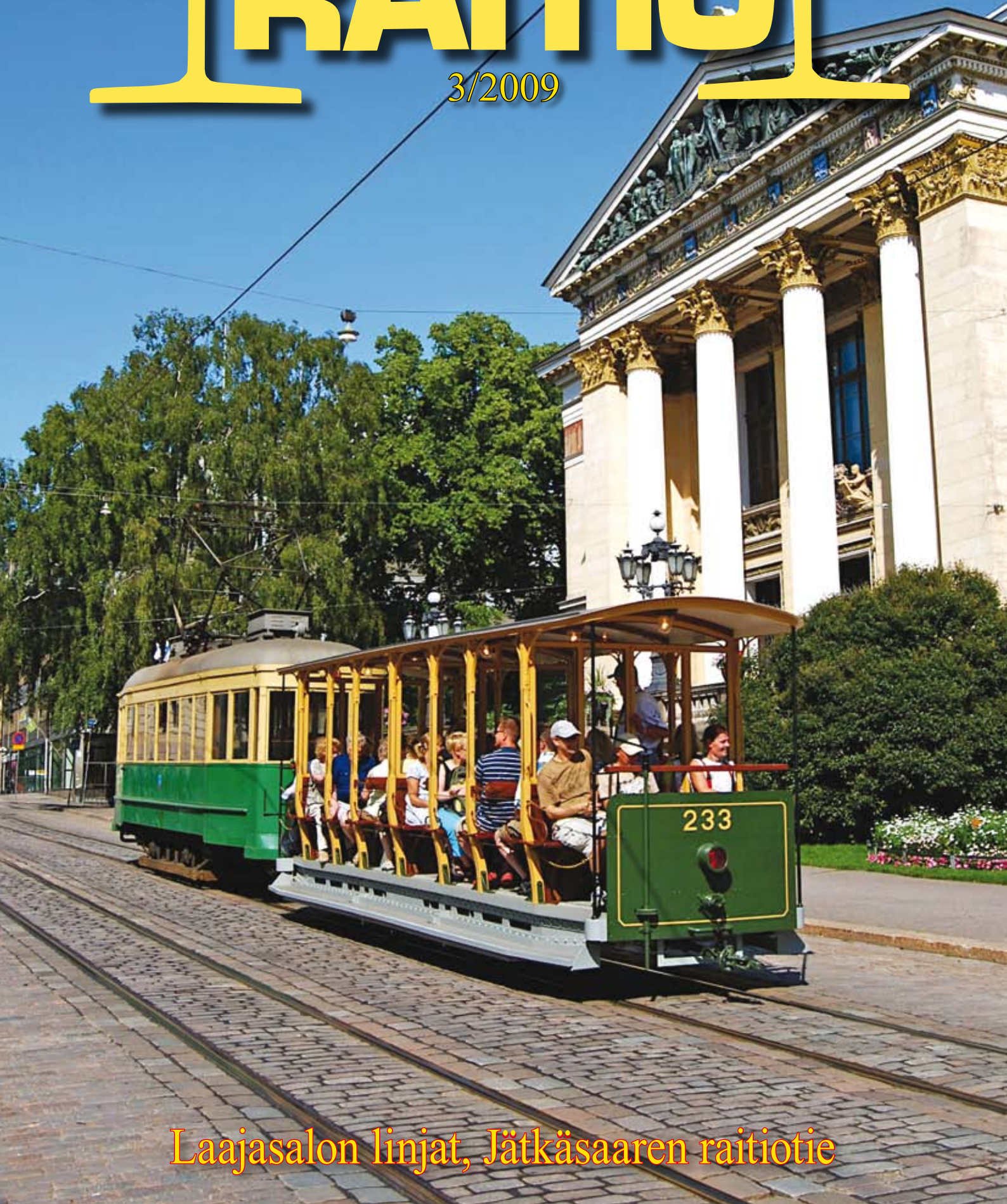


# RAITIO

3/2009



Laajasalon linjat, Jätkäsaaren raitiotie



32. 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 2009

© 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  
sisäänkäsy Helsingin  
Raitioliikennemuseoon  
sekä pohjoismaisten  
raitiotieseurojen ylläpitämille  
museoraitioille ja museoihin.  
Tiedustele lipunmyynnistä.

### JOHTOKUNTA VUONNA 2009

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 kiin-

nostunut esimerkiksi SRS:n tapahtumiin liittyvistä viime hetken uutisista, varmista että olet mukana ringissä.

Ilmoitukset juhana.nordlund@raitio.org

### www.raiotio.org

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

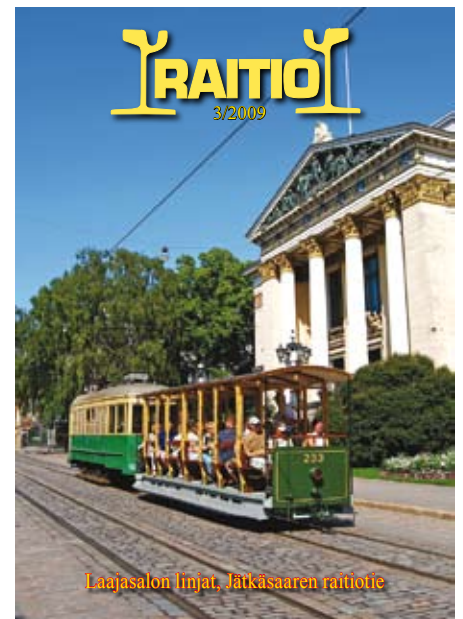
### RAITIOITA à 6 euroa

- |   |   |
|---|---|
| 1/2002: SRS:n ajelut ja tutustumisvierailut, SRS 30 vuotta, Kolmikymppiset ratikat, Helsingin raitiotiet, osa 2 | 4/2006: Yhdeksikön yllätykselliset vaiheet, Siniset bussit, osa 16                    |
| 2/2002: Helsingin metro 20 vuotta   | 1/2007: 2010-luku: Raitioiteiden renessanssi, Siniset bussit, osa 17                  |
| 2/2003: Vaunut 1 - 30, Kabus-kaupunkiautoja, Rostock, Siniset bussit, osa 2                                     | 2/2007: Kulosaaren Jumbo, Kahdeksikko Arabiaan, Siniset bussit, osa 18                |
| 1/2005: Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä, osa 3. Deltat, Siniset bussit, osa 9                        | 3/2007: Metro 25 vuotta, Siniset bussit, osa 19                                       |
| 2/2005: Raitiotiet Suomessa osa 2, Pikukakkonen historiaan, Kilpailutusta osa 3, Siniset bussit, osa 10         | 4/2007: Kolmonen 85 vuotta, Lauttasaaren 70 vuotta, Siniset bussit, osa 20            |
| 3/2005: Raitiotiet Suomessa osa 3, Saksan S-Bahn osa 1, Kilpailutusta osa 4, Siniset bussit, osa 11             | 1/2008: Asean Arkut Munkkiniemessä, Tallinnan busseja, Siniset bussit, osa 21         |
| 4/2005: Käpylän raitiotiet 80 v, Norrköpingin raitiovaunuja, Hampurin Hochbahn, Siniset bussit, osa 12          | 2/2008: Oslon paikallisliikennemat ja metro, Pekka Sauri, Siniset bussit, osa 22      |
| 1/2006: Helsingin pikaraitiotiehankkeet, Latvialaista raitiotieliikennettä, Siniset bussit, osa 13              | 3/2008: Turun sähköraitiotiet 100 vuotta  |
| 2/2006: Raitiovaunulla Kamppiin, Göteborgin raitiotiet, Siniset bussit, osa 14                                  | 4/2008: Pasilaan raitiovaunulla jo 80 vuotta, Linja 17                                |
| 3/2006: Arabian raitiotie 30 v, S-Bahn osa 2, Tallinnan johdinautoja, Siniset bussit, osa 15                    | 1/2009: Rotterdamin metro, Teneriffan raitiotie, Arkadiankatu, Siniset bussit, osa 23 |
|   | 2/2009: Karlsruhe, Kööpenhamina, Siniset bussit, osa 24                               |
|   | 3/2009: Laajasalon linjat, Jätkäsaaren raitiotie                                      |

suomen.raiotieseura@raitio.org

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

### Kannen kuva



Laajasalon linjat, Jätkäsaaren raitiotie

Museoraitioliikenne alkoi Helsingissä 1.8.2009. Museojunan vetovaununa toimi HKL 157 ja perävaununa kesävaunu SR 233, jonka entisöinti valmistui 30.7.2009. Tässä museoraitiovaunut on kuvattu Snellmaninkadulla Säätytalon edustalla. Kuva Daniel Federley 9.8.2009.

# LAAJASALON LINJAT



Laajasalo on kaupunginosa Itä-Helsingissä ja se jakautuu osa-alueisiin Yliskylä, Hevossalmi, Tahvonlahti, Tullisaari ja Jollas. Virallisesti alueen lähes kaikki kerrostaloalueet Reiherintietä myöten ovat Yliskylää. Käytännössä kuitenkin tuolla nimellä yleisimmin kutsutaan sitä aluetta, jossa Uppbyn tilan rakennukset olivat eli ostoskeskuksen ympäristöä ja sen itäpuolella olevaa Marunakujan – Ilomäentien seutua. Helsingin Laajasaloon suunniteltu raideyhteys tulee mullistamaan koko saaren joukkoliikenteen. Tässä artikkelissa tutustutaan siihen, mitä Laajasalon liikenteessä tähän mennessä on tapahtunut.

## Höyrylaiva-aika

1800-luvulla Laajasalo eli Degerö oli harvaanasuttua huvila-alueita. Siellä oli myös kartanoita ja tiloja, mm. Turholma, Degerö, Stansvik, Uppby ja Jollas. Osa rakennuksista on edelleen pystyssä ja Turholmasta tunnetaan Aino Acktén huvila. Alueen yhteydet Helsinkiin sekä muualle saaristoon hoituvat tuohon aikaan höyrylaivoilla.

1830-luvulla tehtiin jo huviristeilyjä lähisaaristoon. Varsinainen paikallisliikenne alkoi vuonna 1865. Itäsaaristoon liikennöitiin Pohjoissatamasta. Liikennöitsijänä oli mm. Helsingfors Ångslups Ab (HÅSAB) Et-

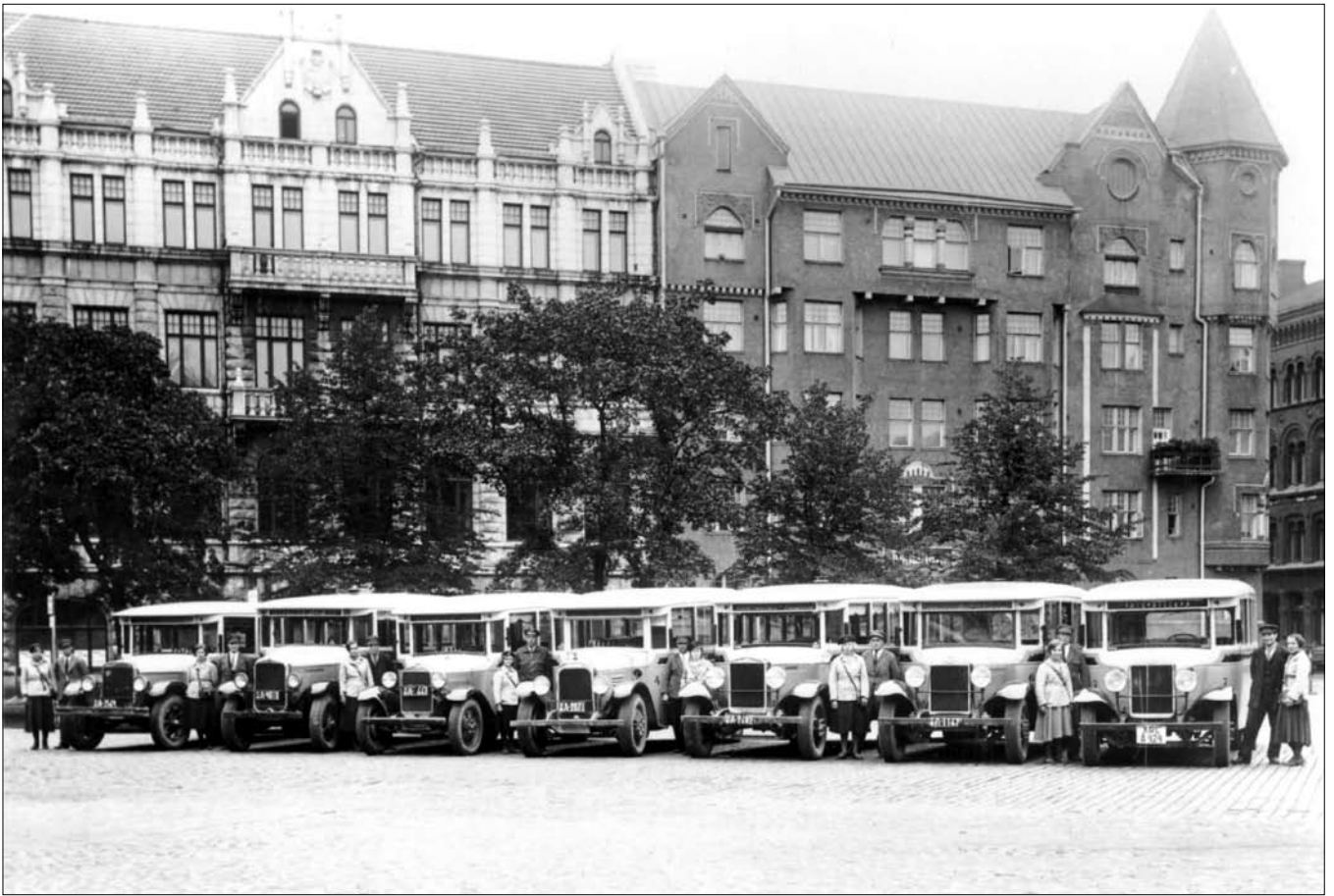
tan-aluksellaan. Sitten HÅSABin tilalle tuli Hagnäs verkstad, Sköna Helena-laivallaan. Turholman kartano oli siirtynyt kauppaneuvos Henrik Borgströmiltä kenraalimajuri Julius af Lindforsille. Uudesta kartanonisännästä tuli myös merkittävä laivojen omistaja vuonna 1880. Hänen ensimmäisen aluksensa nimeksi tuli Degerö. Vuonna 1898 af Lindforsin laivat siirtyivät Lars Krogiukselle, jonka toimesta HÅSAB herätettiin jälleen henkiin vuonna 1903. 1890-luvun lopulla oli aloitettu uudella Jollaksen reitillä, nimikkolaivanaan Willinge. Talvisin 1910-luvulla tuli myös yhdeksi vaihtoehdoksi

Uudet pysäkkikilvet Rautatien torilla 18.4.1952. Etualalla Hevossalmen ja Jollaksen lähtölaiturit. Kuva HKL/Okkola.

myös kävellä jäätä pitkin Kulosaaren raitiovaunulle.

Laajasalossa oli lukuisia laivalaitureita, joissa reittialukset pysähtyivät. Näistä mainittakoon mm. Turholma nykyisen Kalaniemenkujan lähetyksillä Kaitalahdes- ja Degerön kartano. Jollaksen laiturilla oli Jollaksenlahdessa Isonhanhenpuiston kohdalla. Alusten nimiä olivat mm. Najaden, Ägir, Turholm, Mary-Anne, Ellida, Svea, Freja jne. Nimiviidakko oli melkoisen sekava, sillä nimiä vaihdettiin useita kertoja ja samoja nimiä siirrettiin laivalta toiselle. 1910-luvun alussa alkoi vakiintua periaate,





jossa laivan nimi määräytyi reitin päätepi-  
teen mukaan (Degerö, Jollas jne.)

Pääliikennöitsijä HÅSAB lopetti yllät-  
täen toimintansa vuonna 1917 ja huvilan-  
omistajat ryhtyivät itse liikennöitsijöiksi.  
Perustettiin mm. Jollas-yhtiö, Degerö-yh-  
tiö ym. Vuonna 1926 itäsaariston varustajat  
perustivat yhteenliittymän Pohjoissataman  
höyryveneosuuskunta, josta myöhemmin  
kolme jäsentä perusti Oy Merenkulku-Sjö-  
trafik Ab:n. Höyryalukset selvisivät vahin-  
goittumattomina talvi- ja jatkosodasta, mut-  
ta rauhaa solmittaessa viisi paikallisliiken-  
teen varustamoita joutui luovuttamaan kaikki  
aluksensa. Ainoa luovutuksilta säästynyt oli  
Ångslups Ab Jollaksen nimikkoalus. Se siir-  
tyi vuonna 1945 Trafik Ab Jollas-nimiselle  
yhtiölle ja jatkoi ainoana höyrylaivaliiken-  
nettä Laajasaloon 1950-luvun alkuun saak-  
ka. Siihen mennessä muu vesiliikenne oli  
siirtynyt moottoriveneiden hoitoon ja varsi-  
nainen joukkoliikenne saarelle linja-autoilla  
hoidettavaksi.

## Bussiliikenne alkaa

Bussiliikenteen aloituksesta Laajasaloon on  
olemassa hyvin vähän tietoja. Alueella oli  
aluksi vain yksi kunnan tie, joka johti saa-  
ren poikki Hevossalmeen. Päätie kulki De-  
gerön kartanon läheltä, mutta Turholmaan ja

Jollakseen kuljettiin vaatimattomia pikku-  
teitä pitkin. Ensimmäisiä harvoja linja-au-  
tovuoroja on alettu ajaa 1930-luvun taittee-  
sa. Linjalupapapereista löytyy H. J. Lindhol-  
min anomus jo vuodelta 1926 reitille Brän-  
dö norra bro – Botby – Degerö. Liikenteen  
toteutumisesta tai kestosta ei kuitenkaan ole  
varmaa tietoa. Samalle reitille on myös lupa  
vuodelta 1929 Omnejdens Trafik Ab:lle.

Kiemurteleva tie Hevossalmeen vaihtui  
suorempaan reittiin. Säännöllisempi liiken-  
nöinti on alkanut sitten 1930-luvun alkupuolella.  
Silloin on jo liikennöity Helsingin kes-  
kustasta asti (Kasarmitorilta) ja Kulosaar-  
ren kautta. Liikennöitsijöistä mainittakoon  
mm. Emil Lindberg, Arvid Lindblad, Paavo  
ja Yrjö Mellin, Uudenmaan Liikenne, Leo  
Pätiälä/ Anton Mäntylä, Siikijärvi Oy sekä  
joidenkin lähteiden mukaan myös Åke Siro-  
la. Osa linjoista ajoi vain Degerön kartanon  
lähettyville, osa taas jatkoi Hevossalmeen  
ja jotkut vielä myös Santahaminan puolelle.  
Liikennöintiä yritettiin hoitaa myös Jollak-  
seen keliolosuhteiden salliessa.

## Uudet liikennöitsijät

Vuonna 1935 kaikki Laajasalon bussilinjat  
siirtyivät Martin Törnroosin omistamalle  
Helsingin Ympäristön Autolinjat Oy:lle. Tä-  
mäkin tilanne kesti vain pari vuotta. Vuon-

Emil Lindbergin vaunuja Kasarmitorilla 1930-  
luvulla. Lindberg oli ensimmäisiä liikennöitsi-  
jöitä, joka ajoi Laajasaloon ja Hevossalmeen.  
Kuva Helsingin kaupunginmuseo.

na 1937 Törnroos luopui linjoista Helsingin  
Raitiotie ja Omnibusosakeyhtiön hyväksi.  
HRO oli Helsingin kaupungin omistukses-  
sa ja HKL:n edeltäjä.

Ensimmäisinä siirtyivät Degerön ja He-  
vossalmen reitit 15.9.1937. HRO:n myötä  
keskustan lähtöpaikka siirtyi Rautatiento-  
rille ja linjoille annettiin numerot. Dege-  
rön linjasta tuli 35 ja Hevossalmeen ajettiin  
tunnuksella 37. Joulukuun 9. päivänä alet-  
tiin ajaa talvilinjaa 38, joka jatkoi Hevos-  
salmesta vielä Santahaminan puolelle. Jol-  
laksen tieolosuhteet olivat sen verran huonot,  
että sinne ajettiin vain kesäisin. HRO  
aloitti liikenteen Jollakseen Hepokalliontien  
ja Hämeenapajantien risteykseen 8.5.1938  
tunnuksella 36. Talvilinja 38 ajoi viimeisen  
kerran 18.4.1939.

## Sota-aika

Syksyllä 1939 normaali bussiliikenne päät-  
tyi. Linjoja 35 ja 37 ajettiin harvakseltaan.  
Kesällä 1940 Herttoniemen linjana toiminut  
32 alkoi ajaa Degerön sillalle asti ja bussi

37 liikennöi vain Degerön sillan ja Hevossalmen väliä. Myös 36 ajoi kolmisen kuu-kautta Degerön sillalta Jollakseen. Sitten Jollaksen liikenne loppui kokonaan 29.9.1940. Joulukuun 20. päivänä 1941 lopetti myös 35. Sen jälkeen ainoa jotenkin toimiva bussilinja oli 37. Sen lähtöpaikkana oli nyt Kulosaaren bensiiniasema. Siitä matka keskustaan jatkui raitiovaunulla.

## Liikenne elpyy

Helmikuussa 1944 linjan 37 aloituspaikka siirrettiin Sörnäisten apteekille Hämeentien ja Vilhonvuorenkadun kulmaan. Vuoden 1945 alusta Helsingin Raitiotie ja Omnibusosakeyhtiö muuttui Helsingin kaupungin liikennelaitokseksi (HKL). Samaan aikaan myös linja 35 palasi liikenteeseen. Lähtöpaikkana oli 37:n tapaan Sörnäinen. Kesällä ja syksyllä lähtöpaikka siirtyi taas väliaikaisesti Kulosaareen, mutta marraskuun alusta 1945 lähdettiin Hakaniementorilta.

Vuoden 1946 alussa tapahtui suuri alue-liitos ja näin Laajasalostakin tuli osa Helsingiä. Saman vuoden heinäkuussa vihdoin myös Jollaksen linja 36 jatkoi liikennöintiään, niin ikään Hakaniementä. Laajasaloon ajoi siis nyt kolme linjaa: 35 saaren

keskiosiin, 36 Jollakseen ja 37 Hevossalmeen. 19.9.1946 linjan 36 lähtöpaikka siirtyi Rautatientorille. Samasta päivästä lähtien reitit kiersivät kymmenen päivän ajan Viikin kautta Kulosaaren sillan ollessa korjauksessa. Marraskuun alussa kaikkien linjojen lähtöpaikka siirtyi Rautatientorille.

## Kalusto ennen sotaa

Tietojen varhaisista liikennöitsijöistä ollessa hyvin hataria, ei käytetystä bussikalustosta ole senkään vertaa tietoja. Törnroosin busseja sitten jo tiedetään, vaikkakaan ei sitä, mitkä niistä ajoivat nimenomaan Laajasaloon. Valikoimaan kuului Opel, Volvo, Diamond, M.A.N, Dodge ja Oldsmobile-merkisiä busseja. Joukossa olivat myös Suomen ensimmäiset bulldog-malliset Volvo LV75D-linja-autot. Törnroosin autoja siirtyi sitten HRO:lle sen ottaessa Laajasalon linjat haltuunsa. HRO itse oli hankkinut suuren määrän Büssing-merkisiä busseja sekä huomattavasti käytettyä kalustoa muilta yksityisiltä liikennöitsijöiltä. On todennäköistä, että ainakin alkuvaiheessa HRO käytti Laajasalon linjoilla entisiä Törnroosin autoja. Isot Büssingit olisivat varmaankin olleet liian raskaita Laajasalon huonoille teille.

## 1950-luku

Tällä vuosikymmenellä bussikalusto uudistui monella tavalla. Reiteissä ei sen sijaan tapahtunut mitään kovin mullistavia uudistuksia. Linja 35 lopetettiin toukokuun lopussa vuonna 1950. Turholman kartanon seutu sai oman bussilinjansa vuonna 1952. Reitti oli Helsinki–Hälvik, mutta liikennöitsijänä ei ollutkaan HKL, vaan Paavo Koskinen ja Lauri Nurmi. Noin puolen vuoden jälkeen Koskinen luopui ja vuonna 1954 liikennöinti siirtyi kokonaan Otto Supperille.

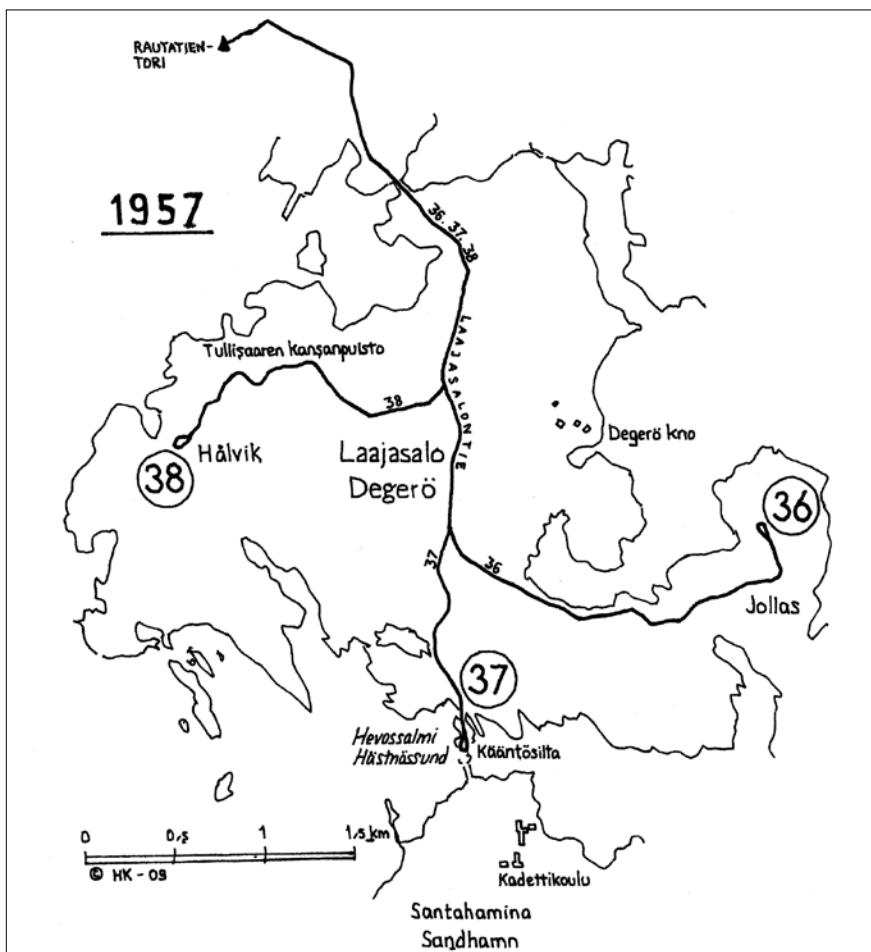
Vuoden 1953 alussa ajettiin taas parin kuukauden ajan väliaikaisesti Viikin kautta. Lokakuun lopussa 1955 Jollaksen linjaa jatkettiin Puuskaniementien ja Hepokalliontien risteykseen.

Heinäkuussa 1956 liikennelaitoksesta tuli taas ainoa liikennöitsijä, kun se otti hoitaakseen Hälvikin linjan. Päätepysäkki oli Päätillä vähän ennen Kaitalahdentien risteystä. Linja sai numeron 38 ja muista poiketen siinä oli kuljettajarahastus.

Vanhalle Kulosaaren sillalle oli ajettu Lautatarhankadun kautta. Uusi silta valmistui vuonna 1957. Elokuusta lähtien ajettiin nyt Hämeentieltä Vilhonvuorenkatua Sörnäisten rantatielle ja noustiin sieltä uudelle sillalle. Elokuun lopulla 1959 esiteltiin linjat 36S ja 37S, jotka olivat päälinjojensa Sörnäisten rantatietä kulkevia ruuhkaversioita. Pari viikkoa aikaisemmin 10.8.1959 oli linja 37 jatkettu Santahaminan kenttäkaupan luokse.

1950-luvulla HKL hankki valtavasti uusia busseja, mutta silti kärsittiin kalustopulasta. Suuri osa uushankinnoista oli Scania-Vabiksia (mm. malleja B15, 2B22, B62) ja Volvoja (B532, B617, B637 jne). Korimerkkejä oli useita Helkon ollessa kuitenkin yleisin. Syksyllä 1953 astui palvelukseen autosarja 46-60. Alustana oli Volvo B617 ja korina Helko. Tämän sarjan autot 52-56 tulivat vakiokalustoksi linjoille 36 ja 37. Linja 38 oli kuljettajarahastuksessa ja siellä ajettiin erilaisilla busseilla – pääasiassa vanhoilla Scania-Vabis B15:illa. Vuonna 1957 Hevossalmen ja Jollaksen busseja vaihdettiin taas uusiin, nyt Valmet-korisiin Volvo B635-malleihin sarjasta 347-374. Näiden rinnalle tuli myöhemmin myös 58-mallisia Sisuja sarjasta 238-263. Vuosikymmenen vaihteessa tieolojen parannuttua Hälvikin linjalle tuli myös nk. Suihku-Volvoja.

Uusien autojen virrasta huolimatta HKL:n kalustopula aina vain jatkui ja ratkaisuksi otettiin vuonna 1959 yksityiset yhtiöt, jotka alkoivat ajaa muutamia ruuhkavuoroja. HKL:n käytössä oli busseja useilta eri lii-





# RAUTATIENTORI-JOLLAS

Autolinja  
Busslinje 36

RAUTATIENTORI — Kaisaniemenkatu — Siltasaarekatu — Hämeen-  
tie — Lautatarhankatu — Herttoniemen Valtatie — Hevossalmentie —  
Jollaksentie — JOLLAS.  
JÄRNVÄGSTORGET — Kajsaniemigatan — Broholmogatan — Tavast-  
vägen — Brädgårdsgatan — Hertonas Bulevarden — Hästnässundsvägen  
— Jollasvägen — JOLLAS.

Ajoaika 29 min. Körtid

	Väliaika Intervall Min.	Lähtöaika — Avgångstid	
		Rautatiorilta Från Järnvägstorget	Jollaksesta Från Jollas
Arkisin ja lauantaisin Vardagar o. lördagar	65	<sup>1)</sup> 6.30, 7.35, 8.40,	5.55, 7.00, 8.05, 9.10
	—	11.25, 13.05,	11.55, 13.35,
	65	14.20, 15.25, 16.30, 17.35	14.52, 15.57, 17.02, 18.07
—	—	20.05, 22.30	20.55, 23.09
Sunnuntai- sin Söndagar	65	7.25, 8.30 ..... 10.40	7.55, 9.00 ..... 11.10
	—	11.25, 11.45, 12.50, 13.05	11.55, 12.15, 13.20, 13.35
	65	15.00, 16.05 ..... 18.15	14.25, 15.30, 16.35 ..... 18.45
—	—	20.05, 22.30	20.55, 23.09

<sup>1)</sup> Lisäksi arkisin ja lauantaisin klo 5.20 Munkkisaaren hallista suoraan Jollakseen. (Kts. siv. 74.)

<sup>2)</sup> Därtill vardagar och lördagar kl. 5.20 från Munkholmshallen direkt till Jollas. (Se sid. 74.)

# RAUTATIENTORI-HEVOSSALMI JÄRNVÄGSTORGET-HÄSTNÄSSUND

Autolinja  
Busslinje 37

RAUTATIENTORI — Kaisaniemenkatu — Siltasaarekatu — Hämeen-  
tie — Lautatarhankatu — Herttoniemen Valtatie — Hevossalmentie —  
HEVOSSALMI.  
JÄRNVÄGSTORGET — Kajsaniemigatan — Broholmogatan — Tavast-  
vägen — Brädgårdsgatan — Hertonas Bulevarden — Hästnässundsvägen  
— HÄSTNÄSSUND.

Ajoaika 30 min. Körtid

	Väliaika Intervall Min.	Lähtöaika — Avgångstid	
		Rautatiorilta Från Järnvägstorget	Hevossalimesta Från Hästnässund
Arkisin Vardagar	—	<sup>1)</sup> 6.30, 6.50, 7.05, 7.20, 7.35, 7.55, 8.10, 8.40, 9.15, 9.50, 10.20, 10.55, 12.00, 12.30,	5.55, 6.15, 6.30, 7.00, 7.20, 7.35, 7.55, 8.05, 8.25, 8.40, 9.15, 9.45, 10.20, 10.50, 11.25, 12.30, 13.00, 14.05, 14.40, 15.10, 15.45, 16.15, 16.40, 16.50,
	—	13.35, 14.10, 14.40, 15.15, 15.45, 16.10, 16.20, 16.30,	14.40, 15.10, 15.45, 16.15, 16.40, 16.50, 17.30, 17.45, 17.55, 18.25, 19.00, 19.30, 20.05, 21.10, 21.40, 22.30
	—	—	—
	—	—	—
	—	—	—
	—	—	22.00
Lauantaisin Lördagar	—	<sup>1)</sup> 6.20, 6.50, 7.05, 7.20, 7.35, 7.55, 8.10, 8.40, 9.15, 9.50, 10.20, 10.55, 12.00, 12.30,	5.55, 6.15, 6.30, 7.00, 7.20, 7.35, 7.55, 8.05, 8.25, 8.40, 9.15, 9.45, 10.20, 10.50, 11.25, 12.30, 13.00, 13.35, 14.10, 14.30, 14.40,
	—	13.20, 13.35, 14.10, 14.30, 14.40, 15.15, 15.45, 16.20, 16.50, 17.25, 17.55, 18.30, 19.00, 19.35, 20.40, 21.10,	14.40, 15.00, 15.10, 15.45, 16.15, 16.50, 17.20, 17.55, 18.25, 19.00, 19.30, 20.05, 21.10, 21.40, 22.30
	—	—	—
	—	—	—
	—	—	—
	—	—	22.00
Sunnuntai- sin Söndagar	—	7.35, 8.10, 8.40, 9.15, 9.50, 10.20, 10.55, 12.00, 12.30, 13.35, 14.10, 14.40, 15.15, 15.45, 16.20, 16.50, 17.25, 17.55, 18.30, 19.00, 19.35, 20.40,	8.05, 8.40, 9.15, 9.45, 10.20, 10.50, 11.25, 12.30, 13.00, 14.05, 14.40, 15.10, 15.45, 16.15, 16.50, 17.20, 17.55, 18.25, 19.00, 19.30, 20.05, 21.10, 21.40, 22.30
	—	—	—
	—	—	—
	—	—	—
	—	—	—
	—	—	21.10, 22.00

<sup>1)</sup> Lisäksi arkisin ja lauantaisin klo 5.35 ja 6.10 Vallilan hallista ja 5.35 Munkkisaaren hallista suoraan Hevossalmeen. (Kts. siv. 72, 74.)

<sup>2)</sup> Därtill vardagar och lördagar kl. 5.35 och 6.10 från Vallgårdshallen och 5.35 från Munkholmshallen direkt till Hästnässund. (Se sid. 72, 74.)

## YÖLIKENNE — NATTRAFFIK

Rutori J.torget	Sörn apt. Sörn apt.	Herttoniemi Herttoniemi	Laajasalo Degeto	Hevossalmi Hästnässund	Laajasalo Degeto	Herttoniemi Herttoniemi	Sörn apt. Sörn apt.
23.15	23.25	23.33	23.37	23.45	23.50	23.54	0.04
0.20	0.29	0.38	0.42	0.50	0.55	0.59	1.00

<sup>1)</sup> Suoraan Vallilan halliin. (Kts. siv. 75.) — Direkt till Vallgårdshallen. (Se sid. 75.)

52

kennöitsijöiltä – Laajasalon suunnan linjoilla ajoi Oy Liikenne Ab:n ja Tammelundin Liikenne Oy:n autoja. Yksityisten bussit poikkesivat huomattavasti HKL:n kalustosta. Niissä oli yleensä vain yksi ovi edessä ja yksi takana. Ne olivat ruuhkaliikenteessä hyvin ahtaita, mutta toisaalta eivät lainkaan niin karuja kuin HKL:n kulkimet. Yksityisbusseissa oli istumapaikkoja huomattavasti enemmän ja usein myös verhot ja hattuhyllyt.

## 1960-luku

Vuoden 1961 alusta linjan 38 päätepaikka Hälvik suomalaistettiin Kaitalahdeksi. (HKL:n kuljettajien vuoroaikatauluissa oli 2000-luvulle asti päätepaikka lyhenteenä HVK). Syyskuun alusta kaikki linjat siirtyivät Sörnäisten rantatielle ja 36S/37S-versiot lopetettiin.

Vuoden 1966 alussa toteutettiin suuri linjanumerouudistus. Jollaksen linjasta 36 tuli 85, Santahaminan 37:sta 86 ja Kaitalahden 38 oli nyt 88. Saman vuoden ensimmäisenä arkipäivänä Laajasalo sai vielä neljännenkin linjan, kun öljysatamaan alkoi liikennöidä linja 87.

Linjojen reitit Laajasalossa olivat tässä vaiheessa vielä hyvin suoraviivaisia:

- 85 Laajasalontie – Jollaksentie – Puuskaniementie
- 86 Laajasalontie – Santahamina
- 87 Laajasalontie – Koirasaarentie
- 88 Laajasalontie – Koirasaarentie – Henrik Borgströmin tie – Päätie

Vaunu 186 Hevossalmen kääntöpaikalla. Autossa on koerekisterikilpi ja linjakilpina uusi ja vanha kilpityppi. Kuva Eeva-Kaarina Manninen.



53



Linjaa 37 liikennöivä HKL 260 Hevossalmen uudella sillalla 10.8.1959. Tämä vaunu on museoitu. Kuva HKL/Unto Laitila.



Hevossalmeen matkalla oleva auto 341 Kaisaniemessä 15.11.1958. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmista.

Vaunu 364 on saanut ensimmäiset takamainoksensa. Rautatien ttori 20.3.1959. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmista.



1960-luvun lopulla HKL siirtyi kovaa vauhtia kuljettajarahastukseen, mutta Kaitalahden linjalla mentiin väliaikaisesti päinvas- taiseen suuntaan. Alusta asti kuljettajarahas- tuksessa ollut reitti sai rahastajat 7.5.1967. Kaikki Laajasalon linjat muutettiin kuiten- kin sitten kertarysäyksellä kuljettajarahas- tukseen 6.6.1968. Samana kesänä päättyi myös yksityisbussien ajo HKL:n linjoilla.

Laajasalon linjojen HKL-bussit pysyivät suurin piirtein ennallaan vuoteen 1960 saak- ka, mutta sitten linjoilla 36 ja 37 alkoi näkyä kirjavampaa kalustoa. Vuonna 1961 vakio- vuoroissa oli sekä 58-mallisia Sisuja, että Scania-Vabis B75-Wiimoja vuodelta 1960 sarjasta 405-424. Vuonna 1962 Sisut väis- tyivät ja linja 36 sai 61-mallisia Scania-Va- biksia (mm. 453, 454) ja linja 37 puolestaan samanikäisiä Volvoja 500-sarjasta.

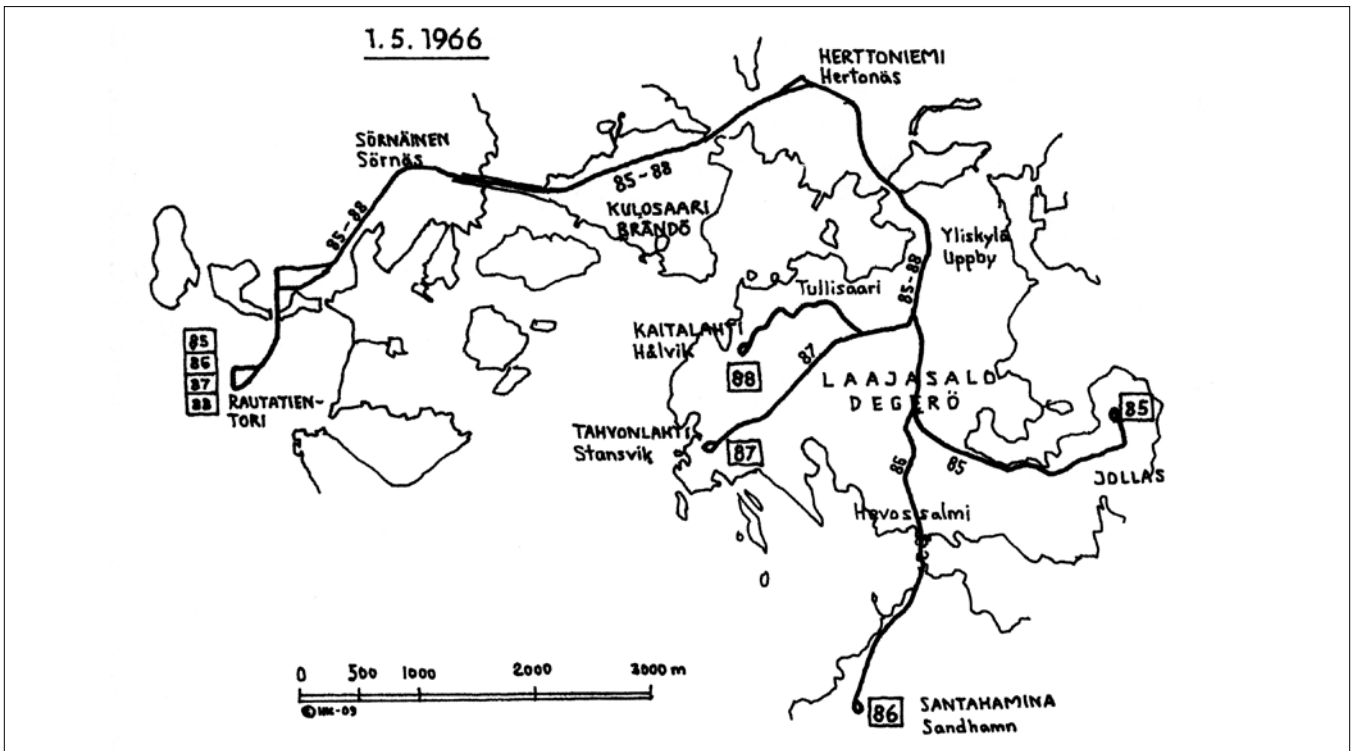
Ruuhkavuoroissa nähtiin aiemmin 1950- luvulla kokopäivävuo- roissa olleita 57-mal- lisia Volvoja sekä jo kypsään ikään ehtinei- tä Scania-Vabis 2B22-autoja vuodelta 1949. Kesällä 1961 linjalla 36 on havaittu autot 156 ja 157 (Scania-Vabis B62/Valmet m/52) ja linjalla 37 autot 311 ja 312 (Scania-Va- bis B71/Ajokki m/57). Auto 157 on edelleen tallessa museoautona. Seuraavana vuonna ruuhkavuoroissa on havaittu edelleen 57- Volvoja sekä 157:n sisarautoja.

Syksyllä 1962 kokopäivävuo- rojen kalus- to vaihtui täysin – nyt myös Kaitalahden lin- jalla 38. Kaikkien linjojen vakioautoina oli 1962-mallisia Leyland Royal Tiger World- master nappulatiikereitä sarjasta 700-719. Vuonna 1964 Leylandit vaihtuivat Jollaksen ja Santahaminan linjoilla taas 61-mallisiin Scania-Vabiksiin sarjasta 435-454. Kaitalah- teen puolestaan ajoivat nyt Leyland Royal Tiger Cub keppitiikereit sarjasta 720-799.

Vuonna 1966 toukokuussa otettiin käyt- töön HKL:n Varhan varikko ja useimpien Itä-Helsingin linjojen kokopäivävuo- rojen kalusto oli sieltä. Ruuhkavuoroja ajettiin edelleen Koskelasta. Jollaksen ja Santaha- minan linjoilla (85, 86) pääkalustona olivat 65-malliset Scania-Vabis/Helko-bussit sar- jasta 16-55. Kaitalahteen (88) ajettiin sen sijaan 65-mallisilla nappulatiikereillä sar- jasta 665-699. Nappula- ja keppitiikerithän olivat monitoimiautoja, joita voitiin käyttää niin rahastaja- kuin kuljettajarahastuslinjoil- lakin. Myös öljysatamaan kuljettiin nappu- latiikereillä.

Siirtyminen kuljettajarahastukseen vuonna 1968 merkitsi sitä, että kaikille lin- joille tuli pääkalustoksi aluksi nappulati- kerit ja 1960-luvun lopulla Vanajat vuosil- ta 1966-67. 66-mallin Vanajat olivat olleet Varhan varikon ensimmäiset uudet bussit,





mutta ne oli sitten hyvin pian siirretty Länsi-Helsinkiin. Nyt ne siis palasivat ja ottivat paikkansa Varhan kokopäivävuorojen peruskalustona.

### Uimarantalinjat

Kesän 1959 erikoisuus oli uimarantalinja Herttoniemen Eränkävijäntorilta Roihuvuoren kautta Reposalmen uimarannalle Laajasaloon. Reitillä oli linjatunnus 73, mutta yleensä linjainformaatio busseissa hoidettiin rannasta kertovalla tekstillä. Tämä kesälinja liikennöi sitten tässä muodossaan vuoteen 1965 asti.

Uimarantalinjat palasivat liikenteeseen uudistettuina kesällä 1970. Nyt ajettiin kahta reittiä. Herttoniemestä Siilitien päästä lähti U8 ja Myllypurosta U9. Näitä ajoi HKL. Kesällä 1972 joukkoon liittyi vielä Oy Liikenne Ab, joka ajoi linjaa U94 Mellumäestä Reposalmeen. U94:n ajo päättyi kesään 1977. U8 ja U9 ajoivat vielä kesällä 1978.

### Uudet tiejärjestelyt ja lisää linjoja

1970-luvun alussa rakennettiin uusi Laajasalontie, joka kulki nelikaistaisena Koirasaarentien risteykseen asti. Pääväylän rinnal-

la kulki paikallisväylänä vanha tienpohja, josta muodostuivat Kuvernöörintie ja Iso-saarentie.

Reiherintien – Gunillantien seuduille oli tullut paljon uutta asutusta. Tätä aluetta palvelemaan perustettiin 16.3.1970 aluksi ruuhkalinja 88V. Se kulki aamuisin suoraan Laajasalontietä Reiherintielle Svanströmminkujan risteykseen ja jatkoi siitä Reiherintietä ja Koirasaarentietä Laajasalontielle ja edelleen keskusta. Iltapäivisin lenkki ajettiin toisin päin. Kokopäiväliikenne Reiherintielle saatiin 26.4.1970, kun 86 laitettiin kiertämään sen kautta. Samaan aikaan 88V:n



Auto 706 Ruhassa lähdössä linjalle 26.5.1970. Kuva Helge Kinnunen.





tunnus muutettiin 86A:ksi. 3.5.1971 perustettiin vielä linja 86X Hakaniemestä Reiherintielle. X-kirjaimella tarkoitettiin siis tässä vaiheessa Hakaniemestä lähtevää linjaa, ei pikalinjaa.

Uudet tiejärjestelyt valmistuivat asteittain. 3. joulukuuta 1971 linjat siirtyivät väliaikaisesti Laajasalontien uudelle osalle Laajasalon pohjoispäässä. Vajaa vuosi myöhemmin, 10. marraskuuta 1972 ajoivat linjat 85 ja 86A uutta tietä Koirasaarentien risteykseen asti, josta Laajasalontie jatkuikin entiseen malliin.

Tiejärjestelyiden lomassa Reiherintien suunnan liikennettä edelleen kehitettiin. Linja 86A korvattiin linjalla 84, joka ajoi molemmissa suunnissa Reiherintietä ja päätepysäkki ulottui nyt Gunillankujalle asti. 86X:stä tuli 84X ja sekin ajoi Gunillankujalle asti. Uusi yhteys oli myös linja 86S Kasarmitorilta Santahaminaan. Kaikki nämä muutokset tulivat voimaan 12.3.1973.

Marraskuussa 1973 kaikki linjat siirtyivät uusien tiejärjestelyjen mukaisille reiteille. Laajasalontieltä siirryttiin Kuvernöörintielle, josta 85 jatkoi Laajasalonkaaren ja Lyytikänkujan kautta Laajasalontielle. (Nykyään koko tämä osuus Laajasalontielle asti on Kuvernöörintietä). Muut linjat ylittivät uuden Laajasalontien ja jatkoivat edelleen Isosaarentieksi muuttunutta vanhaa tieosuutta pitkin Koirasaarentielle. Muutospäivä oli 30.11.1973. Myöhemmin valmistuivat vielä Laajasalontien ylittävät Kuukiven- ja Reposalmentien sillat.

Vuonna 1975 Hakaniemestä lähtenyt 84X lopetettiin ja linja 85 jatkettiin Jollaksessa nykyiselle päätepysäkilleen 14.4.1975. Marunakujan – Ilomäentien seudulle oli rakennettu runsaasti taloja ja niinpä linja 88 laitettiin kiertämään sitä kautta 5.7.1975. Pari vuotta myöhemmin myös 85 laitettiin kiertämään sama lenkki. Tarkka päivämäärä oli 29.8.1977.

## Pikavuorot

Maaliskuun 16. vuonna 1977 tuli linjalle 84 myös pikavuoroja, jotka pysähtyivät pysäkeillä ainoastaan keskustassa ja Laajasalossa. Pikavuorobusseissa oli tuulilasin yläreunassa asiasta kertova lisäkilpi. Syyskuun alussa 1978 myös yksi linjan 86S Santahaminan aamulähdöistä oikaisi suoraan Laajasalontietä. Pikavuorojen ajo samalla linjatunnuksella kuin päälinja aiheutti kuitenkin sekaannuksia. Siksi pikalinja ja 86S:n oikoversio saivat omat tunnukset 84X ja 86X marraskuun alussa 1979.



Jollaksen päätepysäkillä maaliskuussa 1972. Kuva Ari Lohenoja.



Jollaksen päätepysäkillä kymmenen vuotta myöhemmin 6.4.1982. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmista.



Pikavuoro 86X Laajasalontielle 27.5.1982. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmista.



## Laajasalon linjat keväällä 1982:

- 84 Rautatietori – Laajasalo (Gunillantie)
- 84X Rautatietori – Laajasalo (Gunillantie), pikalinja
- 85 Rautatietori – Ilomäentie – Jollas
- 86 Rautatietori – Laajasalo – Santahamina
- 86S Kasarmitori – Laajasalo – Santahamina  
(86X Santahamina – Kasarmitori)
- 87 Rautatietori – Laajasalon öljysatama
- 88 Rautatietori – Ilomäentie – Kaitalahti

## Metro tuo muutokset

Helsingin metro aloitti liikennöinnin vuonna 1982. Syyskuun alusta alettiin suorittaa bussilinjoja keskustaan muuttamalla asteittain liityntälinjoiksi lähimmälle metroasemalle. Linjat 84, 85 ja 88 muuttuivat liityntälinjoiksi ruuhka-ajan ulkopuolella. Lähtöpaikkana oli Herttoniemen metroasema. Ruuhka-aikoina ajettiin samalla tunnuksella Rautatietorille asti. Linja 86 muuttui yöliikennettä lukuun ottamatta kokonaan liityntälinjaksi. Jollaksen linjan yöliikenne sai tunnuksen 85N, koska reitti poikkosi muutenkin liityntälinjasta kuin vain Rautatietorille ajon osalta, kulkien myös Reiherintien kautta. Yölinjojen ajo Rautatietorille samalla tunnuksella kuin vastaava liityntälinja loppui kuitenkin 2.5.1984. Silloin kaikki idän suunnan yölinjat saivat N-tunnuksen. Laajasalossa tämä uudistus koski yölinjaa 86, josta tuli nyt siis 86N.

Bussilinjojen ajo ruuhka-aikoina metron rinnalla keskustaan päättyi pääosin tammi-kuun puolella välissä 1984. Silloin lopetettiin pikalinja 84X ja 84, 85, 87 ja 88 ajoivat aina Herttoniemeen. Ainoa suora bussiyhteys keskustaan oli 86S ja sen oikaisuvuoro 86X. Nämäkin lopetettiin sitten huhtikuun puolesta välissä 1985. 86S tosin vain väliaikaisesti, sillä 5.5.1986 se jälleen jatkoi liikennöintiä kesäkuukausia lukuun ottamatta.

Aamuyön linjat aloittivat lokakuun alusta 1989. Laajasaloon palveli 04N, joka 1.12. alkaen alkoi kulkea myös Ilomäentien kautta.

Jollaksessa asui valtavasti kouluikäisiä lapsia. He kulkivat aamuisin Laajasalon keskustaan kouluun linjalla 85 ja iltapäivällä takaisin. Linjan 85 tilannetta helpotettiin mm. siten, että aamuisin öljysatamaan ajanut linja 87 ajoi paluusuunnassa Jollaksentien risteykseen ja siitä Herttoniemeen linjana 85. Iltapäivältä mainittakoon esimerkiksi kello 13.02-lähtö Herttoniemestä. Siinä oli aina



Kaitalahden linjan 88 päätepysäkki oli poikkeuksellisesti Tullisaaren luona 12.4.1984. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmista.



Koululaisvuoro Varhasta Laajasaloon Roihuvuorentien pysäkillä 23.5.1984. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmista.



Kaitalahden päätepysäkki 12.12.1981. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmista.

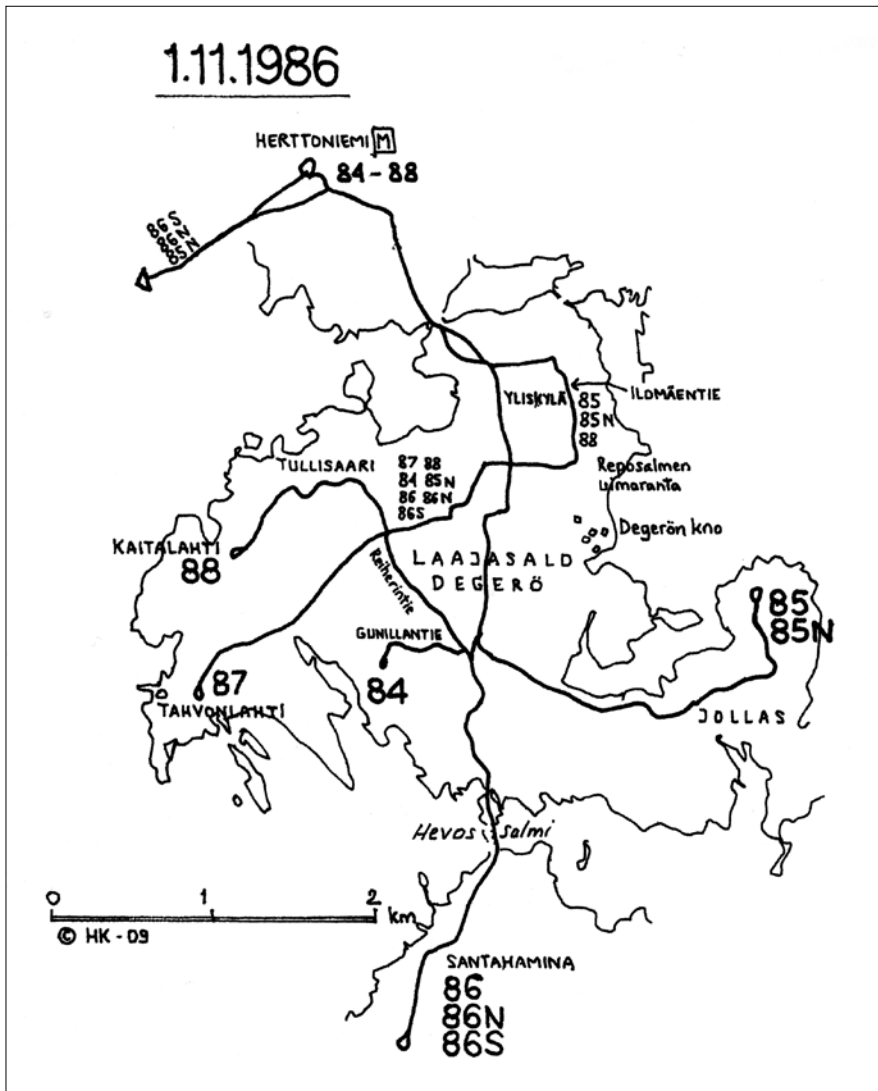
kaksi autoa. Koulutanhualta molemmat autot tulivat täyteen.

## Vakaampia aikoja

1970-luvun tiemyllerrysten ja 1980-luvun metromuutosten jälkeen 1990-luku oli linjamuutosten suhteen verrattain rauhallis-

ta aikaa Laajasalossa. Vain muutama muutos voidaan kirjata tuolle vuosikymmenelle. Kaikkia idän linjoja koskeva muutos oli avorahastuksen päättyminen vuoden 1991 lopussa. Linjan 84 myöhäisillan liikennöinti lopetettiin 16.9.1991 ja korvattiin kierrättämällä 86 tunnuksella 86B Gunillantien kaut-





ta. Tämä järjestely laajennettiin 4.9.1992 koskemaan myös varhaisaamua ja iltaa jo klo 20 jälkeen. Vuoden 1997 alusta ajettiin Jollaksesta Herttoniemeen ruuhka-aikoina lisälinjaa 85V, joka oikaisi suoraan Laajasalontietä pitkin. Aamuyön linjoja uusittiin syysliikenteen alusta 1996 ja Laajasalon kautta ajoi nyt 07N. Elokuun lopussa 1998 ON-linjojen liikennöinti siirtyi Linjebussille (josta vuonna 2000 tuli Connex). Sitä ennen, marraskuun alussa 1997 linjan 88 pääte pysäkki oli siirtynyt nykyiselle paikalleen Päätien toiselle puolelle.

### Varhan busseja

1960-luvun lopulta alkaen Laajasalon suunan kokopäivävuorojen bussit olivat HKL:n Varhan varikon autoja. Ruuhkavuoroja tuli vielä Koskelasta, mutta 1970-luvun puolestavälistä lähtien nekin olivat varhaisia. Varhasta oli kehittymässä puhdas Sisu-varikko. Vuoteen 1977 asti oli joukossa vielä vanhoja 1960-luvun nappulatiikereitä ja Vanajia, mutta sen jälkeen kaikki bussit olivat eri-ikäisiä Sisuja. Ajan mittaan vuorojen

nimikkoautoista luovuttiin, joten Laajasalokin nähtiin kaikkia sellaisia Sisuja, joita itäisellä varikolla oli.



Linjan 86 pääte pysäkki Santahaminassa 1989. Kuva Kimmo Nylander.

Vanajien seuraan Laajasaloon tuli vuonna 1973 vuoden ikäisiä Wiima-korilla varustettuja Sisu BT-53SP-busseja sarjasta 238-256. Näiden jälkeen hankittiin Autokori- ja Wiima-korisia Sisu BT-69CR- ja BT53CR-malleja. Joukossa olivat autot 312-321, joissa oli se aiemmin mainittu ”pikavuoro”-lisäkilpi. Vuosina 1977-78 hankittiin kantikaailla Wiima K100-korilla varustettuja Sisuja, mallimerkinnältään BT-69CR ja BT-69BVT.

Vuosina 1979-85 ei Varhaan saatu ainutakaan uutta bussia, joten Sisu-kautta kesti kesästä 1977 syksyyn 1986. Sitten siirryttiinkin täysin toisenlaiseen aikaan, kun uudet autot olivat pääkaupunkiseudun perusbussiksi muodostunutta Volvo B10M – Wiima K202-mallia. Näitä hankittiinkin sitten kesään 1991 asti. Vihonviimeinen Sisu poistui vuonna 1996.

1990-luvulla alettiin jälleen siirtyä siihen, että kullakin vuorolla oli vakioautonsa. Matalalattia-aika alkoi Laajasalossa epävirallisesti vuoden 1994 lopulla. Silloin saattoi joskus nähdä Carrus-korisen Scania N113CLL-bussin (9408-9411) liikenteessä. Virallisesti aikatauluun merkitty matala vuoro tuli ensiksi linjalle 85 vuonna 1995. Siinä vuorossa ajoi juuri tuollainen Carrus-Scania. Seuraavana vuonna myös linjalle 86 tuli yksi matala bussi. Siinä vuorossa, kuten myös linjalla 85, saattoi nyt kulkea 94-Scanian lisäksi myös Scania CN113CLL MaxCi (9516-9522) tai Volvo B10L / Carrus City U sarjasta 9611-9615. Huhtikuun lopulla 1997 linjalle 85 tuli vakioautoksi HKL:n 50-vuotisjuhlabussi numero 9501 (B10L/City U). Pääkalustona koko Laajasalossa olivat kuitenkin edelleen korkealattiaiset Volvo B10M

– K202-perusbussit. Mittavampi matalalattia-aika alkoi vasta vuonna 1999.

### Ensimmäinen kilpailutus

Koko Laajasalon liikenne oli yhdessä kilpailupaketissa, joka tuli hakuun vuodenvaihteessa 1998/99. Voittaja oli vanha tuttu eli HKL, jonka bussiliikenne oli vuodesta 1995 lähtien erotettu emo-HKL:stä nimellä HKL-Bussiliikenne. Linjoille oli tilattu sarja aivan uusia Volvo 7000-busseja numeroille 9912-9932. Uuden sopimuksen mukainen liikenne alkoi 7.6.1999. Uudet autot olivat kuitenkin myöhässä. Se oli tuohon aikaan hyvin yleistä, kun kilpailutuloksen julkistamisen ja liikenteen aloittamisen välillä ei ollut aikaa kuin puoli vuotta. Liikennettä hoidettiin Varhan vanhoilla matalalattiabusseilla ja myös rahtaamalla toiselta varikolta Volvo B10BLE-teliautot 9804-9806 Laajasaloon. Ensimmäiset uudet Volvat ilmestyivät vasta lokakuussa ja niiden toimitukset jatkuivat vuoden lopulle asti. Esimerkiksi Jollaksen linjan kokopäivävuoroihin saatiin autot 9922 ja 9924.

### Kalustoa 2000-luvulla

Myöhemmissäkin kilpailuissa HKL-Bussiliikenne oli voitokas. Tosin vuodesta 2005 alkaen joitakin vuoroja annettiin alihankintaan ja Laajasalossa alkoi näkyä myös Tammelundin Liikenne Oy:n busseja. Kokopäivävuorojen kalustoa uusittiin ja varsinkin Jollas sai nauttia uusista malleista. Jo toukokuussa 2001 linjan 85 vakiovuorot saivat kolme uutta Scania L94UB / Lahti 402-bussia numeroilla 111-113. Vuonna 2005 HKL-Bussiliikenne ja Suomen Turistiauto yhdistettiin ja nimi vaihtui Helsingin Bussiliikenne Oy:ksi. Tuolloin Jollas sai jälleen uudet Scania Scala-bussit 501-503. Muutkin linjat saivat Scalvoja vuosilta 2002-2004 ja myös Suomen Turistiauton värisiä busseja alkoi näkyä. Tammelundin Liikenne tarjosi aluksi kyytiä uudehkoilla Mercedes-Benz Citaroilla, mutta vaihtoi ne sitten hiukan vanhempiin MB O405N-malleihin. Tammelundin bussihankinnat olivat maakaasukäyttöisiä vuoteen 2007 asti – sitten hankittiin vaihteeksi diesel-Volvoja. Kesällä 2009 Laajasalon kokopäivävuoroissa oli enimmäkseen Scania Scalvoja vuosilta 2002-03 sekä Volvo 7000-busseja vuosilta 1999-2000. Tammelund ajoi edelleen maakaasu-Mersuilla.

### Kääntösilta ja kulkulupien tarkastus

Kesäaikoina Santahaminan linjoja myöhästyttää joskus, kun Hevossalmen kääntösilta avataan vesiliikenteelle. Kulkuaukko on

nimittäin niin matala, että vähänkin korkeampi alus ei mahdu kulkemaan sillan alta. Autoliikenteen kulkuyhteys on välillä poikki hyvinkin pitkään.

Toinen erikoisuus Santahaminan linjoilla on se, että ne kulkevat suljetulle sotilasalueelle. Hevossalmen sillan jälkeen tullaan varuskunta-alueen portille, jossa vartiomies astuu bussiin. Kaikkien matkustajien kulkuluvat tarkastetaan ja ilman oikeanlaista dokumenttia ei saarelle ole asiaa.

### Viimeisimmät muutokset

Viimeinen päivääjän suora bussiyhteys keskustaan lakkautettiin 14.6.2002. Silloin linja 86S ajoi viimeisen kerran. Marraskuun alussa vuonna 2004 Laajasalo sai pikkubussilla liikennöitävän palvelulinjan. Sen tunnus oli P19 ja sen lähtöpaikkana oli Herttoniemen metroasema. Terveysaseman, ostoskeskuk-

sen ja vanhustentalojen lisäksi reitti mutkiteli Hevossalmen pikkuteitä ja päättyi Jollakseen Hepokalliontielle. Linjan vakioautoksi tuli keväällä 2005 HelBin Mercedes-Benz Sprinter numero 507.

Muita linjamuutoksia tapahtui kesällä 2006. Linja 85V lakkautettiin kesän alussa ja 13. elokuuta toteutettiin liityntälinjojen uudelleenjärjestely. Linja 85 ei enää kulkenut koululaisvuoroja lukuun ottamatta Iloäentien kautta eikä 86 Reiherintien kautta. Molemmat ajoivat suoraan Kuvernörintietä Laajasalontielle. 85:n jättämää aukkoa korvaamaan Iloäentien palveluisa perustettiin uusi linja 89, jonka pääte pysäkki sijoitettiin Reposalmentielle Kuvernörintien tuntumaan. Myös 87 alkoi ajaa ruuhkasuunnassa Iloäentien kautta. Linjan 85 koululaislähdöille annettiin tammikuussa 2007 epävirallinen tunnus 85K. Näin Ilo-



Linjan 84 pääte pysäkki Gunillantien Laajasalossa 29.5.1986. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmista.



Gunillantien pääte pysäkki 1989. Kuva Kimmo Nylander.





Linjaa 85V liikennöivä auto 8857 Jollaksen pääte pysäkillä 13.5.1997. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmista.



Jollaksentie/Takilantie 4.3.1995. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmista.



Linjan 84 pääte pysäkki Gunillantiellä Laajasalossa 12.5.1996. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmista.

mäentien kautta kulkevat vuorot erottuivat suoraan Kuvnöörintietä kulkevista vakiovuoroista.

Yöliikenteen uudelleenjärjestely toteutettiin 13.8.2007. Linja 86N alkoi kiertää Kulosaarentien ja Herttoniemenrannan kautta, mutta Laajasalossa ei enää Reiherintien kautta. 85N pysyi Laajasalon reittinsä puolesta ennallaan, mutta sekin alkoi kiertää Herttoniemenrannan kautta. Lisäksi sen liikennöintiä jatkettiin viikonloppuina. Näin se korvasi aikaisemman aamuyön linjan 07N. Liikennöitsijä linjalla 85N vaihtui aina viikonloppuina kello kahden jälkeen ja HelBin tilalle astui Veolia Transport (entinen Connex). Myöhemmin linjan 85N Herttoniemenrannan lenkki poistettiin.

Helsingin palvelulinjat muutettiin vuoden 2009 alusta Jouko-kaupunginosalinjoiksi. Laajasalon P19 muuttui kutsulinjaksi J84 ja liikennöitsijäksi tuli Taksikuljetus Oy.

### Laajasalon linjat kesällä 2009:

- 84 Herttoniemi (M) – Laajasalo (Gunillantie) (HelB)
- 85 Herttoniemi (M) – Jollas (HelB) (85K) Herttoniemi (M) – Ilomäentie – Jollas (koululaisvuorot) (HelB)
- 85N Rautatietori – Ilomäentie – Reiherintie – Jollas (HelB+Veolia)
- 86 Herttoniemi (M) – Santahamina (HelB+TLL)
- 86B Herttoniemi (M) – Reiherintie – Gunillantie – Santahamina (HelB+TLL)
- 86N Rautatietori – Kulosaarentie – Herttoniemenranta – Santahamina (HelB)
- 87 Herttoniemi (M) – Ilomäentie – Öljysatama (HelB)
- 88 Herttoniemi (M) – Ilomäentie – Kaitalahti (HelB)
- 89 Herttoniemi (M) – Yliskylä (HelB)
- J84 Laajasalon Jouko-kaupunginosalinja (kutsulinja) (Taksikuljetus)

Tämä katsaus päättyy tähän. Suuria muutoksia on kuitenkin tulossa. Öljysataman tilalle rakennetaan uusi Kruunuvuorenrannan asuinalue ja jos hyvin käy, niin matkustamme joidenkin vuosien päästä Laajasaloon raitiotiellä.

Höyrylaiva-ajan lähteenä käytetty Erkki Riimalan teosta Höyryä Helsingin vesillä.

# JÄTKÄSAAREN RAITIOTIE

**Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi Jätkäsaaren raitiotien perustamissuunnitelman viime kesäkuussa. Jätkäsaari on ensimmäinen monista 2010-luvulle suunnitelluista raitiotielaajenuksista. Tässä artikkelissa käydään läpi Jätkäsaaren raitiotien suunnitteluprosessi aivan sen alkutaipaleelta lähtien.**

## **Asuinrakentaminen alkaa Ruoholahdessa ja Jätkäsaaren koillisosassa: 1990-2000**

Länsisataman kaupunginosa käsittää Jätkäsaaren lisäksi myös Ruoholahden ja Salmisaaren, Hernesaaren ja Munkkisaaren sekä kapean kaistaleen Lapinlahden pohjoisrantaan. Kaupunginosan satamatoiminta on alkanut 1800-luvulla, ja 1980-luvulla alettiin pitää selvänä, että tavarasataman laajennustarpeet on mahdollista hoitaa vain, jos satama siirtyy kaupungin keskustan tuntumasta kauemmas. Samalla tarjoutuisi mahdollisuus ainutlaatuisen, keskustaa lähellä olevan merellisen asunto- ja työpaikka-alueen rakentamiseen. Käytännön töihin päästiin Ruoholahden osa-alueella aivan 1990-luvun alussa, kun vanhojen makasiinien ja tavarajunaraiteiden tilalle ryhdyttiin rakentamaan asuintaloja. Ensimmäiset asukkaat muuttivat Itämerenkadun eteläpuolen uudelle asuinalueelle lokakuussa 1992. Samoihin aikoihin ryhdyttiin myös Ruoholahdenkanavan eteläpuolelle, Jätkäsaaren koillisnurkkaan lähelle metroasemaa, rakentamaan asuin- aluetta. Tavoitteena oli, että koko Jätkäsaari vapautuisi asuinrakentamiseen, mutta aikataulua ei vielä tuolloin tiedetty.

Ruoholahden joukkoliikenne hoidettiin raideliikenteellä; jo syyskuussa 1991 raitiolinja 8 siirrettiin Porkkalankadun yksiraiteiselta osuudelta Itämerenkadulle, uuden Ruoholahden sydämeen. Keskustayhteyden Ruoholahden asukkaat saivat elokuussa 1993, kun Ruoholahden metroasema avattiin.

Jätkäsaaren joukkoliikenteen hoitamista liikennelaitoksella ryhdyttiin pohtimaan vuonna 1990 Raitioliikenteen kehittämissuunnitelman yhteydessä. Ruoholahden ja Jätkäsaaren kehittyminen on yksi niistä syistä, minkä vuoksi suunnitelma aikanaan laadittiin. Jätkäsaareen kaavailtiin tuolloin kahta raitiolinjaa, nimittäin linjojen 6 sekä 8 jatkeita. Vuoteen 1997 mennessä oli määrä jatkaa linjaa 8 Itämerenkadulta siltaa pitkin Jätkäsaaren puolelle suurin piirtein samaan paikkaan, jonne kääntösilmukka nytkin näyttää ensi vaiheessa sijoittuvan. Sillan nimeksi vahvistettiin myöhemmin Crusellinsilta ja kadusta tuli Länsisatamankatu.

Vuoden 1997 jälkeen linjaa 6 oli tarkoitus jatkaa Hietalahden- torilta Telakkakatua pitkin Munkkisaaren ja sieltä siltaa pitkin Jätkäsaaren. Myös linjaa 8 oli tarkoitus jatkaa ensi vaiheen kääntöpai- kalta. Jätkäsaaren katuverkkoa ei vielä ollut luonnosteltukaan, joten kartassa raitiolinjat kulkevat ohjeellisesti suurin piirtein saaren kes- kelle, missä niillä on yhteinen päätepysäkki.

Lisäksi Salmisaarta ja Ruoholahtea palvelee vuoden 1990 suun- nitelmissa raitiolinja 9, jonka reitti kulki Itämerenkadulta Bulevar- din ja Aleksanterinkadun kautta Kruunuhakaan ja Ilmalaan. Oli alusta lähtien selvää, että Jätkäsaaren joukkoliikenne hoidettaisiin raitiovaunuilla.





Koska tavarasataman siirto ei edennyt, ei Jätkäsaaren raitiotie-suunnitelmia 1990-luvun aikana ollut tarpeen tarkentaa. Myöskään Crusellinsiltaa ei ryhdytty rakentamaan, joten Jätkäsaareen nousseet asuintalot jäivät Ruoholahden metroaseman sekä aluetta sivuavan bussilinjan varaan.

Vuonna 1997 valmistui useamman vuoden kestäneen Kanjo-projektin (KANTakaupunkin JOukkoliikenne) loppuraportti, jota varten oli laadittu myös linjastosuunnitelma raitioiteille. Kanjossa lähdettiin siitä, että satama-alueet muutettaisiin asuinalueiksi. Jätkäsaaressa linjan 8 jatkosuunnitelmat pysyivät ennallaan kuitenkin niin, että päätepysäkki olisi Länsiterminaalien luona. Sen sijaan keskustayhteydet järjestettiin käyttämällä hyväksi satamaradan kuilua. Uusi raitiolinja, jolle annettiin tunnuksiksi 9, kulkisi Jätkäsaaresta nopeaa reittiä satamaradan kuilun kautta Runeberginkadulle ja sieltä edelleen Salomonkadun ja Lasipalatsin pysäkin kautta Kaivokadulle ja Vallilaan. Sen sijaan linjan 6 päätepysäkki jäisi nykyiselle paikalleen.

## Alustava suunnittelu käynnistyy: 2001-2005

Vasta 2000-luvulle tultaessa alkoi näyttää siltä, että satama todellakin siirtyy. Niinpä liikennelaitoksella valmistui 29.5.2001 Jätkäsaaren joukkoliikenneselvitys, jossa ensimmäisen kerran varsinaisesti keskityttiin Jätkäsaaren joukkoliikenteen suunnitteluun. Selvityksessä lähdetään siitä, että Jätkäsaaren joukkoliikenne hoidetaan raitiovaunuin. Lähtökohtana on kaksi raitiolinjaa, linjojen 6 ja 8 jatkeet. Linjaa 8 ollaan valmiit jatkamaan heti Crusellinsillan valmistuttua, jotta saarella jo asuville saataisiin liityntäyhteys Ruoholahden metroasemalle. Linjan 6 jatkamista pidettiin mahdollisena vasta sitten kun satamarata purettaisiin.

Jätkäsaaren kolmiomainen muoto ja suuri pinta-ala osoittautuvat haasteellisiksi maankäytön ja joukkoliikenteen yhteensovittamisen kannalta. Keskustaan vievän linjan kun haluttiin sijaitsevan keskeisesti sekä asutukseen että palveluihin nähden, mutta toisaalta siitä tulisi liian hidas ja mutkitteleva, jos sillä yritettäisiin palvella kaikkia asukkaita. Selvityksen lähtökohtana oli, että ”asuinalueelta

täytyy päästä ratikalla kaikkiin oman alueen palveluihin, keskustaan ja Ruoholahden metroasemalle.” Myös matkustajasatamasta haluttiin yhteydet sekä keskustaan että metroasemalle. Haasteet pyrittiin ratkaisemaan oheisen kartan mukaisella linjastolla, jossa näkyvät linjojen 6 ja 8 jatkeet Jätkäsaaressa sekä päätepysäkin sijoittuminen Länsiterminaalien luona.

Selvityksessä pohdittiin myös muita vaihtoehtoja. Linjan 6 haaroittaminen kahdeksi eri linjaksi Jätkäsaaressa parantaisi verkon kattavuutta, mutta haarojen vuoroväli pitenisi ruuhka-aikojen ulkopuolella jopa 20 minuuttia. Suuren silmukan ajaminen Jätkäsaaressa koettiin myös ongelmalliseksi mm. sen vuoksi, että rengaslinja on vaikeampi hahmottaa, ajantasapysäkki pidentää joidenkin matkustajien matka-aikaa ja matkustajat saattavat selvityksen mukaan aiheuttaa vaaratilanteita juoksentelemalla pysäkillä toiselle sen mukaan, kumman suunnan vaunu sattuu tulemaan pysäkillä ensin.

Kolmen linjan vieminen Jätkäsaareen oli myös esillä. Tällöin saarella olisi linjan 8 lisäksi kaksi erillistä keskustalinjaa. Ratikka-verkko olisi kattava ja palvelutasoltaan erinomainen, mutta liikennelaitos piti 15 000 asukkaan kokonaismäärää liian pienenä kahdelle erilliselle keskustalinjalle. Raitiolinjoille ennustettiin yhteensä 25 500 - 31 000 matkustajaa vuorokaudessa. Kolmas linja olisi mahdollinen ainoastaan silloin, jos joukkoliikenne saisi tavanomaista huomattavasti enemmän matkustajia. Selvityksen mukaan tämä olisi mahdollista käytännössä vain jos pysäköintipaikkoja vähennettäisiin oleellisesti ja siten ohjattaisiin asukkaita joukkoliikenteen käyttäjiksi. Raitiovaunuille haluttiin kuitenkin varata sellaiset väylät katuverkolta, että kolmannen linjan rakentaminen myöhemmin olisi mahdollista. Yksi mahdollisuus kolmanneksi linjaksi nähtiin osapäivälinjana, jos sataman matkustajaliikenne vilkastuisi riittävästi. Asuinalueen joukkoliikennettä ei kuitenkaan voisi suunnitella osapäivälinjan varaan.

Raitiolinjoille 6 ja 8 suunniteltiin ruuhka-aikaan vähintään 6 min vuoroväliä, mahdollinen kolmas linja kulkisi lähinnä sataman tarpeiden mukaan. Linjojen 6 ja 8 pidennykset kasvattaisivat liikennöintikustannuksia 9 Mmk vuodessa.



Vuoden 1990 Raitioliikenteen kehittämissuunnitelmassa Jätkäsaaren keskustayhteys oli ajateltu hoitaa Munkkisaaren kautta kulkevalla linjalla 6. Linja 9 tarjosi Salmisaaresta ja Ruoholahdesta pintayhteyden keskustaan.

Vuonna 2001 laaditun Jätkäsaaren joukkoliikenneselvityksen mukainen oletuslinjasto.



Raitiovaunuille oli varattava koko saarelle omat kaistat, jotka voisivat olla yhteisiä mahdollisen bussiliikenteen kanssa. Tilavaraukset oli tehtävä sekä esitetyille kahdelle linjalle että sataman omalle linjalle ja lisäksi kääntösilmukoille sataman ja Jätkäsaaren keskukseen (Saukonpaaden) alueille.

Raitioliinjojen lisäksi alueelle suunniteltiin palvelulinjan pikkubussia. Myös ns. People Mover -järjestelmää pohdittiin, mutta sitä ei pidetty tarpeellisena, sillä se olisi kallis toteuttaa ja heikentäisi myös raitioliikenteen taloutta.

Liikennelaitoksella oli selkeä pyrkimys toteuttaa linjan 8 jatke mahdollisimman pian heti sillan valmistuttua. Vuonna 2002 silloinen suunnittelujohtaja Seppo Vepsäläinen kertoi, että linjaa jatketaisiin aluksi tilapäiselle kääntöpaikalle, kunhan vain silta saataisiin rakennettua. Sillasta järjestettiin suunnittelukilpailu ja sen keskelle varattiin kaistat raitioliikennettä varten. Liikennelaitos halusi sillan valmistuvan jo 2004, mutta rahapulassaan kaupunki kuitenkin viivästytti siltatöitä, jotka pääsivät lopulta alkamaan vasta vuoden 2008 lopulla.

Vuonna 2003 ryhdyttiin kaupunkisuunnitteluvirastossa valmistelemaan Jätkäsaaren osayleiskaavaa, jonka luonnos ja ehdotus valmistuivat seuraavana vuonna. Osayleiskaava hyväksyttiin valtuustossa 21.6.2006, ja siinä oli poikkeuksellisen tarkoin määritelty Jätkäsaaren katuverkko, raitiotiet sekä raitiovaunupysäkitkin. Osayleiskaava oli raitioliikenteen osalta pääosin sen mukainen mitä liikennelaitos vuoden 2001 selvityksessä oli toivonutkin. Jätkäsaaren tulee kolme pääkatua, Välimerenkatu, Tyynenmerenkatu sekä Atlantinkatu, ja kaikille on varattu tilaa raitiovaunuille. Atlantinkadun hiljaisinta osaa lukuun ottamatta katualueet suunniteltiin niin leveiksi, että ratikoille saatiin omat kaistat.

## Varsinainen suunnittelu alkaa: 2006

Kun osayleiskaava oli hyväksytty, ryhtyivät kaupunkisuunnitteluvirasto (KSV) ja HKL yhdessä suunnittelemaan Jätkäsaaren raitiolinjastoa toden teolla. KSV:ssä oli jo aiemmin kiinnitetty huomiota siihen, että linjan 6 osuus Kaivokadulta Hietalahteen on erittäin hidas lukuisten liikennevalojen ja Bulevardin tukkoisuuden vuoksi. KSV:ssä arvioitiin, että matka-aika Jätkäsaaren keskuksesta rautatieasemalle olisi jopa 14 minuuttia. Sen vuoksi KSV ryhtyi etsimään nopeampaa väylää ratikoille. Ratkaisu löytyi uudesta Kampin läpi kulkevasta radasta, jolloin reitti Jätkäsaaresta Ruoholahdenkadun, Malminrinteen sekä Simonkadun kautta rautatieasemalle kestäisi vain 7 minuuttia.

Virastojen näkemykset hyvästä joukkoliikenteestä erosivat tässä kohden toisistaan. KSV:lle on tärkeää, että joukkoliikenne on nopeaa, tiheävuorovälistä ja laadukasta, jotta se vaikuttaisi myönteisesti uuden asuinalueen arvoon. HKL puolestaan pyrkii ensisijaisesti tuottamaan joukkoliikennepalvelut mahdollisimman kustannustehokkaasti. Sen vuoksi se olisi halunnut jatkaa vain olemassa olevia raitioliinjoja ja lisäksi järjestää Jätkäsaaresta tiheän bussiliitynnän Ruoholahden metroasemalle. Metroon jätkäsaarelaiset mahtuisivat sen kapasiteettia lisäämättä, jolloin matkustajat HKL:n näkemyksen mukaan olisi ikään kuin voitu kuljettaa ilmaiseksi.

Esimerkkejä syksyllä 2006 tutkituista linjastovaihtoehdoista. Vaihtoehto 2 on melko samankaltainen kuin seuraavana vuonna jatkosuunnitteluun valittava vaihtoehto 2. Vaihtoehdossa 4A raitioliinjasto on monipuolinen mutta myös sekava.





Virastot tutkivat vuosien 2006 ja 2007 aikana yhdessä lukuisia erilaisia vaihtoehtoja raitiolinjastoksi. Työn alkuvaiheessa marraskuussa 2006 busseilla oli useissa vaihtoehdoissa merkittävä rooli sekä metron liityntälinjana että keskustayhteytenä HKL:n toiveiden mukaisesti. Myös HKL:n alkuperäinen vaihtoehto, jossa linjoja 6 ja 8 jatkettaisiin ja sataman yhteydet hoidettaisiin bussilla, oli mukana. Toisaalta tutkittiin myös raitiotiepainotteisia vaihtoehtoja, jotka olivat KSV:n linjauksen mukaisia. Näissä vaihtoehdoissa linjojen 6 ja 8 pidennysten lisäksi esitettiin mm. linjan 9 tuomista Kaivokadulta Kampin läpi Jätkäsaaren satamaan Tyynenmerenkatua pitkin (vaihtoehto 2). Mukana oli sellaisiakin vaihtoehtoja, jossa linjat 9 ja 10 ohjattaisiin Jätkäsaareen ja haaroitettaisiin saarella eri tavoin (vaihtoehto 4A). Ohessa on mallikartat kahdesta viimeksi mainitusta linjastosta.

Syksyllä 2006 varmistui myös, ettei Helsinki järjestäkään Jätkäsaarella asuntomessuja vuonna 2012, kuten oli tarkoitus. Ensimmäinen raitiolinja oli tarkoitus avata asuntomessujen yhteydessä, mutta nyt tuosta tavoitteesta voitiin luopua. Käytännössä näyttää kuitenkin siltä, että raitioliikenne alkaa alkuperäisen aikataulun mukaan vuoden 2012 tienoilla.

## Lautakuntakäsittely käynnistyy: 2007

Talven aikana suunnittelua jatkettiin, ja tammikuussa 2007 oli päädytty tutkimaan viittä erilaista linjastoa. Myös Selkämerenkadulle oli sijoitettu eräissä vaihtoehdoissa raitiolinjoja, jotka toimivat Jätkäsaaren osalta tehokkaina liityntäyhteyksinä metroon mutta jatkuivat myös Bulevardin kautta kiertäen keskustaan. Selkämerenkadulle ei ole kaavassa varattu tilaa raitiotietä varten, ja KSV suhtautui penseästi siihen, että kadulle tuotaisiin raitiovaunuliikennettä. Oheinen



vaihtoehto C sopii hyvin esimerkiksi metron liityntäyhteyksiä painottavasta linjastovaihtoehdosta, jossa sataman keskustayhteys hoidetaan busseilla ja molemmat raitiolinjat kiertävät metroaseman kautta. Linjalla 6 on vaihdoton mutta kiertävä yhteys keskustaan.

Huhtikuussa 2007 tutkittiin jälleen uudenlaisia linjastovaihtoehtoja. Nyt mukaan oli otettu myös Salmisaarenrannan työpaikka-alue ja sen joukkoliikenteen järjestäminen. Tällä kertaa linjastovaihtoehdot olivat sikäli lopullisiksi tarkoitettuja, että ne käsiteltiin kesäkuussa kaupunkisuunnittelu- ja joukkoliikennelautakunnissa

## Kaupunkisuunnittelulautakunta 7.6.2007

Jätkäsaaren raitioverkko ehti ensin kaupunkisuunnittelulautakunnan käsittelyyn. Lautakunnalle annettiin laajasti tietoa siitä, mitä vaihtoehtoja oli tutkittu ja miten ne vaikuttivat joukkoliikenteen houkuttelevuuteen alueella.

Tehty joukkoliikennesuunnittelu perustui osayleiskaavaan. Radat kulkevat Jätkäsaarella rengasmaisesti koko alueen ympäri kiertäen. Raitiotiet erotellaan ajoneuvoliikenteestä omille kaistoilleen kadun keskellä. Näillä ratalinjauksilla ja tilavarauksilla pyritään turvaamaan se, ettei kävelyetäisyys asunnoista ja työpaikoilta ylitä 300 metriä ja että raitioliikenne on mahdollisimman häiriötöntä ja nopeaa.

Osayleiskaavatyön yhteydessä ratavarauksien perusteena toimi KSV:n luonnostelema raitiolinjasto, jossa Jätkäsaaren kulki kolme raitiolinjaa. Yksi linja kulki Ruoholahden metroasemalta ja toinen Bulevardin suunnalta Välimerenkatua Atlantinkadulle koko asuinalueen kiertäen satamaan ja kolmas oli satamalinja, jossa raitiovaunu kulki keskustasta Kampin ja Bulevardin kautta satamaan.

Omat haasteensa alueen joukkoliikennesuunnitteluun tuo Länsisataman matkustajaliikenne. Helsingin Satama varautuu Jätkäsaaren matkustajaliikenteen kasvuun ja sataman monipuoliseen kehittämiseen. Länsiterminaalien kautta kulkee vuosittain jopa neljä miljoonaa matkustajaa. Matkustajasatamaa palvelevat tällä hetkellä bussilinjat 15, 15V ja 15A, joista etenkin 15A:n reitti on kaupunkisuunnitteluviraston mukaan ongelmallinen ja hidas, sillä Mechelininkadun eteläpää on koko kaupungin ruuhkaisimpia väyliä ja Rautatiekadut ovat osa keskustan poikittaista pääkatuverkkoa.

Kun Helsingin Satama selvitti Länsisataman matkustajien kulkutapaa, kävi ilmi, että suurin osa satamasta lähtevistä suuntaa keskustaan ja rautatieasemalle. Selvityksen mukaan tilausbussi oli yleisin kaikista käytetyistä kulkutavoista. Pääkaupunkiseudulta tulevista suurin osa (41%) käytti bussia 15A. Satama esitti siksi, että alueelle suunniteltavista raitiovaunulinjoista ainakin Tyynenmerenkadun linja tulisi rakentaa aloitusalueen kadunrakentamisen yhteydessä Länsiterminaalille saakka. Länsiterminaalien joukkoliikennettä parhaiten palveleva linja on suoraan keskustaan kulkeva linja. Satama on varautunut raitioliikenteen ulottamiseen nykyiseen terminaaliiin vuoteen 2012 mennessä suunnittelemalla yhdessä kaupunkisuunnitteluviraston ja liikennelaitoksen kanssa ensimmäisen vaiheen päätepysäkin keskeiselle paikalle terminaalien edustalle.

Keväällä 2007 tutkittu liityntäpainotteinen vaihtoehto, jossa tärkeimpänä pidetään liityntäyhteyttä metroon. Sataman liikenne hoidetaan bussilla.

## Linjastovaihtoehdot kesäkuussa 2007

Linjastovaihtoehdot 1, 2 ja 3 syntyivät, kuten edellä kerrottiin, monivaiheisen suunnittelu- ja vertailuprosessin tuloksena. Lopullisiksi vaihtoehdoiksi KSV ja HKL valitsivat toiminnallisesti toisistaan poikkeavat linjastot, joissa keskitytään perusyhteyksien hoitamiseen ja samalla raitioliikenteen liikennöintikustannusten minimoointiin. Alavaihtoehdona on kaikissa vaihtoehdoissa tutkittu, kuinka Jätkäsaaren linjastolla voitaisiin hoitaa myös Salmisaarenrannan uuden merkittävän työpaikka-alueen joukkoliikenneyhteys (1-S, 2-S, 3-S).

**Vaihtoehto 1** on metroluontainen ja keskustayhteyksiä busseilla tukeva linjastovaihtoehto. Siinä on vertailussa mukana olevista vaihtoehdoista vähiten Jätkäsaaren ulottuvaa raitioliikennettä ja eniten bussiliikennettä. Raitiolinja 6 on jatkettu Hietalahdesta Jätkäsaaren keskustaan ja edelleen satamaan. Linja 8 on jatkettu Ruoholahdesta vain Jätkäsaaren keskustaan. Satamasta on suora bussilinja 15A Elielinaukiolle, ja lisäksi satamasta lähtevällä liityntäbussilinjalla 15 on yhteys Jätkäsaaren keskustaan ja Selkämerenkadun kautta Ruoholahden metroasemalle. Alavaihtoehdossa bussi 15 jatkaa vielä Salmisaarenrantaan.

Vaihtoehdossa 1 rakennetaan uutta rataa noin 3 km matkalle. Ruoholahden metroaseman suunnasta kiskot tulevat Itämerenkadulta Länsisatamankadulle ja Crusellin sillan yli Jätkäsaaren puolelle. Hietalahdesta rakennetaan kiskot Kalevankadun päästä Jätkäsaarenlaiturille ja edelleen Välimerenkatua pitkin Jätkäsaaren keskustaan, josta jatketaan Atlantinkatua pitkin Tyynenmerenkadun eteläpään ja sieltä satamaan.

Vaihtoehdossa 1 Länsisataman ja asuinalueen yhteydet metroasemalle hoidetaan liityntäbussilinjalla 15. Sataman ja Tyynenmerenkadun alueen yhteydet Rautatieasemalle hoidetaan nykyisellä bussilinjalla 15A. Välimerenkadun alueelta, Jätkäsaaren keskustasta ja Atlantinkadun eteläosista pääsee Bulevardin kautta kiertämällä keskustaan linjalla 6, mutta ei suoraan Kampin läpi. Jätkäsaaresta ei ole lainkaan vaihdottomia yhteyksiä Kampiin.

**Vaihtoehto 2** on metroluontainen ja keskustayhteyksiä tukeva raitioliikennevaihtoehto, jossa Jätkäsaaren ajaa kolme raitiolinjaa eikä bussiliikennettä ole lainkaan. Linja 6 on siinä jatkettu Hietalahdesta Välimerenkatua Jätkäsaaren keskustaan ja edelleen Atlantinkatua pitkin asuinalueen eteläosaan. Linja 8 on jatkettu Ruoholahdesta Jätkäsaaren keskustaan ja sieltä edelleen satamaan. Linja 9 kulkee rautatieasemalta Kampin kautta suoraan satamaan ja jatkaa sieltä Atlantinkaarta pitkin Jätkäsaaren keskustaan ja edelleen Crusellin sillan kautta Ruoholahden metroasemalle.

Vaihtoehdossa 2 rakennetaan uutta rataa noin 5 km matkalle. Jätkäsaareissa ovat käytössä kaikki osayleiskaavan mukaiset rataosuudet. Ruoholahden metroaseman suunnasta kiskot kulkevat Itämerenkadulta Länsisatamankadulle ja Crusellin sillan yli Jätkäsaaren puolelle. Kampista jatketaan Urho Kekkosen kadun ja Fredrikinkadun risteyksestä suoraan yli Malminrinteelle ja edelleen Ruoholahdenkatua Mechelininkadun eteläpään, jonka alueella radat yhtyvät Hietalahdesta Kalevankadun päästä tuleviin kiskoihin. Mechelininkadun ylityksen jälkeen radat haarautuvat Jätkäsaarenlaiturilta Tyynenmerenkadulle kohti satamaa ja Välimerenkadulle kohti Jätkäsaaren keskustaa, josta edelleen Atlantinkatua pitkin Tyynenmerenkadun eteläpään ja sieltä Länsiterminaliin. Alavaihtoehdossa 2-S kiskoja rakennetaan myös Itämerenkadun päästä Tallberginkatua pitkin Salmisaarenrantaan rakentuvalla työpaikka-alueelle.

Vaihtoehdossa 2 Länsisataman ja asuinalueen yhteydet metroasemalle hoidetaan yhteisellä osuudellaan tiheästi kulkevilla ratikkalinjoilla 8 ja 9. Sataman, Tyynenmerenkadun alueen ja Atlantinkadun

eteläosien yhteydet Rautatieasemalle ja suoraan Kampiin hoituvat myös linjalla 9. Välimerenkadun alueelta ja Jätkäsaaren keskustasta pääsee Bulevardin kautta kiertämällä keskustaan linjalla 6, mutta ei suoraan Kampin läpi.

**Vaihtoehto 3** on eniten yhteyksiä tarjoava raitioliikennevaihtoehto, jossa Jätkäsaaren liikennöi useita raitiolinjoja. Linja 6 jatkaa Hietalahdesta ensin Itämerenkadulle, josta toinen haara kääntyy ennen Ruoholahden metroasemaa Selkämerenkadulle kohti Jätkäsaaren keskustaa ja edelleen Välimerenkatua ja Atlantinkatua pitkin asuinalueen eteläosaan. Toinen linjan 6 haara jatkaa Itämerenkatua linjan 8 nykyiselle kääntöpaikalle Salmisaaren (alavaihtoehdossa Salmisaarenrantaan). Linja 8 on jatkettu Ruoholahdesta Jätkäsaaren keskustaan ja sieltä edelleen satamaan samoin kuin vaihtoehdossa 2. Tässäkin vaihtoehdossa linja 9 kulkee Rautatieasemalta Kampin kautta Jätkäsaaren. Siellä se kiertää kaksisuuntaista lenkkiä niin, että 9A menee ensin satamaan ja jatkaa sieltä Jätkäsaaren keskustaan ja Välimerenkadun reittiä takaisin Kampiin, kun taas 9B ajaa Kampista ensin Jätkäsaaren keskustaan ja jatkaa sitten sataman kautta takaisin Kampiin.

Vaihtoehdossa 3 rakennetaan uutta kiskoaluetta noin 5,5 km matkalle. Jätkäsaareissa ratavaraukset ovat samat kuin vaihtoehdossa 2. Ruoholahden puolella on kiskot myös Selkämerenkadulla. Alavaihtoehdossa 3-S mennään Salmisaarenrantaan kuten vaihtoehdossa 2-S.

Vaihtoehdossa 3 Länsisataman ja asuinalueen yhteydet metroasemalle hoidetaan linjalla 8 ja osittain linjalla 6. Koko Jätkäsaaren alueelta ja satamasta on suora yhteys Rautatieasemalle Kampin kautta linjoilla 9A ja 9B. Välimerenkadun alueelta, Jätkäsaaren keskustasta ja Atlantinkadun eteläosista pääsee linjalla 6A myös keskustaan ja Bulevardille Itämerenkadun kautta kiertämällä. Ruoholahden asuin- ja työpaikka-alueiden yhteydet eteläiselle niemelle Bulevardin ympäristöön hoidetaan linjoilla 6A ja 6B.

## Vaihtoehtojen vertailu

Kaikille vaihtoehdoille laskettiin liikennöintikustannukset ja alustavat rakentamiskustannukset. Lisäksi verrattiin vaihtoehtojen vaikutuksia matkustajien kokemaan palvelutasoon ja siitä saataviin matka-aikasäästöihin.

### Vaihtoehtojen hyödyt ja kustannukset

	Rakennuskustannukset (milj. e)	Liikennöintikustannukset (lisäys milj. e/vuosi)	Palvelutasohyöty Ve1:een verrattuna (milj. e/vuosi)
VE 1	11	1,9	
VE 1-S	11	2,1	2,1
VE 2	18	0,6	3,0
VE 2-S	20	0,9	6,1
VE 3	20	2,4	3,0
VE 3-S	22	2,4	4,7

Jätkäsaarta palvelevan raitioliikenneverkon rakentamisen arvioitiin maksavan noin 20 miljoonaa euroa. Bussivaihtoehdossa 1 on vain lyhyet rataosuudet Jätkäsaareissa, joten se on lähes puolet raitioliikennevaihtoehtoja halvempi rakentaa.

Raitioliikenneverkon liikennöintikustannukset laskettiin silloisen linjaston liikennöintisuunnitelman ja vaunutarpeen pohjalta HKL-Raitioliikenteessä. Linjastoon lisättiin linjan 9 ja Kampin ratojen liikennöintimuutokset, eli vertailukohtana oli vuosi 2009. Kustannustaso ilman Jätkäsaaren liikennettä oli noin 30 miljoonaa euroa vuodessa.



Bussivaihtoehto 1 lisää liikennöintikustannuksia parilla miljoonalla eurolla vuosittain. Vaihtoehto 3, jossa linjan 6 ja 9 reitit on haaroitettu, on hieman bussivaihtoehtoa kalliimpi. Edullisin on vaihtoehto 2, joka Salmisaarenrantaan ulotettunakin lisää käyttömenoja vain alle miljoonalla eurolla.

Kaupunkisuunnitteluvirasto korosti, että vasta alueen rakennuttua nähdään, mikä on joukkoliikenteen todellinen kysyntä eli kuinka tiheää liikennettä tarvitaan ja mitkä siten ovat liikennöintikustannukset. Olennaista on, onnistutaanko alueella tarjoamaan riittävän korkeatasoista joukkoliikennepalvelua, jotta tavoitteet kantakaupunkimaisesta liikkumiskulttuurista toteutuvat. Liikenne-ennusteiden perusteella matkustajamäärät tulevat olemaan paljon suuremmat kuin ne, joiden pohjalta vaihtoehtojen linjastot, vuorovälit ja tarjonta oli suunniteltu.

Matkustajien kokemaa palvelutasohyötyä on arvioitu liikenne-ennusteohjelmistolla. Vaihtoehtojen väliset erot on saatu esille vertaamalla muita vaihtoehtoja bussipainotteiseen vaihtoehtoon 1. Raitioliikennevaihtoehdot 2 ja 3 tuottavat merkittävän laskennallisen ns. aikasäästön vuosittain. Aikasäästö merkitsee sitä, että matkustajan matka sujuu nopeammin, mikä säästää matkustajan aikaa. Ajalle annetaan sitten euromääräinen arvo, ja tuo arvo kerrotaan matkustajien lukumäärällä. Taulukon sarake ”Palvelutasohyöty” ei siis ole varsinaisesti oikeaa rahaa, vaan ainoastaan keino arvioida vertailukelpoisesti paremman palvelun aikaansaamia hyötyjä. Suurin osa hyödyistä syntyy suoraan Kampin läpi ydinkeskustaan kulkevan, Bulevardia nopeamman reitin ansiosta.

Kaupunkisuunnitteluviraston mukaan raitioliikennevaihtoehdot houkuttelevat olennaisesti enemmän matkustajia kuin bussivaihtoehdot. Ratikkavaihtoehdoissa on Jätkäsaaren linjastossa päivittäin 20 000 – 30 000 nousua enemmän kuin vastaavissa bussivaihtoehdoissa. Suurin osa jätkäsaarelaisista käyttää suoraan Kampin läpi keskustaan kulkevaa linjaa 9. Vaihtoehdoissa 2 ja 3 lipputulokertymä kattaa liikennöintikustannusten lisäykset.

Joukkoliikennevertailun ja Jätkäsaaren suunnitteluperiaatteiden pohjalta KSV piti tarkoituksenmukaisena, että Jätkäsaaren joukkoliikennejärjestelmän suunnittelua jatkettaisiin raitioliikennevaihtoehdon 2 pohjalta. Lautakunta oli samaa mieltä, joten asiassa syntyi yksimielinen, viraston esityksen mukainen päätös.

## Joukkoliikennelautakunta 14.6. & 20.6.2007

Joukkoliikennelautakunta käsiteli Jätkäsaaren joukkoliikenteen järjestämistä viikkoa myöhemmin. Asia jäi silloin vielä pöydälle, ja varsinainen päätös tehtiin pitkien keskustelujen jälkeen lopulta 20.6.

Lautakunnalle annetut pohjatiedot olivat huomattavasti suppeammat kuin ne, jotka kaupunkisuunnittelulautakunnalle annettiin. Esitellyt linjastovaihtoehdot 1-3 S-versioineen olivat kuitenkin molemmissa lautakunnissa samat. Näiden lisäksi joukkoliikennelautakunnan silloinen varapuheenjohtaja Mika Ebeling esitti ensimmäisessä kokouksessa 14.6. vielä yhden uuden vaihtoehdon (1-S (2)) tutkimista. Siinä linja 6 kulki Hietalahdesta Jätkäsaareen ja teki suuren yksisuuntaisen lenkin Välimerenkadun, Selkämerenkadun, Itämerenkadun ja Crusellinsillan kautta. Tämä vaihtoehto oli mukana seuraavassa kokouksessa 20.6.

HKL veti vaihtoehdoista erilaisia johtopäätöksiä kuin KSV. HKL:n mukaan vaihtoehtojen palvelutasossa ei olisi suuria eroja. Se kiinnitti enemmän huomiota siihen, että liikenteen järjestäminen palvelutasoltaan paremmissa vaihtoehdoissa tulee kalliimmaksi. Palvelutasoparannusten aiheuttamaan matkustajamäärien kasvuun ja sitä kautta nouseviin lipputuloihin HKL ei ottanut kantaa.

Sataman liikenteen osalta HKL piti parhaana vaihtoehtona bussilinjan 15A kaltaista lyhyttä bussilinjaa. HKL korosti esityksessään, että sen mielestä isoimpien, jopa 2000-paikkaisten laivojen, matkustajat on kätevästi kuljettaa busseilla. Sataman liikenteen hoitaminen suurikokoisilla raitiovaunuilla olisi HKL:n mielestä vaikeaa muun muassa siksi, että keskustassa ei olisi kääntöpaikkaa lyhyelle satamalinjalle. HKL totesi, että mikäli mahdollinen yhteys satamaan päätetään toteuttaa raitioyhteytenä Kampin läpi, edellyttäisi se suurempaa investointia kuin mihin laitos oli varautunut.

Edelleen HKL korosti, että Jätkäsaaren joukkoliikennematkaisuudessa on sen mielestä tärkeää hyödyntää metroa mahdollisimman tehokkaasti. Matkustajia tulisi ohjata mahdollisimman paljon liityntäliikenteenä Ruoholahden metroasemalle, sillä se olisi HKL:n mielestä asiakaspalvelun ja erityisesti kustannustehokkuuden kannalta paras vaihtoehto.

Päätösehdotuksessaan HKL esitti, että Jätkäsaaren linjastoa ryhdyttäisiin valmistelemaan vaihtoehtojen 2, 2-S sekä 1-S (2) pohjalta. Koska linjasto toteutuisi vaiheittain, HKL arvioi, että vaiheittaisen toteutuksen päätökset tuotaisiin lautakuntaan päätettäväksi syksyn 2007 aikana. Jo tässä vaiheessa korostettiin kuitenkin ns. etupainotteisuutta eli sitä, että raitioliikenne ulotetaan kullekin osa-alueelle aina asuinrakentamisen alkuvaiheessa.

Lisäksi HKL esitti, että myös Selkämerenkadulle tulisi tarvittaessa voida toteuttaa raitiotie. HKL perusteli tätä sillä, että Selkämerenkatua liikennöivistä raitiovaunuista saataisiin hyvä vaihtoyhteys Ruoholahden metroasemalle.

HKL edellytti myös, että raitiovaunukaistoille varataan riittävästi tilaa, jotta kaarteisiin voidaan toteuttaa muuttuväteiset tasoitus-



kaarteet. Tällöin radat soveltuvat paremmin mm. Variotramin kaltaisella moninivelisellä matalalattiaraitiovaunulla ajettaviksi.

Joukkoliikennelautakunta ei kuitenkaan päättänyt asiasta HKL:n ehdotuksen mukaan. Lautakunnan jäsen Mirva Haltia ehdotti, että HKL:n esityksestä poiketen uusi vaihtoehto 1-S (2) jätettäisiin pois ja että HKL:n tulisi jatkaa suunnittelua vain vaihtoehtojen 2-S ja 2 pohjalta. Tämä ratkaisu olisi yhteneväinen kaupunkisuunnitteluviraston esityksen ja myös kaupunkisuunnittelulautakunnan jo tekemän päätöksen kanssa. Ehdotuksesta äänestettiin, ja Haltian esitys hyväksyttiin äänin 5-3.

Uuden 1-S (2) -vaihtoehdon isä Mika Ebeling sekä jäsen Pentti Hirvikangas jättivät pöytäkirjaan eriyvän mielipiteensä. Heidän mukaansa uutta vaihtoehtoa ei olisi tullut jättää pois, sillä se olisi ”todennäköisesti kustannustehokkain ja tarjoaa sekä erinomaisen yhteyden Ruoholahden metroasemalle että hyvän yhteyden Erottajan suuntaan.” He kritisoivat myös vaihtoehtoa 2, sillä siinä raitiolinja kulkisi jopa viiden metroaseman kautta. Ebeling ja Hirvikangas näkivät järjestelyn liian päällekkäisenä metron kanssa ja tulkitsivat, että vaihtoehdossa 2 ”kalliiseen ratkaisuun käytettävät rahat ovat tarpeettomasti pois muulta joukkoliikenteeltä.”

Loppujen lopuksi molemmat lautakunnat päätyivät siis käytännössä samaan lopputulokseen, siihen, että vaihtoehto 2 olisi Jätkäsaaren joukkoliikenteen perusta. Suurimmat virastojenväliset näkemyserot koskivat tässä vaiheessa metron roolia Jätkäsaaren joukkoliikenteen hoitamisessa sekä sataman liikenneyhteyksien hoitamista.

Sivujen 19-20 kartoissa on lautakuntakäsittelyyn valitut vaihtoehdot kesäkuussa 2007. Ve 1-S(2) oli esillä vain joukkoliikennelautakunnassa.



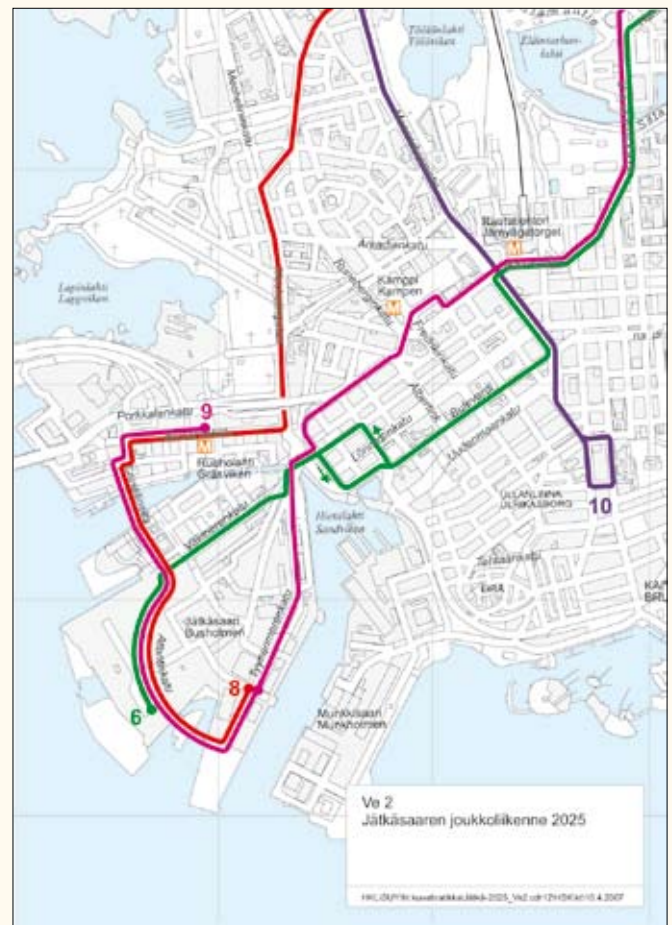
## Raitiovaunukaistat uhattuina

Joulukuussa 2007 kaupunkisuunnittelulautakunta käsitteli Jätkäsaarenkallion ja Hietasaaren asemakaavaehdotusta. Alue sijaitsee saaren pohjoisosassa, nykyisten asuinkortteleiden eteläpuolella. Asemakaavaehdotuksessa oli poikettu raitiotien osalta osayleiskaavasta. Osayleiskaavassahan raitiotielle on, kuten aiemmin on todettu, varattu omat kaistat Jätkäsaaren pääväylille. Nyt arkkitehti kuitenkin esitti kaavan vastaisesti, että Hyväntoivonpuiston kohdalla Välimerenkatua kavennettaisiin niin, että raitiotie ja autoliikenne kulkisivat yhteisillä kaistoilla. Niinpä lautakunta päätti äänin 6-3 palauttaa asemakaavaehdotuksen uudelleen valmisteltavaksi siten, että raitiovaunuliikenne kulkee koko alueella omilla kaistoillaan. Uudelleen valmisteltu kaavaehdotus hyväksyttiin lautakunnassa 7.2.2008, ja raitiovaunut saivat siis omat kaistat myös Hyväntoivonpuiston kohdalla.

Joulukuussa 2007 kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi myös ns. Länsilinkin eli Mechelininkadun eteläpään liikennejärjestelyt, joihin kuuluu muun muassa kevyen liikenteen alikulun rakentaminen Mechelininkadun alitse. Lautakunta päätti, että alikulku ja liikennejärjestelyt toteutetaan vuosina 2009-2010. Järjestelyt on suunniteltu raitiotie huomioonottaen ja tarkoitus on, että pääosa alueen kisko-  
töistä tehdään ensi vuoden aikana katutöiden yhteydessä.

## Päätöksenteko loppusuoralla: 2008

Joukkoliikennelautakunnan oli määrä syksyllä 2007 päättää Jätkäsaaren raitiolinjaston toteutusvaiheista, mutta asian käsittely siirtyi. Lopulta lautakunnalle tiedotettiin suunnittelutilanteesta kokouksessa 14.2.2008. Liikennelaitoksen aikomus tässä vaiheessa oli, että aiemmin päätetyn vaihtoehdon 2 pohjalta toteutettaisiin ensimmäiseksi





linjan 8 pidennys Saukonpaaden alueelle aikaisintaan vuoden 2011 syksyllä, kun kääntöpaikka olisi valmis. Toinen vaihe olisi linjan 6 jatkaminen Hietalahdesta Välimerenkatua pitkin samalle kääntöpaikalle Saukonpaaden arviolta vuonna 2012. Vasta kolmannessa vaiheessa vuosien 2015-16 tienoilla jatkettaisiin linjaa 9 Kampin läpi Tyynenmerenkadulle ja Länsiterminaaliin. Liikennelaitos ei halunnut tehdä päätöksiä Kampin läpi vietävästä radasta ennen kuin Simonkadun mäen ja Annankadun S-mutkien toimivuudesta saataisiin riittävästi käytännön kokemusta. Viimeisessä vaiheessa 2020-luvulla voitaisiin ottaa käyttöön vielä Atlantinkadun rata.

Liikennelaitos perusteli erikseen sitä, miksi sataman raitiolinjan toteutus ajoittuisi vasta vuoden 2015 jälkeen. Liikennelaitoksen mielestä ison laivan matkustajien kuljettaminen oli tehokkainta metroasemalle tai keskustaan vievillä busseilla. Liikennettä ei HKL:n mukaan voisi järjestää raitiovaunuilla, koska niille ei löydy keskustasta kääntöpaikkaa. Liikennelaitoksen näkemys oli ristiriidassa Helsingin Sataman kannan kanssa, sillä satama katsoo raitiolinjan olevan jo tällä hetkellä tarpeellinen ja se on jo pitkään toivonut, että Länsiterminaalista keskustaan kulkeva raitiolinja saataisiin käyttöön mahdollisimman pian. Myös Etelä-Suomen lääninhallitus on ottanut kantaa asiaan raportissa ”Kauko- ja lähiliikenteen yhteyksien kehittäminen Helsingin satamiin”. Raportti on päivätty 8.6.2007, ja siinä todetaan, että raitiovaunuyhteys Länsiterminaaliin puuttuu ja se tulisi toteuttaa.

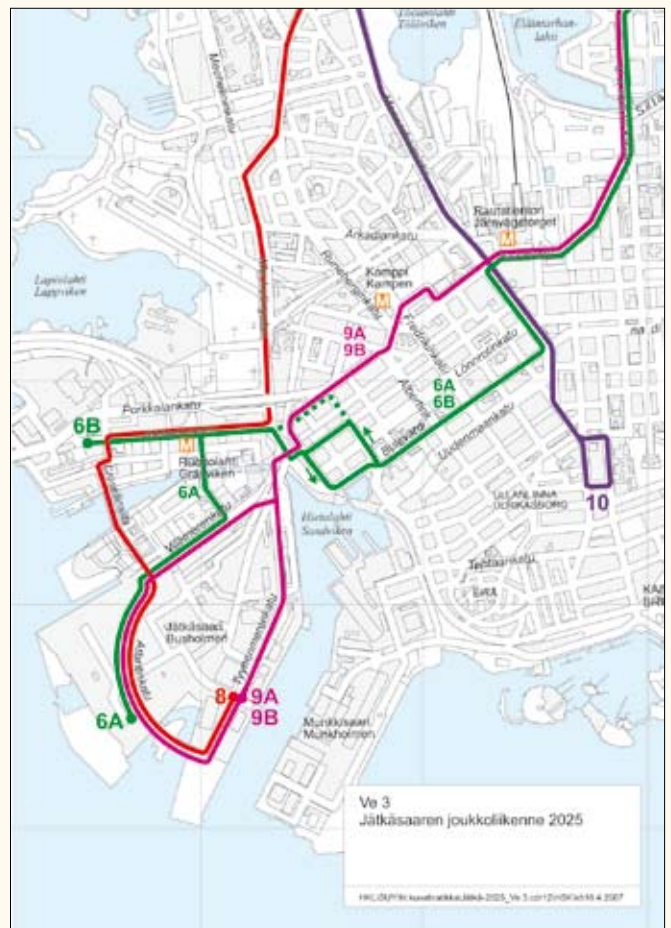
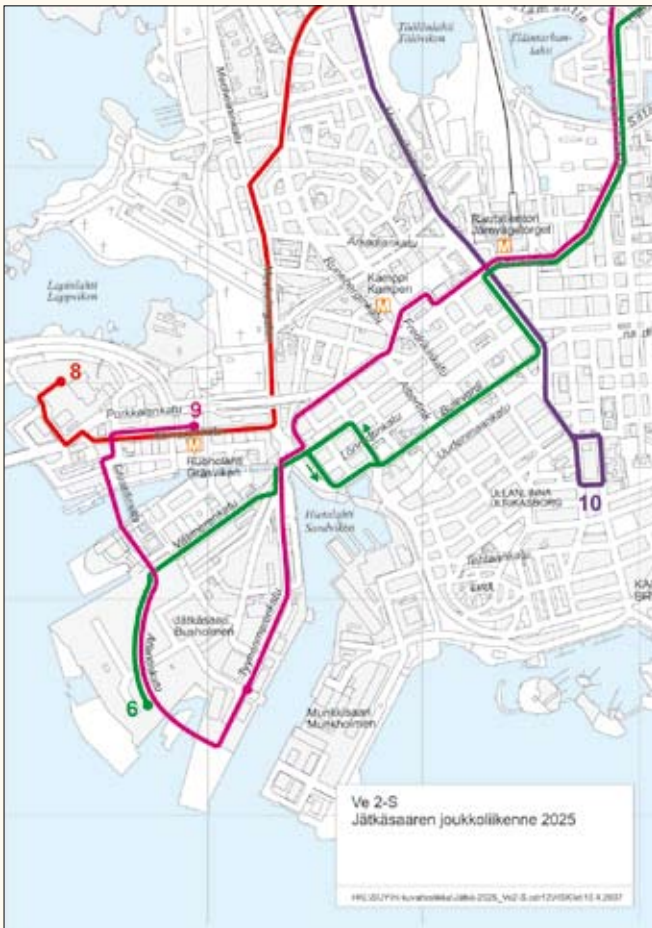
## Perustamissuunnitelma

Jätkäsaaren raitiotien perustamissuunnitelma tuotiin vasta 11.12.2008 joukkoliikennelautakunnan käsittelyyn. Ajan kuluessa liikennelaitoksella ryhdyttiin vihdoinkin suhtautumaan Kampin läpi tulevaan, no-

peaan raitiolinjaan suopeammin ja myös sataman raitiotieyhteyttä pidettiin nyt hyvänä ja toteuttamiskelpoisena. Liikennelaitos totesi, että ratojen rakentaminen tulee aloittaa vuonna 2009 alueen katujen toteuttamisen yhteydessä. Lisäksi HKL esitti, että päätökset on tehtävä niin, että raitioliikenne voidaan aloittaa Jätkäsaareen vuoteen 2012 mennessä ja että liikennöintiä voidaan laajentaa etupainotteisesti sitä mukaa kun asuinrakentaminen etenee.

Koko edellisvuonna päätetty linjastoratkaisu oli nyt pantu uusiksi. Uusi linjastoratkaisu perustuu Länsisataman aluerakentamisprojektin, kaupunkisuunnitteluviraston ja liikennelaitoksen edustajien yhteiseen käsitykseen ja eroaa aiemmin hyväksytystä kaksosvaihtoehdosta lähinnä siten, että Jätkäsaaren keskustayhteydet on nyt tarkoitettu hoitaa yksinomaan nopeaa Kampin rataa käyttäen. Jätkäsaaresta ei näillä näkymin tule linjaliikennettä Bulevardille lainkaan, mutta ratayhteydet kuitenkin tehdään poikkeustilanteita varten.

Uudessa linjastoratkaisussa kulkee lopputilanteessa raitiolinja (kuvasa linja A, käytännössä linja 8) Crusellinsillan kautta Jätkäsaaren keskustaan ja edelleen satamaan. Toinen raitiolinja (kuvasa linja B) kulkee Kampista Ruoholahdenkadun kautta Jätkäsaaren kannakselle, missä se jakautuu kahdeksi linjaksi. Linjan toinen haara kulkee Jätkäsaaren itäreunalla suoraan Tyynenmerenkatua pitkin satamaan ja toinen haara kiertää Välimerenkadun ja Atlantinkadun kautta satamaan. Kaikilla kolmella linjalla on siis päätepysäkki satamassa. Vielä ei ole päätöstä siitä, mikä tuo linja B oikeasti tulee olemaan. Mitä todennäköisimmin linjaa 9 pidennetään Tyynenmerenkatua Länsiterminaaliin. Välimerenkadun liikenteen alkaessa linja voidaan joko haaroittaa tai Jätkäsaareen voidaan viedä kolmaskin linja KSV:n alkuperäisten kaavailujen mukaan.



Uudessa linjastosuunnitelmassa raitiolinja 6 kulkee Telakkakadun kautta Hernesaareen. Hietalahden silmukka jää varayhteudeksi.

Salmisaarenrannan joukkoliikenne hoidetaan pysyvästi bussilla. Linjaa 15 jatkettiin 17.8.2009 alueelle tunnuksella 15V. Raitiolinjan vieminen Salmisaarenrantaan on osoittautunut hankalaksi, kun kadut on suunniteltu ahtaiksi eikä raitiotietä ole alunperin otettu alueella huomioon. Bussi ajaa siksi näillä näkymin myös lopputilanteessa satamasta Selkämerenkadun ja Ruoholahden metroaseman kautta Salmisaarenrantaan.

HKL arvioi, että linjan 8 liikennöinti Jätkäsaaren Saukonpaatteen voidaan aloittaa vuonna 2011 tai 2012, kun kääntöpaikka saadaan käyttöön. Tarkoitus oli, että raitiolinja kiertäisi Välimerenkadun ja Länsisatamankadun risteyksen tuntumaan tulevan ns. keskuskorttelin, mutta nyt on päädytty nopeammin toteutettavissa olevaan ratkaisuun, jossa tilapäinen kääntöpaikka tehdään tyhjälle asuintontille.

Välimerenkadun alue ei toteudu aiemmin ennakoitussa aikataulussa, vaan rakentaminen painottuu aluksi sataman puoleiselle alueelle. Siksi HKL esitti nyt, että Tyynenmerenkadun raitiotie tulee varautua toteuttamaan aikaisemmin kuin se aiemmin oli suunnitellut. HKL katsoi, että yhteystarve Kampin kautta Jätkäsaaren aikaistuu, sillä raitiolinjan matkustajasatamaan on tarkoituksenmukaista kulkea sitä kautta. Suora, nopea yhteys satamasta Kampiin ja rautatieasemalle oli nyt HKL:n näkemyksen mukaan keskeinen ja se tulisi saada käyttöön vuonna 2012. Alkuvaiheessa pääte pysäkki ja kääntöpaikka sijoittuvat Länsiterminalin alueella väliaikaiselle paikalle. Lopullinen kääntöpaikka on noin 500 metriä etelämpänä uuden satamaterminalin alueella, ja se saadaan käyttöön muutamia vuosia myöhemmin. Välimerenkadulle raitiotie tulisi näillä näkymin vuoden 2015 tienoilla.

HKL totesi, että ratarakentaminen on syytä kytkeä kadunrakennustöihin. Radat tulee toteuttaa pääsääntöisesti niin, että raitioliikenteellä on omat kaistat, ja lisäksi HKL edellyttää, että raitiovaunujen viiveetön kulku on turvattava liikennejärjestelyin. Sataman linja to-

teutetaan HKL:n mukaan jonkin toisen Helsingin keskustan kautta kulkevan raitiolinjan jatkeena, ja viiveetön kulku Kampin läpi on erityisen tärkeää, koska mahdolliset häiriöt heijastuisivat koko linjan reitille. Ellei reitistä tule sujuvaa, tarvittaisiin linjan liikennöintiä varten kierrosajan pitenemisen vuoksi ylimääräiset 1-2 vaunua.

HKL suhtautuu edelleen epäillen Simonkadun – Urho Kekkosen kadun reitin toimivuuteen. Laitos haluaa kerätä kokemuksia reitin toimivuudesta, ja se katsoo, että vasta alkuvuodesta 2010 pystytään ottamaan kantaa siihen, onko reitti toimivuudeltaan ja luotettavuudeltaan riittävä. ”Mikäli kokemusten perusteella Kampin yhteys ja sen kytkeytyminen muuhun rataverkkoon voidaan todeta käytettävyydeltään hyväksi, on Kampin ja Jätkäsaaren välinen yhteys tarkoituksena toteuttaa siten, että liikenne Kampin kautta Jätkäsaaren voitaisiin aloittaa syksyllä 2012”, HKL toteaa.

Linjan 8 jatkaminen Jätkäsaaren keskustaan edellyttää yhden vaunun lisäystä linjalle. Tähän on varauduttu taloussuunnitelmassa vuosille 2009–2011. Keskustaan vievän linjan liikennöinti vaatii alkuvaiheessa 1–3 vaunun lisäyksen liikenteeseen riippuen linjan toteutustavasta. HKL-Raitioliikenne valmistelee parhaillaan raitiovaunuhankintaa, mutta Jätkäsaaren raitioliikenteen aloitus ei ole si-doksissa vaunujen hankinta-aikatauluun, mikäli nykyiset matalalattiavaunut ovat käytettävissä suunnitelmien mukaisesti.

Jätkäsaaren koko rataverkon liikennettä varten tarvitaan kaksi uutta sähkönsyöttöasemaa, joista ainakin toinen heti liikenteen alkua. Syöttöasemalle on pyritty varaamaan paikka Välimerenkadun päähän, ja alustavasti on varauduttu aloittamaan sen rakentaminen vuoden 2009 aikana. Toiseen syöttöasemaan tulee varautua Tyynenmerenkadun alueella. Sähkönsyöttöasemien alustava kustannusarvio on 1,5 milj. euroa.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan keväällä 2009 hyväksymä liikennesuunnitelma Kampin läpi kulkevalle raitioradalle.





## Ensimmäisen toteutusvaiheen rakennuskustannukset

Hanke/rataosuus	Rakennuskustannus (alv 0 %) (milj. euroa)
Mechelininkadun risteysalue	2,0
Länsisatamankatu välillä Itämerenkatu – Välimerenkatu	4,1
Kampin yhteys välillä Urho Kekkosen katu – Mechelininkatu	3,4
Tyyntenmerenkatu (Välimerenkatu	3,1
Pysäkit	2,3)
Yhteensä enintään	1,0
Arvaamattomat kustannukset 10 %	15,9
Yhteensä enintään	17,5

Kustannukset on esitetty marraskuun 2008 kustannustasossa.

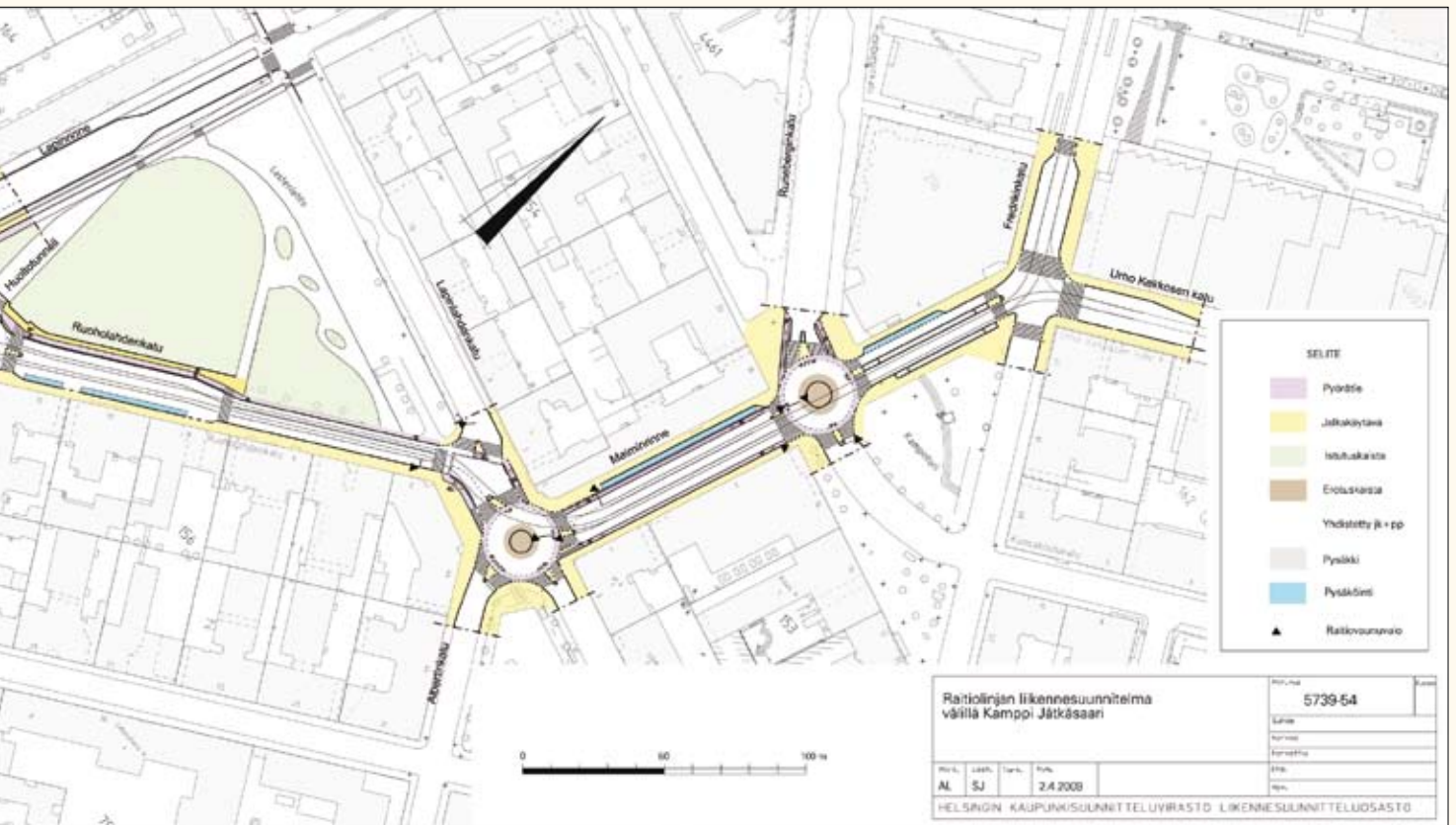
Investointeihin varaudutaan tulevien vuosien aikana niin, että rataverkko voidaan toteuttaa pääsääntöisesti Jätkäsaaren katurakentamisen urakoihin kytkettynä. Toteutus alkaa Crusellinsillan urakasta ja Länsilinkin toteuttamisesta. Näihin hankkeisiin rata on jo sisällytetty siten, että liikennelaitos vastaa kiskoja ja johdotuksen hankinnasta ja asennuksesta.

Valmiin raitiotieverkon ja kaikkien yhteyksien toteuttamisen kustannusennuste on marraskuun 2008 kustannustasossa noin 25 milj. euroa. Kustannusarvio ei sisällä esimerkiksi mahdollisia putki- ja johtosiirtoja ja liikennejärjestelyjä.

Joukkoliikennelautakunta päätti 11.12.2008 hyväksyä esityksen mukaiset Jätkäsaaren uudet linjastosuunnitelmat ohjeellisina. Päättös kuului seuraavasti:

”Joukkoliikennelautakunta esittää kaupunginhallitukselle Jätkäsaaren raitiotieverkon perustamissuunnitelman hyväksymistä esityksen mukaisesti ja investointeihin varautumista siten ajoitettuna, että liikenne pääsee alkamaan vuoteen 2012 mennessä niin, että perustamissuunnitelma käsittää seuraavat keskeiset toimenpiteet:

- Jätkäsaareen toteutetaan pysäkkeineen ratayhteys nykyisestä rataverkosta sekä Ruoholahden suunnalta kulkién Itämerenkadulta Länsisatamankadun ja Crusellinsillan kautta että Jätkäsaaren kannaksen kautta Kampin ja Bulevardin suunnilta.
- Kampin suunnan yhteys kulkee Urho Kekkosen kadulta Malminrinteen, Ruoholahdenkadun, Ruoholahdenrannan kautta ja Bulevardin suunnan varayhteys nykyisten linjan 6 ratojen kautta.
- Jätkäsaaren alueella toteutetaan pysäkkeineen sellaiset raitioradat, kääntöpaikat ja ohitusraiteet, jotka mahdollistavat esityksen mukaiset lopputilanteen ja väli tilanteiden linjastoratkaisut alkaen linjan 8 jatkamisella Jätkäsaaren keskustaan.
- Mechelininkadun risteuksen alueelle ja muihin nykyisen ja uuden rataverkon yhtymäkohtiin sekä Jätkäsaaren alueen rataverkkoon rakennetaan vuonna 2009–2010 tarpeellinen määrä yhteyksiä mahdollisia uusia ajosuuntia ja poikkeustilanteita varten.
- Rataverkon ja yhteyksien sekä sähkönsyöttöaseman rakentaminen aloitetaan vuonna 2009, ja rakentaminen etenee osuikkosittain alueen toteuttamisen aikataulussa ja kytkettynä katujen rakentamisen aikatauluihin esityksessä hyväksyttävän suunnitelman mukaan.
- Radat toteutetaan pääsääntöisesti raitio liikenteen omin kaistoin turvaten lisäksi liikennejärjestelyin raitiovaunujen viiveetön kulku ja ratojen kaarteet toteutetaan nykyvaatimusten mukaisesti tasaisen ja meluttoman kulun varmistamiseksi.
- Rata- ja pysäkkirakentamisen sekä sähkönsyöttöasemien osalta varaudutaan yhteensä noin 25 milj. euron (alv 0 %) rakennuskustannuksiin vuosina 2009–2020, mistä noin 10–12 milj. euroa ajoittuu vuosille 2009–2012. Kustannukset on esitetty marraskuun 2008 kustannustasossa.”



## Perustamissuunnitelma valtuustossa: 2009

Kun perustamissuunnitelma oli joukkoliikennelautakunnassa hyväksytty, saattoi kaupunginhallitus pyytää siitä lausuntoja kaupungin eri hallintokunnilta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta totesi 19.2.2009, että raitiovaunuliikenteen toteuttaminen etupainotteisesti maankäytön laajentumisessa on tärkeää. Näin joukkoliikenne on uusille asukkaille kilpailukykyinen vaihtoehto henkilöauton käytölle. Kaupunkisuunnittelulautakunta tähdensi, että Länsiterminaaliin kulkeva raitiolinja on tärkeää toteuttaa mahdollisimman pian. Matkustajasataman kautta kulki vuonna 2008 yli neljä miljoonaa matkustajaa eivätkä nykyiset satamaan kulkevat bussilinjat palvele sen tarpeita riittävästi hyvin. Lisäksi Tyynenmerenkadun raitiolinjaa tukee Jätkäsaaren ensimmäisten rakennushankkeiden painottuminen Tyynenmerenkadun varrelle.

Perustamissuunnitelman tavoitetilanteessa on esitetty raitiolinjan 6 jatkamista Hietalahdesta Hernesaareen. Kaupunkisuunnitteluvirastossa katsottiin, että vaihtoehtona tälle ratkaisulle tulisi tutkia raitiolinjan 9 tai 10 jatkamista Tehtaankadun kautta Hernesaareen, jolloin linjaa 6 voitaisiin jatkaa Jätkäsaareen. Kolmannen raitiolinjan vieminen Jätkäsaareen tukisi KSV:n mukaan Jätkäsaaren suunnitteluperiaatteita sekä alueen ajoneuvoliikenteen minimointipyrkimyksiä.

Yleisten töiden lautakunta puolestaan lausui 26.2.2009, että raitiotieverkko on kattava ja tulee palvelemaan alueen joukkoliikenteen



Perustamissuunnitelman yhteydessä hyväksytty ohjeellinen linjasto, kun kaikki rataosat on avattu liikenteelle.

ydinjärjestelmänä joukkoliikenteen edistämistä koskevien tavoitteiden mukaisesti. Raitiotien toteuttaminen Kampista Ruoholahden kautta Jätkäsaareen on rakennusviraston mukaan katuverkon toimivuuden kannalta haastava, mutta joukkoliikenteen sujuvuuden ja nopeuden kannalta välttämätön järjestely.

Rakennusvirasto varautuu osaltaan Jätkäsaaren raitiotieyhteyksien toteutukseen omissa katuhankkeissaan. Crusellinsilta valmistuu vuonna 2010 ja Kampin suuntaa koskevien katusuunnitelmien laatiminen, johon raitiotien rakentaminen sisältyy, on käynnissä. Katuhankkeiden rahoitukseen varaudutaan taloussuunnitelmaehdotuksessa vuosille 2010–2011.

Talous- ja suunnittelukeskus, jonka tehtävänä on valvoa kaupungin hallintokuntien rahankäyttöä ja antaa lausuntoja hankkeiden taloudellisuudesta, pitää 29.4.2009 antamassaan lausunnossa suunnitelmaa Jätkäsaaren raitiotieverkosta hyvänä. Keskus kiinnittää huomiota siihen, että raitiotieyhteyden toteutus ja sen urakkakilpailut ajoittuvat sellaiselle ajanjaksolle, jolloin talouden odotetaan olevan laskusuhdanteessa ja rakentamisen ennakoitaan olevan edullisempaa kuin korkeasuhdanteen aikana. Raitiotieverkon ja siihen liittyvien katujen odotetaan olevan Jätkäsaareen valmiina, kun rakentaminen kiihtyy seuraavan noususuhdanteen alkaessa.

Talous- ja suunnittelukeskus puoltaa suunnitelman hyväksymistä ja edellyttää, että Jätkäsaaren raitiotieverkko sekä siihen liittyvät yhteydet esim. Kampiin rakennetaan muun kadunrakentamisen yhteydessä.

Kun lausunnot oli saatu, vietiin asia kaupunginhallituksen käsittelyyn 22.5.2009. Kaupunginhallitus totesi esityksessään valtuustolle, että Jätkäsaaren joukkoliikenne on suunniteltu raitiolinjaston varaan ja että linjaston toteuttaminen etupainotteisesti vaiheittain Jätkäsaaren alueen rakentamisen ja katurakentamisen aikataulujen kanssa yhteen sovitettuna on perusteltua. Niinpä kaupunginhallitus päätti esittää valtuustolle, että Jätkäsaaren raitiotien perustamissuunnitelma hyväksytään. Valtuusto hyväksyi suunnitelman kokouksessaan 10.6.2009.

Samaan aikaan kun perustamissuunnitelma oli lausuntokierroksella, saatiin kaupunkisuunnitteluvirastossa valmiiksi uusi, raitiotien huomioonottava liikennesuunnitelma Ruoholahdenkadun alueesta. Uudessa suunnitelmassa raitiotielle on varattu omat kaistat Malminrinteeseen sekä suurimmalle osalle Ruoholahdenkatua. Liikennesuunnitelma hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 2.4.2009, ja katusuunnitelmien laatiminen käynnistyi sen jälkeen rakennusvirastossa. Tarkoitus on, että katusuunnitelmat voidaan hyväksyä vielä tänä vuonna, jotta katu- ja kiskotyöt pääsevät käyntiin vuoden 2010 aikana.

Kun poliittinen päätöksentekoprosessi on nyt saatu päätökseen, onkin aika ryhtyä odottamaan rakennustöiden alkua. Ensimmäiset kiskotyöt tullaan tekemään jo tänä vuonna, kun linjan 6 rataa uusitaan Kalevankadun ja Ruoholahdenkadun risteyksessä. Kaarteesseen on nimittäin tarkoitus asentaa valmiiksi vaihteet Jätkäsaaren suuntaan. Pääosin kiskotyöt alkavat kuitenkin vasta ensi vuonna. Silloin ovat vuorossa Crusellinsillan, Länsilinkin ja todennäköisesti myös Malminrinteen–Ruoholahdenkadun kiskotyöt. Raitio seuraa töiden etenemistä samaan tapaan kuin linjan 9 ja Kampin raitiotieyömaiden kanssa.



# Ratakuvaus

## Itämerenkatu – Saukonpaasi

Linjan 8 pidennys erkanee Itämerenkadun nykyisestä radasta Länsisatamankadun kohdalla. Vielä ei ole päätetty, jääkö Salmisaaren nykyinen kääntöpaikka varayhteydeksi, vai puretaanko Itämerenkadun länsipään rata ja kääntöpaikka.

Ruoholahden puolella Länsisatamankadun raitiovaunukaistojen varaukset ovat olleet jo vuosikausia näkyvissä nurmialueina kadun keskellä. Länsisatamankadulle Itämerenkadun risteykseen tulee pysäkki. Pysäkin kohdalla olevat nuoret puut poistetaan. Raitiolinja kulkee kadun keskellä, ja nurmikot korvataan kivettyillä korokkeilla kiskoalueen molemmin puolin. Korokkeille istutetaan lehtipuita.

Crusellinsillalla rata kulkee sillan keskellä omilla kaistoillaan.

Sillan jälkeen rata kulkee omilla kaistoilla Länsisatamankadun keskellä. Saukonpaadenrannan ja Martin Wegeliuksen kujan välisen korttelin kohdalle tulee pysäkki. Pysäkin jälkeen rata jatkaa kadun keskellä siten, että eri suuntien ratojen väliin tulee kahden metrin levyinen kivetty koroke.

Välimerenkadun risteuksen jälkeen on Saukonpaaden ns. keskus-pysäkki, josta ensi vaiheessa tulee linjan 8 tilapäinen päätepysäkki. Samaan paikkaan on alkuvaiheessa tarkoitus päättää myös Välimerenkatua kulkeva raitiolinja. Tilapäinen kääntöpaikka sivuraiteineen sijoittuu Välimerenkadun eteläpuolelle tyhjälle tontille.

## Kamppi – Länsiterminaali

Jätkäsaaren keskustayhteyden uusi rata alkaa Fredrikinkadun ja Urho Kekkosen kadun risteyksestä. Uudelle radalle Malminrinteeseen on piirretty vaihteet sekä Urho Kekkosen kadulta että Fredrikinkadulta. Varavaihteyksellä Fredrikinkadulta mahdollistaa muun muassa linjan 8 reitittämisen poikkeustilanteissa Mechelininkadun sijaan Kampin kautta.

Ensimmäinen pysäkkipari sijoittuu Sähkötalon kohdalle. Idän suunnan pysäkki on nykyisen bussipysäkin paikalla, lännen suunnan pysäkki sijoittuu keskikorokkeelle. Kadun pohjoisreunaan jää vielä tilaa yhdelle autokaistalle sekä bussipysäkkisyvennykselle.

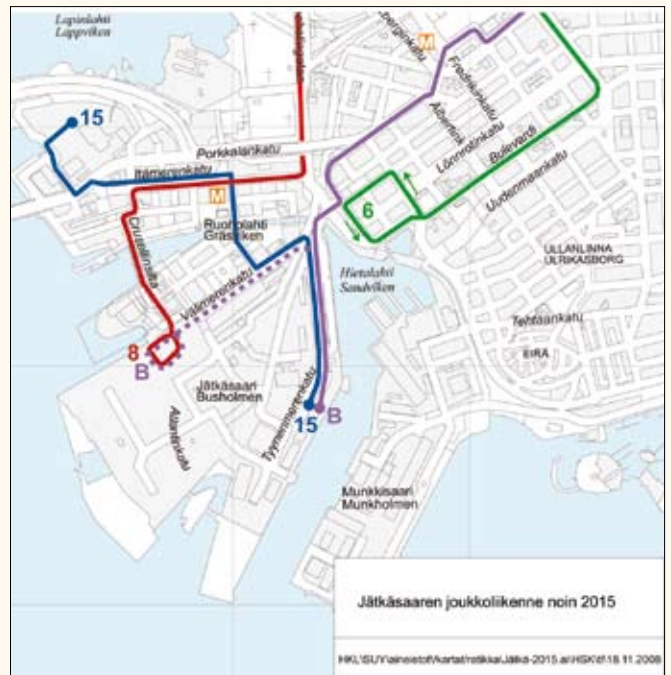
Raitiovaunut kulkevat Runeberginkadun risteuksen kiertoliittymän läpi varoitusvalojen turvin ja jatkavat Malminrinteen keskellä omilla kaistoillaan. Myös Lapinlahdenkadun ja Albertinkadun risteuksen kiertoliittymän kohdalle tulee varoitusvalot.

Ruoholahdenkadulla idän suunnan raitoliikenne on sijoitettu omalle kaistalleen koko matkalle Hietalahdenkadulta Albertinkadulle asti. Lännen suunnan liikenne puolestaan kulkee tilanpuutteen vuoksi autokaistalla noin 100 metrin matkalla Lastenlehdon puiston kohdalla. Ruoholahdenkatu 8:n kohdalla raitiovaunu siirtyä kuitenkin omalle kaistalleen. Abrahaminkadun risteuksen länsipuolelle tulee pysäkkipari.

Hietalahdenkadun risteuksen länsipuolella Ruoholahdenkatu ka-penee, mutta liikennekin vähenee lähes olemattomiin. Niinpä raitiovaunu kulkee tällä osuudella sekä Ruoholahdenrannassa autoliikenteen kanssa samoilla kaistoilla. Ruoholahdenkadun etelälaitaan jää kadunvarsipysäköintiä, samoin Ruoholahdenranta 7:n kohdalle kadun molemmille reunoille. Ruoholahdenkadulta rakennetaan varavaihteykset Itämerenkadulle. Ruoholahdenrannassa Eerikin-kadun kohdalla on pysäkkipari.

Kalevankadun, Ruoholahdenrannan ja Mechelininkadun risteykseen tulee varayhteyksiä niin, että Kalevankadulta voidaan ajaa Jätkäsaareen ja vastaavasti Jätkäsaaresta voidaan ajaa Ruoholahdenrantaan Bulevardin suuntaan. Pääyhteys kulkee kuitenkin Ruoholahdenrannan pohjoisosasta Mechelininkadun yli Jätkäsaareen.

Mechelininkadun ylitettyään raitiovaunu saa omat kaistat Jätkäsaarenlaiturin keskeltä. Kaistat toteutetaan korotettuina. Samoin Tyynenmerenkadulla raitiolinja sijoittuu korotetuille kaistoille kadun keskelle. Ensimmäinen pysäkki Jätkäsaareen sijoittuu Tyynenmerenkadulle Välimerenkadun risteuksen eteläpuolelle, seuraava Hietasaarenkujan kohdalle. Päätepysäkki sijoittuu alkuvaiheessa Länsiterminaalin eteen, minne tulee myös tilapäinen kääntöpaikka.



Perustamissuunnitelman yhteydessä hyväksytty linjasto noin vuonna 2015.

# PÄÄTEPYSÄKKI



## SRS-INFORMAATIOTA SÄHKÖPOSTITSE

Mikäli haluat saada nopeasti ajankohtaisia tietoja SRS:n tapahtumista, ilmoittaudu mukaan seuran sähköpostirinkiin (rinkiin hyväksytään vain seuran jäseniä). Ilmoitukset osoitteeseen [j.nordlund@kolumbus.fi](mailto:j.nordlund@kolumbus.fi)

## SYYSKOKOUS 2009

SRS:n sääntömääräinen syyskokous 2009 pidetään HKL:n metrovarikolla sunnuntaina 15.11.2009. Kuljetus Itäkeskuksesta kokouspaikalle lähtee väliraiteelta eli raiteelta 2 (keskimmäinen raide Itäkeskuksen metroasemalla, sama laiturikielä kuin keskustaan menevillä junilla) klo 13:00. SRS:n juna vie kokoukseen osallistujat metrovarikolle, jossa pidämme kokouksen heti sinne saavuttuamme. Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat.

## LINJAT

Helsingin Energia rakensi kaukojäähdytysverkkoa Mannerheimintien ali 3. - 6.7. Mannerheimintien raitiolinjat ajoivat poikkeusreittejä asennustöiden aikana perjantai- ja lauantai-iltana klo 20 alkaen seuraavaan aamuun klo 7 asti sekä sunnuntai-iltana klo 20 alkaen yöliikenteen loppuun.

Linjat 4, 4T, 7A, 7B ja 10 ajoivat Oopperan ja Lasipalatsin välisen osuuden Töölöntorin ja Arkadiankadun kautta.

Helsingin Energia asensi kaukolämpöputkea Helsinginkadulla 11. - 12.7. Töiden vuoksi raitiolinja 8 ajoi lauantain ja sunnuntain poikkeusreittiä Urheilutalon ja Oopperan välillä. Raitiovaunut kiersivät Läntisen Brahenkadun, Porvoonkadun, Viipurinkadun, Nordenskiöldinkadun ja Mannerheimintien kautta.

Raitiovaunuilta ajamatta jäänyttä reittiosuutta korvasi bussi 8X, joka liikennöi reittiä Läntinen Brahenkatu / Urheilutalo - Helsinginkatu - Mannerheimintie / Ooppera (kaukoliikenteen pysäkki) - Toivonkatu - Mäntymäentie - Helsinginkatu - Sturenkatu - Läntinen Brahenkatu / Urheilutalo.

Helsingin Bussiliikenne Oy aloitti liikennöinnin sisäisellä linjalla 56 maanantaina 17.8. Kokopäivävuoroissa on aluksi ollut Scania CN113CLL MaxCi -autoja.

## METRO

Nk. Nokkajunan vaunupareille (M101 - M106) tehtiin kevyt kunnostus kesän 2009 aikana. M103 - M106 saatiin liikenteeseen jälleen syyskuussa.



Kesän aikana välisosallista Valmet-vaunuista liikenteessä ovat esiintyneet 76, 80, 85 ja 86 (kuvasa). Juhana Nordlund 14.7.2009.





Viimeinenkin saneerattava 100-sarjan vaunupari 183+184 on saatu takaisin Helsinkiin ja liikenteeseen.

Ruoholahti - Matinkylä -länsimetron rakentaminen alkaa viimein marraskuussa 2009 Ruoholahden ja Salmisaaren välisellä osuudella. Espoon puolen maanalaisia kaavoja koskeneet valitukset saatiin viimein lokakuussa hyväksyä, ja rakentaminen Espoon puolella alkaa heti vuoden 2010 alussa. Liikenne Matinkylään alkanee tuoreimpien arvioiden mukaan syksyllä 2014.

## KALUSTOASIAA

Mannheim-vaunu HKL 166 tuli Helsinkiin heinäkuun alussa. Matka Saksan päässä oli alkanut jo 30.6.

NrI-vaunujen remontit Saksassa jatkuvat. Saksassa korjattu vaunu 42 on nähty liikenteessä uusine linjakilpineen. Siltä osin se muistuttaa ulkoisesti kakkossarjan niveltä.

NrII:ien välisaprojekti jatkuu. Välisallisia NrII-vaunuja olivat lokakuun alussa 76, 80, 85, 86, 91, 98, 99, 101 ja 102, joista 80 on "protovälisavaunu".

HelB:lle tuli elokuussa Volvo 8700LE -autoja numeroille 941 - 954. Ne sijoitettiin suureksi osaksi linjoille 102 ja 103, joilla on varsinkin arkisin huomattavan paljon T-vuoroja. Sarjan autoja on myös mm. seutulinjalla 730.

Helsingin metron Nokkajunat (M101 - M106) olivat suurimman osan kesästä 2009 seisonnassa kevyen kunnostuksen takia. Vaunuparit M103+M104 ja M105+M106 saatiin liikenteeseen syyskuussa. Niitä ei ollut käännetty keskikesällä, vaan ne ovat liikkuneet viime viikkoina "takaperin" verrattuna muuhun kalustoon. Kuvassa kaksivaunuparinen Nokkajuna Rastilassa. Juhana Nordlund 12.9.2009.

Concordia Busille ja Veolia Transportille tuli elo - lokakuussa useita Scania KUB / Lahti Scala -autoja. Concordian autoja on nähty numeroilla 711 - 735 (2-akselisia) ja 744 - 748 (teliautoja). Veolian autoja on havaittu ainakin numeroilla 450, 462 - 474 (teliautoja) ja 451 - 461 (kaksiakselisia Scaloja).

## HAVAINTOJA LIIKENTEESTÄ

Manne-vaunuja HKL 163 ja 165 on näkynyt muutamaan otteeseen lähinnä tilausajossa. Molemmat olivat kuitenkin poikkeuksellisesti linjalla 14.9. Vaunu 163 nähtiin linjalla ensimmäisen kerran itse asiassa jo 3.7. Sitä vastoin mainosteipattu HKL 162 oli linjan 1 (ja 1A) kokopäivävuorossa 13.8. Mannheim-vaunujen käyttö on rajoittunut suurimmaksi osaksi ruuhkiin.

Välisallisia Mannheim-vaunuja on silloin tällöin näkynyt liikenteessä, eniten linjalle on päässyt vaunu HKL 162, joka tässä on Käpylässä linjalla 1A. Juhana Nordlund 21.7.2009.







Mechelininkadun ja eräiden muiden ratatöiden takia linjaa 8 jouduttiin korvaamaan muutamaan otteeseen busseilla. 23.8.2009 linja 8 oli korvattu koko pituudeltaan bussilinjalla 8X, jota hoiti Helsingin Bussiliikenne Oy. Kuvassa HelB 9634. Juhana Nordlund 23.8.2009.

Perjantaina 18.8 oli 1A:lla ainakin iltapäiväruuhkassa neljä "Mannea", 151, 152, 154 ja 162.

Helsingin Bussiliikenteen (HelB) vuoden 2000 Mersuja on yhä liikenteessä. Havaintoja mm. linjoilta 47 ja 63. Vuoden 1995 Volvo B10B LE / Carrus City L:istä on havainnot autoista 9536 ja 9542. Muut lienee poistettu.

Tammelundin Liikenne Oy ajaa arkisin (Helsingin) linjoilla 65A ja 66A yhteensä kahta kokopäivävuoroa. Ruuhkassa ko. linjoilla Tammelundin vuoroja on kaikkiaan viisi (ml. edellä kerrotut kokopäiväautot). Lauantaisin TLL:lla on yksi auto linjalla 66. Kalustona käytetään Volvo / Säfflejä TLL 24, 25, 26, 27, 37, 39 ja 59. Ne ovat entisiä Helsingin Bussiliikenteen autoja sarjasta 201 - 228. Luultavasti aika moni matkustaja uskoo niiden olevan edelleen HelB:n autoja, niin vähän ne poikkeavat kaupungin bussiyhtiön omista vastaavista kulkupeleistä.

HelB 23 nähtiin Helsingin linjalla 41 keskiviikkona 14.10. vielä myöhään illalla. Vuoden 2000 Mersuja voi nähdä vara-autoina melkein millä tahansa Ruhan varikolta hoidetulla linjalla, myös hyljaisina aikoina.

Elokuussa alkaneisiin liikennöintisopimuksiin tuli runsaasti uutta bussikalustoa. Kuvassa Veolia Transport Finland Oy:n Scania K280 UB 6x2\*4 / Lahti Scania nro 472 seutulinjalla 150 Porkkalankadulla. Juhana Nordlund 16.8.2009.



## LÄHIJUNA

Sm2 6058 on saneerattu. Saneerattuja Sm2:ia ovat nyt ainakin 6051 - 6054, 6057, 6058, 6060 - 6063, 6065 - 6091, 6093 - 6095 sekä 6100.

Junakalusto Oy:n tilaamalla ensimmäisillä Flirt-matalalattiajunilla on kevään ja kesän aikana ajettu aktiivisesti koeajoja mm. Pohjois-Suomessa. Koeliikenne A-junissa alkaa 18.11.2009.

## ULKOMAAT

Norrköpingin (Ruotsi) Navestadin raitiolinjan rakentaminen etenee. Uutta kiskotusta on laskettu maahan pitkältä matkalta.

Salzburgissa (Itävalta) on kesäkuussa avattu uusi johdinautolinja, linja nro 10. Sitä ajetaan 20 min välein, toisin kuin kaikkia muita trollikkalinjoja liikennöidään 10 min vuorotiheydellä. Salzburgissa on nyt yhdeksän johdinautolinjaa.

Linzissä (Itävalta) Pöstlingbergin rata on remontoitu ja avattu uudelleen liikenteelle. Raideleveys on yhtenäistetty samaksi kaupunkiraitioteiden kanssa. Pöstlingbergin radan kalusto ajaa pienen matkan raitiovaunujen kanssa samalla radalla kaupungin keskustassa.

Sveitsiläisen bussikoritehtaan Hessin tilauskirjat pullistelevat Swistrolley 3 -johdinautoista. Sellaisia on menossa mm. kotimaan Luzerniin, Winterthuriin, St. Galleniin, Lausanneen, Neuchâтелиin ja Fribourgiin. Niitä on menossa myös Hollannin Arnheimiin, ja Saksan Solingeniin saatiin juuri toimitettua 15 nivel trollikan sarja, josta kaikkia yksilöitä ei ole saatu vielä liikenteeseen.

## MUUTA

Pohjoismaiden Investointipankki (NIB) myöntää Helsingin kaupungille 50 miljoonan euron pitkäaikaisen lainan uusien matalalattiaraitiovaunujen ja metrojunien rahoitusta varten.

Lisäarvoa Helsingin kaupungille tuo erittäin pitkä 30 vuoden laina-aika. Tämä mahdollistaa raideliikenteen pitkäjänteisen kehittämisen ja julkisen liikenteen kohtuullisen hinnoittelun.

## SEURAAVA RAITIO

RAITIO 4 / 2009 ilmestyy joulukuussa 2009. Avustukset toimitetaan päätoimittajalle 12.11.2009 mennessä, paitsi Päätepyssäki-uutisia voi toimittaa vielä 18.11. saakka.

Avustukset tulivat tällä kertaa seuraavilta, joille kiitokset: Daniel Federley, Arto Hellman, T.-J. Lappi, Juhana Nordlund, Jorma Rauhala ja Kimmo Säteri.





Münchenin (Saksa) raitiolinjat oli järjestetty remontoitujen ajaksi uudelleen kesällä 2009. Kuvassa MVG:n vaunu 2115 tilapäislinjalla 39. Juhana Nordlund 21.8.2009.



Itävallan Linzin Pöstlingbergin rata on remontoitu ja sen kalusto on uusittu. Raitioveits on kavennettu 1000 mm:stä 900 mm:iin ja rata on integroitu kaupungin raitiotiehen. Kuvassa oikealla ylhäällä Pöstlingbergin radan vaunu 502 raitiotieosuudella. Juhana Nordlund 19.8.2009.



Baselissa (Sveitsi) linjoilla 15 ja 16 (näillä kahdella on yhteinen kalustokierto) liikennöidään edelleen aktiivisesti Aave-vaunujen kaltaisilla suippopäisillä telivaunuilla. Kokoonpano on moottorivaunu + perävaunu. Perävaunujen lattiatasoa ja vaunut täyttävät 2000-luvun tiukat esteettömyysvaatimukset. Juhana Nordlund 8.7.2009.

Verkehrsbetriebe Luzern (VBL) on tilannut 16 kpl Hess Swisstrrolley 3 -niveli johdinautoja. Ne tulevat numeroille 211 - 226 ja osa oli saatu liikenteeseen jo kesään mennessä. Kuvassa VBL 214. Kuva Juhana Nordlund 6.7.2009.

Salzburgissa (Itävalta) avattiin kesäkuussa yhdeksäs johdinautolinja eli linja 10 liikenteelle. Trollickaverkosto on entistäkin laajempi ja kattavampi. Salzburgissa johdinautoliikenne on kasvanut kasvamistaan kautta vuosikymmenien. Uutta kalustoa on luvassa lähitulevaisuudessa (esisarja luovutettiin jo kuluvan syksyn alkaessa). Juhana Nordlund 20.8.2009.



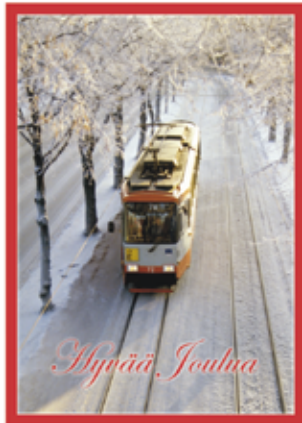




## Tilaa nyt jouluksi: ratikka-aiheinen joulukortti!

Markku Nummelinin jouluisessa kuvassa on puna-harmaa nivelvaunu talvisella Mäkelänkadulla.

Tilaa nyt tulevan joulun kortit  
kätevästi suoraan kotiin toimitettuna!



Korttien hinta on 0,80 € / kpl tai  
alennuksella kokonainen nippu 30 € / 50 kpl.

Tilauksen voit tehdä sähköpostitse osoitteeseen  
339@stadinratikat.fi  
tai puhelimitse numeroon (09) 458 4033.

Kortit toimitetaan viikon sisällä tilauksesta.

Postituskulut: alle 10 euron tilaukset 0,90 e,  
yli 10 euron tilauksista ei kuluja.

 Oy Stadin Ratikat Ab

Zürichissä on ollut vielä tänäkin vuonna liikenteessä Mirage-tyypin nivelraitiovaunuja. Joillakin linjoilla niillä ajetaan kaksinajoa. Aikaisemmin käytössä oli vastaavia ohjaamattomia nivelmoottorivaunuja ("Blinde Kuh"), jotka tietenkin kulkivat kakkosvaunuina. Mirageissa on jonkun verran Ratti- ja Keppi-Karioistakin tuttua tekniikkaa, mikä on aistittavissa myös kuulohavaintoina. Kuva Juhana Nordlund 9.7.2009, Zürich, Sveitsi.



Osa Kölnin Stadtbahn-linjoista hoidetaan vielä korkealattiakalustolla. Kuvassa modifioitu versio Stadtbahn B -tyypin vaunusta. Ratikkajuna on sukeltamassa metromaiseen tunneliin. Stadtbahnit ovat raitiotien ja metron risteytys. Kuva Juhana Nordlund 22.4.2009, Köln, Saksa.

Takakannen kuva.

Salzburger Lokalbahn Itävallassa hoitaa Salzburgin alueen paikallisjunalinjoja S1 ja S11. Kuvassa SLB:n moottorijuna ET43 vuodelta 1983. Juna perustuu saksalaiseen menestystarinaksi osoittautuneeseen Stadtbahn B -tyypin nivelraitiovaunuun. Kuva Juhana Nordlund 20.8.2009, Salzburg, Itävalta



# Kirja- ja kalenteriuutuuksia



**Ilmestynyt!  
Tilaa heti**

## **Sinisen bussin tarina II – Stadin dösät 1968-1991**

Tietoteos Helsingin sinisistä busseista. Kirjassa esitellään kaikki vuosina 1968-1991 HKL:lle hankitut autot, myös edustusautot, koulutusautot ja koeautot.

Yli 700 valokuvaa - 256 sivua - Koko 210 x 297 mm  
ISBN 978-952-5805-06-2

**49 euroa** + toimituskulut 7 euroa



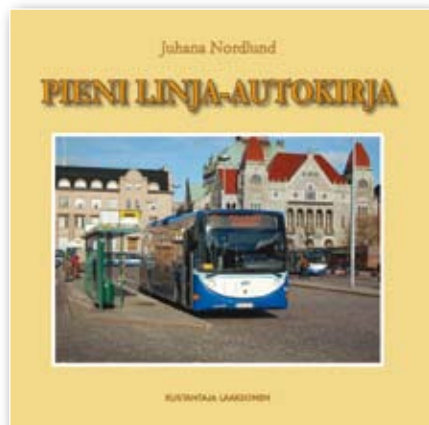
## **Suomen kiskoliikennekalenteri 2010**

297 x 210 mm, avattuna 297 x 420 mm  
Nimipäivät, Markku Nummelinin kuvat  
**Hinta 10 euroa** + toimituskulut 2 euroa



## **Suomalainen linja-autokalenteri 2010**

297 x 210 mm, avattuna 297 x 420 mm  
Nimipäivät, Kimmo Pyrhösen kuvat  
**Hinta 10 euroa** + toimituskulut 2 euroa

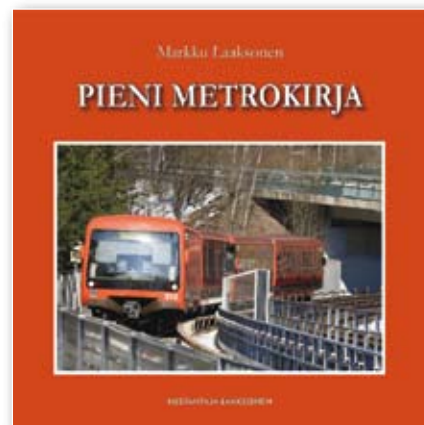


## **Juhana Nordlund Pieni linja-autokirja**

Linja-autojen mielenkiintoista maailmaa valokuvien ja lyhyin asiatekstein esittelevän kirjan kuvitukseen on valittu niin kaupunkibusseja kuin kaukoliikenteen linja-autojakin.

200 x 200 mm, 40 sivua.  
ISBN 978-952-5805-02-4

**Hinta 15 euroa** + toimituskulut 4 euroa



## **Markku Laaksonen Pieni metrokirja**

Helsingin metroa esittelevässä kirjassa on tietoa kalustosta, varikosta, radasta ja asemista. Lukija pääsee kurkistamaan myös tunneleihin sekä aistimaan radanvarren näkymiä.

200 x 200 mm, 40 sivua.  
ISBN 978-952-5805-09-3

**Hinta 15 euroa** + toimituskulut 4 euroa

Suomessa painettuja  
suomalaisia kirjoja!

**KUSTANTAJA  
LAAKSONEN**

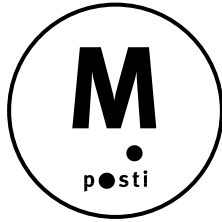
### **Tiedustelut ja tilaukset:**

Eero Laaksonen puh. 040 738 2716  
eero.laaksonen@kustantajalaaksonen.fi  
[www.kustantajalaaksonen.fi](http://www.kustantajalaaksonen.fi)





SRS  
PL 234  
00531  
Helsinki



\* . KH23 \*

