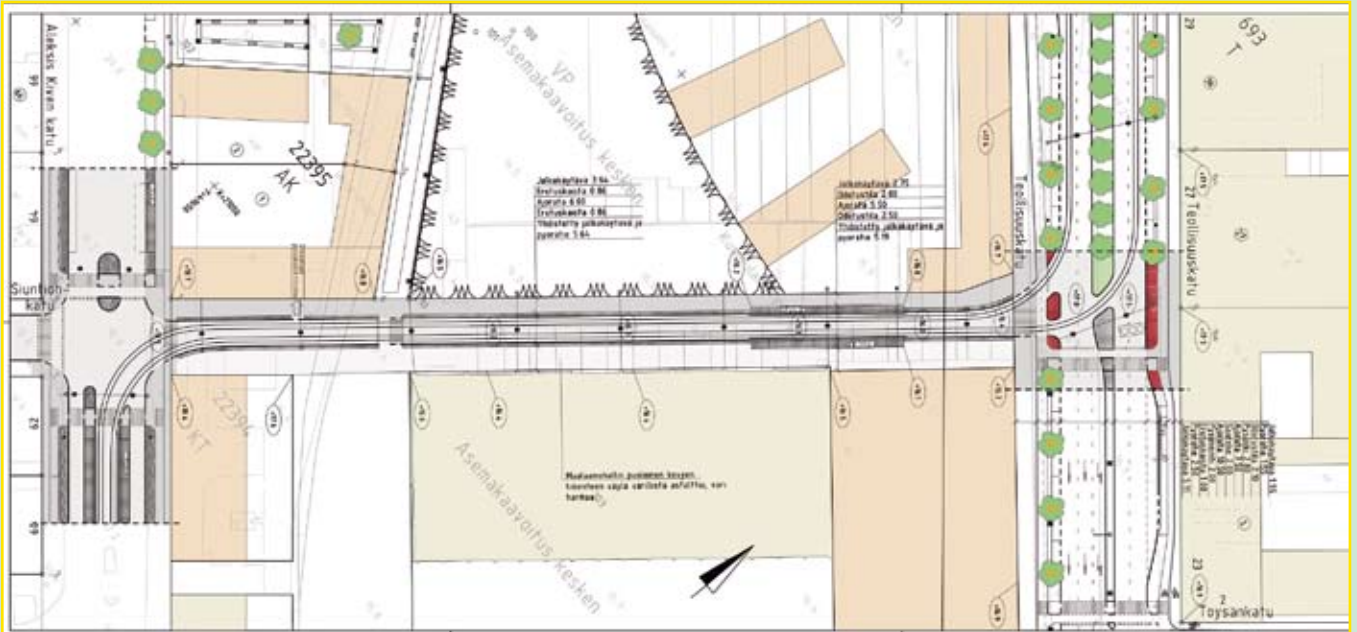
Ratapihentie. Linjojen 7B ja 9 erkanemisvaihe. Kuva Juhana Nordlund 28.7.2007.



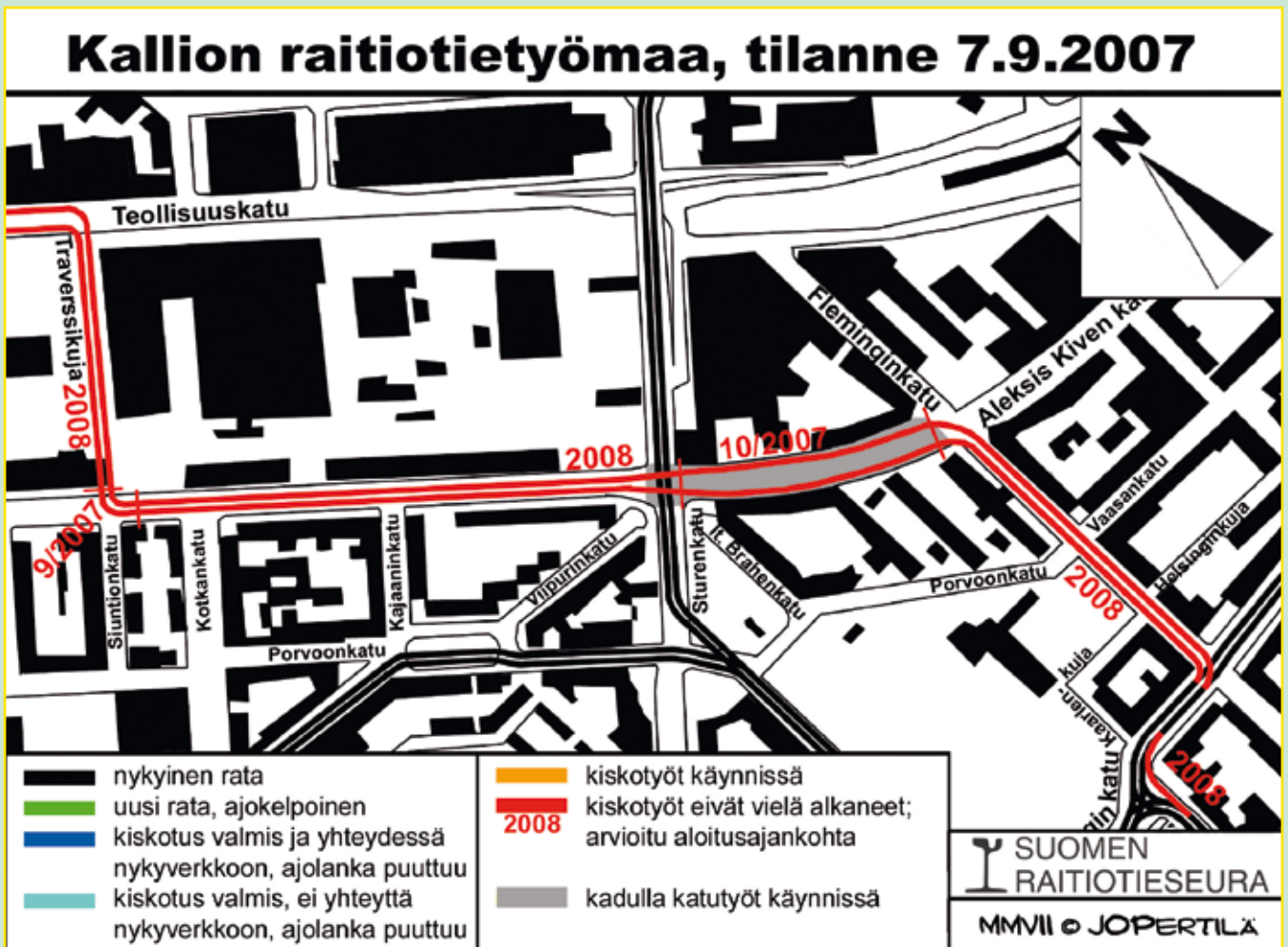
Heinäkuussa työt kävivät kuumina mm. Kumpulantiellä. Kuva Juhana Nordlund 10.7.2007.

Pasilan raitiotietieyömaa, tilanne 7.9.2007





Konepaja-alueen eli Traverssikujan katusuunnitelma. Syksyn aikana rakennetaan kiskot Aleksis Kiven kadun ja Traverssikujan risteykseen, mutta muut työt tehdään vasta ensi vuonna.



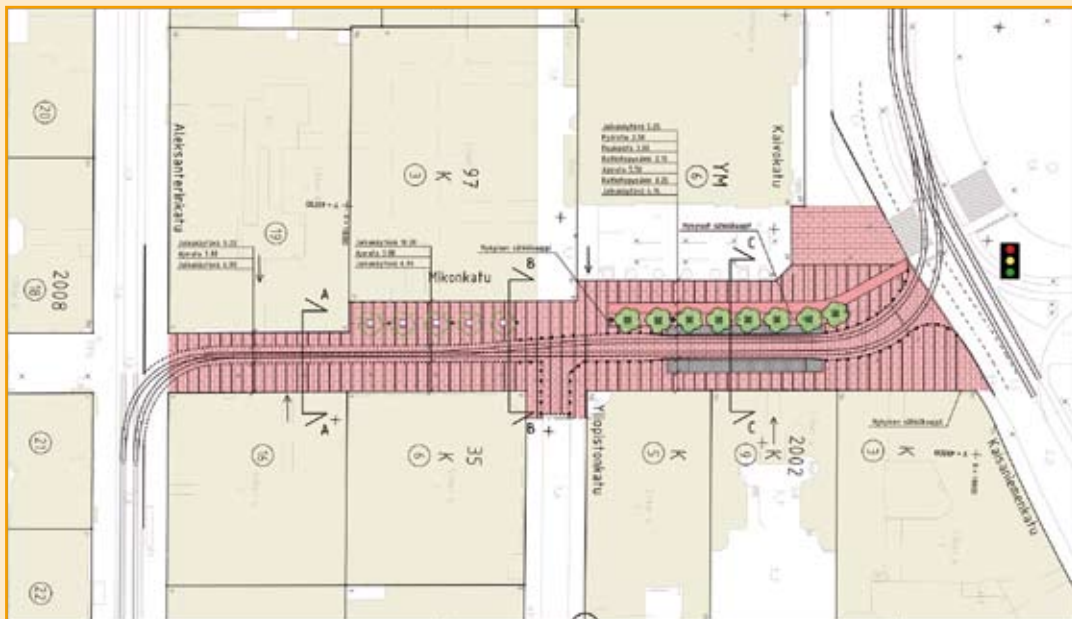
KUULUMISIA KAMPISTA



Kiskotus Fredrikinkadulla Kampin metroaseman kohdalla oli heinäkuun lopulla vielä pahasti kesken. Kuva J. Nordlund 28.7.2007.

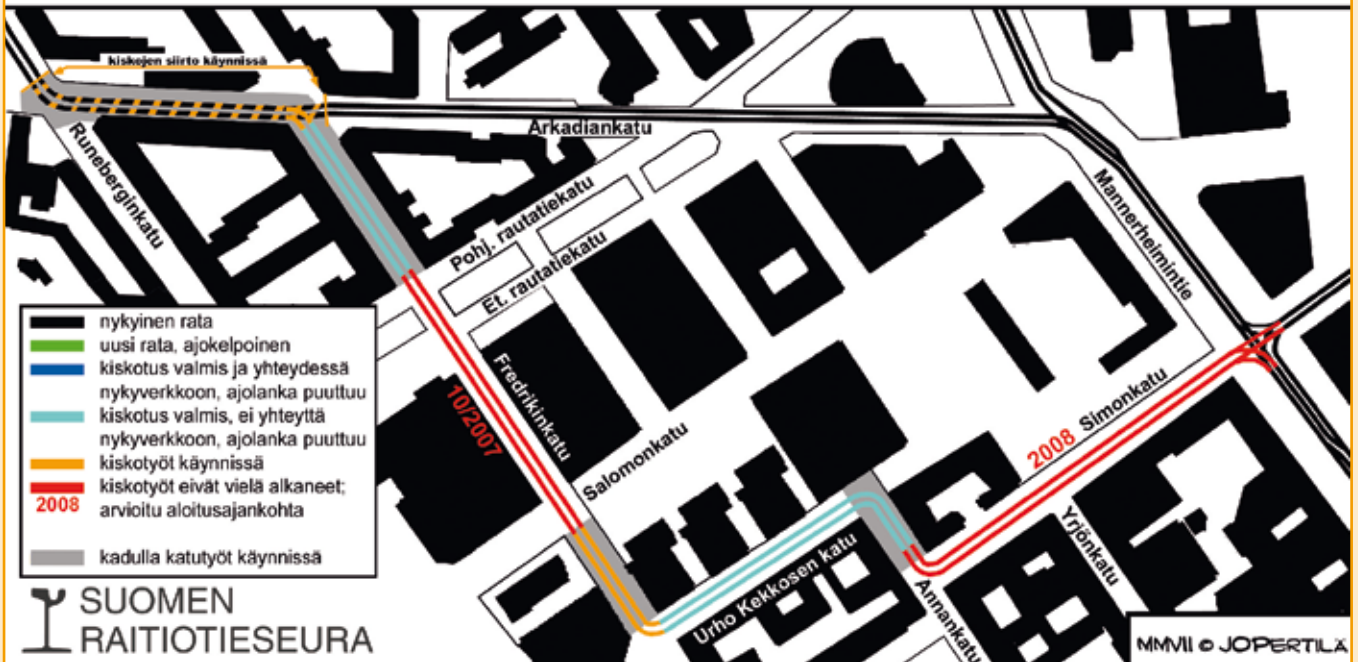


Urho Kekkosen katu. Rata alkaa tässä olla jo melkein valmis. Kuva J. Nordlund 23.8.2007.



Mikonkadun katusuunnitelmasta näkyy, että "yksiraiteinen" osuus ei varsinaisesti ole yksiraiteinen, vaan eri suuntien kiskot sijoitetaan samantapaisesti limittäin kuin Merisotilaantorilla on tehty sivuusraiteen kanssa.

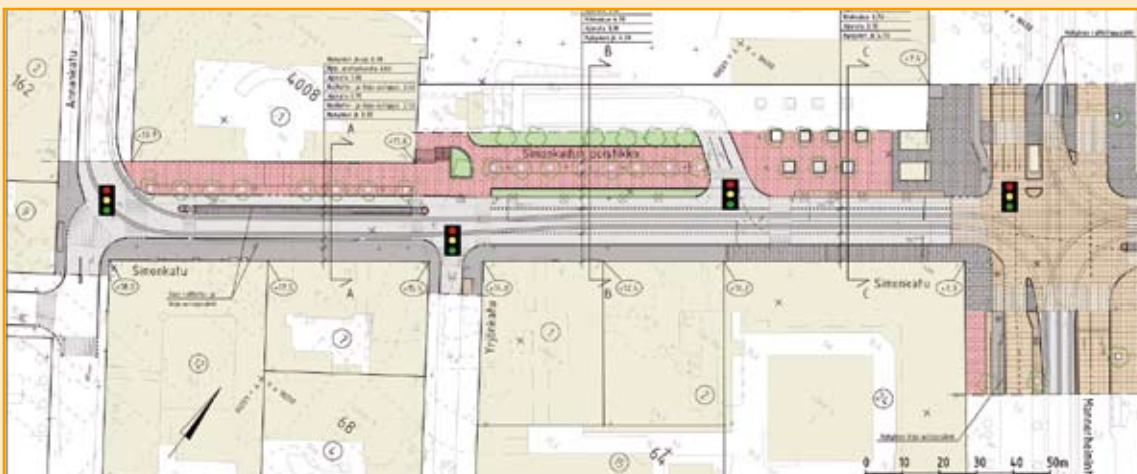
Kampin raitiotietieyömaa, tilanne 7.9.2007



Fredan pohjoispään kiskotusta jo betonivalut saaneena. Kuva J. Nordlund 12.8.2007.



Kampin raitiotie heijastuu myös Töölön raidejärjestelyihin. Tässä ollaan yhdistämässä Arkadiankadun uusittua linjausta Runeborginkadun vanhaan linjaukseen. Kuva Juhana Nordlund 8.9.2007, Helsinki.



Simonkadun katusuunnitelma. Näillä näkymin vaikuttaa siltä, että katulämmityksestä raitiovaunu-kaistoilla luovutaan.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 548, Volvo B59-59 / 5900 / Wiima HKL vm. 1975 linjalla 36 Pajamäessä. Kuva Pertti Leinämäki 29.4.1988, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 583, Scania BR111M57 / 5700 / Autokori Oy malli HKL vm. 1975 raitiovaunua korvaavalla poikkeuslinjalla 10X. Kuva Jorma Rauhala 28.9.1978, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 590, Scania BR111M57 / 5700 / Autokori Oy malli HKL vm. 1975 aivan uutena. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmasta.

SINISET BUSSIT VUODESTA 1936, OSA 19

Raition edellisissä numeroissa on alettu julkaista kalustoluetteloa kaikista HKL:n busseista. Lista etenee seuraavissa numeroissa. Luettelo on laadittu sillä periaatteella, että aluksi on lueteltu peräkkäin kaikki numerolla yksi olleet autot. Sitten siirrytään kakkoseen jne. Lopulta saavutetaan 9933 – HKL:n kaikkien aikojen korkein bussin numero.

Helsingin Raitiotie ja Omnibussosakeyhtiö 1936–44
Helsingin kaupungin liikennelaitos 1945–94
HKL-Bussiliikenne 1995–2004

Kalustoluettelon merkkien selityksiä

NRO = auton HKL-numero. Sama bussi voi esiintyä listalla useamman kerran eri kohdissa, jos sen numeroa on vaihdettu.
Tp. = alustatyyppi
N = nokkamallinen,
B = bulldog (etumoottori),
E = hetku (etumoottori),
K = mahuri (keskimoottori),
T = takamoottorinen
Vm = alustan vuosimalli
Va / Ov = varustelutyyppi ja ovikoodi
K = kaupunkibussi,
L = lähiliikenne-/esikaupunkibussi – katuri-istuinten,
S = seutu-/lähiliikennebussi/puolituristi, kuten L mutta korkeat selkänojat,
P = paremmin varusteltu puolituristi,
E = täysturisti
Ovikoodi on esitetty pelkistetyksi kolmella (nielbusseissa neljällä) numerolla – etuvi-keskiövi-takaovi.
1 = kapea ovi,
2 = kaksoisovi,
0 = ei ovea.

Etuovi on yleensä etuakselin etupuolella, keskiövi akselien välissä ja takaovi takaakselin takapuolella. Nokka- ja bulldog-mallisissa autoissa kuitenkin etuovi ja keskiövi ovat molemmat akselien välisellä alueella.
KOK = auton koko
B = normaali 2-akselinen
T = teliauto
N = nivelauto
M = miniauto
D = midiauto
LK = Lattiakorkeus
4 = korkea
3 = puolimatala
2 = etuovilta keskiöville matala, takaovella 2 askelmaa
1 = kuten edellä, takaovella 1 askelmaa
0 = täysmatala, ei askelmia
VAIHT = vaihteisto
M = mekaaninen,
P = puoliautomaatti ("Wilson"),
AA = automaatti-Allison,
AM = automaatti-Mercedes,
AS = automaatti-Scania,
AV = automaatti-Voith,

AZ = automaatti-ZF,
A = automaatti, muu merkki kuin edellä tai merkki ei tiedossa.
Numero viittaa vaihteiden määrään, jos tiedossa.
K.OTTO ja POISTO = käyttöönotto ja poistoajankohta
Numerot ovat järjestyksessä: vuosi, kuukausi, päivä – vvkpp. 00=kuukaudesta tai päivästä ei tietoa. 00 vuosiluvun kohdalla sen sijaan tarkoittaa vuotta 2000.
Päivämäärillä on pyritty kertomaan se koska auto on todellisuudessa otettu liikenteeseen tai poistettu käytöstä. Vanhoista busseista ei kuitenkaan yleensä ole tiedossa kuin HKL:n virallinen pvm. Käyttöönotto on silloin tapahtunut jokin aika päivämäärän jälkeen ja käytöstä poisto on käytännössä saattanut tapahtua jo useita kuukausia aikaisemmin.
HUOM. = muita tietoja ja huomautuksia
< = aikaisemmin / edellinen,
> = myöhemmin / seuraava
jhdpa = ajojohtimien puhdistusauto
Pk = peruskorjattu



Helsingin kaupungin liikennelaitos 551 Rautatientorilla 1963.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
540	Volvo	B635	B	62	Wiima	K112	B	4	M	19	ADG-22	620700	740000	
540	Volvo	B59	T	75	Wiima	K220	B	4	AV2	37	AEK-540	750200	900000	
541	Volvo	B635	B	62	Wiima	K112	B	4	M	19	ADG-24	620700	740000	
541	Volvo	B59	T	75	Wiima	K220	B	4	AV2	37	AEK-541	750200	890000	
542	Volvo	B635	B	62	Wiima	K112	B	4	M	19	ADG-77	620700	740000	
542	Volvo	B59	T	75	Wiima	K220	B	4	AV2	37	AEK-542	750300	880000	
543	Volvo	B635	B	62	Wiima	K112	B	4	M	19	ADG-75	620800	740000	
543	Volvo	B59	T	75	Wiima	K220	B	4	AV2	37	AEK-543	750300	890000	
544	Volvo	B635	B	62	Wiima	K112	B	4	M	19	ADG-76	620700	740000	
544	Volvo	B59	T	75	Wiima	K220	B	4	AV2	37	AEK-544	750200	890000	
545	Volvo	B635	B	62	Wiima	K112	B	4	M	19	AL-329	620800	730000	
545	Volvo	B59	T	75	Wiima	K220	B	4	AV2	37	AEK-545	750200	890000	
546	Volvo	B635	B	62	Wiima	K112	B	4	M	19	AL-349	620700	740000	
546	Volvo	B59	T	75	Wiima	K220	B	4	AV2	37	AEK-546	750200	890000	
547	Volvo	B635	B	62	Wiima	K112	B	4	M	19	AL-330	620800	740000	
547	Volvo	B59	T	75	Wiima	K220	B	4	AV2	37	AEK-547	750300	900000	
548	Volvo	B635	B	62	Wiima	K112	B	4	M	19	AL-298	620800	740000	
548	Volvo	B59	T	75	Wiima	K220	B	4	AV2	37	AEK-548	750200	890000	
549	Volvo	B635	B	62	Wiima	K112	B	4	M	19	AL-295	620800	730000	
549	Volvo	B59	T	75	Wiima	K220	B	4	AV2	37	AEK-549	750300	870000	
550	Volvo	B635	B	62	Wiima	K112	B	4	M	19	AL-292	620800	730000	
550	Volvo	B59	T	75	Wiima	K220	B	4	AV2	37	AEK-550	750300	900000	
551	Volvo	B635	B	62	Wiima	K112	B	4	M	19	AL-279	620800	740000	
551	Volvo	B59	T	75	Wiima	K220	B	4	AV2	37	AEK-551	750300	900000	
552	Volvo	B635	B	62	Wiima	K112	B	4	M	19	AL-13	620800	740000	
552	Volvo	B59	T	75	Wiima	K220	B	4	AV2	37	AEK-552	750200	900000	
553	Volvo	B635	B	62	Wiima	K112	B	4	M	19	AL-242	620800	740000	
553	Volvo	B59	T	75	Wiima	K220	B	4	AV2	37	AEK-553	750300	900000	
554	Volvo	B635	B	62	Wiima	K112	B	4	M	19	AL-75	620800	740000	
554	Volvo	B59	T	75	Wiima	K220	B	4	AV2	37	AEK-554	750300	890000	
555	Volvo	B635	B	62	Wiima	K112	B	4	M	19	AL-92	620800	740000	>Matk.auto-edell.käyt.
555	Volvo	B59	T	75	Wiima	K220	B	4	AV2	37	AEK-555	750300	880000	



HKL 541 linjalla 13 Forumin edessä 18.11.1966. Nasakuva.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 543, Volvo B59-59 / 5900 / Wiima HKL vm. 1975. Kuva Pertti Leinomäki 25.5.1976, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 546 Wiiman perä. Kuvattu Ruhassa 20.10.1972-



Helsingin kaupungin liikennelaitos 550, Volvo B59-59 / 5900 / Wiima HKL vm. 1975 Rautatientorilla. Kuva Juhani Poussa 1985, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 552, Volvo B59-59 / 5900 / Wiima HKL vm. 1975 Kampissa. Kuva Juhani Poussa elokuulta 1983, Helsinki.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
556	Volvo	B635	B	62	Wiima	K112	B	4	M	19	AL-109	620800	740000	
556	Volvo	B59	T	75	Wiima	K220	B	4	AV2	37	AEK-556	750300	900000	
557	Volvo	B635	B	62	Wiima	K112	B	4	M	19	AL-183	620800	730000	
557	Volvo	B59	T	75	Wiima	K220	B	4	AV2	37	AEK-557	750300	880000	
558	Volvo	B635	B	62	Wiima	K112	B	4	M	19	AL-199	620800	740000	
558	Volvo	B59	T	75	Wiima	K220	B	4	AV2	37	AEK-558	750400	900000	
559	Volvo	B635	B	62	Wiima	K112	B	4	M	19	AK-987	620800	740000	
559	Volvo	B59	T	75	Wiima	K220	B	4	AV2	37	AEK-559	750300	900000	
560	Scania	BR111M	T	75	Wiima	K220	B	4	AS2	35	AEK-560	750400	900000	
561	Scania	BR111M	T	75	Wiima	K220	B	4	AS2	35	AEK-561	750500	890000	
562	Scania	BR111M	T	75	Wiima	K220	B	4	AS2	35	AEK-562	750500	890000	
563	Scania	BR111M	T	75	Wiima	K220	B	4	AS2	35	AEK-563	750500	890000	
564	Scania	BR111M	T	75	Wiima	K220	B	4	AS2	35	AEK-564	750500	890000	
565	Scania	BR111M	T	75	Wiima	K220	B	4	AS2	35	AEK-565	750500	880000	
566	Scania	BR111M	T	75	Wiima	K220	B	4	AS2	35	AEK-566	750500	880000	
567	Scania	BR111M	T	75	Wiima	K220	B	4	AS2	35	AEK-567	750500	870000	
568	Scania	BR111M	T	75	Wiima	K220	B	4	AS2	35	AEK-568	750500	890000	
569	Scania	BR111M	T	75	Wiima	K220	B	4	AS2	35	AEK-569	750500	890000	
570	Scania	BR111M	T	75	Wiima	K220	B	4	AS2	35	AEK-570	750500	890000	
571	Scania	BR111M	T	75	Wiima	K220	B	4	AS2	35	AEK-571	750500	880000	
572	Scania	BR111M	T	75	Wiima	K220	B	4	AS2	35	AEK-572	750500	880000	
573	Scania	BR111M	T	75	Wiima	K220	B	4	AS2	35	AEK-573	750500	890000	
574	Scania	BR111M	T	75	Wiima	K220	B	4	AS2	35	AEK-574	750500	890000	
575	Scania	BR111M	T	75	Wiima	K220	B	4	AS2	35	AEK-575	750500	900000	
576	Scania	BR111M	T	75	Wiima	K220	B	4	AS2	35	AEK-576	750500	890000	
577	Scania	BR111M	T	75	Wiima	K220	B	4	AS2	35	AEK-577	750500	890000	
578	Scania	BR111M	T	75	Wiima	K220	B	4	AS2	35	AEK-578	750600	890000	
579	Scania	BR111M	T	75	Wiima	K220	B	4	AS2	35	AEK-579	750500	860000	
580	Scania	BR111M	T	74	Autokori	K220	B	4	AS2	34	AEK-580	750400	900000	
581	Scania	BR111M	T	75	Autokori	K220	B	4	AS2	34	AEK-581	750400	900000	
582	Scania	BR111M	T	75	Autokori	K220	B	4	AS2	34	AEK-582	750400	890000	
583	Scania	BR111M	T	75	Autokori	K220	B	4	AS2	34	AEK-583	750400	890000	
584	Scania	BR111M	T	75	Autokori	K220	B	4	AS2	34	AEK-584	750400	890000	
585	Scania	BR111M	T	75	Autokori	K220	B	4	AS2	34	AEK-585	750500	900000	
586	Scania	BR111M	T	75	Autokori	K220	B	4	AS2	34	AEK-586	750500	870000	
587	Scania	BR111M	T	75	Autokori	K220	B	4	AS2	34	AEK-587	750500	900000	
588	Scania	BR111M	T	75	Autokori	K220	B	4	AS2	34	AEK-588	750500	900000	
589	Scania	BR111M	T	75	Autokori	K220	B	4	AS2	34	AEK-589	750500	890000	
590	Scania	BR111M	T	75	Autokori	K220	B	4	AS2	34	AEK-590	750500	890000	
600	Volvo	B59	T	76	Wiima	K220	B	4	AV2	37	AHM-600	760400	900000	



Helsingin kaupungin liikennelaitos 559, Volvo B635 / Wiima Ruhasa 29.6.1970. Kuva Helge Kinnunen.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 564, Scania BR111M57 / 5700 / Wiima HKL vm. 1975. Kuva Pertti Leinomäki 26.5.1976, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 579, Scania BR111M57 / 5700 / Wiima HKL vm. 1975. Autossa keskiovet ovat koemallia. Kuva Pertti Leinomäki 21.9.1982, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 571, Scania BR111M57 / 5700 / Wiima HKL vm. 1975. Kuva Juhani Poussa 8.8.1986, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 584, Scania BR111M57 / 5700 / Autokori Oy malli HKL vm. 1975. Kuva Juhani Poussa 10.2.1987, Helsinki.



Helsingin kaupungin liikennelaitos 582, Scania BR111M57 / 5700 / Autokori Oy malli HKL vm. 1975. Kuva Juhana Nordlund keväältä 1987, Helsinki.

PÄÄTEPYSÄKKI



SRS-INFORMAATIOTA SÄHKÖPOSTITSE

Huom! Sähköpostirinkiläisten tulee lähettää ilmoitus, mikäli haluaa olla mukana palvelussa myös 1.10.2007 jälkeen. Tietoturva-ymys. syiden takia postituslista päivitetään kokonaan. Vanhat ilmoittautumiset eivät ole enää voimassa. Ilmoitus lähetetään osoitteeseen j.nordlund@kolumbus.fi

Jos haluat saada nopeasti ajankohtaisia tietoja SRS:n tapahtumista tai muuten alaa lähellä olevista uutisista tai ajankohtaisuuksista, se käy päinsä sähköpostitse. Jollet vie-

lä ole mukana, Sinun on ensiksi ilmoitettava rinkiin liittymisestä yhdistyksen sihteerille sähköpostitse osoitteeseen j.nordlund@kolumbus.fi. Muihin osoitteisiin lähetettyjä viestejä ei oteta huomioon. Samalla suostut siihen, että sähköpostiyhteystietosi välittyy kaikille mukana oleville. Halutessasi voit saada viestit piilokopiona, jolloin osoitteesi ei tule jakelussa mukana olevien tietoon. Tähän rinkiin voivat tulla vain SRS:n jäsenet, eivät seuran ulkopuoliset. Muistakaa: kukaan

ei ole tässä systeemissä automaattisesti mukana, vaan ainoastaan ne, jotka sähköpostitse ilmoittautuvat yllämainittuun sähköpostiosoitteeseen. Yksi ilmoittautuminen riittää. Jos haluat erota ringistä, siitäkin ilmoitus samaan osoitteeseen.

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

Syyskokous 18.11.2007

Suomen Raitiotieseuran sääntömääräinen syyskokous 2007 pidetään Koskelan hallialueella, hallien ratapihalle tuodussa raitiovaunussa HKL 150 sunnuntaina 18.11.2007 alkaen klo 13.00. Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat.

LINJAT

Helsingissä vietettiin viikonloppuna 15. - 17.6. Ahvenanmaan maakuntajuhlia. Tapahtuman avajaiskulkue torstaina 14.6. vei Aleksanterinkadun raitiolinjat ja bussin 16 poikkeusreiteille noin klo 11.00 - 11.40. Kulkue lähti Katajanokan laiturilta ja eteni Pohjoisesplanadia, Mikonkatua ja Aleksanterinkatua pitkin Senaatintorille. Lauantaina 16.6. maakuntajuhlien ohjelmaan kuuluva hääkulkue viivästytti liikennettä.

Poikkeusreitit avajaiskulkueen aikana 14.6. klo 11.00 - 11.40

Linja 1 ei ajanut Kauppatorille, vaan Kaisaniemenkatua ja Kaivokatua Mannerheimintielle ja Bulevardille, josta se jatkoi Yrjönkadun ja Erottajankadun lenkin kautta samaa reittiä takaisin Hakaniemeen.

Linjat 3B ja 3T ajoivat Mannerheimintieltä Bulevardille ja Laivurinkadulle, jolta ne jatkoivat linjan 1A pääte pysäkillä Pursimiehenkadulle. Pääte pysäkillä kolme ajoivat samaa reittiä Mannerheimintielle, jolta ne jatkoivat omille reiteilleen, 3B Hakaniemen ja 3T Töölön suuntaan.

Linjat 4 ja 4T ajoivat Aleksin sijasta Kaivokatua, Kaisaniemenkatua, Liisankatua ja Snellmaninkatua omille reiteilleen Katajanokalle.

Linjat 7A ja 7B eivät ajaneet Kruununhaan ja Aleksin lenkkiä, vaan Kaivokadun ja Kaisaniemenkadun kautta.

Lauantaina 16.6. klo 13.00 - 13.20 maakuntajuhlien hääkulkue kulki Tuomiokirkolta Lyypekinlaiturille. Kulkueen aikana lii-



Raitiolinja 7A ajoi poikkeusreittiä Helsinginkadun kautta mm. 25.8.2007. Syynä olivat ratatyöt Itä-Pasilassa. Kuva Juhana Nordlund, Helsinki.



Väliosallinen nivelvaunu HKL 80 siirtyi Heinäkuussa Töölön puolelle. Tässä vaunu on kaartaa Munkkiniemen upeissa maisemissa. Kuva Juhana Nordlund 20.7.2007, Helsinki.

kenteessä oli viivästyksiä. Tarvittaessa raitiolinjat 4, 7A ja 7B ajoivat Kaivokadun kautta.

Raitiolinjat 3B ja 3T sekä bussilinja 16 ajoivat poikkeusreittejä viikonloppuna 15.-17.6. Kauppatorilla tehtävän raitiokiskojen uusimistyön vuoksi. 3B ja 3T ajoivat perjantaina 15.6. klo 18 lauantaihin 16.6. klo 10 asti Mannerheimintieltä Bulevardin ja Tehtaankadun kautta linjan 1A pääte pysäkillä Pursimiehenkadulle. Sieltä ne ajoivat samaa reittiä takaisin Mannerheimintielle ja omille reiteilleen.

Ajamatta jäävää Eiran reittiosuutta korvaava bussi 3X liikennöi reittiä Fredrikinkatu - Laivurinkatu - Tehtaankatu - Laivasillankatu - Eteläranta - Kauppatori perjantaina klo 18 - 01.40 ja lauantaina klo 05.50 - n. klo 10.10.

Kiskotyö valmistui maanantaina klo 05.30 mennessä.

Kiskojen uusimistyöt Pikku Huopalahdessa alkoivat maanantaina 2.7. Raitiolinjaa 10 korvattiin ajoittain bussilinjalla 10X.

Vesi- ja sprinkleriliittymien kaivutyö Tukholmankadulla vei raitiolinjat 4 ja 4T poikkeusreitille lauantaina 7.7. kello 18 alkaen aina sunnuntaihin 8.7. yöliikenteen loppuun saakka.

Keskustasta Munkkiniemeen ajaessaan raitiolinjat 4 ja 4T eivät kääntyneet Tukholmankadulle vaan jatkoivat Mannerheimintietä eteenpäin Kuusitien kääntöpaikalle.

Poikkeusliikenteen ajan nelosten reittiosuus Töölön tulli ja Munkkiniemen välillä korvattiin bussilla 4X. Munkkiniemeen mat-

kustavien oli noustava Tullinpuomin kohdalla pois ratikasta ja vaihdettava korvaavaan bussiin 4X. Samoin Munkkiniemestä keskustaan matkustavien oli vaihdettava bussista 4X raitiovaunuun Töölön tullin luona.

Busseja 4X käytti Mannerheimintiellä keskustan ajosuunnan bussipysäkkiä "Töölön tulli". Matkustajat pääsivät bussin 4X kyytiin myös Tukholmankadun raitiovaunupysäkillä.

Linja ajoi kaikkien reitin varren raitiovaunupysäkkien kautta Töölön tullista Munkkiniemen pääte pysäkillä. Keskustaan päin linja kiersi Mannerheimintien pääte pysäkillä Topeliuksenkadun kautta. Raitiolinjan 4 pysäkki "Töölön tulli" Tukholmankadulla keskustan ajosuunnassa jäi pois käytöstä. Busseja 4X liikennöi noin 10 minuutin vuorovälein.

Poikkeusliikennejärjestely uusittiin seuraavalla viikolla tiistain ja keskiviikon välisenä yönä 10. - 11.7. noin kello 24 alkaen liikennöintipäivän päättymiseen saakka.

Raitiolinjan 4 viimeiset vuorot korvattiin bussilla 4X.

Raitiolinja 3B ajoi poikkeusreittiä tiistain 24.7. ja keskiviikon 25.7. välisenä yönä klo 24 alkaen liikenteen päättymiseen asti. Runeberginkadun sijasta 3B ajoi Oopperan ja Lasipalatsin välisen osuuden Mannerheimintietä. Poikkeusjärjestely johtui Arkadiankadun ja Fredrikinkadun kulmassa tehtävistä kaivutöistä.

Ajamatta jäänyttä osuutta korvaava busseja 3X liikennöi noin klo 24 - 1.30 reittiä Mannerheimintie/Ooppera - Runeberginkatu - Eteläinen Rautatiekatu - Arkadiankatu - Postikatu - Kaivokatu - Mannerheimintie/linjan 24 pysäkki - Arkadiankatu - Runeberginkatu - Ruusulankatu - Sibeliuksenkatu - Mannerheimintie/Ooppera.

Ratapihantien ja Asemapäällikönkadun risteyksessä rakennettiin uutta rataa raitiolinjalle 9. Työ alkoi risteysalueella perjantaina 27.7. klo 19 ja risteys valmistui maanantaina 30.7. klo 5.30 mennessä. Risteysen kautta liikennöivät raitiolinjat 7A ja 7B sekä useat bussilinjat käyttivät tuona aikana poikkeusreittejä.

Raitiolinjat 7A ja 7B ajoivat molemmat perjantaina 27.7. klo 19 lähtien liikenteen päättymiseen saakka poikkeusreittiä Kuusitien, keskustan ja Käpylän väliä. Keskustassa vaunut ajoivat omalla reitillään. Reitit kadut: Mannerheimintie - Aleksanterinkatu - Snellmaninkatu - Liisankatu - Siltaaarenkatu - Hämeentie - Mäkelänkatu - Pohjolan-



Manne-vaunuja on näkynyt pitkin kesää myös linjalla 1A. Tässä HKL 154 Käpylässä. Kuva Juhana Nordlund 10.7.2007, Helsinki.



3B:n ja 3T:n vaunujen määränpäätekeihin ilmestyi Kaivopuisto Brunnsparken entisen Eira Eira sijaan. Kuva Juhana Nordlund 26.8.2007, Helsinki.

katu - Pohjolanaukio/linjan 1 päätepysäkki - Pohjolankatu - Mäkelänkatu - Hämeentie - Siltasaarenkatu - Liisankatu - Snellmaninkatu - Aleksanterinkatu - Mannerheimintie - Kuusitie.

Perjantai-iltana osan Pasilan reittiosuudesta korvasi bussilinja 7X. Bussi ajoi perjantaina klo 19 - 23.45 reittiä Pasilansilta/Pasilan asema - Ratapihantie - Savonkatu - Nordenskiöldinkatu - Reijolankatu - Mannerheimintie - Tukholmankatu - Topeliuksenkatu - Mannerheimintie - Reijolankatu - Nordenskiöldinkatu - Veturitie - Pasilankatu - Pasilanraitio - Kyllikinportti - Pasilankatu - Pasilansilta/Pasilan asema.

Lauantaina ja sunnuntaina linja 7B liikennöi normaalireitillään. Sen sijaan linja 7A ajoi poikkeusreittiä Snellmaninkatu - Aleksanterinkatu - Mannerheimintie - Nordenskiöldinkatu - Viipurinkatu - Porvoonkatu - Läntinen Brahenkatu - Helsinginkatu - Hämeentie - Siltasaarenkatu - Liisankatu - Snellmaninkatu.

Raitiolinjat 3B ja 3T ajoivat poikkeusreittiä tiistaina 31.7. klo 22 alkaen yöliikenteen päättymiseen asti. Runeberginkadun sijasta molemmat ajoivat Oopperan ja Lasipalatsin välisen osuuden Mannerheimintietä. Poikkeusjärjestely johtui Arkadiankadun ja Fredrikinkadun kulmassa tehtävistä kaivutöistä.

Ajamatta jäänyttä osuutta korvaava bussi 3X liikennöi noin klo 22 - 1.30 reittiä Mannerheimintie/Ooppera - Runeberginkatu - Eteläinen Rautatiekatu - Arkadiankatu - Postikatku - Kaivokatu - Mannerheimintie/linjan 24 pysäkki - Arkadiankatu - Runeberginkatu

Raitioliikennemuseo oli auki viimeistä kertaa sunnuntaina 2.9.2007. Kuva Juhana Nordlund 2.9.2007, Helsinki.

- Ruusulankatu - Sibeliuksenkatu - Mannerheimintie/Ooppera.

Bussit 16 ja 80N ajoivat Kulosaarassa poikkeusreittiä lauantai-illasta 4.8. klo 21 alkaen sunnuntaiamuun 5.8. klo 9, koska Kulosaaren sillalle johtava ramppi suljettiin metrosillan korjauksiin liittyvän vaihdetyön vuoksi. Poikkeusjärjestelyt koskivat keskustan suuntaan ajavia busseja.

Syysliikenne Helsingissä alkoi 12.8.

Helsingin bussiliikenne linjaa 11 lukuun ottamatta sekä raitiolinjat 4, 4T ja 10 siirtyvät syysaikatauluihin sunnuntaina 12.8. Muut raitiolinjat ja bussi 11 siirtyivät syysaikaan 27.8. Palvelulinjojen syysliikenne alkoi 13.8.

Syysliikenteeseen siirtymisen yhteydessä tapahtui myös muita muutoksia:

- Uusi linja 52V, Viikki - Oulunkylä - Munkkiniemi, alkoi liikennöidä arkisin ruuhka-aikoina.

- Uusi linja 68X, Rautatienatori - Latokartano, alkoi liikennöidä 13.8. arkisin ruuhka-

aikoina. Bussi ajaa Lahdenväylän ja Kustaa Vaasan tien kautta. Linjan 68 reitti Viikissä piteni Metsänhoitajankadun pysäkillä Latokartanonkaarella ja linjan 57 päätepysäkki siirtyi Viikin biokeskukselta Latokartanonkaarelle Agronominkadun pysäkillä.

- Uusi linja 90B, Vuosaari(M) - Vuosaaren satama, alkoi liikennöidä arkisin ruuhka-aikoina.

- Linjat 67X ja 94B palasivat kesätauolta liikenteeseen 13.8.

- Linjan 97 reitti siirtyi Kauppakartanonkadulta ja Rusthollarintieltä Vartiokylän puolelle Turunlinnantielle ja Vanhanlinnantielle.

- Linjan 85 koululaislähdöt on ajettu taas 14.8. alkaen.

Suomenlinnan lauttaliikenteessä sekä Kauppatorin että Katajanokan lauttojen aikataulut muuttuivat 1.9.2007. Aikataulut tahdistettiin keskenään yhteyksien parantamiseksi.

Itäisen Helsingin yölinjasto uudistui. Itäisen Helsingin yölinjojen reitit muuttuivat kattavammiksi syysliikenteen alkaessa 12.8. Neljällä linjalla vaihtui reitin lisäksi myös päätepysäkki. Aamuyön linjojen 03N, 04N ja 07N sekä linjojen 80N ja 93N liikennöinti loppui, ja ne korvattiin uudistuneilla yölinjoilla. Uutena yölinjana aloitti 96N, Rautatienatori - Porslahdentie, joka liikennöi myös viikonloppuisin aamuyöllä.

Uudistus lisäsi aamuyön liikenteen tarjontaa itäisessä Helsingissä, kun pitkiä kierroksia ajaneet vanhat aamuyön linjat on korvattu usealla lyhyemmän reitin linjalla.



Syysliikenteen alusta itäisessä Helsingissä ajaa kahdeksan yölinjaa, joista kuudella on tavallisen yöliikenteen lisäksi myös aamuyön liikennettä viikonloppuisin. Samalla yöliikenteen piiriin tuli uusia alueita, kuten Herttoniemenranta ja Aurinkolahti, jotka saivat sekä tavallisen yöliikenteen että viikonloppujen aamuyön liikenteen.

Itäisen Helsingin yölinjat 12.8. alkaen 85N, Rautatietori - Herttoniemenranta - Yliskylä - Laajasalo - Jollas. Linja liikennöi viikonloppuisin myös aamuyöllä.

86N, Rautatietori - Kulosaari - Herttoniemenranta - Santahamina 90N, Rautatietori - Länsi-Herttoniemi - Itäkeskus - Vuosaari (Kallvikintie) Linja liikennöi viikonloppuisin myös aamuyöllä.

92N, Rautatietori - Myllypuro - Kurkimäki - Kivikko - Keinutie Linja liikennöi viikonloppuisin myös aamuyöllä.

94N, Rautatietori - Roihuvuori - Itäkeskus - Kontulankaari Linja liikennöi viikonloppuisin myös aamuyöllä.

95N, Rautatietori - Tammisalo - Roihuvuori - Marjaniemi - Vartiokylä - Länsimäki

97N, Rautatietori - Itäkeskus - Puotila - Mellunmäki - Vesala - Kotikonnutie Linja liikennöi viikonloppuisin myös aamuyöllä.

Uusi linja 96N

96N, Rautatietori - Itäkeskus (Kauppakartanonkatu) - Meri-Rastila - Aurinkolahti - Porslahdentie. Linja liikennöi viikonloppuisin myös aamuyöllä.

Helsinki City Marathon vei keskustan linjoja poikkeusreiteille lauantaina 18.8. Liikenne viivästyy erityisesti Mannerheimintielle

Raitiolinjat 3B, 3T ja 6 sekä useat keskustan bussilinjoista ajoivat poikkeusreittejä Helsinki City Marathonin aikana lauantaina 18. elokuuta klo 15 jälkeen. Mara-

tonille lähdettiin Paavon Nurmen patsaalta Olympiastadionilta kello 15. Liikenne viivästyi juoksun alussa erityisesti raitiolinjoilla 4, 4T, 10, 7A ja 7B sekä muilla Mannerheimintietä pitkin liikennöivillä linjoilla. Juoksu hidasti liikennettä myös Eirassa sekä Lauttasaarassa.

Raitiolinjat 3B ja 3T eivät ajaneet Kaupatorin ja Eiran kautta noin klo 15.50 - 18.30.

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

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

Kolmosten poisjäävän reittiosuuden korvasi noin klo 15.30 - 18.30 bussi 3X. 3X lähtee Lasipalatsilta linjan 24 pysäkillä ja ajoi reittiä Mannerheimintie - Bulevardi - Fredrikinkatu - Tehtaankatu ja kääntyi takaisin Neitsytpolun kohdalla (Pietarinkadun ja Raatimiehenkadun kautta). Linja käytti Lasipalatsilla linjan 24 bussipysäkkiä ja muualla kolmosten ratikkapysäkkejä.

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

Keravan muutokset: Linjalta 5 poistui jokivarren käynnit (Keravan ja Vantaan raja vanhalla Lahdentiellä). Linjan 8 päätepysäkki siirtyi Virosta Virrenkulman uudelle asuinalueelle (Kytömaata vastapäätä radan toisella puolella), lisäksi linjalle tuli kutsuosuus Kuusisaaren kaupungin osaan joka sijaitsee Keravan ja Sipoon rajalla Porvoonkadun pohjoispuolella.

Keravan sisäisten linjojen liikennöitsijä vaihtui kun 12.08.2007 Etelä-Suomen linjaliikenne/Savonlinja aloitti kyseisten linjo-

jen liikennöinnin. Linjalle 738 tuli K-vuoroja jotka kulkevat muuten samaa reittiä kuin 738 paitsi Korson liittymästä alas ja siitä ...-Sipoontie - Lahdentie - Keravantie... kyseiset vuorot korvaavat Jokivarresta poistuneen linjan 5 vuorot ja samalla luo suoran yhteyden Helsingistä Pohjois-Nikimäkeen ja Keravan Jokivarteen.

3T poikkeusreiteillä iltaisin 20.- 23.8. Raitiolinja 3T ajoi maanantaista 20.8. torstaihin 23.8. klo 19 alkaen suoraan Mannerheimintietä välillä Lasipalatsi - Ooppera. Reittiosuusia Arkadiankadulla ja Runeberginkadulla ei ajettu. Poikkeusreitti oli voimassa joka ilta klo 19 alkaen linjan 3T liikenteen päättymiseen saakka.

Poikkeusreitti johtui Kampin raitioradan rakentamiseen liittyvästä kaivutyöstä. Raitiolinja 3B liikennöi normaalisti.

Lisäliikennettä Taiteiden yönä 24.8. Taiteiden yönä perjantaina 24.8. liikennöivät raitiolinjat 6 ja 10 normaalilla reitillään noin tuntia tavanomaista pidempään, jonka jälkeen lisäraitiovaunulinjat 6X ja 10X jatkoivat liikennettä noin kello 03 asti.

6X ajoi väliä Senaatintori - Paavalin kirkko ja

10X väliä Yrjönkatu (Erottaja) - Kuusitie.

Molemmat linjat liikennöivät noin 10 minuutin välein.

6X ajoi Senaatintorilta Aleksanterinkatua Mannerheimintielle, Rautatieaseman ohi Hakaniemeen ja edelleen Porthaninkadun ja Läntisen Brahenkadun kautta Sturenkadulle. Paavalin kirkolta 6X palasi Hämeentietä Hakaniemeen ja Kruununhaan kautta Senaatintorille. Viimeinen linjan 6X lähtö oli Senaatintorilta kello 02.06.

Linjan 10X viimeinen lähtö Yrjönkadulta Kuusitielle oli kello 02.37.



Vihdin Otalammelta on löytynyt entinen HKL:n perävaunu 730. Kaipio Oy:n vuonna 1945 valmistama vaunu poistettiin käytöstä 1973. Kuva Jorma Rauhala 31.5.2007.



Lohjalta on löytynyt Hietalahden laivatelakan vuonna 1919 valmistama avoperävaunu HRO 233 / HKL 550. Vaunu oli 1970-luvulle asti Hevossalmen sillan kupeessa huvimajana. Kuva Daniel Federley 5.9.2006.

Raitiolinja 7A ajoi poikkeusreittiä perjantaista 24.8. klo 18 alkaen sunnuntaihin liikenteen päättymiseen asti. Linja ajoi Eläintarhan pysäkiltä Nordenskiöldinkadulta Viipurinkadun, Läntisen Brahenkadun ja Helsinginkadun kautta Hämeentielle ja edelleen omalle reitilleen. 7A:n reittiosuus Pasilassa ja Mäkelänkadulla jäi ajamatta. Poikkeusreitti johtui raitiolinjan 9 kiskojen rakentamistyöstä Pasilassa. Raitiolinja 7B liikennöi normaalisti.

Raitiolinjat 1, 1A, 3B, 3T, 6, 7A, 7B ja 8 siirtyivät syysaikatauluihin maanantaina 27.8. Linjojen 3B ja 3T linjanimessä Eira korvautui Kaivopuistolla (ruots. Brunnsparken).

Linjan 3T käyttämä pysäkki "Kauppakorkeakoulut" Arkadiankadun ja Runeberginkadun kulmassa poistui käytöstä maanantaina 3.9. ratatöiden vuoksi. Poikkeusjärjestely on voimassa toistaiseksi. Keskustan suuntaan ajavan linjan 3B:n pysäkki samassa kohdassa on käytössä normaalisti.

METRO

Helsingin metro täyttää tänä vuonna 25 vuotta. Aiheesta oma kirjoitus tässä lehdessä.

Kulosaareen asennettiin metron pohjoiselle linjaraiteelle nopeusnäyttö, joka näyttää kuljettajalle junan nopeuden. Nopeusnäytön jälkeen rataa on myös asennettu nopeudenvalvontapiste, joka suorittaa pakkojarrutuksen junan ajaessa liian kovaa. Nopeusnäytön kohdalla oli 30 km/h nopeusrajoitus ja väliaikaisen vaihteen ylitys oli sallittu ainoastaan nopeudella 25 km/h.

Näyttö ja nopeudenvalvontapiste asennettiin Kulosaareen pian 4.6. sattuneen ylinopeustapauksen jälkeen, jossa metrojuna ajoi vaihteeseen ylinopeudella. Tapaus päättyi otsikoihin, sillä juna heilahti voimakkaas-

ti, ja kyydissä olleet matkustajat kaatuilivat. Nopeusrajoitukset olivat paikalla koko kesän poikkeusliikenteen ajan.

Metrovanun 150 matka kohti pohjoista alkoi 19.6. aamupäivällä.

Metro siirtyi sunnuntaina 5.8. syysaikatauluihin, jotka ovat samat kuin viime keväänä. Siltakorjauksista johtunut poikkeusliikenne siis päättyi ja Mellunmäen suunnan matkustajat pääsevät taas vaihdotta perille.

Vuosaari on vuoden 2007 metroasema. Metroliikenteen ammattilaiset eli kuljettajat saivat valita mieleisensä metron 25-vuotisjuhlan kunniaksi. Kaiken kaikkiaan 59 kuljettajaa äänesti ja Vuosaari sai selvästi eniten eli 19 ääntä.

Avara, tilava, valoisa, tyylikäs, siisti, selkeä, lasipinnat antavat hienon ulkoasun: muun muassa näin perustelivat kuljettajat valintaansa.

Vuosaaren asema otettiin käyttöön samaan aikaan Rastilan ja Puotilan kanssa 31.8.1998. Metrolinjan itäisimmän aseman kautta kulkee viimeisimmän tilaston mukaan arkisin n. 29 000 matkustajaa päivässä, jolla asema sijoittuu käyttäjätilastoissa kuudenneksi.

Aseman kokonaispinta-ala on 4 394 m². Laiturin pituus on 135 metriä kuten muillakin metroasemilla ja laiturihallin kokonaisleveys 22 metriä. Arkkitehtisuunnittelu on arkkitehtitoimisto Esa Piironen Oy:n käsialaa.

Itäkeskuksen metroaseman remontti alkaa. Itäkeskuksen metroaseman ja kauppakeskuksen välinen portaikko ja parkkihallin luiska peruskorjataan syksyn 2007 ja seuraavan talven aikana.

Metroaseman remontti aloitetaan laituritasolta parkkihalliin johtavan jalankulku- luiskan korjauksesta. Käynti parkkihalliin suljettiin 15.8.

Kauppakeskuksen puoleinen metron sisäänkäynti suljettiin 3.9. Peruskorjaus valmistuneeksi helmikuun lopussa 2008. Tämän ajan matkustajien on kuljettava metroon Itäkeskuksen bussiterminalin puolelta päälippuhallin kautta. Peruskorjauksessa parannetaan kulkua laituri-aluetta ja kauppakeskuksen välillä. Portaikossa tällä hetkellä olevat betoniporaat ja yksi liukuporrass puretaan ja niiden tilalle rakennetaan kolme uutta liukuporrasta. Myös viereinen hissi sekä tilan pintamateriaaleja uusitaan.

Kohteen pääurakoitsijana toimii Rakennuspartio Oy.

Metrovanun M135 matka kohti pohjoista alkoi Kuljetus K. Rissanen Oy:n kyydillä 17.8. hieman ennen kello kymmentä.

Metro ajoi kymmenen minuutin välein 25. - 26.8. Poikkeusliikenne alkoi lauantai-iltana ja jatkui koko sunnuntain. Metro ajoi lauantai-illasta 25.8. klo 21.30 alkaen sunnuntain 26.8. liikenteen loppuun kymmenen minuutin välein Kulosaaren metrosillan korjausten vuoksi. Liikenne myös hidasteli, koska junat ajoivat siltatöiden kohdalla vain yhtä raidetta.

Junat ajoivat Ruoholahden ja Vuosaaren väliä. Itäkeskuksen ja Mellunmäen välillä oli erillinen metroliikenne, joten Mellunmäen suunnalla matkustajien oli vaihdettava poikkeusliikenteen ajan Itäkeskuksessa junaa.

KALUSTOASIAA

Kun valmiista standardivaunuista ei ole tahotonut löytyä Helsingin rataverkolle sopivia vaunuja, on liikennelaitoksella lähdetty pohtimaan oman, Helsingin oloihin suunnitellun raitiovaunutyypin kehittämistä. Ideatasolta liikkeelle lähtenyt hanke on edennyt jo alkuvaihetta pidemmälle. Erilaisia ratkaisuja on



Perävaunun HKL 505 korjaustyöt ovat edelleen kesken Tallinnassa. Kuva Juhana Nordlund 27.6.2007, Tallinna, Viro.



HKL 9 saapui Tallinnasta Helsinkiin kesäkuussa. Vaunua on viimeistely kesän kuluessa. Kuva Juhana Nordlund 20.7.2007, Helsinki

voitu karsia pois ja muutamia yksityiskohtia on mietitty ja piirretty hyvinkin pitkälle.

Tällä hetkellä piirustuspöydällä on kaksinivelinen, kolmiosainen, 26,5 metriä pitkä ja leveimmältä kohdaltaan 2,4 m leveä vaunu. Vaunuun saadaan sijoitettua neljä istuinta rinnakkain, ja tilaa jää vielä 50 cm leveälle käytävälle.

Vaunussa on neljä kääntyvää teliä, jotka ovat periaatteessa samanlaiset kuin nykyisten korkeiden nivelratikoiden teli oikeine akselineen. Teli on sijoitettu niin, että B-vaunussa on kaksi teliä ja A- ja C-vaunujen päissä yksi teli. Teliratkaisun avulla vältetään Variota vaivaavat runkomurtumat ja värinä. Akselit edellyttävät akselin kohdalla jonkin verran korkeampaa lattiaa kuin Variossa on, joten vaunussa on pienet luiskat käytävillä teliin kohdalla, samaan tapaan kuin busseisakin. Kuitenkin vaunu on täysin portaaton eli 100% matalalattia. Vaunu mahdollistaa myös kuljettajarahastuksen.

Suunnittelussa on otettu Varioiden erilaiset ongelmat huomioon, ja ainakin piirustuspöydällä vaunu selviää niin jyrkistä kaarteista, S-mutkista, notkelmista kuin harjan-teistakin. Tilaa vaunu ei vie kääntyessään nykyisiä nivelratikoita enempää, joten se ei edellytä muutoksia rataverkkoon.

Suunnittelutyö on edelleen kesken. Tässä vaiheessa ei ole vielä päätöksiä siitä, edetäänkö hankkeessa prototyypivaunuun saattikka sarjatuotantoon asti.

Variotram-matalalattiavaunujen (Variotram, HKL 201 – 240) peruskorjaukset Saksassa ovat jatkuneet suunnitellusti. Periaatteessa joka viikko Saksasta on palannut takaisin yksi lattiasta kattoon remontoitu vaunu ja uusi on lähetetty tilalle. Koko sarja on nyt käynyt Saksassa suuremontissa. Kolmisenkymmentä vaunua on läpikäynyt jo käyttöönotto tarkastuksen ja palannut liikenteeseen. Ne eivät vielä tässä vaiheessa kuitenkaan liiku aivan kaikki samanaikaisesti.

Karia / Strömberg HKL 9 saapui Tallinnasta Helsinkiin 7.6.2007.

Manne-vaunut sijoitettiin kesän alusta lähtien pääosin linjoille 7A ja 7B. Tarvittaessa niitä on liikkunut myös 1A:n ruuhkavuoroissa. Linjojen 6 ja 8 keskinäisen kiertäytymisen takia Manneja ei enää nähdä Arabianrannan linjalla. Kesällä Manneja liikkui seiskojen kokopäivävuoroissa, syksymmällä lähinnä ruuhkissa.

NrII:ien täyskorjaukset ovat jatkuneet suunnitelmien mukaisesti. Viimeisimpinä liikenteeseen ovat tulleet 87 ja 94. Viimeisenä kakkossarjalaisena täyskorjaukseen otettiin vaunu HKL 92. Näin ollen nauhakilpisten NrII:ien aika on ohi.



SRS, HKL ja HeIB esittelivät yhdessä vanhaa kalustoa Helsingin Kauppatorilla 29.7.2007. Kuva Juhana Nordlund, Helsinki.

Helsingin Bussiliikenne Oy Volvo 8700LE –teliautot nrot 722 – 724 ilmestyivät liikenteeseen elokuussa. Ne ovat liki identtisiä verrattuna autoihin 701 – 706. Autojen 701 – 706 nimikkolinjat ovat seuraavat: 701 / 65A, 702 / 65A, 703 / 66(A), 704 / 65A, 705 / 66(A) ja 706 / 66(A). Uudempia näkee myös Espoon puolella.

Raitiovaunujen matalalattiaisen väliosan valmistaja valittu. Nivelraitiovaunuihin liisättävän matalalattiaisen väliosan korin valmistajaksi on valittu saksalainen Verkehrs Industrie Systeme GmbH (VIS). VIS:ltä tilataan myös väliosan täydellinen varustelu, joka sisältää sisustuksen ja sähköasennukset.

Kilpailutuksessa VIS:n antama yhteistarjous kummastakin hankinnasta oli edullisin. Yhdistettäessä hankinnat saadaan hintaedun lisäksi säästöjä valvontakustannuksissa ja helpotetaan projektinohjausta.

VIS on toteuttanut myös jo liikenteessä olevan, koevaunuun tehdyn matalalattiaisen väliosan. Väliosa on suunniteltu HKL:n ja mekaniikan suunnittelupalveluja tarjoavan Citecin yhteistyönä. Vaunu (HKL 80) on ollut liikenteessä alkuvuodesta 2007 ja siitä saadut kokemukset ja matkustajapalautteet ovat olleet myönteisiä. Matalalattiaisen väliosan lisätään lähivuosina kaikkiin 42:een 1980-luvulla rakennettuun nivelraitiovaunuun (sarja NrII).

HAVAINTOJA LIIKENTEESTÄ

Manne 152 sunnuntaina 8.7. linjalla 7B; lieinee ensimmäinen kerta ko. vaunutyypin ko. linjalla sunnuntaina.

18.7. aamulla linjalla 7A Mannet 153 ja 154. Linjalla 7B oli samaan aikaan manne 152.

Lauantaina 16.6. oli Tammelundin liikenteen diesel-Mersu 21 joutunut ajoon. Nimittäin klo 16.40 aikoihin Hernesaareen päin matkannut kaasumersu 9 linjalla 16 vaihdettiin Hakaniementorilla 21:een. Takakilpeen oli unohtunut 55 linjanumero.

Havainto Aurinkotuulenkadulta 12.7. klo 14.05: HeIB 9514 (Scania MaxCi) Vuosaaren palvelulinjalla P7C. Pistematriisinäytös P7C, lisäksi etulasissa peltikilpi. P7C:llä on aika ajoin käytetty normaalikokoisia linja-autoja (toim. huom.)

Keskiviikkona 18.7 HeIB:n Helsingin linjalla 67 telibussi, nimittäin auto no. 704.

LÄHIJUNA

Sm2-saneeraukset jatkuvat. Sm2 6081 sekä Eioc 6281 ovat valmistuneet täyskorjauksesta VR:n Hyvinkään konepajalta kesäkuussa 2007. Myöhemmin kesällä valmistui 6087 + 6287. Nyt saneerattuja ovat ainakin 6051, 6053, 6054, 6061 – 6063, 6065 – 6079, 6081, 6087 sekä 6100. Lisäksi 6057:n sisätilat vastaavat saneerattua täysin (moottori-vaunun osalta).

Pääkaupunkiseudun lähijunat palasivat talviaikatauluihin 12.8. alkaen. Arkisin Helsingin ja Lahden välille tuli yksitoista uutta junavuoroa ja viikonloppuisin kahdeksantoista vuoroa. Kaikkiaan Z-junavuoroja on Helsinki-Lahti välillä arkisin 35 ja sunnuntaisin 34.

Entinen helsinkiläinen, TuKL 781 linjalla 2A Turun Kauppatorilla 4.10.1976. Kuva Jarmo Pyytövaara



Z-junat liikennöivät 12. elokuuta alkaen päivittäin niin arkena kuin viikonloppunakin joka tunti molempiin suuntiin. Ensimmäinen lähtö Helsingistä on klo 6.39 ja viimeinen klo 22.39, eli Helsingistä Lahteen lähtevät junat aina 39 minuuttia yli tasatunnin. Lahdesta lähtee ensimmäinen Z-juna klo 5.43 (ei sunnuntaisin) ja sen jälkeen klo 6.17 alkaen tunneittain klo 22.17 asti. Oikoradalla liikennöi edelleen myös Helsingistä klo 16.27 lähtevä veturivetoinen juna, joka ei kuitenkaan pysähdy Keravalla.

E-junat ovat jatkaneet Kauklahteen 13.8. alkaen. YTV päätti siirtää junien määrääseman Espoon keskuksesta Kauklahteen. E-junat liikennöivät maanantaista lauantaihin. Viimeinen Espooseen jäävien E-junien liikennöintipäivä oli lauantai 11.8.

YTV järjesti Kauklahteen asemalla maanantaina 13.8. uudistusten kunniaksi yleisötapahtuman. Aamulla klo 7-9 ja iltapäivällä klo 15-18 oli tarjolla aikataulu- ja matka-

korttineuvontaa, arpajaisia ja musiikkiesityksiä.

ULKOMAAT

Tallinnaan on mennyt kesän aikana 40 Scania K270 OmniLinkiä. Tallinnan liikenne vahvistui myös uusilla Solaris-johdin-autoilla.

MUUTA

Joukkoliikennelautakunta päätti 20.6., että Jätkäsaaren tavoitelinjaston valmistelua jatketaan vaihtoehtojen 2-S ja 2 mukaan. Vaihtoehto 2 on metrollyöntä tukeva raitioliikennevaihtoehto, jossa Jätkäsaareen ajaa kolme raitiolinjaa eikä bussiliikennettä ole

lainkaan. Linja 6 on siinä jatkettu Hietalahdesta Jätkäsaaren keskustaan ja edelleen Välimerenkatua ja Atlantinkatua pitkin alueen eteläosaan. Linja 8 on jatkettu Salmisaaresta Jätkäsaaren keskustaan ja sieltä edelleen satamaan. Linja 9 kulkee rautatieasemalta Kampin kautta suoraan satamaan ja jatkaa sieltä Jätkäsaaren keskustaan ja edelleen Crusellinsillan kautta Ruoholahden metroasemalle. Linja 10 ulottuu tässä vaihtoehdossa Kirurgille. S-vaihtoehdossa on esitetty lisäksi Salmisaarenrannan työpaikka-alueen liikenteen järjestäminen.

Mechelininkadulla rakennetaan raitiovaunukaistat välille Marian sairaala - Perhonkatu. Samassa yhteydessä pysäkkien pai-



KIRJAUUTUUS!

Kuva- ja tietoteos, joka sisältää kaiken olennaisen Helsingin sinisistä busseista vuosilta 1936 - 1967.

Kirjoittajina Jukka Hannikainen, Pertti Leinomäki ja Reima Tylli. Sidottu, kovakantinen teos, koko 210 x 297 mm, laajuus 224 sivua. Yli 350 valokuvaa sekä piirroksia, karttoja, taulukoita ...

Ilmestyy lokakuussa.

ISBN 978-952-99586-3-4

Hinta 49 euroa + toimituskulut

Ennakkohinta 5.10.2007 saakka **45 euroa** + toimituskulut

Tilaukset ja tiedustelut:

Kustantaja Laaksonen

040 738 2716

eero.laaksonen@kustantajalaaksonen.fi

www.kustantajalaaksonen.fi

Tilaa heti!

SUOMEN KISKOLIIKENNEKALENTERI 2008

Ilmestynyt jälleen, jo 16. vuosikerta. Kuvat Markku Nummelinin taattua laatua. Kalenterissa nimipäivät.

Hinta 10 euroa + toimituskulut

SUOMALAINEN LINJA-AUTOKALENTERI 2008

Seinäkalenteri, jossa Kimmo Pyrhösen hienot kuvat. Aukeaman koko 297 x 420 mm. Kalenterissa nimipäivät.

Hinta 10 euroa + toimituskulut

Uutuus!



Tallinna Autobussikoondis sai kesäkuun kuluessa käyttöönsä 40 kpl Scania K270 OmniLink -kaupunkiautoja. 1980-luvun alkuvuolun kalustoa poistui vastaava määrä. Kuva Juhana Nordlund 27.6.2007, Tallinna, Viro.

kat muuttuvat osin ja autokaistojen määrä kasvaa.

Työt alkavat Rautatiekatujen ja Meche-
lininkadun risteyksestä näillä näkymin tam-
mikuussa 2008 ja jatkuvat vuoden loppuun
asti.

Joukkoliikennelautakunta, päätöksiä
25.6.: Joukkoliikennelautakunta valitsi yk-
simielisesti HKL-Raitioliikenteen yksikön
johtajan virkaan DI Pekka Sirviön 1.9.2007
alkaan.

Joukkoliikennelautakunnan päätöksiä
9.8.: 5 ESITYS HKL:N VUODEN 2008
TALOUSARVIOKSI JA VUOSIEN 2008-
2010 TALOUSSUUNNITELMAKSI

...

Liikenteen lisäyksistä merkittävin on
raitio linja 9 liikenteen käynnistäminen elo-
kuussa 2008.

...

Investointisuunnitelman 2009-2010
suurin yksittäinen investointi on länsimet-
ron Helsingin osuuden rakentaminen. Muita
suuria investointikuluja suunnitelmakaudel-
la ovat metron käytönohjaus- ja kulunval-
vontajärjestelmän uusiminen, uudet raitio-
ja metrovaunut sekä matalaväliosan raken-
taminen nivelraitiovaunuihin.

SEURAAVA NUMERO

Lehti 4 / 2007 ilmestyy joulukuussa
2007. Materiaali toimitukseen tulee jättää
10.11.2007 mennessä, uutisia Päätepsäkil-
le voi toimittaa 20.11. saakka.

Uusia ratikkakortteja!

Stadin Ratikoiden korttisarjassa on ilmestynyt viisi uutta korttia
turkulaisista ja helsinkiläisistä ratikoista.
Tilaa nyt omasi!



29

Kortissa 29 Karian ja Strömbergin
kaksiakselinen vaunu vuodelta 1951
ylimääräisessä vuorossa
Hämeenkadulla. Kuvattu 5/72.



30

Kortissa 30 ASEA:n pikkuruotsalaisista
koostuva juna (moottorivaunu vuodelta
1911 ja perävaunu 1916)
Aleksanterinkadulla. Kuvattu 5/75.



31

Kortissa 31 kullavärinen
Manne-vaunu vuodelta 1970
Hakaniemessä linjalla 6. Kuvattu 7/06.



32

Kortissa 32 Nri-nivelvaunu
vuodelta 1975 Runeberginkadulla
linjalla 3B. Kuvattu 8/07.



33

Kortissa 33 välipalalla varustettu
nivelvaunu 80 Pasilansillalla.
Kuvattu 4/07.

Kortit
1€/kpl

Tilaukset osoitteesta www.stadinratikat.fi/kauppa
tai puhelimitse numerosta (09) 458 4033.

Postituskulut: alle 10 euron tilaukset 0,75 e,
yli 10 euron tilauksista ei kuluja.



Oy Stadin Ratikat Ab

KIITOKSET

Tällä kertaa avustukset tulivat seuraavil-
ta, joille kiitokset:

Daniel Federley
Tom Heino
Arto Hellman
Tauno-Juhani Lappi
Juhana Nordlund
Jorma Rauhala
Kimmo Säteri

Takakannen yläkuva:

Metrojuna on jättänyt Vuosaaren taak-
seen vaunuparin 167-168 johdolla. Toiseen
suuntaan ajavalle junalle on turvattu kul-
kutie aseman ykköslaituriin. Kuva Juhana
Hietaranta, 11.2.2007.

Alakuva:

M100-sarjan metro on juuri ylittänyt Vartio-
kylänlahden ja on saapumassa Rastilaan
ylittäen Helsingin metron ainoat kääntyvä-
kärkiset vaihteet. Kuva Juhana Hietaranta,
10.9.2006.



SRS
PL 234
00531
Helsinki



* . KH23 *

