

RAITIO

4/2008



Pasilaan raitiovaunulla jo 80 vuotta
Linja 17

31. 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
juhana.nordlund@raitio.org

KUSTANTAJA: Suomen Raitiotieseura ry

PAINOPAikka: Edita Prima Oy 2008

© Suomen Raitiotieseura ry

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

SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

suomen.raiotieseura@raitio.org

OSOITE PL 234
00531 Helsinki

Nooa säästöpankki
440540-225891

IBAN: FI54 4405 4020 025891
SWIFT (BIC -koodi): HELSFIHH
Jäsenmaksu 20 euroa

Perustettu 16.1.1972

Jäsenillä ilmainen
sisäänkäynti Helsingin
Raitioliikennemuseoon
sekä pohjoismaisten
raitiotieseurujen ylläpitäville
museoraitioille ja museoihin.
Tiedustele lipunmyynnistä.

JOHTOKUNTA VUONNA 2008

PUHEENJOHTAJA
Jorma Rauhala
puh. 040 862 0957
jorma.rauhala@raitio.org

SIHTEERI
Juhana Nordlund
puh. 040 836 1394
(09) 458 7794
juhana.nordlund@raitio.org

VARAPUHEENJOHTAJA
Daniel Federley
puh. 040 702 8488
daniel.federley@raitio.org

RAHASTONHOITAJA
Kimmo Säteri
puh. 050 522 9588
kimmo.sateri@raitio.org

ARKISTONHOITAJA
Pertti Leinomäki
puh. 050 538 4495

JÄSEN
Teemu Collin
puh. 040 820 2337
teemu.collin@raitio.org

VARAJÄSEN
Johannes Erra
puh. 050 367 8326
johannes.erra@raitio.org

SRS-INFORMAATIOTA SÄHKÖPOSTITSE

Mikäli haluat saada nopeasti ajankohtaisia tietoja SRS:n tapahtumista, ilmoittaudu mukaan seuran sähköpostirinkiin (rinkiin hyväksytään vain seuran jäseniä). Mikäli olet kiinnostunut esimerkiksi SRS:n tapahtumiin liittyvistä viime hetken uutisista, varmista että olet mukana ringissä.

Rinkirekisteriä päivitettiin talvella ja valittavasti osa rinkiäisistä jäi postituslistan ulkopuolelle sen myötä. Ilmoitapa vielä kerran, jos arvelet, että et ole saanut rinkiäisiä pitkään aikaan. Ilmoitukset juhana.nordlund@raitio.org

www.raiotio.org

Tietoja Suomen raitioiteistä, johdinautoista, metrosta ja sähköjuna-liikenteestä. Raitiolinjojen ja -vaunujen tietoja sekä uusimmat uutiset. Maailmanlaajuinen linkkikokoelma. Sivulla olevan jäsenhakemuskavakkeen täytettyäsi Raitio-lehti tulee aina tuoreena kotiin.

RAITIOITA à 6 euroa

- 1/2002: SRS:n ajelut ja tutustumisvierailut, SRS 30 vuotta, Kolmikymppiset ratikat, Helsingin raitiotiet, osa 2
- 2/2002: Helsingin metro 20 vuotta
- 2/2003: Vaunut 1 - 30, Kabus-kaupunkiautoja, Rostock, Siniset bussit, osa 2
- 1/2004: Tunis, Lyypekki, Oy Liikenne Ab:n busseja, Siniset bussit, osa 5
- 1/2005: Helsingin raitiotiet täällä vuosikymmenellä, osa 3. Deltat, Siniset bussit, osa 9
- 2/2005: Raitiotiet Suomessa osa 2, Pikkakakkonen 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 pikaraitiotiehankeet, Latvialaista raitiotieliikennettä, Siniset bussit, osa 13
- 2/2006: Raitiovaunulla Kamppiin, Göteborgin raitiotiet, Siniset bussit, osa 14

- 3/2006: Arabian raitiotie 30 v, S-Bahn osa 2, Tallinnan johdinautoja, Siniset bussit, osa 15
- 4/2006: Yhdeksikön yllätykselliset vaiheet, Siniset bussit, osa 16
- 1/2007: 2010-luku: Raitioiteiden renessanssi, Siniset bussit, osa 17
- 2/2007: Kuloosaaren Jumbo, Kahdeksikko Arabiaan, Siniset bussit, osa 18
- 3/2007: Metro 25 vuotta, Siniset bussit, osa 19
- 4/2007: Kolmonen 85 vuotta, Lauttasaaren 70 vuotta, Siniset bussit, osa 20
- 1/2008: Asean Arkut Munkkiniemessä, Tallinnan busseja, Siniset bussit, osa 21
- 2/2008: Oslon paikallisliikennemat ja metro, Pekka Sauri, Siniset bussit, osa 22
- 3/2008: Turun sähköraitiotiet 100 vuotta
- 4/2008: Pasilaan raitiovaunulla jo 80 vuotta, Linja 17

suomen.raiotieseura@raitio.org

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

Kannen kuva



Pasilaan raitiovaunulla jo 80 vuotta
Linja 17

Kannen kuva: HKL 161, keltavihreä Väliosa-Manne, esittelyajolla liittyen Pohjoismaiseen Museoraitiotiekonferenssiin. Kuva Juhana Nordlund 5.9.2008.

PASILAAAN RAITIOVAUNULLA JO 80 VUOTTA



Kun raitiolinja 9 aloitti liikennöinnin Itä-Pasilaan, tuli samalla kuluneeksi 80 vuotta siitä, kun Pasilan raitioliikenne alun perin alkoi. Pasilan neljään vaiheeseen jakautuva raitiotiehistoria poikkeaa muusta Helsingistä; Pasila on muun muassa ainoa kaupunginosamme, joka on saanut kertaalleen lakkautetun raitioliikenteen takaisin. Itä-Pasilan raitiotien avaaminen 1970-luvulla oli myös merkittävä saavutus, sillä se oli ensimmäinen raitioteiden laajennushanke vuosikymmeniin.

Pasilan raitioliikenteen kolmas vaihe alkoi vuonna 1985, kun rengaslinja 7 alkoi kulkea uuteen Länsi-Pasilan kaupunginosaan. Sekä Itä- että Länsi-Pasilassa jalankulku päätettiin aikanaan erottaa autoliikenteestä. Lännessä autot jäivät alueen reunoille ja alueen sydämessä kulkee vain joukkoliikenne. Kuvan Pasilanraitioilla on sallittu raitiovaunujen lisäksi huoltoliikenne. Kuva Daniel Federley 24.9.2008.

1928-1952: Böhlen kymppi

Puu-Pasila syntyy

Vuosisadan taitteessa – siis 1900-luvulle tultaessa – Helsinki laajeni ennennäkemättömällä vauhdilla, ja varsinkin työläisasukustusta sijoittui yhä kauemmas kaupungin keskustasta: Hermanniin, Toukolaan ja myös rautatien varteen, Böhlen tilan maille. Tuo nykyisen Länsi-Pasilan paikalle sijoittunut puutaloesikaupunki, tai pikemminkin kylä, syntyi Helsingin pitäjän maille vailla kaavoja tai rajoittavia rakennusmääräyksiä. Suurin osa rakennuksista siirrettiin paikalle keski-kaupungilta, missä kivitalot valtasivat alaa puutaloilta.

Joukkoliikennedyteydet hoituivat alkuajoina mukavasti paikallisjunalla. Junat alkoivat pysähtyä uudella seisakkeella vuonna 1886, ja neljä vuotta myöhemmin seisake ylennettiin asemaksi. Asemarakennus sijaitsi keskeisellä paikalla Toralinnaksi

kutsutun punatiilisen asuinrakennuksen pohjoispuolella.

Vuonna 1912 alue liitettiin asukkaiden anomuksesta Helsingin kaupunkiin. Uuden kaupunginosaan joukkoliikenne hoitui edelleen junalla, mutta vuonna 1925 rautatieaseman paikka siirtyi ratapihauudistuksen myötä radan itäpuolelle. Fredriksbergin liikennepaikka, jonka asemarakennus siirrettiin paikoilleen Karjalan kannakselta Vammeloelta, ei enää palvellut Pasilan asukkaiden tarpeita.

Pasila saa raitiolinjan

Böhlestä tuli vasta vuonna 1927 suomenkieliseltä nimeltään virallisesti Pasila. Kansan suussa puhuttiin edelleen kuitenkin Böhlestä tai vain yksinkertaisesti kylästä. Samoihin aikoihin asutus oli kasvanut jo noin 2700 henkeen, jolloin myös Helsingin Raitiotie- ja



Kartta Pasilan kymppilinjasta vuonna 1932. Kokoelma Jorma Rauhala.

Omnibusbuseyhtiö kiinnostui tuosta villistä työläisesikaupungista, joka rautatieaseman siirron myötä oli jäänyt joukkoliikennettä vaille. Yhtiö anoi kaupunginvaltuustolta lupaa johtaa alueelle raitiolinja. Lupa myönnettiin 9.11.1927, ja rakennustyöt suoritettiin vuoden 1928 aikana siten, että liikenne saatettiin aloittaa 9.9.1928.

Pasilan radasta ei tullut kovin pitkää, sillä jo kuusi vuotta aiemmin, syksyllä 1922, oli otettu käyttöön raitiotie Nordenskiöldinkadulla. Silloin keltainen rengaslinja, joka vuonna 1926 sai linjatunnuksen 3, oli aloittanut liikenteen nykytyyppisenä. Tältä radalta, suurin piirtein siitä kohtaa, missä Eläintarhan Neste tänä päivänä sijaitsee, erkani yksiraiteinen rata kohti pohjoista. Rata kulki Pasilankatua myötäillen ylös Pasilantorille, Kyllikinkadun risteykseen asti.

Koska Pasilankatu oli kovin kapea, ei raitiotietä pystytty rakentamaan koko matkaltaan katualueelle, vaan Rautatiehallituksen kanssa tehtiin sopimus, joka salli rakentaa radan paikoin rautatiealueelle. Radan pituudeksi tuli 1223 metriä.

Pasilaa varten perustettiin uusi raitiolinja, jolle ei esikaupunkilinjoista poiketen annettu kirjaintunnusta vaan numero. Syytä



Linjan 10 vaunu Pasilantorilla. Vaunu kuuluu vuosina 1924-25 toimitettuun NWF:n saksalaisvalmisteiseen sarjaan. Taustalla näkyy Pasilalle tyypillisiä parikerroksisia puutaloja. Pysäkkikilvessä lukee Asema. Tuohon aikaan pääte-

pysäkit sekä monet keskeiset pysäkit oli nimetty asemiksi, ja vaunut pysähtyivät niillä aina hetkeksi, myös silloin, kun poistuvia tai kyytiin nousevia matkustajia ei ollut. Kuva Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkistosta.



Pasilan raitiotien avajaiset varhain sunnuntaiaamuna 9.9.1928. Kuvaan on kokoontunut raitiotieyhtiön liikennehenkilökuntaa arvokkaannäköisissä univormuissaan sekä Pasilan asukkaita, jotka olivat jo pitkään odottaneet omaa raitiolinjaansa. Täsmälleen sama näytelmä kahvitarjoiluineen päivineen toistui junaradan itäpuolella kuukautta vaille 80 vuotta myöhemmin, kun raitiolinja 9 aloitti liikenteen samoin varhaisena sunnuntaiaamuna 10.8.2008. Kuvan moottorivaunu 77

on ASEA:n pikkuruotsalainen vuodelta 1913. Perävaunu 22 puolestaan on Kummerin valmistetta vuodelta 1900. Kummer-vaunut olivat Helsingin ensimmäisiä sähköraitiovaunuja, mutta jo parinkymmenen vuoden iässä niitä ryhdyttiin muuttamaan perävaunuiksi, kun ruotsalaisia voimakastehoisia moottorivaunuja oli saatu kaupunkiin riittävästi. Vaunun 22 muutostyöt tehtiin vuonna 1919. Kuva Helsingin kaupunginmuseon kuva-arkistosta.

Ensio Virta: Böhlen ratikka

Vaikka jo nuorena stadilaisena ajelin spärillä eri linjoja ristiin rastiin, niin Pasilan 10 oli meikäläiselle suht. harvinaisen tuttavuus. Lyhyt linjanpätkä vei aivan toisenlaiseen miljööseen kuin mitä keskikaupunki edusti. Linjalla oli vain yksi välipysäkki ja mikäli oikein muistan yksiraiteisella radalla sahattiin edestakaisin, koska silmukoita ei alkuaan ollut. Yhteys tietenkin oli kolmosen rataan.

Perävaunuttomalla 10:llä oli aina Asean tai NWF:n (Norddeutsche Waggonfabrikin) vaunu. Amerikkalaista ei ainakaan koskaan ollut, ehkä pikku-Asea joskus.

Ajelu 10:llä oli elämys, jota muilla linjoilla oli vaikea kokea, ellei sitten Ruskeasuon ysillä. Maalaismaisemassa pusikoiden läpi puskeva vaunu oli jotain erikoista. Perillä Pasilan torilla Bölen, kuten linjakilvissä uudempaan tyyliin på svenska luki, vähäisiä matkustajia odotti jäätelökioski, limsakioski ja totta kai puhelinkoppi.

Muita linjoja väheksymättä Pasilan 10 oli sentään jotain!

tähän ei tiedetä, mutta erään pohdinnan mukaan kirjaintunnus olisi ollut hankala siksi, että se oli tapana johtaa esikaupungin (ruot-sinkielisestä) nimestä, ja B oli jo varattu Kuloosaaren linjan tunnuksiksi. Niin tai näin, seuraava vapaa numero olisi ollut 8, mutta jostain syystä Pasilan linjatunnukseksi tuli kuitenkin 10. Linjalla 10 ei ollut varsinaista linjaväriä lainkaan, vaan kyltit ja tunnuslyhdyt olivat valkoiset.

Pienen, vajaan 3000 asukkaan Pasilan oma linja ei kulkenut keskustaan asti, vaan ainoastaan Nordenskiöldinkadulle, missä oli vaihto linjalle 3. Tänä päivänä puhuttaisiin nykyaikaisesti liityntäliikenteestä. Liityntäliikenteen erityispiirteisiin kuului se, että yhden markan hintaiseen kertalippuun sisältyi maksuton vaihto-oikeus linjojen 3 ja 10 kesken. Ylimääräistä 61,5 pennin esikaupunkilismaksua ei myöskään peritty, olihan Käpylän ja Arabian linjoillakin lopetettu lisämaksun periminen edellisenä vuonna.

Linja 10, Pasila – Nordenskiöldinkatu, kulki aluksi 10 minuutin välein (linjan 3 vuoroväli oli tuolloin 5 minuuttia), ja lyhyellä linjalla pärjättiin vain yhdellä vaunulla. Vuoroväli vaihteli vuosien mittaan 10 ja 12 minuutin välillä. Liikennöntiajat pysyivät

X. Böhle linjen
Turvagn No 114.

	Böhle	Fr.
kl.	6.10 f.m.	6.15 f.m.
"	6.20 "	6.25 "
"	6.30 "	6.35 "
"	6.40 "	6.45 "
"	6.50 "	6.55 "
o. s. v.		
"	10.40 e.m.	10.45 e.m.
"	10.50 "	10.55 "
"	11.00 "	11.05 "
"	11.10 "	11.15 "
"	11.20 "	11.25 "

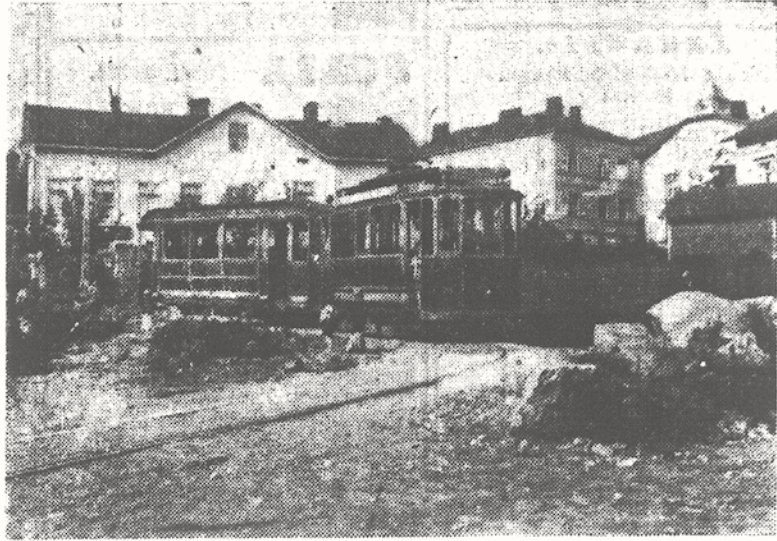
Ulkör kl. 5.55 f.m. Insk. kl. 11.40 e.m.

727	5.50	—	10.25	2.25	—	6.45
			114			Fr.
728	10.25	—	2.25	6.45	—	11.40
			Fr.			Fr.

Vuoron 114 aikataulu vuodelta 1929. Koska Pasilan-linjalla kulki vain yksi vuoro, toimii vuoroaikataulu samalla koko linjan aikatauluna. Kokoelma Jorma Rauhalta.

Raitiotieliikenne Pasilaan alkoi eilen

Juhlallisuuksia Pasilan torilla tapauksen johdosta.



Ensimmäiset raitiovaunut Pasilassa.

Säännöllinen raitiotieliikenne Pasilan vastavalmistuneella linjalla alkoi eilen aamulla. Tapauksen johdosta järjestivät Pasilan asukkaat juhlallisen vastaanoton ensimmäiselle sinne saapuneelle vaunulle.

Kun yhdistetyt raitiovaunut, n:ot 71 ja 22 sunnuntaiamuna vähän yliklo 7 saapuivat Pasilan torille, oli siellä suuri joukko tämän kaupunginosan asukkaita vastassa. Vaunujen seisahduttua päätepaikkaansa puhui paikkakuntalaisten puolesta rautatien virkamies Matti Aalto, huomauttaen hyvien kulkuneuvojen lisääntymisen aina merkitsevän sivistyksen ja taloudellisen edun lisääntymistä. Pasilakin, joka tähän asti, etenkin juuri kulkuneuvoihin nähden, on ollut varsinaiseen kaupunkiin nähden liian lapsipuolen asemassa, tuntee nyt alkavan raitiotieliikenteen avulla liittyvänsä kiinteämmin kaupungin kokonaisuuteen. Tämä raitiotie helpottaa m.m. koululaisten ja opiskelijain työtä sikäli, että lukuun jää se runsas aika, mikä nyt on kulunut monien kilometrien päivittäiseen kävelemiseen, päästäkseen lähimmälle raitiotiepysäkillä. Puhuja lausui lopuksi ensimmäiset vaunut ja niiden virkailijat tervetulleiksi.

Puheen jälkeen kohotettiin kolminkertainen eläköönhuuto alkaneelle Pasilan raitiotieliikenteelle.

Tämän jälkeen kukitettiin raitiovaunut ja niiden virkailijat. Heille tarjottiin myöskin Pasilan emäntien paikalle tuomat kahvit.

Raitiotieliikenteen alkamisen johdosta olivat monet Pasilan taloista liputetut,

Helsingin Sanomat 10.9.1928, Helsingin Sanomain Säätiö, Päivälehdien arkisto.

käytännössä samoina koko raitiotien olemassaolon ajan. Kalustona linjalla 10 käytettiin aluksi pääasiassa ASEA:n pikkuruotsalaisia. Vuonna 1948 linjalla ryhdyttiin matkustajien toiveesta käyttämään suurempia NWF:n amerikkalaistyyppisiä vaunuja, tosin satunnaisesti linjalla kulki edelleen myös pikkuruotsalaisia. Perävaunuja ei ollut tarpeen käyttää.

Kilvitystä ei tällä syrjäisellä linjalla aina viitsitty tehdä kovin huolellisesti. Vaikka etutaskussa olikin linjatunnusta osoittava kilpi, niin sivulla ikkunoiden yläpuolella oleva määränpäitä osoittava kilpi puuttui usein.

Ruuhkavuoro 5F

Suoria keskustayhteyksiä Pasilasta ei saatu lukuun ottamatta yhtä päivittäistä vuoroa, kun aamuruuhkassa ajettiin yksi lähtö Töölön halleilta Pasilaan ja Pasilasta Runeberginkadun ja Töölön kautta Katajanokalle. Vanhoista aikatauluista näkee, että tällaista vuoroa on ajettu lähes koko Pasilan-radan olemassaolon ajan, lähinnä sotavuosia lukuun ottamatta.

Vuonna 1951, kun kaikille pääreitistä poikkeaville ruuhkavuoroille annettiin omat tunnuksensa, tuli tästä aamun erikoisvuorosta linja 5F. Sitä ei kuitenkaan tiedetä, oliko

5F-kylttejä oikeasti olemassakaan. Kaikille tällaisille yhden lähdön ruuhkalinjoille ei nimittäin tehty kylttejä lainkaan, ja niinpä on mahdollista, että tämäkin vuoro on kulkenut vain linjan 5 tunnuksilla. Kirjainvalinta perustuu siihen, että liikennelaitoksen silloisessa koodistossa linjan 10 eteläinen kääntopaikka Eläintarhassa oli nimeltään ”Raitiotieasema Pasilan rautatiesillan luona – Spärvägsstation invid järnvägsbron i Fredriksberg” ja paikan lyhenne oli Fr. Kun P oli joka tapauksessa varattu Perämiehenkadulle kulkeville ruuhkavuoroille ja B merkitsi Berghälliä eli Kalliota, niin F sai sitten kelvata tuolle ainokaiselle Pasilan ruuhkalinjalle.

Raitiovaunu korvataan bussilla

Pasilan asukasluku oli kääntynyt hiljalleen laskuun perhekoon pienentyessä. 1950-luvulle tultaessa asukkaita oli vielä noin 2000, mutta asukasluvun tasainen lasku jatkui edelleen. Viimeisenä liikennöintivuonna 1952 linjalla 10 oli kuitenkin keskimäärin 1811 matkustajaa vuorokaudessa. Vaunukilometriä kohden luku oli 8,51, mikä hieman yllättäen on linjaston toiseksi korkein luku (ykkössiijaa piti linja 5).

Raitiovaunukaluston kunnan heikkenemisen vuoksi raitioliikennettä jouduttiin 1950-luvun alussa vähentämään ja korvaamaan bussiliikenteellä. Suurin osa vähennyksistä toteutettiin ruuhkavuoroja eli ajan kielenkäytön mukaan tungosajan junia vähentämällä, mutta myös kokonaisia linjoja lakkautettiin. Raitioliikenne Kulosaareen päättyi 1951 ja Haagan raitiolinja H lopetti kulkemisen 1953. Vaunupulalla perusteltiin myös Pasilan raitiolinjan 10 lopettamista ja korvaamista bussilla. Jo 24-vuotias raitiotie, joka kulki vain alueen puoliväliin asti, olisi joka tapauksessa vaatinut kiskojen uusimista lähiaikoina. Niinpä viimeinen raitiovaunu vanhaan Puu-Pasilaan kulki 21.9.1952. Seuraavana päivänä alkoi liikenne bussilinjalla 19.

Tämä Eino Heinosen kuva on julkaistu Aulis Sundellin kirjassa Helsingin Raitiotieläiset vuonna 1974. Kuvateksti kertoo: ”Linja 10 oli pasilalaisten ikioma linja, Eläintarhasta Pasilan toriksi kutsuttuun puistikkoon. Selvittyään Eläintarhan päätteensäkin leppäpuskien läpi, jatkoivat vaunu vaatimattomasti Pasilankadun reunustaa, sukelsi matkan piristykseksi Suokadun risteyskohdan syvänteeseen ja ponnahti sieltä jälleen katutasolle. Kierrosaika 10 min. päivällä, 12 min. illalla. »Kombineeraus» Kolmosten kanssa.” Kuva on otettu vuosien 1945 ja 1950 välillä

TÖÖLÖN HALLI-PASILA-KATAJANOKKA		Raitiolinja 5F	
TÖLÖHALLEN-BÖLE-SKATUDDEN		Spärvägslinje 5F	
TÖÖLÖN HALLI — Mannerheimintie — Nordenskiöldinkatu — Pasilankatu — PASILA — Pasilankatu — Nordenskiöldinkatu — Mannerheimintie — Runeberginkatu — Arkadiankatu — Mannerheimintie — Aleksanterinkatu — Mariankatu — Kanavakatu — Kruunuvuorenkatu — Kauppiaankatu — KATAJANOKKA (Katajanokankatu 3). TÖLÖHALLEN — Mannerheimivägen — Nordenskiöldsgatan — Bölegatan — BÖLE — Bölegatan — Nordenskiöldsgatan — Mannerheimivägen — Runebergsgatan — Arkadiagatan — Mannerheimivägen — Alexandersgatan — Mariagatan — Kanalagatan — Kronbergsgatan — Köpmansgatan — SKATUDDEN (Skatuddsgatan 3).			
Ajoaika 44 min. Körtid			
Väliäika Intervall Min.	Lähtöaika — Avgångstid		
	Töölöns hallista Från Töölöshallen		Pasilasta Från Böle
Arkisin ja lauantaisin Vardagar o. lördagar	—	6.02	6.15

Pasilan ruuhkalinja 5F:n ainoan lähdön aikataulu keväällä 1951. Kokoelma Jorma Rauhala.

NORDENSKIÖLDINKATU-PASILAN-TORI		Raitiolinja 10	
NORDENSKIÖLD SGATAN-BÖLE-TORG		Spärvägslinje 10	
NORDENSKIÖLDINKATU — Pasilankatu — PASILANTORI. NORDENSKIÖLD SGATAN — Bölegatan — BÖLETORG.			
Ajoaika 5 min. Körtid			
Väliäika Intervall Min.	Lähtöaika — Avgångstid		
	Nordenskiöldinkadulta Från Nordenskiöldsgatan		Pasilantorilta Från Böletorg
Arkisin ja lauantaisin Vardagar o. lördagar	10—11 14—15	¹⁾ 6.06, 6.11 18.40 18.55, 19.07 23.00	6.05, 6.10 18.45 19.00, 19.14 ... ²⁾ 23.07
Sunnuntaisin	14—15	¹⁾ 9.01, 9.14 15.01	9.06, 9.21 15.58
Söndagar	10—11 14—15	15.01, 15.12 18.40 18.40, 18.55 23.00	15.07, 15.17 18.45 19.06, 19.14 ... ²⁾ 23.07
¹⁾ Arkisin ja lauantaisin klo 5.52 ja sunnuntaisin klo 8.55 Töölöns hallista Nordenskiöldinkadulle. (Kts. siv. 67.)			
²⁾ Joka päivä klo 23.07 Pasilasta suoraan Töölöns halliin Nordenskiöldinkadun kautta. (Kts. siv. 70.)			
³⁾ Vardagar och lördagar kl. 5.52 och söndagar kl. 8.55 från Töölöshallen till Nordenskiöldsgatan. (Se sid. 67.)			
⁴⁾ Alla dagar kl. 23.07 från Böletorg direkt till Töölöshallen via Nordenskiöldsgatan. (Se sid. 70.)			

Linjan 10 yleisoaikataulu keväällä 1951. Kokoelma Jorma Rauhala.



1976-1985: Itä-Pasilan kakkonen

Betoni-Pasilan raitiotie

Nykyisen betoni-Pasilan, Itä-Pasilan, synty voisi tuskin olla erilaisempi kuin rautatien länsipuolelle syntyneen vanhan puukaupunginosan. Itä-Pasila suunniteltiin ja rakennettiin 1970-luvun monumentaaliseen betonihenkeen. Yleiskaava hyväksyttiin vuonna 1970 ja asemakaava kaksi vuotta myöhemmin.

Samoihin aikoihin oli liikennelaitos tehnyt merkittävän periaatepäätöksen: raitiovaunuliikenteestä ei luovuta, vaan sitä kehitetään kantakaupungin pääjoukkoliikennemuotona. Valtuusto päätti 4.3.1970 tilata Valmetilta uusia nivelraitiovaunuja. Itä-Pasilasta tuli ensimmäinen alue, jolle raitioliikenne tämän päätöksen jälkeen laajeni. Samalla rata oli ensimmäinen linjastolaajennus sitten 1930-luvun.

Alunperin liikenteen oli määrä alkaa jo syksyllä 1975, mutta päätösprosessi venyi niin, että lopulta rakentamisesta päätettiin vasta syksyllä 1975, ja rakennustyöt käynnistyivät saman vuoden marraskuussa. Vuoden kuluttua työt saatiin päätökseen siten, että liikenne uudella radalla aloitettiin 16.12.1976. Ensimmäinen linjan 2 vaunu oli VTS-vaunu 366 linjan 2 vuorossa 108. Itä-Pasilan uuden radan rakennuskustannuksiksi tuli 2,5 miljoonaa markkaa, mikä vastaa nykyrahassa noin 1,8 miljoonaa euroa.

Liikenne alkaa

Avajaisia juhlittiin jo edellisenä päivänä, kun ylipormestari Teuvo Aura avasi uuden linjaosuuden liikenteelle. Aura kehui puheessaan raitioliikennettä ympäristöystävälliseksi ja matkustajien suosimaksi liikennemuodoksi. Liikennelaitoksen puhallinorkesteri juhlisti tapahtumaa avoperävaunussa 243. Avope-

Rautatieläisenkadun radanrakennustyöt ovat käynnissä keväällä 1976. Taustalla näkyy sininen pikajuna matkalla pohjoiseen. Oikealle rakennettiin vasta 2000-luvulla Haaga-Helia ammattikorkeakoulun Pasilan toimipiste, sitä ennen paikalla oli Teboilin huoltamo. Kuva Jorma Rauhala 9.5.1976.

Rautatieläisenkatua idän suuntaan kuvattuna. Kätilöopisto näkyy taustalla. Radanrakennustyöt käynnissä 9.5.1976. Kuva Jorma Rauhala.

Radanrakentajantien kaksoisraide rakenteilla 9.5.1976. Kovin on tyhjää Itä-Pasilassa, vasta muutama talo on noussut alueelle. Kuva Jorma Rauhala.





saattoi kulkea kadun reunassa, kun tilaa ei tarvittu pysäköintiin.

Itä-Pasilassa jalankulku oli sijoitettu suurimmaksi osaksi katutasen yläpuolelle. Raitiovaunupysäkit suunniteltiin kävelytasolle johtavien portaiden ja hissien yhteyteen, jolloin kulku ylätasolle sujui helposti ja kadun laidoille sijoitetun radan ansiosta myös katua ylittämättä. Helsingille tyypillisiltä keskikorokepysäkeiltä välttyttiin siis kokonaan.

Rata kulki, kuten nykyisinkin, Mäkelänkadulta Pasilan asemalle Veturitorin kohdalle. Suurin piirtein samoilla kohdoin, missä linjojen 7B ja 9 pääte pysäkit nyt sijaitsevat, oli jo 1970-luvulla pääte pysäkki sivuraiteineen. Rata kulki yli leveän Ratapihantien, jolloin paikalle muodostui käänkösilma. Jo alusta asti oli selvää, että rataa jatkettaisiin myöhemmin Länsi-Pasilaan ja edelleen Nordenskiöldinkadulle.

Linjan 9 jatke vai aivan uusi linja?

Ennen Itä-Pasilan radan avaamista linja 9 kulki Kauppatorilta Porthaninkadun ja Sturenkadun kautta Vallilaan Paavalin kirkolle. Raitiolinja 1 puolestaan kulki Kauppatorilta Hämeentien kautta Käpylään. Itä-Pasilan uuden radan liikenne oli suunniteltu hoidettavaksi jatkamalla linjaa 9 Vallilasta Mäkelänkatua pitkin Pasilaan. Syyskuussa 1976 päätettiin kuitenkin, että Pasilan-linjan tunnuksiksi tuleekin kakkonen. Samalla vanha linja 9 lakkautettaisiin.

VTS-vaunu 339 (Valmet/Tampella/Strömberg) vuodelta 1955 kääntyy Mäkelänkadulta Itä-Pasilaan vievälle radalle. Vaunun kilpitaskussa on yhteisariffitunnus, mikä merkitsi sitä, että vaunussa oli rahastaja. Kuva on otettu 19.3.1985, vain kolmen kuukautta ennen Länsi-Pasilan radan avaamista. Kuva Arto Hellman.

Ratti-Kariat olivat tuttuja vaunuja kakkosella. Kuvassa vaunu 324 Radanrakentajantiellä toukokuussa 1985. Kuva Jorma Rauhala.

Tämän uudempaa kalustoa kakkosella ei muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta näkynyt: kuljettajarahastukseen soveltuva muuttettu "laihiannivel" eli vaunu 6 vuodelta 1959 tekee varoitusvilkun turvin U-käännöksen Ratapihantiellä ja lähtee takaisin kohti Kauppatoria toukokuussa 1985. Ratapihantiellä uudet lännestä tulevat raiteet ovat jo valmiina, enää lyhyt yhdyspätkä puuttuu. Periaatteessa linjalla 2 oli vielä rahastajat, mutta yksittäisiä kuljettajarahastusvuoroja sillä kuitenkin liikkui. Kuva Jorma Rauhala.

Pasilan kakkonen kulki Hämeentietä, sillä jo tuolloin haluttiin ennakoida kaukana 1980-luvulla siintävän metron jatkoyhteyksiä: kakkosen oli määrä tarjota sujuva yhteys Pasilasta Sörnäisten metroasemalle. Metroasema avattiin kuitenkin vasta vuonna 1984. Linjan 2 aloittaessa ykkönen siirrettiin Kallioon Porthaninkadun ja Sturenkadun reitille. Tunnuksella 1A Telakkakadulle asti liikennöidyt ruuhkavuorot siirrettiin samalla Pasilan-linjalle, ja ne saivat tunnuksen 2A.

Kakkosen liikenne

Linjan 2 liikennöntiajat olivat tavallista suppeammat, olihan Itä-Pasila pääasiassa virasto- ja toimistokaupunginosa, ja ne asuintalot, joita alueelle rakennettiin, sijaitsivat pääosin Mäkelänkadun ja sen joukkoliikennepalveluiden läheisyydessä. Arkisin liikenne päättyi jo klo 18 aikaan, lauantailiikenne jo klo 15 aikaan. Kesäisin lauantailiikennettä ei ollut lainkaan. Sunnuntailiikennettä linjalla ei ollut missään vaiheessa lukuun ottamatta ylimääräistä liikennettä messujen aikaan.

Ruuhka-aikaan linja 2 korvattiin linjalla 2A. Periaatteessa malli oli samanlainen kuin tänäkin päivänä linjalla 1(A), mutta vuodesta 1976 kesäliikenteen 1980 loppuun asti oli ruuhka-aikaan yksittäisiä lähtöjä myös Kauppatorilta linjalla 2. Näitä lähtöjä ei lainkaan merkitty yleisöaikatauluun, mutta ne löytyivät sentään Kauppatorin pyssäkkiaikataulusta.

Linjalla 2 oli neljä vakiovuoroa. Ruuhkavuorojen määrä ei ole yksiselitteinen, sillä ajan tavan mukaan ruuhkavuorot ajoivat useaa eri linjaa, esimerkiksi pari kierrosta linjalla 2 ja lopuksi kierroksen linjalla 4S. Esimerkiksi vuonna 1978 vain linjalla 2(A) kulkevia ruuhkavuoroja oli kuusi, joista kaksi ajoi vain iltaruuhkassa ja vain linjaa 2,

ei siis 2A ruuhka-ajasta huolimatta. Lisäksi kuudella muulla ruuhkavuorolla oli yksittäisiä lähtöjä linjalla 2 tai 2A.

Viimeisellä talvikaudella, 1984-85, vakiovuoroja oli edelleen neljä ja ruuhkavuoroja yhteensä kahdeksan, joista kolme kulki vain 2(A):lla. Ruuhkavuorojen määrästä ei kuitenkaan voi päätellä vuoroväliä, joka säilyi suurin piirtein samana koko ajanjakson 1976-1985.

Kakkosen kalusto

Linjalla 2(A) käytettiin neliakselisia vaunuja, pääasiassa rattikarioita (sarja 301-330) sekä VTS-vaunuja (331-375). Satunnaisesti, lähinnä suurempien messujen yhteydessä, saatettiin VTS-vaunun perään liittää myös teliperävaunu (501-530). Helmikuussa 1977 linjalle ryhdyttiin hieman yllättäen sijoittamaan myös arkkuja (181-186), jotka kuitenkin poistettiin kokonaan liikenteestä saman vuoden lopulla. Keväällä 1985 linjalla näkyi satunnaisesti myös vuoden 1959 vaunuja (1-30) kuljettajarahastuksessa.



Kaksiakselisten vaunujen käyttö oli lopetettu vuonna 1975, kun uusia nivelvaunuja oli saatu riittävästi. Kakkonen ei kuitenkaan ollut missään vaiheessa nivelvaununlinja. Yksittäistapauksissa linjalla 2 ja 2A on päässyt nivelvaununkin kyytiin, ja lisäksi suurempien messujen yhteydessä ajettiin joskus nivelvaunuilla erikoislinjaa 2X Rautatientorilta Itä-Pasilaan. Erikoislinjalla käytettiin myös VTS+perävaunu -yhdistelmää.

Liikenne Itä-Pasilan kakkosella päättyi lauantaina 1.6.1985. Seuraavasta päivästä alkaen liikenteestä huolehti linja 7. Tuo 2.6.1985 on siten ensimmäinen sunnuntai, jolloin Itä-Pasilaan on ajettu säännöllistä vuoroliikennettä. Linja 7 kulki aluksi tilapäisesti Itä-Pasilasta Rautatientorin kautta Ruskeasuolle. Aamupäivällä 12.6. ajettiin Käpylästä Ruskeasuolle, kunnes lopullinen, Länsi-Pasilan kautta kulkeva rengaslinja puolilta päivin avattiin Pasilansillan avajaisseremonian yhteydessä.



Pasilansillan rataa puhdistetaan ja hiotaan 7.6.1985. Tässä vaiheessa linja 7 kulki tilapäisellä reitillä Ruskeasuolta Itä-Pasilan vanhaan silmukkaan. Näin ollen ratayhteyttä Itä-Pasilasta sillalle ei vielä ollut. Niinpä harja- ja hiomavaunut (2124 ja 2118) ovat tulleet Töölön halleilta asti väärän puolen raidetta pitkin. Harjavaunu on toki muutenkin kesällä todellinen harvinaisuus, mutta tässä kuvassa se on siis peräti "väärin päin". Kuvassa näkyy myös ajolankokorjausauto. Kuva Arto Hellman.

Upouusi vaunu 85 kääntymässä Nordenskiöldinkadulta uudelle radalle avajaispäivänä 12.6.1985. Aluksi linjatunnus oli molemmissa suunnissa vain 7 ilman lisäkirjainta. Kilpitaskun E-tunnus merkitsi kuljettajarahastusta. E-kirjain tuli "edestä sisään". Kuva Arto Hellman.

1985-2008: Seiska, Pasiloiden rengaslinja

Uuden ajan Länsi-Pasila

Siinä missä Itä-Pasilasta tuli 70-luvun betoniarkkitehtuurin malliesimerkki, kehittyi Länsi-Pasila kymmenisen vuotta myöhemmin aivan toiseen suuntaan. Alunperin myös Länsi-Pasilaan oli piirretty samantapaista korttelirakennetta kuin rautatien itäpuolellekin, mutta ajan kuluessa ihanteet muuttivat. Vanhan puukaupungin purkaminen aloitettiin vuonna 1977, ja kun Länsi-Pasilassa päästiin asemakaavavaiheeseen, osatiin itäpuolella tehdyistä virheistä ottaa jo oppia. Länsi-Pasila rakennettiin siten, että joukkoliikenne tuotiin alueen keskelle ihmisten luo, ja autot saivat jäädä alueen reunoille. Pysäköinti sijoitettiin pääosin maan alle. Alueen pääkaduksi tuli Pasilanraitiio, jo nimensä mukaisesti raitiotieväylä.

Raitiovaunuliikennettä pidettiin Länsi-Pasilassa itsestäänselvyytenä suunnittelun alkuvaiheesta asti. Kun asemakaava vuonna 1979 hyväksyttiin, oli havainnekuvaan piirretty raitiotie Pasilanraitiolle – myös Kyllikinportin pohjoispuolelle. Liikennelaitos, kaupunkisuunnitteluvirasto ja metrotoimisto esittivät vuonna 1981, että Pasiloiden raitioliikenne hoidettaisiin yhdistämällä Helsinginkatua kulkenut rengaslinja 7 sekä Itä-

Pasilan linja 2 uudeksi rengaslinjaksi, joka kulkisi Pasilansillan yli ja yhdistäisi näin Itä- ja Länsi-Pasilat toisiinsa. Erimielisyyttä oli kuitenkin siitä, millaista reittiä raitiovaunun tulisi Länsi-Pasilassa kulkea.

Suunnitelmissa linja kulki Pasilansillan yli ja Esterinportin kautta Pasilanraitiolle etelään. Syksyllä 1983 liikennelaitoksen lautakunta esittikin tällaisen linjan rakentamista, mutta kaupunginhallitus päätti 10.10.1983 yksimielisesti, että linja rakennetaan ns. pitkän vaihtoehdon mukaan eli Kyllikinportin kautta. Samalla päätettiin, että liikenne uudella linjalla alkaa kesällä 1985, kun Pasilansilta valmistuu.

Vuoden kuluttua kaupunginhallituksen päätöksestä, jonka valtuusto myöhemmin vahvisti, rakennustyöt olivat jo hyvässä vauhdissa. Raitiosta 3/84 voimme poimia seuraavan tilannekatsauksen 13.10.1984:

”Länsi-Pasilan rata: Itä-Pasilassa ja Asemapäällikkönkadun sillalla ei ole vielä tehty ratatöitä. Kiskot laskettu ja pääosin viimeistely välillä Pasilankatu – (Kyllikinportti) – Palkkatilanportti. Kiskot laskettu ja tukeminen käynnissä välillä Palkkatilanportti – Pasilankatu. Veturitiellä on kiskotustyö käynnissä ja lähenee Nordenskiöldinkadun risteystä. Itse risteysalueella on meneillään ratapenkan teko. Nordenskiöldinkadulla ei ole vielä tehty ratatöitä. Ajojohtimia ei ole vielä asennettu.”

Vanha Helsinginkatua kulkeva seiska oli lakkautettu syksyllä 1984, kun se korvattiin johtamalla linja 8 Sörnäisten metroasemalle. Vajaan vuoden ajan kaupungissa ei ollut linjaa 7 lainkaan, kunnes uusi seiska otettiin käyttöön kesäkuussa 1985.



Pasilansillan avajaisvilinää. Kuvassa ensimmäiset Pasilansillan ajoneudet linjavauvut 82 ja 85. Kuva Arto Hellman 12.6.1985.

RAUTATIEN TIENTORI - SÖRNÄINEN - PASILA - KISAHALLI - RAUTATIEN TIENTORI - JÄRNVÄGSTORGET - SÖRNÄS - BÖLE - SPORHALL - JÄRNVÄGSTORGET		PASILASTA (Hessukeskus) - PASILAN BÖLE (Hessukeskus)	
Måndag - fredag		Måndag - fredag	
Tunnit	Minuutit	Tunnit	Minuutit
Times	Minutes	Times	Minutes
6	00 10 20 30 40 50	6	01 11 21 31 40 48 55
7	00 08 16 23 30 37 44 51 58	7	02 09 16 23 30 37 44 51 58
8	05 12 19 26 33 41 50	8	05 12 20 30 40 50
9-13	00 10 20 30 40 50	9-13	00 10 20 30 40 50
14	00 10 20 30 40 50 59	14	00 10 20 30 38 45 52 59
15	06 13 20 27 34 41 48 55	15	06 13 20 27 34 41 48 55
16	02 09 16 23 30 37 44 51 58	16	02 09 16 23 30 37 44 51 58
17	05 12 19 26 33 40 47 55	17	05 12 19 27 36 46 56
18-19	05 15 25 35 45 55	18-19	06 16 26 36 46 56
20	05 15 25 35 45 55	20	06 16 26 36 48
21	06 18 30 42 54	21	00 13 25 37 49
22	06 18 30 42 54	22	01 13 25 37 49
23	06	23	01
Lauantai - Lördag		Lauantai - Lördag	
6-7	06 18 30 42 54	6-7	01 13 25 37 49
8	06 18 30 42 54	8	01 13 25 37 47 56
9-19	05 15 25 35 45 55	9-16	05 15 25 35 45 55
		17-19	06 16 26 36 46 56
20-23	Katso ma-pe - So mä-fr	20-23	Katso ma-pe - So mä-fr
Sunnuntai - Söndag		Sunnuntai - Söndag	
7	18 30 42 54	7	13 25 37 49
8	06 18 30 42 54	8	01 13 25 37 49
9	06 18 30 42 54	9	01 13 25 37 47 57
10-19	05 15 25 35 45 55	10-19	06 16 26 36 46 56
20-23	Katso ma-pe - So mä-fr	20-23	Katso ma-pe - So mä-fr

Linjan 7 raitiovaunuihin on kuljettajarahastus, jonka tunnukseksi on E-kilpi. - Spåragnarna på linje 7 har emmanbetjäning, som symbol används en E-skylt.

Ilman asianmukaista matkallippu matkustavalla peritään kertalipun hinta ja tarkastusmaksu. - Av passagerare, som reser utan giltigt biljett, uppårs pris för en enkelbiljett samt kontrollavgift.

Hätä-puhelinnumero 472 2252 ma-pe klo 7-19, la-su klo 9-17
HST:n tel.information 472 2252 ma-fr kl. 7-19, la-su kl. 9-17

Rengasseiska aloittaa

Varsinainen rengasseiska aloitti liikenteen Helsinki-päivänä 12.6.1985 klo 12. Tällöin avattiin juhlallisina menoin uusi Pasilansilta, joka paransi huomattavasti Länsi-Pasilan liikenneyhteyksiä ja vihdoin yhdisti Pasilan itäiset ja läntiset osat toisiinsa. Avajaisjuhlallisuuksissa puhuivat ylipormestari Raimo Ilaskivi sekä VR:n pääjohtaja Herbert Römer. Ilaskivi korosti puheessaan juuri raitiovaunua; 6000 asukkaan Länsi-Pasila pääsee vihdoin sitä kiusanneesta liikennemotista, kun raitiovaunu alkaa kulkea alueen kautta.

Puheiden jälkeen oli vuorossa liikennelaitoksen puhallinorkesterin esittämä fanfaari, ja lopuksi täpötäysi raitiovaunu ajoi vastaavatu sillan yli. Raitiovaunun perässä tuli letkassa joukko pikkupoikia polkupyörineen ja heidän jälkeensä kaupungin johto mustissa virka-autoissaan. Jalankulkijat ja polkupyö-



Pasilansillan ja uuden rengasseiskan avajais-
humua 12.6.1985. Suomen liput liehuvat vä-
entungoksessa, kun ensimmäiset linjan 7 vau-
nut ylittävät uuden sillan. Kuva Jorma Rauhala.

räilijät olivat saaneet käyttää siltaa jo ennen avajaisia, mutta autoliikenne joutui odottamaan vuoroaan loppukesälle asti.

Ensimmäiset linjan 7 vaunut olivat vuoden ikäinen nivelvaunu 82 (7B:llä) ja tuli-
terä nivelvaunu 85 (7A:lla). Liikennelaitos
mainosti uutta rengaslinjaa raitiovaunupysä-
keillä näyttävästi iskulauseella ”Kaikkialle
keskustassa”.

Linja 7: kaikkialle keskustassa

Linjan reitti oli pääosin sama kuin nykyisin-
kin. Keskustassa tosin ajettiin Kaivokadun
ja Kaisaniemen kautta, ja linjan nimi oli vi-
rallisesti Rautatietori – Pasila. Erillisiä kir-
jaintunnuksia ei ollut, vaikka niitä HKL:n
sisäisessä tiedotuksessa käytettiin. Tam-
mikuussa 1986 myös pysäkkikielipiin lisä-
ttiin A- ja B-tunnukset, ja 20.1.1986 alkaen
on vaunuissa käytetty kirjaimella varustettua
linjatunnusta ja linjanimeksikin tuli kuva-
vampi Rautatietori – Pasila – Töölö – Rau-
tatietori (ja 7A:lla sama toisin päin).

Seiskan alku sujui hiukan tahmeasti, sillä
vain kolmen kuukautta liikenteen aloitta-
misen jälkeen sattui Länsi-Pasilassa harvi-
nainen onnettomuus, kun 7(B):llä ollut vau-
nu 78 kaatui Palkkatilanportin ja Pasilanka-
dun risteyksessä. Onni oli matkassa sikäli,
että täydessä vaunussa vain yksi matkustaja
loukkaantui. Vaunu vaurioitui kuitenkin mel-

Seiskan avajaispäivän aamuna irrotettiin Ra-
tapihantien yli kulkeva päätesilmukka rataver-
kosta ja uusi Länsi-Pasilasta tuleva rata yhdis-
tettiin Itä-Pasilan rataan. Uuden raiteenpätän
tukemisessa käytettiin kuvan kumipyöräistä,
käsin liikutteltavaa toppakoneita. Kuva Jorma
Rauhala 12.6.1985.

HKL:n pari vuotta aiemmin hankkima Ro-
bel-tukemiskone HKL 1766 tositoimissa tou-
kokuussa 1985 Ratapihantiellä topaamassa
uutta raidetta. Tämä toppakone oli alun pe-
rin varustettu vain kuvan kevyellä katoksella,
mutta se sai melko pian umpinaisen ohjaamon
kuljettajan suojaksi. Toppakone tukee kerral-
laan vain yhtä raidetta, eli toisen raiteen tu-
kemista varten se kiepautetaan ympäri. Kuva
Jorma Rauhala.

koisesti ja sen korjauskustannuksiksi arvioi-
ttiin tuolloin 125 000 markkaa, nykyrahassa
noin 37 000 euroa.

Hankaluuksia oli edessä myös loppu-
vuonna, sillä maansortuma Ratamestarinka-
dulla katkaisi linjan 7B liikennöinnin reilun
kuukauden ajaksi 12.12.1985-16.1.1986 ja
siirsi sen poikkeusreitille kiertämään Sturen-
kadun ja Brahenkadun sekä Helsinginkadun
kautta. Myös vuonna 1988 linja 7B ajoi poi-
keusreittiä tammikuusta huhtikuulle. Tällöin
syynä olivat Mäkelänkadun kiskotyöt ja reit-
ti kulki Sörnäisistä Helsinginkadun ja Bra-
henkadun kautta Mäkelänkadulle. Samana
kesänä molemmat seiskat ajoivat tuota reit-
tiä kahden kuukauden ajan Junatien silta-
töiden vuoksi.

Kaivokadulta Kruununhakaan – reittimuutos keskustassa

Nykyinen reitti Kruununhaan kautta oli se-
kin alunperin tilapäiseksi tarkoitettu. Man-
nerheimintien ja Kaivokadun risteyksessä
tehtyjen jalankulkutunnelitöiden vuoksi ra-



tayhteys Kaivokadulta Mannerheimintielle pohjoiseen katkesi, ja seiska siirtyi 17.2.1997 kulkemaan Aleksanterinkadun ja Kruununhaan kautta. Tarkoitus oli, että varsinaiselle reitille palattaisiin vuoden 1998 alussa, mutta järjestely päätettiin vakinaistaa, sillä se oli vähemmän päällekkäinen metron kanssa ja toi samalla raitiovaunut Kruununhaan kaikkina liikennöintiäikoina. Lisäksi se tarjosi Kruununhaasta kätevästi keskustayhteyden raitiovaunulla. Aleksia kulkeva seiska oli myös vähentänyt jonkin verran tungosta linjojen 3 ja 4 vaunuissa.

HKL:n silloinen suunnittelujohtaja Sepo Vepsäläinen kertoi Helsingin Sanomissa myös reittimuutoksen huonoista puolista: "Tutkimme asiaa muun muassa laskemalla liikennemääriä ja haastatteleamalla matkustajia. Yllättävää oli, että Töölön ja Hakaniemen väliä matkustavistakin lähes puolet piti nykyistä järjestelyä hyvänä. Suurin ongelma on ollut matka-ajan piteneminen Töölöstä Hakaniemen suuntaan ja päinvastoin. Matka kestää nyt kolme neljä minuuttia pidempään kuin entistä reittiä Kaivokatua pitkin ja suoraan Kaisaniemen läpi. Osa entisistä

seiskan käyttäjistä vaihtaa varmasti nykyisiin Lasipalatsin pysäkillä metroon. Tunneilyhteyden valmistuttua pääsy metroon paranee, ja siitäkin tulee ihan siedettävä joukkoliikenneyhteys".

Aleksanterinkadun peruskorjaustöiden ajaksi linja siirtyi takaisin Kaivokadun reitille puoleksitoista vuodeksi 1.5.2001-14.10.2002. Kaivokadun reittiä käytetään muutoinkin seiskalla silloin, kun Aleks tai Senaatintori on suljettu raitiovaunuliikenteeltä.

Seiskan kalusto

Pasilan rengasseiskalla on alusta lähtien käytetty nivelvaunuja. Joku yksittäinen kuljettajarahastusvaunu sarjasta 1-30 on toki eksynyt seiskalle tilapäisesti lähinnä silloin, kun rikkoutuneen vaunun tilalle on vaihdettu varavaunu. Matalalattiavaunuilla ei Pasilan radalla ole liikennöity säännöllisesti ennen viime vuotta. Tuolloin Helsingin messukeskuksessa järjestetty Kansainvälisen joukkoliikenneliiton UITP:n 57. maailmankongressi sai vauhtia kiskotöihin, joten Pasilan-radastakin tuli kelvollinen matalalattiavaunun

turvallisesti kulkea. Tämänhetkisen liikennesuunnitelman mukaan molemmille seisakoille on määrätty arkena kolme matalalattiavaunua kummallekin.

Ensimmäisessä talviaikataulussa syksyllä 1985 linjalle 7 sijoitettiin kahdeksan vakiovuoroa sekä viisi ruuhkavuoroa. Vakiovuorot jakautuivat tasan molempien suuntien kesken, mutta ruuhkavuoroja sijoitettiin 7A:lle yksi enemmän kuin 7B:lle, koska kierros-aika A:lla oli 4-5 minuuttia pidempi. Uusi reitti Senaatintorin kautta toi vuonna 1997 mukanaan uudet vakiovuorot molemmille suunnille. Ruuhkavuoroja on neljä, sillä 7A:n ylimääräisestä ruuhkavuorosta on luovuttu. Linja on alusta lähtien liikennöinyt kaikkina viikonpäivinä ja kaikkina liikennöintiäikoina yöliikennettä lukuun ottamatta.

Muutaman vuoden kuluttua HKL:n alkuperäinen tahto linjan 7 lyhyemmästä, Esterinportin kautta kulkevasta reitistä Länsi-Pasilassa saattaa toteutua, sillä suunnitelmissa on jatkaa linjaa 9 Pasilansillan ja Länsi-Pasilan kautta Ilmalaan. Tällöin linja 9 korvaa linjan 7 Pasilanraitiolla Esterinportilta pohjoiseen.



Itä-Pasilan Ratamestarinkatu on mainio esimerkki 1970-luvun virastoarkkitehtuurista. Variotram 222 linjalla 7A Kellosillan eteläpuolella 24.9.2008. Kuva Daniel Federley.



Itä-Pasilassa raitiovaunukiskot sijoitettiin tavanomaisesta poiketen kadun reunaan. Jalankulku tapahtuu pääosin katutaso yläpuolella, ja kuvassa näkyvälle pysäkillä kuljetaan portaita pitkin. Taustalla näkyvä Kellosilta ylittää leveän Ratamestarinkadun raitiovaunupysäkin kohdalta, joten myös vastakkaisen suunnan pysäkillä pääsee kätevästi portaita pitkin ylätasolle. Kuva Daniel Federley 24.9.2008.

2008: Itä-Pasilan ysi

Konepaja-alueen oma raitiolinja

Pasilan, tai Pasiloiden, raitioliikenteen uusin vaihe on juuri alkanut linjan 9 myötä. Pasilan kolme edellistä raitiotievaihetta ovat kaikki olleet samantyyppisiä: raitiolinja on perustettu tyydyttämään uuden kaupunginosan liikennetarpeita. Ysilinjan kohdalla tilanne on osittain erilainen. Toki uusi konepaja-alue tarvitsee oman joukkoliikennetyhteytensä, mutta varsinainen syy ysin toteuttamiseen on kuitenkin toinen: Kun variotramit vuonna 1994 tilattiin, varauduttiin optiolla yhden uuden raitiolinjan perustamiseen. Tämän vuok-

si liikennelaitoksella pohdittiin 1990-luvun lopulla paria eri vaihtoehtoa raitiolinjaston laajentamiseksi. HKL päätyi linjan 9 perustamiseen ja valtuusto teki päätöksen vau-
nuoption käytöstä. Ysilinja on myös ensimmäinen kerta, kun Helsingissä määrätietoisesti pyritään korvaamaan olemassa olevaa bussiliikennettä raitiovaunuilla.

Keski-Pasilan eli Länsi- ja Itä-Pasiloiden väliin jäävän järjestelyratapihan jo 1970-luvulla käynnistynyt suunnittelu toimisto- ja asuinalueeksi tuli 1990-luvun alussa uudestaan ajankohtaiseksi, kun kaupunki ja valtio teettivät alueesta useita suunnitelmia yksi-

tyisillä arkkitehtitoimistoilla. Tämän uuden alueen sekä Pasilan konepaja-alueelle suunnitellun asuinalueen joukkoliikennepalveluita hoitamaan HKL esitti vuonna 1990 uutta raitiolinjaa 9, jonka oli määrä olla käytössä jo vuonna 1994.

Sekä Keski-Pasilan että konepaja-alueen suunnitelmien toteutus kuitenkin viivästy, ja samoin viivästy raitiolinjan rakentamisenkin. Toisaalta raitiolinjaa ei vielä tarvittu, toisaalta linjan vaatimia vaunujakaan ei olisi ollut, sillä 1990-luvun lopun vaunuhankintaa vaivasivat lukuisat tekniset viat ja niinpä vaunuista oli pulaa jo olemassa olevilla lin-

Apulaiskaupunginjohtaja Pekka Saurin puhe raitiolinjan 9 avajaisissa 8.8.2008

Ysiratikka on ollut pitkä ja perusteellinen hanke. Sen suunnitteluun, kaavailuihin ja haaveiluun kului miltei kaksikymmentä vuotta. Ensimmäinen varsinainen päätös numerolla 9 kulkevan linjan rakentamisesta tehtiin parin vuoden valmistelutyön jälkeen vuonna 1990 osana lautakunnan hyväksymää raitioliikenteen kehittämissuunnitelmaa.

”Lautakunta päätti näin esittää kaupunginhallitukselle raitioliikenteen kehittämistä koskevien seuraavien hankkeiden perustamissuunnitelman hyväksymistä esityksen mukaisesti:

- raitiotien rakentaminen Katajanokalla Kruunuvuorenkadulta Katajanokan terminaaliin,
- raitiotien rakentaminen Helsinginkadulta Fleminginkadun, Aleksis Kiven kadun ja Ratapihantien kautta Pasilan asemalle sekä Pasilankadulta Radiokadun kautta Ilmalaan sekä
- 40 uuden nivelraitiovaunun hankkiminen.”

(Liikennelaitoksen lautakunnan pöytäkirjasta 2.5.1990.)

Viimeinenkin kohta tästä päätöksestä on nyt vihdoinkin toteutunut. Päätöksen muiden osien kanssa oltiin rivakampia: raideyhteys Katajanokan terminaaliin on ehtinyt olla jo kahdenkin eri raitiolinjan liikennöitävänä, ja uudet matalalattiaiset nivelvaunut ovat tulleet – ja osin jo menneetkin.

Aiemmat viime vuosikymmeninä tehdyt ratikkaverkoston laajennukset ovat olleet olemassa olevien linjojen jatkamista, kuten kymppin jatko Ruskeasuolta Pikku Huopalahteen ja pari vuotta sitten toteutettu kuutosen ja sittemmin kahdeksikon jatko Arabianrantaan. Kokonaan uuden linjan perustaminen on isompi asia kuin vanhojen jatkaminen. Yhdeksikkö on tässäkin suhteessa poikkeuksellinen linja, sillä sen ratoja rakennetaan pääosin jo olemassa olevaan katuverkkoon - uudella alueella liikutaan Pasilan konepaja-alueella ja myöhemmin Ilmalassa.

Yhdeksiköstä ei ole tulossa sama linja, jollaiseksi sitä parikymmentä vuotta sitten suunniteltiin. Nykyisen kaltaista 9-linjaa alettiin suunnitella 1990-luvun lopulla, ja sekin on kokenut monia muutoksia toteutusprosessinsa aikana. Alun perin linja 9 suunniteltiin korvaamaan kaksi bussilinjaa 17 ja 23. Linja 17 oli tuolloin vuorotihedeltään ja matkustajamäärältään huomattavasti nykyistä isompi linja. Linjaa 9 lähdettiin kuitenkin toteuttamaan vaiheittain. Se oli pakkotilanne taloustilanteen huononuttua 2000-luvun alussa.

Muiden syiden lisäksi myös asukaspalautteet ovat vaikuttaneet linjan muuttumiseen alkuperäisistä suunnitelmista: linjaa ei – ainakaan nyt ensimmäisessä vaiheessa – viety Etelä-Helsinkiin asti kuten alkuperäisissä suunnitelmissa ajateltiin. Näin se ei enää korvaa bussilinjaa 17 ajatellulla tavalla, ja alueen palvelutason säilymiseksi muiden linjojen reittejä on muutettava enemmän. Yhdeksikön ensimmäinen vaihe toteutuu myös ilman Pasila-Ilmala-reittiosuutta. Säästövuosien takia työstä oli pakko tehdä. Muuten 9 olisi voinut kaatua kokonaan. Jatkosuunnitelmissa yhteys Ilmalaan on kuitenkin vielä mukana. Rakentamisen aika lienee 2010-luvun alussa.

Helsingin raitiovaunuverkosto ei ole jatkuvasti pelkästään laajentunut. Rataosuuksia on myös jäänyt pois käytöstä. Esimerkiksi kuutonen kulki vuoteen 1959 asti Stockmannin kulmalta Kalevankatua ja Lapinlahdenkatua Marian sairaalalle. Kiskot purettiin tämän jälkeen, mutta niistä on vielä jälkiä nähtävissä katukiveyksessä. Myös Hakaniemen ja Diakonissalaitoksen välinen osuus on ollut muutaman vuoden vailla reittiliikennettä. Linjastoa on myös suuresti yksinkertaistettu viime vuosikymmenten mittaan. Vuonna 1960 erillisiä linjoja oli yhteensä 20 - mukana sellaiset linjat kuin 4 V (Vallila-Munkkiniemi), 8 K (Salmisaari-Käpylä) ja 10 S (Kauppatori-Ruskeasu). Lähivuosina ratikkaverkosto tulee edelleen voimakkaasti laajenemaan. Kampin linja aloittaa ensi vuoden alussa, ja Jätkäsaaren ja Kalasataman tulevien asuinalueiden liikennettä suunnitellaan raitiovaunujen varaan.

Vaikka aikaa yhdeksikön kanssa on kulunut paljon, on itse toteutus ollut uskomattoman nopeaa – siitä huolimatta, että se ei ole tällä hetkellä edes ainoa raitioliikenteen laajennushanke kaupungissa. Kaupunkilaiset näyttävät ainakin toistaiseksi sietäneet rakentamisen hyvin, vaikka monet katu- ja ratatyöt ovat kasautuneet lyhyelle aikajaksolle.

Tänä päivänä raideliikenne on ympäristöystävällisyytensä vuoksi vielä entistäkin suositeltavampi ja suosituimpi kulkumuoto kaupungissa. Kaikkia raideliikenteen lisäämisen hyöty- ja heijastusvaikutuksia on vaikea laskea rahassa. Sama sanottiin jo vuonna 1990 hyväksytyssä suunnitelmassa näin: ”Raitioliikenteen kehittämisen tavoitteena on saasteettoman ja katutilan käytön kannalta edullisen joukkoliikenteen edistäminen.” Vaikka suunnitelmat ovat eläneet, eivät hyvät tavoitteet ole 20 vuodessa mihinkään muuttuneet.

joillakin. Nyt ensimmäiset asukkaat ovat jo muuttaneet konepaja-alueelle ja kerrostalorakentaminen alueella jatkuu. Myös vaunupula helpottaa, kun HKL ja Bombardier ovat päässeet sopimukseen variotramien huollosta ja korjauksesta.

Pitkän suunnitteluprosessin tulos

Vuonna 1999 linjan 9 suunnittelu käynnistyi toden teolla. Linjan oli alunperin määrä kulkea Ilmalantorilta Pasiloiden kautta Aleksis Kiven kadulle ja Sörnäisten metroaseman kautta Kauppatorille, mutta nyt reitti siirrettiin ydinkeskustaan Kaivokadulle ja se ulotettiin Korkeavuorenkatua pitkin Tehtaankadulle asti. Tarkoitus oli, että yhdellä raitiolinjalla voitaisiin korvata bussilinjat 17 ja 23 ja näin saavuttaa huomattava säästö vuosittaisissa liikennöintikustannuksissa. Tämä idea kuitenkin vesittyi suunnittelun kuluessa.

Korkeavuorenkadun-linjausta vastustettiin pysäköintipaikkojen vähenemisen vuoksi, ja eri vaihtoehtoja tutkittuaan liikennelaitos päätyi esittämään, että linjan eteläinen päätepysäkki sijoittuisi Kirurgille. Tämä merkisi sitä, että liikenne Merikadulle olisi jatkossakin hoidettava busseilla, eikä säästöä siltä osin saataisi. Puoli vuotta ennen ysin liikenteen alkamista päätöstä vielä muutettiin siten, että linjan päätepysäkki sijoitettiin Kolmikulmaan.

Vuonna 2002 HKL sai perustamissuunnitelman valmiiksi ja suunnitteli aloittavansa liikenteen Kirurgin ja Ilmalan välisellä linjalla vuonna 2005. Kaupunginhallitus ei kuitenkaan ottanut ysiä lainkaan käsittelyynsä, sillä investointeja karsittiin kaupungin kiristyneen taloustilanteen vuoksi. Sen vuoksi HKL päivitti perustamissuunnitelmaa ja toimitti vuonna 2004 karsitun version kaupunginhallitukselle. Tällä kertaa reittiä oli tyypistetty pohjoispäästä; päätepysäkki sijoituisi aluksi Itä-Pasilaan, ja vain bussilinja 17 korvattaisiin raitiolinjalla. Raitiotiehankkeen viivästyessä konepaja-alueen suunnittelu oli edennyt, ja niinpä tilapäisestä, Aleksis Kiven katua Pasilaan asti kulkevasta linjauksesta voitiin luopua, kun linja voitiin vetää suoraan konepaja-alueen läpi.

HKL laski edelleen, että linjan 9 perustaminen olisi kannattava hanke, sillä mat-

Koeajovaiheessa testattiin myös Helmi-järjestelmää, joka kilvittää vaunun automaattisesti. Fleminginkadulla rata on valmis, mutta katu-työt vielä pahasti kesken. Vaunu 204 on kuvattu 7.8.2008. Kuva Daniel Federley.

kustajamäärien ennustettiin nousevan uuden asuinrakentamisen myötä niin paljon, että liikenteen hoito suurikokoisilla raitiovaunuilla olisi edullisempaa kuin busseilla, joita olisi pienemmän kapasiteetin vuoksi tarvittu huomattavasti enemmän.

Valtuusto hyväksyi linjan 9 perustamissuunnitelman tammikuussa 2005. Kun tarkempi suunnittelu käynnistyi, kävi kuitenkin nopeasti ilmi, että kustannusarvio oli tehty huolimattomasti: pohjatiedot perustuivat vanhentuneeseen, vuoden 2002 kustannustasoon ja raitiotien alle jäävien putkien ja johtojen siirtotarve oli arvioitu vain summitaisesti ottamatta huomioon todellisia tarpeita. Rakennusinvestointi nousi niin korkeaksi, ettei hanke enää ollut kovin kannattava. Valtuusto joutui siksi päättämään uudelleen ysin perustamisesta vain vuoden kuluttua alkuperäisestä päätöksestä.

Radan ja liikennejärjestelyjen sekä putkisiirtojen hinnaksi tuli 11,7 miljoonaa euroa. Summaan sisältyy muun muassa uusien pysäköintilippuautomaattien hankinta sekä uusien lehmusten istuttaminen huonokuntoisten puiden tilalle Aleksis Kiven kadulla. Tämän vuoksi julkisuudessa käytiin jonkin verran keskustelua siitä, mitä kuluja raitiolinjan osalle tulee sisällyttää ja mitkä kulut tulisi perustella muilla tavoin kuin raitiolinjan rakentamisella.

Uudet kiskot valmiissa kaupungissa

Pääosin ne raitiotielaajennukset, joita Helsingissä on 1970-luvulta alkaen toteutettu, ovat liittyneet uusien kaupunginosien rakentamiseen. Tällöin raitiotie on voitu ottaa huomioon jo kaupunginosan suunnitte-

luvaiheessa, ja useimmissa tapauksissa se on myös rakennettu yhtä aikaa alueen rakentamisen kanssa. Ysilinjan kohdalla tilanne oli kuitenkin erilainen, sillä kiskot on jouduttu sovittamaan olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Tämä osoittautui käytännössä hyvin haasteelliseksi.

Raitiovaunukaistoille oli vaikeaa löytää tilaa jo valmiiksi ahtailta kaduilta, kun kaupunki ei ollut valmis poistamaan pysäköintipaikkoja tai puita taikka siirtämään pyöräteitä raitiolinjan vuoksi, ja niinpä uudet kiskot on lähes poikkeuksetta sijoitettu autoliikenteen kaistoille myös hyvin vilkasliikenteisillä kaduilla. Toisin kuin perustamissuunnitelmavaiheessa oli tarkoitus, sijoitettiin kiskot lopulta molemmissa ajosuunnissa ajoradoille sekä Teollisuuskadulla että Aleksis Kiven kadun itäpäässä. Tämä on aiheuttanut voimakasta kritiikkiä ja pelkoa siitä, että raitio liikenne ruuhka-aikoina häiriintyy helposti ja hidastuu kohtuuttomasti.

Itä-Pasilassa tilanne on sikäli parempi, että Ratapihantiellä omia raitiovaunukaistoja ei varsinaisesti tarvita, sillä leveästä väylästä huolimatta kadun liikenne on melko vähäistä. Väylä suunniteltiin alun perin pohjoisesta tulevan moottoritien jatkeeksi, eikä sille ole sen vuoksi sijoitettu lainkaan tonttiliittymiä, joten raitiovaunun kulku on häiriötöntä.

Liikenne alkaa

Liikenne tilapäiseksi aiotulla reitillä aloitettiin lopulta 10.8.2008. Avajaisista kerroimme jo Raition edellisessä numerossa. Voimassa olevan liikennesuunnitelman mukaan linjalla 9 on kuusi vakiovuoroa, joista kolme on määrä hoitaa matalalattiaisella kalustolla. Muissa vuoroissa käytetään Valmetin nivel-



Ensimmäinen linjan 9 vaunu on juuri saapunut päätepysäkilleen Ratapihantielle, ja paikalle tapahtumaa juhlistamaan on varhaisena sunnuntaiamuna kerääntynyt suuri joukko alueen asukkaita ja raitiovaunujen ystäviä kameroineen. Vaunu 58 vuodelta 1975 on koristeltu kelta-vihreällä auringonkukkaseppeleellä, kelta-vihreitä ovat myös HKL:n jakamat ilmapalot. Kuva Daniel Federley 10.8.2008.



vaunuja. Linjalla ei ole aluksi ruuhkavuoroja lainkaan, ja sen vuoksi sille ei toistaiseksi sijoiteta manneja (151-154, 161-166). Liikennettä on päivittäin kaikkina liikennöinti-aikoina yöliikennettä lukuun ottamatta.

Tavoitteena on, että alkuperäisen suunnitelman mukainen reitti Ilmalaan asti voitaisiin avata liikenteelle vuonna 2012. Vilkas asuinrakentaminen on jo käynnissä Radiokadulla, ja lisäksi Ilmalan alueelle tulee nykyistä huomattavasti enemmän työpaikkoja. Myös Keski-Pasilan alueen rakentaminen pääsee alkamaan, kun Vuosaaren satama on nyt aloittanut toimintansa.

Linja 9 on ensimmäinen aivan uusi raitiolinja Helsingissä sitten vuoden 1930. Tuona vuonna avattiin poikittaislinja 8 Ruoholahdesta Vallilaan, ja kaikki sen jälkeen tehdyt linjamuutokset ja muutamat rataverkon pidennykset on toteutettu olemassa olevia linjoja jatkamalla, jakamalla tai yhdistämällä. Vasta tänä vuonna on päästy avaamaan ensimmäinen todella uusi raitiolinja Helsingissä lähes 80 vuoteen. Tästä on hyvä jatkaa raitioteiden kehittämistä ja laajentamista – seuraavan uuden linjan avaamiseen toivottavasti kuuluu huomattavasti lyhyempi aika!

Pääasialliset lähteet

Georg Estlander: Spårvägs- och omnibusaktiebolaget i Helsingfors 1891-1931

Timo Herranen: Hevosomnibussista metroom

Helsingin kaupunki: Pasila – Helsingin uusi keskus

Helsingin kaupunginmuseo: Narinkka 1985

HKL:n vuosikertomus 1952

HKL: Raitioliikenteen kehittämissuunnitelma 1981

HKL: Raitioliikenteen kehittämissuunnitelma 1990

HKL: Linjan 9 esisuunnitelma 1999

HKL: Linjan 9 perustamissuunnitelma 2002

HKL: Linjan 9 perustamissuunnitelma 2004

HKL: Linjan 9 yleissuunnitelma 2006

HKL:n lautakunnan ja joukkoliikennelautakunnan esityslistat ja pöytäkirjat

HRO:n ja HKL:n vanhat (vuoro)aikataulut

Helsingin Sanomat
Kauppalehti
Uusi Suomi
Kansan Uutiset
Raitio

Haastattelut
Ensio Virta
Jorma Rauhala
Arto Hellman
www.raitio.org

Linjalla 9 on käytetty paljon Nrl-nivelvaunuja. Uvan vaunu 32 on valmistunut jo vuonna 1973, mutta se ei silti ole liikkunut edellisellä ysilinjalla, joka lakkautettiin 1976. Aleksis Kiven kadulla säästettiin kadun keskellä kulkeva pyörätie sekä kadunvarren pysäköintipaikat sijoittamalla raitiotie autokaistalle. Kuva Daniel Federley aamuauaringossa 24.9.2008.



HELSINGIN LINJA 17



**Bussilinja 17 ehti toimia lähes 60 vuotta. Alun perin Rautatien-
torilta Alppiharjuun ajettu reitti kulki myöhemmin Ullanlinnasta Itä-Pasilain.
Elokuussa 2008 se korvattiin uudella raitiotielinjalla 9. Tässä tarinassa käydään läpi linjan 17 vaiheita.**

Helsingin kaupungin liikennelaitos alkoi ajaa uutta kantakaupunkilinjaa Rautatien-
torilta Harjutorille 16. päivänä joulukuuta
1948. Linjanumero 17 oli kyllä ollut hetken
aikaa käytössä jo ennen sotaa. Oy Omnibus
Ab:n linja numero 2 nimittäin siirtyi Hel-
singin Raitiotie ja Omnibusosakeyhtiölle ja
muutettiin myöhemmin numerolle 17. Tämä
oli kuitenkin täysin eri linja kuin sodanjäl-
keinen 17 ja tuo Katajanokan ja Etu-Töölön
väliä kulkenut reitti oli lopetettu jo vuoden
1939 lopussa.

Uusi 17 aloitti siis vuoden 1948 lopul-
la. Alkuperäisreitti kulki Ateneumin edes-
tä Hakaniemeen ja edelleen Porthaninka-
dun mäkeä ylös Fleminginkadulle ja Hel-
singinkadulle. Pääte pysäkki oli Harjutoril-
la. Vuoden 1949 aikana linjaa pidennettiin
asteittain. Tammikuun 29. päivänä keskus-
tan lähtöpaikka siirtyi Erottajalle, 3. maa-
liskuuta Koulupuistikkoon ja 4. huhtikuuta
Kapteeninkadun puistikon kohdalle. Koulu-
puistikko on pieni vihreä keidas Korkeavu-
orenkadun, Yrjönkadun ja Ratakadun välissä.
Kapteenin puistikko taas on kolmio Kaptee-

ninkadun ja Tehtaankadun risteyksessä. Ul-
lanlinnassa. Lisää pidennyksiä oli luvassa
kesällä 1949. Lähtöpaikka siirtyi 14.6 Meri-
kadulle ja toisessa päässä pääte pysäkki siir-
tyi Aleksis Kiven kadulle. Ullanlinnan pääte-
pysäkkiä lähestyttäessä ajettiin Kapteeninka-
tua alas Merikadulle ja uudelle kierrokselle
lähdettiin Merikadulta Neitsytpolulle käänt-
tyen. Käännös Laivanvarustajankadulle ja
sitten oltiin taas Kapteeninkadulla samal-
la reitiosuudella kuin paluusuunnassa. Tästä
eteenpäin jatkettiin sitten pitkin Korkea-
vuorenkatua, Yrjönkatua ja Erottajankatua.
Erottajan jälkeen mentiin Keskuskadulle ja
edelleen jo vakiintunutta reittiä Hakaniemen
suuntaan. Linjan pohjoispäässä ajettiin Hel-
singinkatua Harjutorin kohdalle kuten en-
nenkin, mutta matka jatkui tästä edelleen
vasemmalle Pengerkadulle ja sitten vielä
Aleksis Kiven kadulle. Uusi pääte pysäkki
oli nyt Kustaankadun risteuksen tuntumassa.
Kadunnimiä on sittemmin muutettu ja linjan
tuolloin käyttämä Pengerkadun osuus on nyt
Pengerpolkua ja Kinaporinkatua.

HKL 194 ScaniaVabis B 62VE/Helko Keskuska-
dulla matkalla Merikadulle 1950-luvun loppu-
puolella. Taustalla olevien rakennusten paikal-
la on nykyään Makkaratalo. Nasakuva.

1950-luvulla

Linja 17 ajoi noin kolme vuotta kesällä 1949
toteutettua reittiään. Pientä muutosta tapah-
tui kyllä tälläkin välillä, kuten paluusuun-
nan ajo Vilhonkatua Kaisaniemenkadun si-
jasta. Suurempia muutoksia tapahtui sitten
linjan molemmissa päässä syksyllä 1952.
Päivämäärällä 22.9 Ullanlinnan lähtöpaik-
ka siirtyi väliaikaisesti taas Kapteenin pu-
istikkoon. Alppiharjun päässä taas reitti siirtyi
pois Helsinginkadulta ja Aleksis Kiven ka-
dun pääte pysäkeille ajettiin nyt suoraan Fle-
minginkadulta. Etelän pääte pysäkki palasi
Merikadulle seuraavana kesänä 28.6.1953.
Nyt loppupää ei ollutkaan ympyrälenkki
vaan Kapteeninkadun jälkeen ajettiin Pie-
tarinkatua ja Neitsytpolkua Merikadulla ole-
valle pääte pysäkeille ja paluu tapahtui samaa
reittiä. Pohjoispäässä linjaa jatkettiin Alek-
sis Kiven kadun itäpäähän. Tämä tapahtui
todennäköisesti myös 28.6.1953, mutta tästä
muutoksesta ei ole tiedossa varmaa päi-
vämäärää.

Vuodesta 1957 Keskuskatua ajettiin
vain etelän suuntaan ja pohjoisen suuntaan

ajettaessa siirryttiin 4.3.1957 käyttämään Mikonkatua. Ullanlinnan loppupään reitti saavutti lopullisen muotonsa 10.6.1959. Silloin alettiin ajaa ympyrälenkkiä vastapäivään; Kapteeninkatu – Merikatu (päätepyssäkki) – Neitsytpolku – Pietarinkatu – Kapteeninkatu.

Vuoden 1959 eteläpään reittimuutoksen jälkeen ei mitään merkittäviä korjauksia tehty ennen vuotta 1966. Silloin syysliikenteen alkaessa pohjoispään päätepyssäkki siirrettiin Alppilaan Inkoonkadulle. Paluusuuntaan lähdetessä kierrettiin Porvoonkadun ja Kotkankadun kautta takaisin Aleksis Kiven kadulle.

Rinnakkaislinja 17A Pasilan asemalle

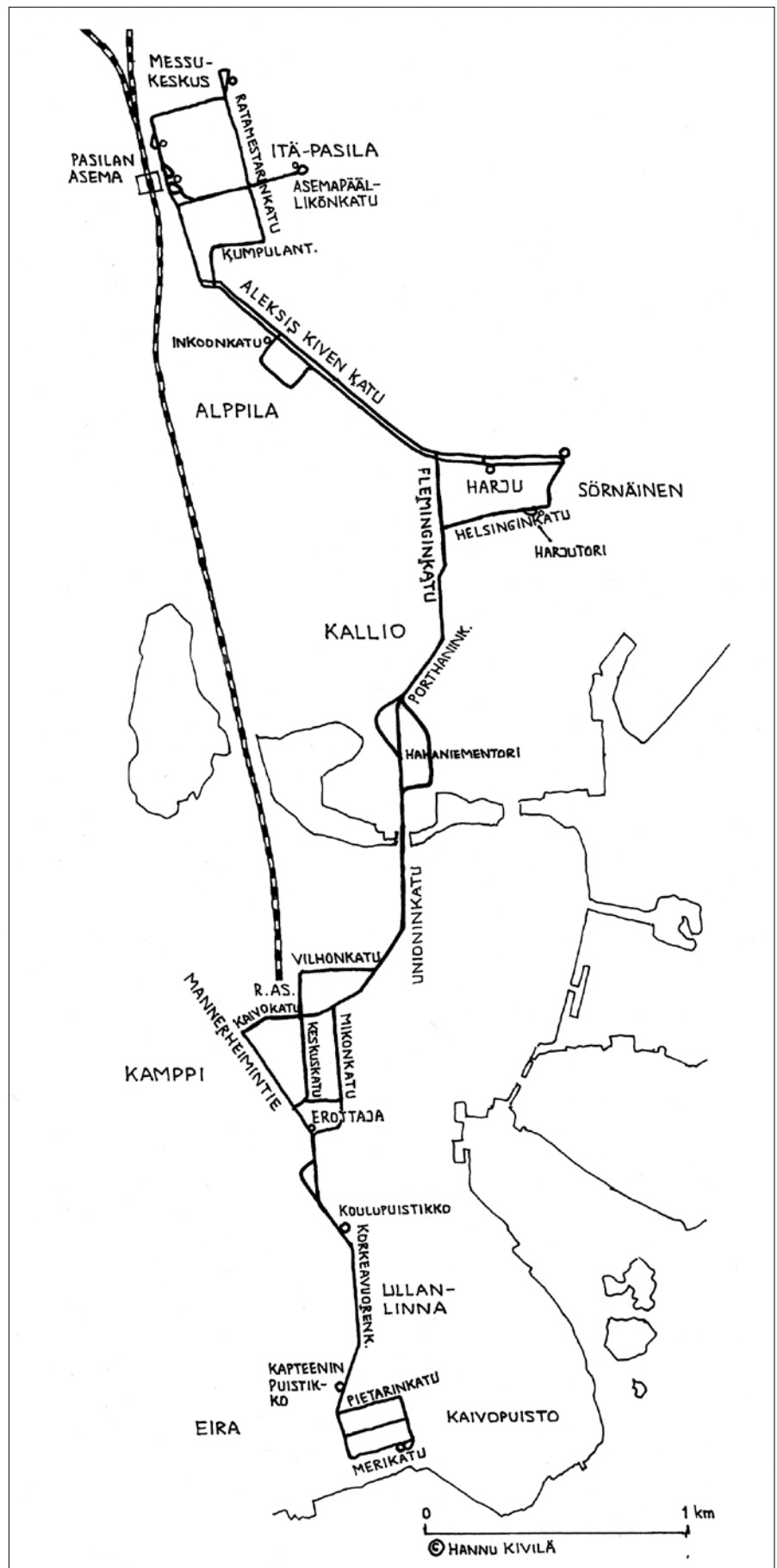
Helmikuun alussa 1967 kääntöpaikka palautettiin taas vanhoille sijoilleen Aleksis Kiven kadun itäpäähän. Samaan aikaan päälinja sai rinnalleen 17A:n ja tällä tunnuksella ryhdyttiin nyt ajamaan Inkoonkadulle. Pari vuotta myöhemmin 4.6.1969 17A:n reitti ulotettiin ruuhka-aikoina Pasilan asemalle saakka. 1970-luvulla alettiin rakentaa Itä-Pasilaa ja vuonna 1973 17A:n ruuhkavuorot alkoivat kiertää uuden alueen katuja. Uusi loppupään osuus kulki reittiä Savonkatu – Kumpulantie – Ratamestarinkatu – Asemapäällikönkatu. Muutos tuli voimaan 12.3.1973.

Yhdistelmälinjat

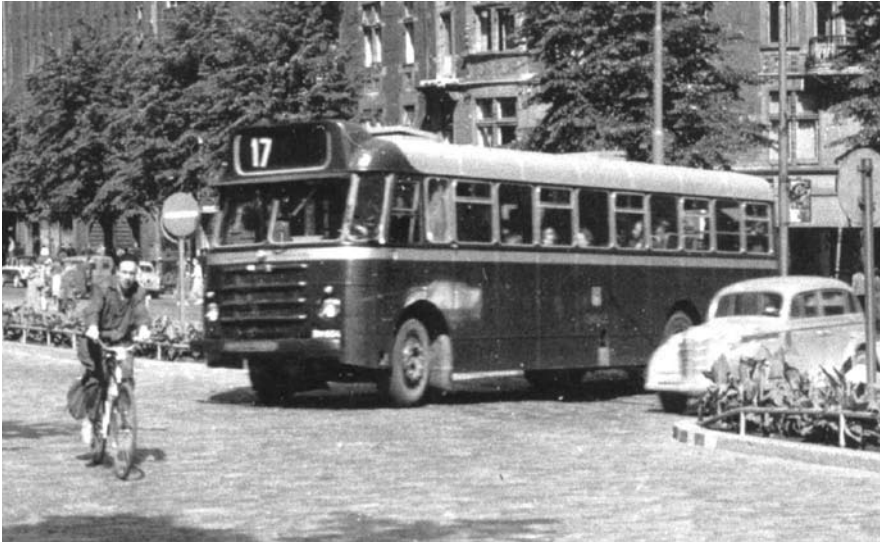
1960-luvulla HKL:lla oli tapana ajaa joskus yhdistelmälinjoja, joissa jokin esikaupunkilinja keskustaan tullessaan jatkoi vielä keskustalinjan reittiä. Juuri linja 17 oli mukana näissä yhdistelmissä. 16.12.1968 aloitti näistä ensimmäinen. Silloin muutama vuoro Puotilasta linjalta 91 jatkoi linjana 17 Merikadulle aamuliikenteessä. Yhdistelmä oli merkitty linjanumerokilpiin 91/17. Huhtikuussa 1970 kombinaatio siirtyi linjalle 90 Puotinharjusta. Elokuun lopulla järjestelmä siirtyi Länsi-Herttoniemen linjalle 80 ja kesti vielä noin pari vuotta.

17, 17V ja 17T sekä kuljettajarahastus

Vuonna 1975 uudistukset jatkuivat. Itä-Pasila alkoi valmistua ja Messukeskuskin oli nyt siellä. Ajoreittiä Itä-Pasilassa uudistettiin 24. tammikuuta. Aleksis Kiven kadulta kurvattiin Kumpulantien kautta Ratamestarinkadulle ja Pasilan asemalle ajettiin nyt Rautatieläisenkadun kautta. Messujen aikaan ajettiin lisäksi vielä lisälinjaa 17T Erottajan ja Itä-Pasilan välillä. 17T ajoi ensimmäisen kerran 7.2.1975. Viimeinen vuo-



Kumulatiivinen kartta 1948-2008. Ei sisällä tilapäisluonteisia eikä muitakaan lyhytaikaisia reittimuutoksia. Myös tilapäiseksi tarkoitettu viimeinen linjaus puuttuu.



HKL 302 Scania-Vabis B 7159V/Helko kääntymässä Pohjoisesplanadilta Mannerheimintielle 1950-luvun lopulla. Kuva Museovirasto.



HKL 401 Scania-Vabis B 7159V/Uusi Autokoriteollisuus Kaisaniemessä talvella 1972. Kuva Eero Laaksonen



den 1975 uudistuksista oli luopuminen rahastajista kesäliikenteen alussa 1.6.1975. Kevättalvella 1976 Itä-Pasilan reittiä rukattiin seuraavan kerran. Aleksis Kiven kadulta tullessa ajettiin 16.3 alkaen Ratapihantietä ja Asemapäällikönkatua ja sitten entinen kierros Rautatieläisenkadun kautta.

1980-luku

Lähes 30 vuotta ehti 17 ajaa Aleksis Kiven kadun päätepysäkille – näistä viimeiset kuusi vuotta rinnakkaislinjana 17V. Vuodesta 1977 oli 17V jo ollut keskikesät pois liikenteestä ja vuonna 1981 ei V-linja enää palannut kesätauoltaan. Viimeinen liikennöintipäivä oli 19.6.1981.

Päälinjan seuraava reittimuutos toteutettiin kesäliikenteen alussa 1985. Itä-Pasilan ajokuviot saivat toiseksi viimeisen versionsa 2.6.1985. Rautatieläisenkadun lenkki jäi nyt pois ja päätepysäkki siirtyi Asemapäällikönkadun itäpäähän. Lopullisen muotonsa linjan pohjoispää sai pari vuotta myöhemmin 2.11.1987. Silloin päätepysäkki siirrettiin Ratamestarinkadulle Messukeskuksen viereen.

14 vuotta vakautta

Keskustan katuja muutettiin kävelykaduiksi ja 1990-luvulla oli Mikonkadun vuoro. Espan ja Yliopistonkadun välisestä alueesta tuli jalankulkualuetta. Linja 17 oli pohjoisen suunnassa huristanut Mikonkatua vuodesta 1957. Nyt oli siirryttävä muualle. 30.3.1993 alkaen jatkettiin Erottajankadulta suoraan Mannerheimintielle ja käännyttiin sitten Kaivokadulle. 16.8.1993 – 10.10.1994 kierrettiin vielä Postikadunkin kautta, mutta sitten taas palattiin Kaivokadulle. Tässä vaiheessa linja 17 saavutti ”lopullisen” muotonsa – neljätoista vuotta ajettiin sen jälkeen ilman reittimuutoksia. Liikennöitsijä tosin vaihtui kilpailutuksen seurauksena. Loppuajan poikkeusreitit johtuivatkin sitten linjan 17 korvaajaksi suunnitellun raitiolinja 9:n rakennustoista.

Aikaisempia poikkeusreittejä

Lukuisat katutyöt ja muut rakennustyömaat vuosien mittaan pakottivat linjan 17 kulkemaan normaalioreitin ulkopuolella. Vuosina 1953 ja 1969 kierrettiin Merikadulta lähdetessä hetken aikaa Kasarmikadun ja Punanotkonkadun kautta Yrjönkadulle.

HKL 20 Scania-Vabis B 7563/Helko Merikadun päätepysäkillä maaliskuussa 1974. Kuva Eero Laaksonen.



Vuoden 1964 -mallinen kolmen vyöhykkeen lippu. Lippu on ostettu linjan 17 autosta 30. elokuuta klo 13.30. Numero 455 on pihdin tunnus.

Vuonna 1969 paluusuunnassa ajettiin myös Tarkk'ampujankatua. Vuosina 1970 ja 1971 Karhupuistoa kierrettiin muutaman viikon ajan länsipuolelta. Porthaninkatua on etelän suunnassa kierretty Agricolankadun ja Itäisen Papinkadun kautta vuonna 1975 ja vuonna 1995 vielä pitemmältä Neljännen linjan ja Suonionkadun kautta. Kesällä 1986 koukattiin viikon ajan Merikadulta Merisatamanrantaan ja sieltä suoraan Kapteeninkadulle. Saman vuoden syksyllä kierrettiin runsaan kuukauden ajan Ullanlinnassa Huvilakadun kautta. Myös Ympyrätalon korttelia on vuosikymmenien mittaan kierretty milloin miltein puolelta.

Liikennöintikalusto vuoteen 2004

LinLinjan aloittaessa vuonna 1948 oli HKL:lle juuri saatu ensimmäiset uudet sodanjälkeiset bussit. Näitä oli kuitenkin vain 20 kappaletta, eikä ole varmaa tietoa, ajoiko näistä mikään linjalla 17. On hyvin todennäköistä, että alkuvaiheessa liikennöitiin 1930-luvun lopun Büssingillä, joita HKL:n edeltäjä Helsingin Raitiotie ja Omnibusosakeyhtiö oli hankkinut runsaasti. Pari vuotta myöhemmin linjalle saatiin kuitenkin tuoretta kalustoa, sillä vuonna 1950 hankittu autosarja numeroilla 4-13 esiintyy useissa lehti- ja muissa valokuvissa linjalla 17. Näissä Valmet-korisissa busseissa oli alustana Volvo B532.

Sitten peruskaluston merkki vaihtui, kun linjalle saatiin 1952-mallisia Scania-Vabis B60-versioita (B62/B63). Nämä Helko- ja Ajokki-korilla varustetut autot olivat sarjoista 170-180, 201-203 ja 204-209. Ruuhkavuoroissa saattoi olla näistä poikkeavia ja huomattavasti vanhempia busseja. Kaikki



MAN-koeauto Fleminginkadulla 1965. Kuva Bo Ahlnäs.

olivat kuitenkin HKL:n Koskelan hallin kalustoa. Hallin valmistuttua 1950-luvun alussa linja 17 oli pääasiallisesti Koskelan varikon linja. 1980-luvun lopulla oli kuitenkin ajanjakso, milloin linjaa ajettiin myös Ruhasta. Muilta varikoilta liikennöitiin myös sellaisina kesäkausina, jolloin Koskelan varikko oli suljettuna.

Vuonna 1957 saatiin taas uusia busseja – edellisten kaltaisia Helko-korisia Scania-Vabiksia sarjasta 291-310, nämä kuitenkin jo uudempia B71-malleja. Myös tuoreempia vuoden 1957 Scania-Vabiksia linjalla havaittiin ja vuonna 1958 vielä Wiima-korisia Sisuja sarjasta 238-263.

Vuonna 1961 alkoi 14 vuotta kestänyt ajanjakso, jolloin peruskaluston alustatyyppi linjalla 17 oli Scania-Vabis B75. Aluksi reitille ilmestyi vajaan vuoden ikäisiä Wiima-korisia autoja sarjasta 405-424. Nämä bussit oli alun perin sijoitettu Itä-Helsingin linjoille, mutta pienen istumapaikkamääränsä takia niistä ei tullut järin suosittuja. Ne soveltuivat paremmin keskustalinjoille ja niin myös linja 17 sai niistä osansa alkuvuodesta 1961. Ne korvautuivat kuitenkin pian uusilla Helko-korisilla uutuuksilla sarjasta 435-454. 1960-luvun puolivälissä tuli näiden rinnalle vastaavanlaisia, mutta vuosimallia 1963 olevia busseja (475-499 ja 11-15). Vuonna 1970 1960-luvun alun bussit korvattiin vuosimallin 1965-autoilla sarjasta 16-55. Nämä autot muodostivat kaluston perusrungon aina kuljettajarahastukseen siirtymiseen saakka vuoteen 1975.

Ruuhkavuoroissa näkyi 1960-luvulla jos jonkinlaista kulkuneuvoa, mutta viimeisinä rahastajaliikennevuosina ruuhkakalustokin oli kokopäiväbussien tapaan Scania-Vabiksen B75-mallia. On kuitenkin huomattava, että toisin kuin esikaupunkilinjoilla, linjalla

17 oli hyvin vähän erillisiä ruuhkavuoroja. Esimerkkinä vaikkapa tilanne vuodelta 1964. Silloin koko liikennöintiajan kulkeneita vuoroja linjalla 17 oli viisi, alkuiltaan asti ajavia vuoroja kolme ja varsinaisia ruuhkavuoroja vain kolme.

HKL:n uudet bussit olivat vuosina 1968-71 pääasiallisesti vain kuljettajarahastukseen soveltuvia. Tämä merkitsi sitä, että rahastajalinjojen kalusto alkoi ikääntyä. Parannusta tilanteeseen saatiin kuitenkin vuonna 1972, kun HKL hankki suuren erän uusia autoja, jotka soveltuivat myös rahastajakäyttöön. Näitä sijoitettiin paljon mm. linjalle 18, mutta havaintojen mukaan linja 17 ei ainakaan pysyvästi tällaisia busseja saanut vaan liikennettä jatkettiin perinteisillä busseilla, joista nuorimmat tuohon aikaan olivat seitsemän vuoden ikäisiä.

Kuljettajarahastus linjalle 17 tuli 1.6.1975 ja bussikalusto vaihtui täysin. Linjaa oli ajettu pääsääntöisesti keppivaihteisilla etumootorisilla bulldog-tyyppisillä busseilla 26 vuotta. Nyt palvelukseen astuivat takamoottoriset, automaattivaihteiset Sisu BT/B-53SP-bussit. Autoihin noustiin etuovesta ja istumapaikkoja oli aikaisempaan verrattuna runsaasti. Aivan uusia autot eivät olleet, sillä kokopäivävuorojen kalusto oli sarjasta 238-256 vuodelta 1972. Ruuhkavuoroja ajettiin 68-mallisilla B-53SP-Sisuilla sarjoista 802-821 ja 822-861.

1960-luvulle asti HKL:lla oli yleensä jokaisella vuorolla oma nimikkoautonsa. Myöhemmin nimikoista luovuttiin, mutta edelleen kullakin vuorolla oli bussi jostain tietyistä autosarjasta. Sitten tästäkin luovuttiin ja 1970-luvun lopulta lähtien oli hyvin vaikea enää nimetä tiettytyyppisiä autoja lin-



Pasilan aseman luona ollut raitiolinjan 2 ja bussilinjan 17 pääte pysäkki 8.3.1977. Oikealla HKL 283 Sisu BT-69CR/Wiima. Kuva Arto Hellman.

jalle 17. Käytetty kalusto oli siis sellaista mitä varikolla käytettiin. Koskela oli 1980-luvulle asti pääasiallisesti Sisu-varikko, joten bussit olivat siis eri-ikäisiä Sisuja. Sisu BT-69 CR oli yleinen alustamalli, jota hankittiin Wiiman HKL-korilla vuosina 1972-73 ja Wiiman K100-korilla vuonna 1976. Näitä seurasi BT-69 BVT-malli vuosina 1977-78. 1980-luvun loppupuolella linjaa 17 liikennöitiin ainakin osittain Ruhan varikolta ja silloin kalustona oli mm. 1970-luvulta peräisin olevia Scania BR110- ja BR111M-malleja. Vuodesta 1985 HKL oli hankkinut koko pääkaupunkiseudun perusbussiksi muodostunutta Volvo B10M-tyyppiä Wiima K202-korilla. Reitin siirryttyä taas takaisin Koskelan linjaksi olivat nämä perus-Volvot

HKL 8517 Volvo B10M/Wiima Merikadulla 10.6.1985. Kuva Pertti Leinomäki.

sitten kaluston runkona vuoteen 1996 saakka. Silloin saapuivat matalalattiabussit linjalle 17 ja syksyllä 1996 suurin osa vuoroista oli matalia. Syksyllä 1999 linjalla näkyenää muutama korkealattiabussi ja kokonaan matalalattiakalustolla liikennöitäväksi linja siirtyi kilpailutetun liikenteen alkaessa vuonna 2005.

Ensimmäiset Koskelan hallin varsinaiset matalalattiabussit olivat Scania N113CLL-malleja Carrus City L-korilla. Näitä seurasivat mm. Scania CN113CLL MaxCi ja Volvo B10L/Carrus City U – viimeksi mainittu sekä diesel- että maakaasukäyttöisenä. Linjaa 17 ajettiin normaalisti aina kaksiakselisilla busseilla, mutta Kaivopuiston konserttien aikana käytössä oli myös Volvo B10MA/Wiima N202-nivelbusseja.

Linjakilpi-informaatiota

1950-luvulla linjanumero oli HKL:n busseissa valkopohjaisessa peltikilvessä kahteen kertaan bussin keulassa – otsassa keskellä ja valonheittimen yläpuolella. Sivulla oli takaoven vieressä suurempi kilpi, jossa

linjanumeron lisäksi oli linjan päätepaikat suomeksi ja ruotsiksi. Takana oli linjanumero vielä kerran.

Vuosina 1956-57 HKL:n uusien bussien suuri uudistus oli nauhamalliset linjakilvet määränpääteasteineen. Tekstejä käytettiin kuitenkin vain esikaupunkilinjoilla lyhyen aikaa, eikä keskustalinjojen päätepaikkoja ollut kilpinauhoihin edes painettu. Linjanumero oli näytön reunassa ja vähän myöhemmin keskellä. Tämäkään ei ollut vielä lopullinen versio, sillä kilpinauhat eivät vielä tuohon aikaan olleet riittävän kestäviä ja niinpä nauhakilvet korvattiin perinteisillä peltikilvillä. Tämän jälkeen jatkettiin uudenkin kaluston osalta jälleen perinteisellä tyyllillä – tosin vuosimallista 1961 alkaen tyydyttiin edessä vain yhteen, otsassa olevaan linjanumeroon.

Vuonna 1964 saatiin Helsingissä aikaiseksi tariffiuudistus ja pienimuotoinen yhteistariffi. Keskustalinjojen maksut poikkesivat nyt esikaupunkilinjojen hinnoista ja tämän merkiksi keskustabussit saivat linjanumeronsa ympärille punaisen ympyrän. Vuonna 1973 käyttöön tuli uusi tasatariffi ja punarengas jäi merkityksettömäksi. Silti ympyrää saattoi nähdä vielä vanhojen rahastajamallisten bussien kilvissä. Uusissa busseissa oli jo vuonna 1970 siirrytty uudenmallisiin nauhakilpiin, joihin ei ympyrää edes saanut.

Kuljettajarahastukseen siirryttäessä ruuhkavuoroissa käytetyissä 68-mallisissa busseissa oli edelleen peltikilvet ja reitin päätepaikat sivuikkunassa. Kokopäivävuo-roissa käytetyissä autoissa oli sen sijaan jo nauhakilvet ja näiden autojen ainoana linjainformaationa oli ”17” edessä, sivulla ja takana. Tämä systeemi jatkui myös tuoreem-

HKL 8907 Volvo B10M/Wiima N202 Merikadulla Beach Boys -yhtyeen konsertin aikaan 6.6.1993. Kuva Pertti Leinomäki.



missa busseissa, kunnes 1990-luvun lopulta lähtien uusiin autoihin tuli sähköiset kilvet keulassa sijaitsevine määränpäätekesteineen

Kilpailutus ja liikennöitsijävaihdos

Kun 17 siirrettiin kulkemaan pitkin Kaivokatu, ei sen jälkeen tarvinnutkaan muutoksia tehdä yli kymmeneen vuoteen. Linja 17 oli pitkään selvinnyt ilman kilpailutusta, joka Helsingin sisäisessä liikenteessä oli alkanut 1990-luvun lopulla. Vuonna 2004 kuitenkin tuli ajankohtaiseksi ja merkitsi sitä, että HKL:n 56 vuotta jatkunut liikennöinti linjalla päättyi vuoden 2004 lopussa. Liikennöinnin voitti nimittäin 1.1.2005 alkaen VR-konserniin kuuluva Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab. Siniset bussit vaihtuivat Pohjolan Liikenteen kulkuneuvoihin, joissa perusvärityksenä valkoisen lisäksi oli violetti bumerangikuvio ja yhtiön nimi vihreällä. Tämä peruskuvio oli kuitenkin vain osassa busseja, sillä useat autot olivat kokomainosteippauksessa ja mainossopimusten väliajalta kokovalkoisia.

Linjan perusbussit olivat Scania CN94UB OmniCity-malleja vuodelta 1999. Nämä autot olivat tulleet uusina Turkuun, missä ne olivat ajaneet Pohjolan Liikenteen liikennöimiä linjoja 4 ja 40. Sopimus oli päätynyt keväällä 2004 ja tämän jälkeen yhtiö tarjosi niitä linjalle 17 Helsinkiin. Käytössä oli myös muita malleja liikennöitsijän valikoimasta. Näistä mainittakoon mm. Scania N94UB Lahti 402-korilla sekä Saaren Auto Oy:ltä periytyneet Volvo B10BLE / Carrus City L-bussit. Näissä Volvoissa oli korkeaselkänojaiset istuimet ja alun perin myös verhot. ”Saaren Autoissa” oli yksinauhaiset rullakilvet ja ainoana linjainformaationa ”17”. OmniCityissä ja muissa uudemmissa autoissa sen sijaan oli HKL:n tapaan Mitronin valmistamat sähköiset kilvet, joissa 17:n lisäksi luki määränpäätä Merikatu/Havsgatan ja Messukeskus/Mässcentrum. Linjan pysäkkiliuskoissa sen sijaan luki pohjoisen suunnassa Itä-Pasila.

Viimeisinä viikkoina kesällä 2008 linjan kalusto koostui kokonaan OmniCity-sarjasta 853, 854, 856-858. Raitiolinja 9:n rakennustöiden takia reitillä oli monia hyvin ahtaita paikkoja ja OmniCity lyhyine akseliväleinen oli sopivan ketterä bussi tiukkoihin käännoksiin.

Keskustalinjojen siirtyminen yksityisille yhtiöille oli ”pieni kulttuurishokki”. Linja 17 siirtyi Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab:lle, joka sijoitti tälle linjalle OmniCity -autoja. Kuva Juhana Nordlund.



Loppuaika poikkeusreitillä

Vielä syysliikenteen alussa 2007 linja 17 kulki tuttua reittiään, jonka viimeisin muutos oli tapahtunut vuonna 1994. Mutta tammikuussa 2008 joutuivat mm. Porthaninkatu ja Aleksis Kiven katu suurelta osaltaan kiskotöiden alle ja reittiä oli muokattava. 21.1.2008 alkaen linja 17 ei mennytkaan Porthaninkadun mäkeen vaan jatkoi Hakaniemestä Hämeentietä kääntyen sitten Viidennelle linjalle. Tästä mentiin hetki normaalireittiä mutta Fleminginkadulta käännettiin sitten Helsinginkadulle. Tämän jälkeen reitti kulki Länstistä Brahenkatua, Porvoonkatua ja Viipurinkatua. Kotkankatua päästiin sitten takaisin omalle reitille Aleksis Kiven kadulle. Viidennen linjan mäki oli hyvin jyrkkä ja niinpä etelän suuntaan mentäessä bussin perä raapaisi usein maahan kääntyessä Viidenneltä linjalta Hämeentielle.

Edellä kuvattu muutos oli kolmanneksi viimeinen linjan 17 historiassa. Toiseksi viimeisen rukkauksen aiheutti Helsinginkadulla tapahtunut kiskotustyö. Se esti linjan kulkemisen Fleminginkadulta Helsinginkadulle ja reitti laitettiin kiertämään Franzeninkadun

HKL 988 Sisu/Delta 100City Hakaniemessä syyskuussa 1986. Taustalla 973 matkalla Länsi-Pakilaan. Kuva Pertti Leinomäen kokoelma.

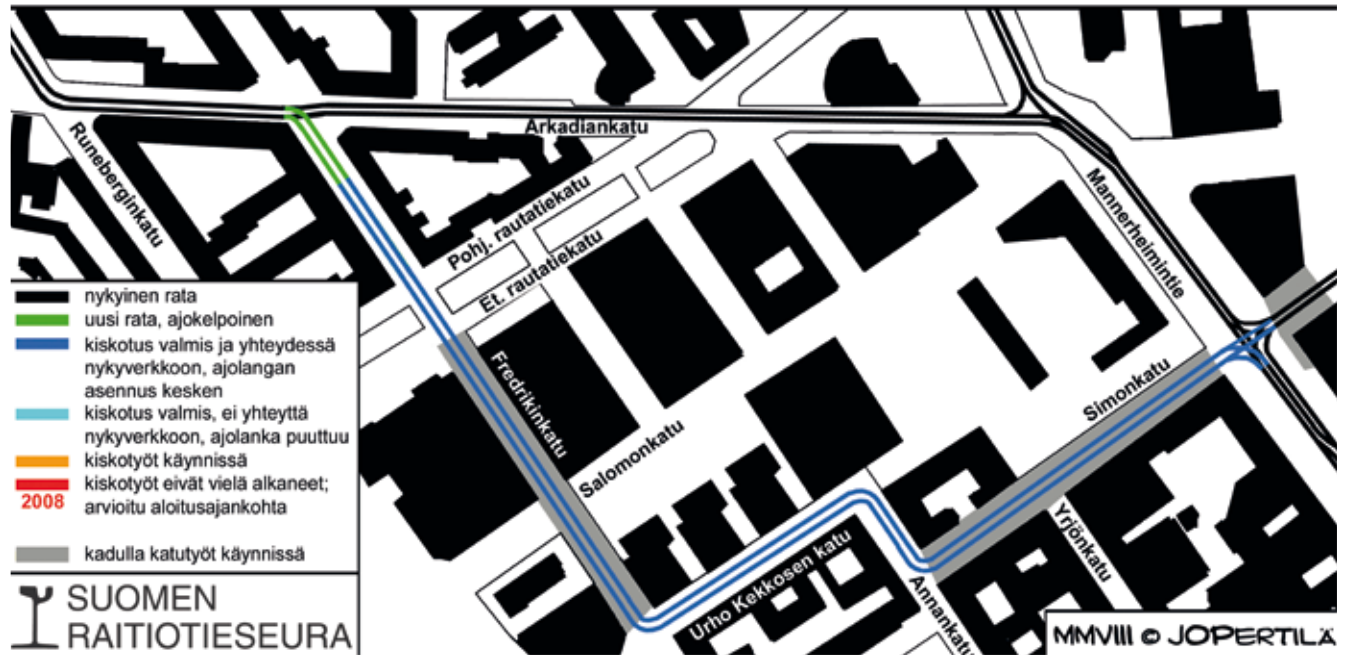
ja Kaarlenkadun kautta 19.5.2008. HKL:n kesän poikkeusliikenteestä kertovaan karttaan ei tätä kiertoa kuitenkaan ollut merkitty. Kesäliikenteen alusta 1.6.2008 lähtien linja ei enää kulkenutkaan rautatieaseman kautta vaan ajettiin Esplanadia ja Unioninkatua – pohjoisen suunnassa myös Fabianinkatua ja Kirkkokatua. Tämä oli vihonviimeinen muutos linjalla 17. Linja ei siis koskaan ehtinyt palata enää takaisin normaalireitilleen, joten voidaan kysyä oliko tämä poikkeusreitti lainkaan.

Viimeisenä päivänä, lauantaina 9.8.2008 linjaa 17 ajoivat tutut OmniCity-Scaniat 853, 854, 856-858. Viimeinen lähtö Messukeskuksesta tapahtui kello 23.10 ja Merikadulta kello 23.20. Vihonviimeisen lähdön ajoi auto 853. Vähän ennen puoltayötä 853 saapui Itä-Pasilaan ja näin 59 vuotta, 7 kuukautta ja 24 päivää jatkunut liikenne linjalla 17 oli päätynyt. Seuraavasta aamusta alkaen reitin korvasi uusi raitiotieliinja 9



KUULUMISIA KAMPISTA

Kampin raitiotietäyömaa, tilanne 8.12.2008



Työt loppusuoralla

Kampin raitiotien rakentaminen on edennyt loppusuoralle:tätä kirjoitettaessa ajolangat on asennettu koko rataosuudelle, mutta kiinnityksiä viimeistellään vielä. Töitä tehtiin varsinkin kesällä kiivaaseen tahtiin, kun Mannerheimintien, Simonkadun ja Kaivokadun risteuksen kiskot uusittiin viikolla 27. Tuon viikon aikana linjat 3, 4, 6, 7 ja 10 oli ohjattu Raitiossa 2/08 kerrotuille poikkeusreiteille. Arkadiankadun ja Mannerheimintien risteukseen asennettu uusi vaihde oli ahkerassa käytössä, ja Arkadiankadulle perustettiin tilapäinen Kiasma-niminen pysäkki Pikkuparlamentin puiston kohdalle. Uusi vaihde oli seuraavan kerran käytössä jo 12.7., kun Kaivokadulla sattui liikennehäiriö, joka esti raitiovaunujen kulun Lasipalatsilta etelään. Uusi yhteys tuli siis tarpeeseen!

Kiskotyöt jatkuivat vielä viikonloppuna 15.8.-17.8., kun Simonkadun kiskot yhdistettiin Mannerheimintien risteuksen ristikkoon. Mannerheimintien etelään vievät autokaistat olivat poissa käytöstä töiden ajan, ja myös Kaivokadua käyttävät raitiolinjat 3B, 3T, 6 ja 9 ajoivat silloin poikkeusreittejä.

Ajolangojen asennus on tarkoitus tehdä siten, että uusi rata on valmis koeajoja varten 23.12.

Kolmosen aikataulut eivät muutu

Vaikka kolmosen reitti siirtyy Arkadiankadulta Kamppiin, pysyy kierrosaika nykyisenä. Elokuussa voimaan tulleilla aikatauluilla ajetaan siis vielä vuodenvaihteen jälkeenkin, tosin aikataulut luonnollisesti painetaan uudestaan, kun kolmosten tunnusjärjestelmä muuttuu.

Raitioliikenneyksikössä arvioidaan, että uusi yhteys Kampin läpi saattaa olla jopa nykyistä reittiä nopeampi. Tämä riippuu kuitenkin suurelta osin siitä, miten hyvin autoliikenne jatkossa pysyy poissa joukkoliikennekaduilta. Myös bussien ja raitiovaunujen yhteispysäkit hidastavat raitiovaunujen kulkua, sillä bussien pysäkkiajat varsinkin Kampin metroaseman vilkkaalla pysäkillä muodostuvat kovin pitkiksi, kun kaikki matkustajat nousevat bussiin vain etuovesta. Katusuunnitelman mukaan pohjoisen suunnan busseille tulisi oma pysäkki syvennykseen raitiovaunupysäkin eteläpuolelle, mutta näillä näkymin sekä bussit että raitiovaunut käyttävät kuitenkin raitiovaunupysäkkiä.

Mikonkatu viivästyy

Mikonkadun limitetylle rataosuudelle tulee turvalaite, joka valvoo, etteivät vaunun kohdalla Yliopistonkadun ja Aleksanterinkadun

välisellä osuudella. Valitettavasti laitteen hankinta on viivästynyt siten, ettei linjan 3 reittiä Kampin ja Mikonkadun kautta saada käyttöön vielä vuodenvaihteessa, kuten oli tarkoitus, vaan uudelle reitille päästään vasta maanantaina 30. maaliskuuta.



AVOPERÄVAUNUN PALUU



Kesätunnelmaa Mäkelänkadulla. Helsingin kaupunginmuseon kuvakokoelmaan kuuluvasa kuvassa matkustetaan K-linjan junassa kesävaunulla 543 sekä moottorivaunulla, joka on samaa tyyppiä kuin vaunu 157. Tältä voi siis museojuuna näyttää myös kesällä 2009! Avoperävaunu on ASEA:n valmistama, mutta täsmälleen samanlainen kuin Hietalahden telakan valmistama vaunu 233. Kuvattu 1945-1952.

Arkkitehdin laatima havainnekuva vaunusta 233 entisöinnin jälkeen. Tarkkasilmäinen lukija huomaa, että liikenneturvallisuus on vaatinut vaunuun muutamia muutoksia.



SRS:n syyskokouksessa kuultiin mielenkiintoisia uutisia: yksityinen taho on myynyt 1950-luvulta saakka omistuksessaan olleen Hietalahden telakan valmistaman avoperävaunun Oy Stadin Ratikat Ab:lle, joka entisöi vaunun liikennekäyttöön.

Vuonna 1919 valmistunut kesävaunu HKL 550, alkuperäiseltä numeroltaan HRO 233, poistettiin liikenteestä olympialaisten jälkeen vuonna 1952. Sen jälkeen vaunu toimi huvimajana Itä-Helsingin Hevossalmessa sekä Lohjalla, mistä vaunu kuljetettiin Tallinnaan entisöintiä varten 27.5.2007. Työt Tallinnassa ovat parhaillaan käynnissä, ja ta-

voitteena on, että vaunu tuodaan Helsinkiin ensi vuoden maaliskuussa. Ensi vaiheessa moottorivaununa käytetään ASEA:n vuonna 1930 valmistamaa vaunua 157, johon tehdään kevään aikana tarvittavia muutostöitä. Muutostyöt liittyvät lähinnä vaunun sähkö- ja jarrujärjestelmiin eivätkä näy ulospäin.

Hanke on toteutettu tiiviissä yhteistyössä HKL:n kanssa. Raitioliikenneyksikön kanssa on muun muassa kartoitettu turvallisuustekijöitä ja suunniteltu vaunuun liikenneturvallisuuden vaatimia muutoksia. Myös liikennöinnin periaatteet on sovittu yhteistyössä HKL:n kanssa.

Kesällä 2009 on tarkoitus kokeilla rajoitetusti museoliikennettä junalla jossa moottorivaununa on vaunu 157 ja perävaununa kesävaunu 233. Myös SRS:n jäsenille järjestetään jäsenajelu kesävaunulla heti, kun vaunu on katsastettu ja säät sallivat miellyttävän matkustamisen.

Entisöintihankkeeseen palaamme tarkemmin, kun vaunu on saatu liikenteeseen.

Helsingin raitioliikenne laajenee voimakkaasti

VUOSI 2009 JÄÄ HISTORIAAN

Ensi vuodesta on tulossa merkittävä merkkipaalu Helsingin raitioliikenteessä. Keväällä avataan 1970-luvulta lähtien suunnittelupöydällä ollut Kampin raitiotie vihdoin liikenteelle. Vielä Kampiakin merkittävämpää on kuitenkin se, että ensi vuonna on tarkoitus laatia ja hyväksyä hankesuunnitelmat peräti neljästä eri

raitiotiehankeesta sekä tilata yhteensä 40 pääasiassa suomalaisin voimin suunniteltua uutta, pitkää matalalattiaraitiovaunua. Vaunut tilataan syyskuussa, ja ensimmäinen vaunu saapuu Helsinkiin vuoden 2011 lopulla.

Keväällä valmistuvat HKL:n, KSV:n ja HKR:n yhteistyössä tekemät Ilmalan ja Ullanlinnan raitioteiden hankesuunnitelmat. Tarkoitus on, että joukkoliikennelautakunta (vuoden 2009 alusta nimeltään HKL:n johdokunta) ja kaupunkisuunnittelulautakunta käsittelevät hankesuunnitelmia keväällä, jolloin ne olisivat kaupunginhallituksen ja -valtuuston käsittelyssä syksyllä. Ilmalan raitiotie on linjan 9 jatke, ja sen on tarkoitus olla käytössä elokuussa 2012. Ullanlinnan raitiotie puolestaan tarkoittaa rataa Johanneksen kirkolta etelään aina Merikadulle asti. Osuus voi alkuvaiheessa olla osa linjan 9 tai 10 reittiä. Linjaa 9 on kuitenkin tarkoitus jatkaa Kaivokadulta Kampin läpi Jätkäsaareen ja linjaa 10 Aleksanterinkatua Laajasaloon, joten linjastoratkaisu ei ole lopullinen.

Jätkäsaaren raitiotien perustamissuunnitelma on joukkoliikennelautakunnan käsittelyssä nyt joulukuussa. Valtuuston on tarkoitus hyväksyä perustamissuunnitelma ensi keväänä. Ensimmäisessä vaiheessa rakennetaan rata Itämerenkadulta Länsisatamankatua ja uutta Crusellinsiltaa pitkin Saukonpaaden alueelle Jätkäsaaren keskukseen.

Rata tehdään samanaikaisesti muiden kadunrakennustöiden kanssa, joten ratatyöt alkavat jo ensi vuonna. Alkuvaiheessa rataa käyttää linja 8, jonka reitti pitenee Jätkäsaareen vuonna 2011. Seuraavassa vaiheessa rakennetaan ratayhteys Kampin läpi Länsiterminaaliiin. Yhteys voi olla käytössä jo vuonna 2012. Alustavasti on kaavailtu, että yhteys olisi linjan 9 jatke. Linja 6 jää toistaiseksi Hietalahteen, mutta ratayhteydet rakennetaan kuitenkin niin, että myös Bulevardin suunnasta voidaan liikennöidä tarvittaessa Jätkäsaareen.

Kaupunginvaltuusto valitsi marraskuussa Laajasalon joukkoliikennetarkistuksiksi sillalla kulkevan raitiotien. Kyseessä on ensimmäinen varsinainen esikaupunkiraitiotie Helsingissä sitten 1920-luvun. Siltoja pitkin Laajasaloon kulkevan yhteyden hinnaksi on alustavasti arvioitu noin 125 miljoonaa euroa. Kaupunginhallitus päätti marraskuussa raitiotien hankesuunnitelman teettämistä. Suunnitelma valmistuu ensi keväänä, ja tarkoitus on, että valtuusto voi tehdä hankepäätöksen loppuvuodesta. Rakennustyöt on varauduttu aloittamaan vuonna 2010 ja ensimmäiset raitiolinjat Yliskylään ja Reiherintielle on tarkoitus avata liikenteelle vuonna 2014. Alueelle liikennöivää raitiolinjaa ei ole vielä valittu, mutta alustavissa tarkasteluissa on lähdetty siitä, että raitiolinja 10 kulki Aleksanterinkadun ja Kruununhaan kautta Laajasaloon, missä se haarautuisi kahtia. Tällöin molemmilla haaroilla olisi 10 minuutin vuoroväli.

Keväällä valmistuu myös Jokerin yleissuunnitelma. Tarkoitus on, että yleissuunnitelman poliittisen käsittelyn jälkeen voitaisiin heti ryhtyä laatimaan tarkempaa hankesuunnitelmaa, jonka pohjalta varsinainen rakennuspäätös voitaisiin tehdä vuonna 2010.

Raitio seuraa tuttuun tapaan laajennussuunnitelmien etenemistä. Kustakin hankkeesta julkaisemme laajemmän artikkelin, kun valtuusto on tehnyt siitä hankepäätöksen.



Jätkäsaaren raitiolinjasto noin vuonna 2015. Linjan 8 jatke otetaan käyttöön vuonna 2011, satamaan vievä linja "B" eli todennäköisimmin linjan 9 jatke vuonna 2012 ja Välimerenkadun osuus kadun valmistuttua vuoden 2015 tienoilla.

Toivo Niskanen Im Memoriam

16.6.1926 - 20.10.2008

Topi liittyi Suomen Raitiotieseuran jäseneksi jo seuran varhaisessa vaiheessa 1970-luvun puolivälissä. Aktiivinen raitiotieharastus johti hänet melko pian toimimaan seuran johtokunnassa, jossa hän oli erilaisissa luottamustehtävissä vuodesta 1980 aina vuoteen 1998, jolloin hän terveydellisistä syistä pyysi eroa hallintotehtävistä. Topi toimi SRS:n varapuheenjohtajana koko 1980-luvun sekä seuran arkistonhoitajana 1990-luvulla.

Eläkkeelle siirryttyään Topi keskittyi uutterasti tutkimustyöhön kaupungin ja valtion eri arkistoissa ja niiden pohjalta tehdyt tutkimukset ja kertomukset omakohtaisilla muistoilla täydennettyinä olivat mieluista luettavaa Raitio-lehden sivuilla meille nuoremille raitiotiehistoriasta kiinnostuneille. Topin tarkat omakohtaiset raitiotiemuistot alkoivat jo 1930-luvulta ja hän oli myös eräs varhaisimmista suomalaisista valokuvaavista harrastajista. Topin keräämästä laajasta aineistosta ei ole luonnollisestikaan ehditty julkaista Raitio-lehdissä kuin osa. Lähes valmiita artikkeleita on useita ja muuta lähdeaineistoa on myös tarjolla jälkipolvien tutkijoille huomattavan runsaasti. Topin aika tuli valitettavasti täyteen liian varhain, tehtyyn esityöhön nähden. Tulevaisuudessa Raitio-lehdessä tullaan julkaisemaan hänen kirjoituksiaan postuumisti. Topillekin mieluisa raitiotiehistorian ja samalla myös Helsingin liikennehistorian tietojen kerääminen, tutkiminen ja artikkeleiksi kirjoittaminen jatkuu jälkipolvien toimesta.

Topin 1990-luvulla Raitio-lehteen kirjoittama seikkaperäinen artikkeli Kulosaaren raitiotien historiasta aikaansai kenties maamme tähän saakka huomattavimman raitiotiehistoriallisen tapahtumaketjun. Kyseinen artikkeli toi korostetusti esille jo aiemmin talteenotetut hienot tiikkikoriset ratikat sekä niiden kunniaakaan historian. Kyseisen kirjoituksen julkaisun jälkeen tarvittiin vain että oikeat tahot lukivat sen sekä ottivat tilaisuudesta vaarin. Monien vaiheiden jälkeen meillä on jälleen tänään olemassa oikea Kulosaaren "Jumbo" -ratikka jolla Topikin on nuorena poikana matkustanut!

Topi on siunattu omaisten ja läheisten läsnä ollessa Malmin hautausmaalle. Suomen Raitiotieseuran johtokunnan edustajat osallistuivat myös siunaustilaisuuteen.

Topia jäivät kaipaamaan hänen kaksi poikaansa perheineen sekä sukulaiset ja ystävät.

Pidetyt jäsenemme muistoa kunnioittaen

Suomen Raitiotie-seura r.y.



Topin elokuussa 1952 kuvaama koevaunu, kuvauspaikka Viideslinja.



PÄÄTEPYSÄKKI



Kevätkokous 2009

Suomen Raitiotiesseura ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään HKL:n Koskelan raitiovaunuvarikon luokkahuoneessa (auditorio) sunnuntaina 15.3.2009 alkaen klo 13:00. Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat. Mahdollisuuksien mukaan virallisen ohjelman jälkeen katsellaan alaan liittyviä kuvia.

Mahdollisia muita ajeluja ajankohtaisella kalustossa

Sähköpostirinkiläisille kerrotaan mahdollisista talven muista ajeluista ringin puitteissa. Lue ringistä enemmän ylempää. Väliosa-Mannella HKL 161 (tai 163) on tarkoitus ajaa heti, kun se on teknisesti mahdollista.

Ratikalla Kamppiin tammikuussa!

Kampin raitioliikenne alkaa 30.3.2009, mutta SRS järjestää tutustumisajelun jäsenilleen Kamppiin jo sunnuntaina 25.1.2009. Lähtö on Koskelan varikolta klo 12.00. Ajamme Töölön kautta Kamppiin ja Kruununhaan kautta takaisin samaa reittiä. Mikonkadun kautta ajetaan, jos liikenteenohjauksesta saadaan erikoislupa. Muussa tapauksessa käännytään Simonkadulta Mannerheimintielle ja edelleen Aleksille. Vaununa on 161 eli keltavihreä välipalamanne.

Ajelu on vain SRS:n jäsenille ja maksuton. Ajeluvaunuun mukaantulo tapahtuu vain Koskelassa.

Tervetuloa!



Väliosa-Manneen HKL 161 asennettiin ensimmäisenä ajokytkimen servo. Ajokytkintä hallitaan veivin asemesta joystick-tyyppisellä kahvalla. Koeajot ovat jatkuneet syksyyn saakka. Kuva Juhana Nordlund 27.8.2008.

LINJAT

Lähes kaikki raitiolinjat olivat Mannerheimintien ja Kaivokadun risteuksen ratatöiden vuoksi poikkeusreiteillä 30.6.-6.7.

Linja 8 ajoi normaalia reittiä, mutta sen aikataulu muuttui poikkeusviikon ajaksi.

Raitioliikennettä ei ollut lainkaan Mannerheimintiellä Arkadiankadun ja Aleksanterinkadun välisellä alueella eikä Kaivokadulla ja Kaisaniemenkadulla. Kyseisellä viikolla pois käytöstä olleet pysäkit oli merkitty selkeästi linjatunnukset peittävällä hupulla, jossa oli teksti "Pysäkki pois käytöstä".

Loka - marraskuussa Aleksanterinkadun raitiovaunut olivat useita kertoja poikkeusreitillä, kun Mikonkadun ja Aleksanterinkadun vaihteita ja ristikoita asennettiin paikoilleen. Raitiolinjat 3B, 3T, 4(T) sekä seisakat ajoivat samoja poikkeusreittejä kuin kesällä 2002 suuren remontin aikana.

Raitiolinjan 9 reitin varrella Traverssikujalla oleva pysäkkipari "Pasilan konepaja" on otettu käyttöön 20.10. Alueen rakennustöiden vuoksi työmaan lähellä sijaitsevia pysäkkejä ei voitu ottaa käyttöön vielä linjan 9 aloittaessa tänä syksynä.

6.10. alkaen bussilinjat 65A ja 66A palasivat liikenteeseen muutaman kuukauden tauon jälkeen. Väliaikaiset linjat 65B, 65X ja 66B samalla lakkautettiin. Bussilinjan 21V vuoroväli hieman muuttui.

METRO

Metron siltakorjaukset jatkuivat keskikesällä. Metro ajoi 2.8. asti kahdeksan minuutin vuorovälein siltakorjausten takia. Suorat metrojunat liikennöivät Ruoholahden ja Mellunmäen välillä. Vuosaaren suunnan matkustajien oli vaihdettava junaan Itäkeskuksessa.

Bussi 99 täydensi metrolinjakenttää aamu- ja iltaruuhkan aikaan arkisin 27.6. asti. Bussi ajoi Rautatietorin ja Itäkeskuksen väliä viiden minuutin vuorovälein. Bussi ei ajanut torstaina 19.6. iltapäivän lähtöjä eikä perjantaina 20.6.

Kontulan aseman peruskorjaus jatkui myös kesällä 2008. Korjaustyöt valmistuivat 21.10.

29.10. kulussa oli kolminkertainen Nokkajuna iltapäiväruuhkassa.

HS uutisoi 1.12.2008, että Länsimetron rakentaminen alkanee vuoden 2009 lopulla. Teknisen toimen apulaiskaupunginjohtaja Louko arvioi, että hinta-arvio 714 miljoonaa euroa tulee pitämään kutinsa jo senkin takia, että rakentamisen suhdanteet ovat heikot. Metroliikenteen Matinkylään arvellaan alkavan vuoden 2013 lopulla.



KALUSTOASIAA

HKL 85 saa toisena NrII:na matalan väliosan. 28.11. vaunu oli katkaistu väliosan liittämisestä varten. Itse väliosa saapui Saksasta marras-joulukuun vaihteessa.

Nivelvaunut (sarja NrI) HKL 44 ja 69 kävivät Saksassa täyskorjauksessa. Saksaan lähti myös vaunu 52.

Väliosa-Manne HKL 165 (ex MVV 507) saapui Helsinkiin 12.7.2008. Syksyn kuluesä vaunu maalattiin HKL:n väreihin.

Keppi-Karia HKL 9 on ollut koeajolla marraskuun aikana. Vaunu on ollut pitkään Vallilassa korjauksessa.

Bombardier korjaa Variotrameja Pasilan konepajarakennuksessa olevissa kahdessa pilttuussa. Varioiden korjaaminen on jatkunut tiiviisti. Kesällä ja syksyllä Bombardier on pysynyt sopimuksessa ja Variota on ollut liikenteessä sopimuksen edellyttämä 28 kpl. Pieniä poikkeamia tosin on yksittäistapauksissa esiintynyt.

Helsingin Bussiliikenne Oy:lle hankittavia Scania Scalvoja on nähty Ruskeasuolla. Havaintoja on autoista 908 ja 915.

Pohjolan Kaupunkiliikenteelle tuli elokuussa useita uusia autoja. Nroille 701 - 722

Nk. Väliosa-Manne HKL 162 on liikkunut kotalaisen aktiivisesti linjan 1A ruuhkavuoroissa pitkin syksyä. Kuvassa vaunu on juuri lähtenyt Koskelasta iltapäiväruuhkaan. Kuva Juhana Nordlund 20.10.2008.

tuli Volvo B7RLE / Volvo 8700 -autoja, nroille 723 - 725 vastaavia 2-akselisia Scania Scalvoja sekä nroille 726 - 729 teli-Scalvoja. Autot ovat päästötasoltaan luokkaa EEV. Volvot menivät suurimmaksi osaksi Espoon sisäisille linjoille, kun taas Scalojen käyttöalueeksi muodostui pääosin linja 504.

Concordia Busille tuli loppukesällä huomattava sarja Volvo B7RLE / Volvo 8700 -kaupunkiautoja (nrot 649 - 679). Autoissa on Voith-vaihteisto.

Keskiviikkona 29.10.2008 oli liikenteessä kolmesta Nokkajunaksi kutsutusta vaunuparista koostunut juna. Vaunut olivat järjestyksessä 101+102+105+106+103+104. Juna liikkui iltapäiväruuhkassa. Kuva Juhana Nordlund 29.10.2008 (Vuosaaren asema).





Keppi-Karia HKL 14 käväisi reilun kolmen vuoden tauon jälkeen linjaliikenteessä. Kuljettajakoulutukseen liittyen vaunu ajoi linjalla 1A yhden iltapäivärupeaman 21.10.2008. Kuva Juhana Nordlund.



Korin osalta ehostettu (maalaus) moottorivaunu HKL 11 (Keppi-Karia NAC-tekniikalla) oli myös mukana NMSK-ajoissa. Kuva Pikku Huopalahdesta, Juhana Nordlund 7.9.2008.

Pohjoismainen Museoraitiotiekonferenssi (NMSK) 2008 järjestettiin Helsingissä. Tilaisuuteen liittyi joukko tilausajoja. Kuvassa näkyvä Ratti-Karia HKL 320 oli yksi tapahtuman tilausajovaunuista. Kuva Juhana Nordlund 6.9.2008.



HAVAINTOJA LIIKENTEESTÄ (ratikka ja bussit)

Keppi-Karia HKL 14 oli linjalla 1A 21.10.2008. Edellisen kerran vaunu 14 oli vuoroliikenteessä kesäkuun alussa 2005.

Manne-vaunut HKL 151 - 154 sekä 162 ovat liikkuneet ahkerasti linjoilla 1A, 7A ja 7B pitkin syksyä. Ajoittain niitä on näkynyt muualla, kuten linjaparilla 6 / 8. Satunnaisesti joku Manne on käväissyt kymppilläkin, kuten vaunu 154 päivämäärällä 11.11.2008.

Helsingin linjalla 41 kulki HelB 9406 aamuruuhkassa. Sarjasta 9402 - 9411 säännöllisessä käytössä ovat olleet vain autot 9404 ja 9405. Autot 9406, 9410 ja 9411 ovat esiintyneet aika ajoin vara-autoina. Muista yksilöistä ei havaintoja juurikaan ole ollut (autot 9402, 9403 ja 9409 on poistettu jo aiemmin). Auto 9408:kin näyttäisi olevan osittain purettu.

LÄHIJUNA

Sm2 6090, 6091 ja 6093 on saneerattu. Saneerattuja Sm2:ia ovat nyt ainakin 6051, 6053, 6054, 6057, 6061 - 6063, 6065 - 6091, 6093 sekä 6100.

Junakalusto Oy:n tilaama ensimmäinen Flirt-matalalattiajuna saapui Sompasaaren satamaan 11.11.2008. Seuraavana päivänä kaupunkijuna siirrettiin Ilmalan varikolle.

MUUTA

Osoitteessa <http://www.raidejokeri.info/> tietoa Raide-Jokerista. Raide-Jokerin alustava yleissuunnitelma on käynnistetty. Siihen liittyen järjestettiin ensimmäiset yleisötilaisuudet sekä Helsingissä että Espoossa. Alustava yleissuunnitelma valmistunee keväällä 2009.

Kaupunginvaltuusto on 12.11. kokouksessaan päättänyt, että Laajasalon joukkoliikenne toteutetaan siltä pitkin kulkevin raitiovaunuin. Raitioliikenne johdetaan Kruununhaan ja Korkeasaaren kautta Kruunuvuorenrantaan Haakoninlahden pohjoispuolelle, mistä edelleen sisemmäksi Laajasaloon.

Suunnitelmat Vallilan uudesta maanalaista raitiovaunuvarikosta, joka samalla korvaisi kokonaan nykyisen Koskelan ratikkahallin, herättivät vilkasta keskustelua syksyllä. Vallilalaisten äänekkään vastustuksen takia ilmeisesti joudutaan tutkimaan muita-



Suurin osa Väliosa-Manneista saa tyylikkään keltavihreän maalauksen. Asuun kuuluu Düwag-vaunuille oivallisesti sopiva keulan vauhtiraitakuvio. Kuva Juhana Nordlund 28.11.2008.



Syksyn 2008 kuluessa Väliosa-Manneja on varusteltu Vallilan korjaamolla. Kuvassa HKL 163. Kuva Juhana Nordlund 28.11.2008.

kin vaihtoehtoja, kuten varikon sijoittamista esimerkiksi Pitäjänmäen tai Haagan alueelle. Viimeksi mainitut palvelisivat samalla oivallisesti Raide-Jokerinkin tarpeita.

Suomen Raitiotiesseura ry ja HKL-Raitioliikenne isännöivät vuoden 2008 Pohjoismaista Museoraitiotiekonferenssia. Konferenssi järjestettiin Hotelli Holiday Innissä Itä-Pasilassa 5. - 7.9.2008. Vieraita tutustutettiin myös HKL:n eri kohteisiin. Kuljetukset hoidettiin pääasiassa raitiovaunuin. Konferenssin ohjelma ja pohjoismaisten museoraitioteiden pitämät esitelmät ovat ladattavissa osoitteessa <http://raitio.org/nmsk/nmskintro.htm>

Käpylä-Seuran tilaama raitiolinja 1S ajettiin lauantaina 15.11.2008 VTS-vaunulla 339. Ajelukierrokset ovat vakintuneet jo perinteeksi.

Hyvää Joulua kaikille Raition lukijoille!
Käpylä 17.1.1982. Kuva Jorma Rauhala.

SEURAAVA RAITIO

RAITIO 1 / 2009 ilmestyyne maaliskuussa 2009. Avustukset toimitetaan päätoimittajalle 12.2.2009 mennessä, paitsi Päätepsäkki-uutisia voi toimittaa vielä 23.2. saakka.

Muistakaa, että avustukset toimitetaan vain päätoimittajalle, joka sitten välittää materiaalit lehden taittoon. Älkää sekaannusten välttämiseksi lähettäkö sen enempää kuvia kuin tekstejäkään suoraan esim. taittajalle.



Kaivokadun / Mannerheimintien / Simonkadun risteuksen suuren remontin aikana suurin osa raitiolinjoista oli poikkeusreiteillä. Linjat 7A ja 7B korvattiin 7X:llä, joka kävi Senaatintorin päässä kääntymässä Kauppatorilla. Toinen pääte piste oli Arkadiankatu, minne käännyttiin Mannerheimintieltä (tultaessa etelään, ja matka jatkui Töölöntorin suuntaan, mistä edelleen Pasilaan). Kuva Juhana Nordlund 1.7.2008.

Takakannen kuva: Kovin maalaismaisessa ympäristössä Pasilassa taittaa matkaa tämä linjan 10 vaunu. Vaunun helmaan asti ulottuvasta vihreästä maalauksesta ja maiseman vehreydestä voimme päätellä, että kuva on otettu aikaisintaan kesällä 1945. Kuva liittyy tässä lehdessä olevaan laajaan artikkeliin Pasilan raitioteistä. Kuva on julkaistu Elanto-lehdessä kesällä 1950. Helsingin kaupunginmuseon kuvaarkisto, kuvaaja Eino Heinonen.



SRS
PL 234
00531
Helsinki



* . KH23 *

