



RAITIO

4/ 2002



Kaksijärjestelmäraitiovaunut, Jyväskylän Liikenne Oy:n busseja,
Vantaan sisäinen linja-autoliikenne



Jyväskylän Liikenne Oy 58 (XBM-158) luovutusikäisenä. Vuoden 1975 toimituserään kuului siis kolme Scania BR111M60:tä Ajokin korilla (4330), joista viimeisessä oli kääntyvälehtiset ovet. JL 58 poistettiin rekisteristä jo vuonna 1982, mitä ilmeisimmin jonkinlaisen tapaturman seurauksena. Kuva Juhani Poussan kokoelmasta.

Jyväskylän Liikenne Oy 53 (XBM-153), Scania BR111M60/6000 / Ajokki 4330, vuodelta 1975. Vuoden 1975 BR111M:t tulivat vielä pyöreälinjaisella Ajokki 4330 -korilla, joka osoittautui varsin vahvaksi. Tämän autosarjan myötä kaupunkiautojen ovijärjestys vakiintui muutamaksi vuodeksi 2-2-0:ksi, jota oli kokeiltu jo Jyväskylän Volvoissa. JL 53 palveli käyttäjiään kevääseen 1990 saakka. Kuva Juhana Nordlund 3.5.1989

Kuva alhaalla. Jyväskylän Liikenne Oy 26 (XBJ-926), Scania BR145 / Delta Plan, oli varmastikin maamme ärjyin kaupunkiauto 1970-luvulla. Karkeaääninen Scania V8 ei ollut ollenkaan yleinen kaupunkibusseissa ja Wilson-vaihteisto Scania BR145:ssä oli sekin hyvin ainutkertainen tapaus. Ja kuinka monessa Scania BR145:ssä on ollut kaksoisetuovet sekä rahastajanaitio? Kuva Juhana Nordlund 5.4.1989



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

PÄÄTOIMITTAJA

Juhana Nordlund

TAITTAJA

Eero Laaksonen

TOIMITUKSEN OSOITE

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

KUSTANTAJA

Suomen Raitiotieseura ry

PAINOPAIKKA

Päijät-Paino Oy, Lahti 2002

© Suomen Raitiotieseura ry

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

www.raitio.org

SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

PL 234

00531 Helsinki

Sampo 800 014-54 483

Jäsenmaksu 20 euroa

Perustettu 16.1.1972

Jäsenillä ilmainen
sisäänkäynti Helsingin
Raitioliikennemuseoon
sekä pohjoismaisten
raitiotieseurajen yllä-
pitämille museoraitio-
teille ja museoihin.
Tiedustele lipun-
myynnistä.

JOHTOKUNTA VUONNA 2002

PUHEENJOHTAJA

Jorma Rauhala
puh. koti (09) 873 5836
puh. työ 030 720 957
tai 040 862 0957
jorma.rauhala@vr.fi

SIHTEERI

Juhana Nordlund
puh. koti (09) 458 7794
j.nordlund@kolumbus.fi

VARAPUHEENJOHTAJA

Ari Oksa
puh. koti (09) 344 3212
puh. työ (09) 166 2167
ari.oksa@hel.fi

RAHASTONHOITAJA

Krister Engberg
puh. koti (09) 386 2960
puh. työ (09) 8392 3181
krister.engberg@edu.
vantaa.fi

ARKISTONHOITAJA

Pertti Leinomäki
puh. koti (09) 701 2408
tai 050 538 4495

JÄSEN

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

VARAJÄSEN

Teemu Collin
puh. koti (09) 468 2954
tcollin@cc.hut.fi

Helsingin Raitioliikennemuseo

Töölön vaunuhalleilla on avoinna keskiviikosta sunnuntaihin klo 11 - 17.
Vanhoja raitiovaunuja sekä johdinauto, valokuvia Helsingin julkisen liikenteen
historiasta. Myynnissä postikortteja, vaununrakennussarjoja, opaskirjasia ja videoita.
TÖÖLÖNKATU 51 A, 00250 HELSINKI

RAITIOITA à 3 euroa (-2000) ja 6 euroa (2001-)

- 2/1997:** mm Vaunujen 1-30 muutostyöt ja erot, osa 2. Leyland-bussit.
- 3/1998:** mm. Vuosaaren metro valmis. Matkalla Amsterdamissa. KANJO.
- 2/1999:** mm. 30 vuotta sähköistä lähijuna-liikennettä. Göteborgin raitioliikenne. Raitiotiet palaavat Englantiin. Tampereen Onnikoita 90-luvun lopulla.
- 4/1999:** mm. Helsingin raitiotiet ensi vuosikymmenellä. Liki neljännesvuosisata kunnallista bussiliikennettä Porissa. Metsälän Linja Oy vuodesta 1975 nykypäivään.
- 3/2000:** mm. Kummervaunut. Tallinna. Turistiautolla Pohjois-Haagaan. Katsaus Tampereelle uuden vuosituhannen merkeissä.
- 4/2000:** mm. Harjavaunut. Krasnaja Presnjan varikko. Moskovan vaunut. Tampereen kaupungin liikennelaitos.
- 2/2001:** mm. Työvaunut osa 5. Raitiovaunupysäkkien kilvet. Norrköpingin vaunuja. Oy Liikenne Ab.

- 3/2001:** mm. Helsingin raitioteiden työautot, ASEAn arkut, kuvia Tallinnasta, paikallisiikennettä Riihimäellä, Metsälän Linjan viimeinen päivä.
- 4/2001:** mm. Raitiovaunumaksut markoissa ja penneissä, 11 - Helsingin lyhytikäisin raitiolinja, Pauli Söderholmin raitiovaunukuvia osa 3, Katsaus Tampereelle osa 3.
- 1/2002:** mm. SRS:n ajelut ja tutustumisvierailut, SRS 30 vuotta, kolmikymppiset ratikat, Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä, osa 2
- 2/2002:** Helsingin metro 20 vuotta
- 3/2002:** Linjan 1X viimeinen ajopäivä, taulut, pikaraitiotie Turkuun? teli-ASEAT HKL 181 - 186

Tilaukset SRS:n maksuliiketilin
Sampo 800 014-54 483 kautta, merkitse
tiedonantokohtaan tilaamasi tuotteet.

Kannen kuva



Jyväskylän Liikenne Oy 54, Scania BR111 M60 / Ajokki 4330 vm. 1975, Jyväskylän vanhalla Linja-autoasemalla. Korimallia Ajokki 4330 tehtiin 1967-75 sekä Tampereen kaupungin liikennelaitokselle että Jyväskylän Liikenne Oy:lle. Jyväskylään toimitetut 4330:t hankittiin 1971-75. Kuva Juhana Nordlund 25.2.1988.

KAKSIJÄRJESTELMÄRAITIOVAUNUT

Tampereella tehdään parhaillaan yksityiskohtaista perusselvitystä kaksivirtaraitiovaunujen käyttömahdollisuuksista. Myös Turussa on tehty aiheesta vuoden 2002 aikana karkea perussuunnitelma. Tampereella ns. TamTrain-selvityksessä esikuvana käytetään erityisesti Saksan 10-vuotista kokemusta kahdella virtajärjestelmällä toteutetuista pikaraitiotieistä. Hankkeessa ovat mukana Tampereen kaupunki, liikenne- ja viestintäministeriö sekä Ratahallintokeskus.

Ei uutta auringon alla

Raitiotien ja rautatien yhdistäminen ei sinällään ole uutta. Monet pikaraitiolinjat käyttävät entisiä rautatielinjoja. Itse asiassa useimmat uudet brittiläiset raitiotiet on toteutettu näin. Nämä eivät kuitenkaan tarvitse kaksivirtajärjestelmiä, koska junat eivät enää kulje kyseisillä reiteillä. Itävallassa Wiener Lokalbahn (Badener Bahn) on hyvä esimerkki käytössä olevan tavaraliikennradan ja raitiotien yhdistämisestä. Vastaavia ratkaisuja on muuallakin. Täydellisiä TramTrain (ratikka-juna) -järjestelmiä on kuitenkin toistaiseksi vain Saksassa.

Tampereen suunnitelmat

Ideana on käyttää hyväksi mahdollisimman paljon olemassa olevia rautatieraitteja. Keski-kaupungilla ja verkon uloimmilla osuukilla kuljettaisiin raitiotienä.

TamTrainin eli Tampereen pikaraitiotien esiselvitys on loppusuoralla. Selvityksen mukaan järjestelmä on teknisesti toteutettavissa. Nykyistä rataverkkoa voitaisiin hyödyntää. Tämä edellyttää eräiden lisäraiteiden rakentamista. Reitistö jakautuu sekä lännessä että idässä kolmeen haaraan: lännessä Lentävänniemeen, Ylöjärvelle ja Nokialle sekä idässä Vuorekseen, Hervantaan ja Kangasalan asemalle. Runko-osuudella rautatie-

asemalta Lielahteen kaikki reitit kulkevat yhdessä; tällä välillä vuoroväliksi muodostuu keskimäärin viisi minuuttia. Kaupunkiosuudella, Vuoreksessa, Hervannassa ja Lentävänniemeessä junat käyttävät 750 V:n tasavirtaa ja muualla rautateiden normaalia 25 kV vaihtovirtajärjestelmää. Verkon kokonaispituudeksi on kaavailtu 56,8 km, josta noin 35 % olisi omalla välillä ja noin 65 % valtion rataverkolla. Hankkeen toteutumismahdollisuuksia pidetään kohtuullisen hyvinä. Sillä on merkittävä kannatus Tampereella ja lähiseudulla. Nopein mahdollinen järjestelmän käyttööntoajankohta on vuosi 2008.

Liikennemallit Karlsruhessa ja Saarbrückenissä

Kummassakin kaupungissa katusuoksilla käytetään 750 V:n tasavirtaa ja rautateillä 15 kV:n vaihtovirtaa. Systemivaihto tapahtuu automaattisesti. Kaksivirtajärjestelmä tarjoaa vaihdottoman yhteyden esikaupungeista ja maaseudulta suoraan ydinkeskustaan. Pikukaupungeissa raitiotie kiertää uutta linjaa keskustakatuja kautta. Aikaisemmin tämä ei ollut rautateillä mahdollista.

Kaksijärjestelmäliikenne aloitettiin Karlsruhessa 1992 ja Saarbrückenissä 1997. Ensimmäiset vaunut otettiin käyttöön toukokuussa 1992 Karlsruhen ja Brettenin välillä. Kumpaakin järjestelmää on laajennettu vaiheittain ja työ jatkuu edelleen. Karlsruhessa kaksivirtavaunuja on nykyisten toimitusten valmistuttua 99, optioineen 120. Kummankin kaupungin uudet liikenne-



Saarbrückeniläinen kaksivirtarattikka pohjoisella pääteasemallaan. 16.10.2002.



Pitkillä linjoilla, kuten tässä Heilbronnista Karlsruheen, kulkee kaikilla pysäkeillä pysähtyvien vuorojen lisäksi myös "pikajunia". S4 lähdössä Heilbronnista Eilzugkilvin. 18.10.2002.

järjestelmät ovat olleet matkustajamäärissä ilmiömäisiä menestyksiä. Karlsruheessa 40 % pikaraitiotieiden nykyisistä matkustajista on siirtynyt henkilöautoista. Karlsruheessa on kaksijärjestelmäkaluston lisäksi runsaasti perinteisiä raitiovaunuja, joita käytetään kaupunkilinjoilla.

Sen sijaan Saarbrückenissä koko kalustossa on kaksijärjestelmätekniikka. Karlsruheessa on Siemensin toimittamaa kalustoa, kun taas Saarbrückenin vaunut on toimittanut Bombardier Transportation. Karlsruheessa ydinkeskustassa tarvittava hyvin tiheä vuoroväli saavutetaan kaksijärjestelmäjunien välillä keskusta-alueella kulkevilla raitiovaunuilla. Saarbrückenissä kaksivirtajunien vuoroväli on ydinkeskustassa 7,5 minuuttia, keskustan ulkopuolella 15 minuuttia ja ääripisteeseen Ranskan puolelle Sarrequeminesiin ajetaan 30 minuutin välein.

Kaupunkien ulkopuolella vaunuilla ajetaan usein varsin suurella nopeudella. Eritäin hyvien jarrutusominaisuuksien johdosta jarrutus asemalle tultaessa tarvitsee aloittaa merkittävästi perinteistä rautatiekalustoa myöhemmin. Kiihtyvyydenkin ollessa hyvä nämä yhdessä lisäävät merkittävästi radan kapasiteettia rautateiden paikallisjunaan verrattuna.

Karlsruhen pikaraitiotiejärjestelmä on kesästä 2001 alkaen palvellut myös Heilbronnin kaupunkia. Heilbronnin kaupunki sai raitiotiet takaisin 46 vuoden tauon jälkeen. Heilbronnissa tilanne on varsin Tampereen kaltainen; päärata kiertää kehässä ydinkeskustan, jonka läpi on rakennettu ja rakennetaan kadulla kulkeva pikaraitiotie. Karlsruhen vaunut kulkevat Heilbronnin, mutta vuoroväliä ovat tihentämässä myös paikalliset lyhytmatkaiset vuorot. Radan

arkkitehtoniseen sijoitteluun katutilaan on kiinnitetty erityistä huomiota.

Saksassa on käynnistymässä kaksijärjestelmäliikenne lukuisissa muissakin kaupungeissa. Liikennejärjestelmä on käytössä tai suunnitteilla 16 eri kaupungissa. Liikkuva kalusto on jo tilattu Kasseliin (Citadis-vaunut Alstomilta) ja Nordhauseeniin (Combino-vaunut Siemensiltä). Jälkimmäinen poikkeaa muista sikäli, että järjestelmänä on 750 V/diesel.

SNCF eli Ranskan rautatiet on tilannut Avanto-pikaraitiovaunuja Siemensiltä Pariisin kehäliikenteeseen. Vaunuissa on varauduttu kahden virtajärjestelmän käyttöön ottoon.

Saksalaisten kokemusten mukaan kaksijärjestelmäpikaraitiotie voi menestyä, kun

- matka-ajat ovat lyhyet
- kalusto on miellyttävää
- lippujärjestelmä on yksinkertainen (esim. Karlsruheessa lipun saa yhdellä napinpainalluksella)

Pyöräprofiilit ja urakiskot

Normaali rautatiepyöräprofiili on kulkuominaisuuksien kannalta paras ratkaisu. Kaupungeissa, joissa kaksijärjestelmäliikenne on rakennettu jo aikaisemmin olemassa olleeseen raitiotieinfraan, kuten Karlsruheessa, on jouduttu käyttämään kapeita erikoisprofiileita. Ne sopivat raitiotieiden kapeisiin urakiskojen uriin, mutta rautateiden puolella on jouduttu lieviin kompromisseihin. Sisäpuolelta jyrkät laipat eivät toimi tiukoissa kaarteissa suurehkoilla nopeuksilla yhtä hyvin kuin varsinainen rautatieprofiili.

Saarbrückenissä on puolestaan rakennettu täysin uusi kaupunkiraitiotie, mikä on voitu suunnitella rautateiden urakiskoilla. Siellä käytetäänkin normaalia rautateiden pyöräprofiilia. Ratkaisuun on oltu täysin tyytyväisiä. Leveä urakisko ei ole aiheuttanut kadulla ongelmia. On kuitenkin huolehdittava, ettei raitiotiekaistalla ole samansuuntaista pyöräilyä ja että suojatiet risteävät raiteen mahdollisimman kohtisuoraan. Leveä urakisko on myös puhtaanapidon kannalta edullinen. Kun pyöräprofiili on normaali, voidaan kalustoa käyttää periaatteessa koko rataverkolla.

Kaksivirtaliikenteessä, jossa nopeudet voivat olla varsin suuria, perinteiset telit ovat osoittautuneet hyväksi ratkaisuksi. Yksittäispyöräkerrat sopivat paremmin perinteisille katuraitioiteille.

Kevyen kaluston turvallisuus

Kevyen pikaraitiotiekaluston käyttö valtion radoilla on aiheuttanut runsaasti keskustelua. Perinteiset junat ovat kuin panssarivaunuja raitiovaunuihin verrattuna. Turvallisuus taataan aktiivisella turvallisuudella, ei raskaan rautatiekaluston passiivisella turvallisuudella. Passiivisuudella tarkoitetaan tässä niin suuria lujuusvaatimuksia, että kalusto kestää kovankin törmäyksen. Aktiiviseen turvallisuuteen vaikutetaan puolestaan erityisen suurella hidastuvuudella ja liikenteen turvaamisella erilaisilla turvalaitteilla. Kevyen kaluston hidastuvuuden tulee olla noin $2,75 \text{ m/s}^2$, kun se rautateillä on yleensä $1,0 \text{ m/s}^2$.

Ranskassa kevyen kaluston turvallisuustarkasteluissa on noudatettu periaatetta, että



Pitkillä reiteillä osassa Karlsruhen ratikoita on myös Bistro-osasto. Ne ovat saaneet suuren suosion. 18.10.2002.

Varoituslaitteet esim. suojateillä

Saksassa uusilla järjestelmillä valo on aina pimeänä, kun vaunua ei ole tulossa. Vaunun lähestyessä syttyy suurikokoinen punainen valo. Järjestelyssä jalankulkijat ovat tarkkaavaisempia kuin vihreään valoon perustuvassa systeemissä.

Seisakevalo

Seisakeilla, joilla pikaraitiovaunut pysähtyvät vain tarvittaessa, on laiturilla matkustajien painettavissa erityinen pysäytysvalo. Kuljettaja näkee merkkivalosta pysähtymistarpeen jo kaukaa.

Standardisointi

Euroopassa ei ole valitettavasti yhtenäisiä määräyksiä kaksivirtaraitiotiekalustolle.

Saksassa käytetään hankinnoissa LNT-spesifikaatiota (Leichter Nahverkehrs Triebwagen). Seuraavia normeja on sovellettu:

- paloturvallisuus DIN 551054
- törmäyskesto DIN 5560
- lujuus EN 12663, kategoria III
- turvallisuustodistus EN 50126

kokonaisvaikutukseltaan turvallisuuden on oltava vähintään aikaisempaa yleistä tasoa. Eri turvallisuusaspekteja voi kompensoida keskenään.

Turvallisuuslaitteet

Saksassa kaksijärjestelmäraitiovaunuissa on normaalit rautateiden tunnusvalot ja viheltimet. Etupään kolmiovalon ylävaloa käytetään myös kadulla. Se on kuitenkin Suomessa vaadittua merkittävästi heikkotehoisempi.

Vaunuihin tarvitaan rautateillä käytettävät JKV-laitteet (Suomessa tulevaisuudessa ETCS-veturilaitteet + STM-adapteri Suomen ratalaitteisiin) ja radio (Suomessa GSM-R).

Erotusjaksot

Rautateiden vaihtovirtajärjestelmän ja tasavirtajärjestelmän välille tulee rakentaa virraton erotusjakso. Virrattoman osuuden tulee olla niin pitkä, että koko juna on samanaikaisesti virrattomalla osuudella. Tähän lisätään pääkatkaisijan ym. laukeamisaika. Jakson kokonaispituus riippuu siten junan pituudesta ja käytettävästä nopeudesta. Karlsruhen alueella jakson pituus on 60 m (20 km/h) – 170 m (100 km/h). Systeeminvaihdon tulee tapahtua tasaisella osuudella, jossa koskaan ei tarvitse kiihdyttää junaa. Jakso ei voi siten olla esimerkiksi opastimen lähellä, nousussa tai katuosuudella, missä muu liikenne saattaa joutua pakottamaan vaunun hidastamaan ja taas kiihdyttämään.



Karlsruhen kaupunki-alueella yksivirtaraitiovaunut täydentävät kaksivirtaliikennettä. Ne käyttävät samoja pysäkkejä, kuten tässä Tullastrassella. 17.10.2002.

Vaihtovirran (15 kV) ja tasavirran (750 V) välinen virraton erotusjakso. 18.10.2002.

Standardisointityö on kuitenkin käynnistymässä; jostain syystä työtä tehdään kuitenkin ainakin kolmen eri yhteisön voimin ja toimeksiannosta. Yhtenäiset eurooppalaiset normit antavat odottaa itseään ainakin pari-kolme vuotta. Siksi esimerkiksi Tampereen hanketta varten Suomessa on tehtävä kansalliset spesifikaatiot.

Saksassa seuraavat lait ja asetukset ohjaavat kevyen kaluston ratkaisuja ja hyväksyntöjä:

- rautatielaki
- rautateiden rakentamis- ja liikennöintijärjestys (EBO); pikaraitiovaunut eivät kuitenkaan täytä EBO:n määräyksiä
- raitioteiden liikennöintijärjestys (koskee katuraitiovaunuja)

Saksan rautatieturvallisuusviranomaisen (Eisenbahnbundesamt) mukaan EBO:sta voidaan poiketa, jos turvallisuus saadaan taattua muutoin. Systemin sisällä on mahdollista tehdä riskikompensatioita. Tekniikalla varmistetaan, että kevyt kalusto ei törmää raskaaseen kalustoon. Mm. vaihtotöitä ei sallita kevyen kaluston käyttämillä raiteilla silloin, kun vaunussa on matkustajia. Liittynyt on varustettava turvavaihteilla. Kevyen kaluston turvallisuutta lisäävät erityi-



sen hyvät jarrutusominaisuudet, jotka ovat moninkertaiset perinteiseen kalustoon verrattuna.

Laiturikorkeudet

Laituriratkaisut ovat Saksassa erityisen kirjavia. Laiturikorkeus on kaksijärjestelmäraidoilla 0–760 mm. Uudet laiturit rakennetaan kuitenkin kaupunkien ydinkeskustoissa 180–300 mm:n korkeuksille, hieman syrjempänä 550 mm:n korkeudelle. Suomessa sopiva laiturikorkeus olisi 265 mm, joka sopii hyvin kuormittamattoman vaunun noin 300–310 mm:n lattiakorkeudelle. Tämän laiturin ja vaunun välistä 275 mm:n rako suojaa vaunun alta esiin tuleva noin 200 mm syvä lippa.

Tätä ratkaisua käytetään Saksassakin. Yhteiskäyttöalueen ulkopuolella raitiotielaituri voi olla lähempänä kalustoa, esim. 1400 mm raiteen keskilinjasta, kun se valtion radalla on 1600 mm:n etäisyydellä. Lipan ohjaus voidaan yhdistää esim. käytettävään jännitteeseen; 25 kV:n alueella lippa tulisi esiin, mutta ei 750 V:n alueella.

Tällä hetkellä Suomessa suurin sallittu nopeus 265 mm korkeiden laitureiden ohi on 140 km/h. Tampereen ympäristössä pikaraitioiteita suunnitellaan kuitenkin käytettävän rautatien nopeuteen 160 km/h asti. Matallien laitureiden käyttö näillä osuuksilla – ja toki muuallakin – vaatii erityiset turvallisuusjärjestelyt laiturilla.



Karlsruhen järjestelmän Baselin suuntainen eteläinen päätepiiste on Baden-Badenissa. Kaksivirtajuna Deutsche Bahnin asemalla lähdössä Karlsruheen ja edelleen Bretteniin. 19.10.2002.

JYVÄSKYLÄN LIIKENNE OY:n BUSSEJA ENNEN JA NYT



Tässä artikkelissa tutustumme valokuvien avulla siihen, millaisia kaupunkilinja-autoja liikkui Keski-Suomen pääkaupungissa Jyväskylässä 1970-luvulta vuosituhannen vaihteeseen ja vähän sen ylikin. Kuvavalikoimaan on pyritty sisällyttämään mahdollisimman tyyppisiä, mutta samalla mielenkiintoisia Jyväskylän Liikenne Oy:n autotyyppejä.

Jyväskylän Liikenne Oy:n toiminta, kalustopolitiikka mukaan luettuna, muuttui silmin nähden kevään 1984 jälkeen, kun Jyväskylässä toiminut entinen omistaja luopui yrityksestä ja uusi isän-

tä tuli kokonaan toiselta paikkakunnalta. Lahdessa sijaitsevan Koiviston Auto Oy:n kulttuuri edustaa muutenkin selvästi liikenteenharjoittajien tavoista poikkeavaa suuntausta. Tästä on hyvänä esimerkkinä kokonaisten linja-autojen (KABUS) valmistus konsernin omaan käyttöön. Kevään 1984 jälkeen Jyväskylään ei enää hankittu perinteisiä punakeltaisia autoja, vaan uusi kalusto noudatteli hyvin tarkkaan lahtelaisisännän määrittelemiä suuntaviivoja. Myös vanhaa kalustoa maalattaessa uudelleen alettiin kunnioittaa konsernin yhtenäistä linjaa pienen siirtymävaiheen jälkeen.

Jyväskylän Liikenne Oy:n Scania BR110S60A/6000 / Ajokki 4330 vuodelta 1971. Ovijärjestys muuttui JL:n autoissa vuodesta 1971 alkaen hiljalleen 1-2-0:ksi. Vaihteisto oli Scania HR501. Vuoden 1971 hankintaerään kuului tällaisia autoja nrot 88 (XC-874) ja 89 (XC-873). Auto 88 poistettiin rekisteristä vuoden 1982 lopulla ja sisäauto (89) vuotta myöhemmin. Kuva Juhani Poussan kokoelmasta.

Jyväskylän Liikenne Oy 23, Scania BR110 65A/6500 / Kutter 7, vuodelta 1969. Auto oli alun perin Linjaliike Rajalan pikavuoroauto 22 (ZNY-84) ja Rajalan aikana autossa ei ollut lainkaan keski-ovea. Rajalan jälkeinen omistaja oli Westendin Linja Oy, jonka omistuksen aikana eteen ylös tehtiin linjakilpikotelo ja autoon sijoitettiin keski-ovioskoyntiä varten. WL:n järjestysnumero oli 11. Jyväskylän Liikenteellä auto oli tunnukseksi XCH-523 vain vuosina 1978-80. Kuva Horkamo.



Jyväskylän Liikenne Oy 12, Volvo B58-60 / Ajokki 4330, vuodelta 1973. Hankintaerään kuului lisäksi sisarautot 18, 28, 33 ja 91. Ovijärjestys oli vakioksi muodostunut 1-2-0 ja vaihteisto oli Wilson. Hankintaerän autojen alustan osia hyödynnettiin rakennettaessa Kabus 2C -sarjaa. Nämä Volvo / Ajokit poistettiin vuosina 1989-90, auto 33 kuitenkin jo 1986 korroosiovaurioiden vuoksi. Kuva Juhana Nordlund 31.7.1986.

Scania BR110S60A/6000 / Ajokki 4330 vuodelta 1973. Vuoden 1973 hankintaerään kuuluivat autot 45 (XAN-945) ja 46 (XAN-946, myöhemmin XCL-546). Autot vastasivat vuoden 1971 Scaniaa, tosin uudemmissa autoissa keskiövien ikkunat olivat pitkulaisemmat. Auto 45 poistettiin vuonna 1987, kun taas auto 46 siirrettiin Koiviston Auto Oy:n käyttöön Lahteen (numerolle 304) keuhkotalvella 1985. Lahdessa autoa pidettiin rekisterissä vuoteen 1988 saakka. Kuva Juhani Poussan kokoelmasta.





Jyväskylän Liikenne Oy 43 (XAX-443) vuodelta 1974 viimeistä kesää alkuperäisessä kotikaupungissaan. Syksyllä 1984 auto siirrettiin emoyhtiö Koiviston Auto Oy:n käyttöön Lahteen, jossa uudeksi järjestysnumeroksi tuli 309. Auto on samalla maamme viimeisenä ensirekisteröity Scania BR11060A/6000. Autolla oli sisarautot 1,27 (KA 308), 64 ja 96, jotka poistettiin vuosina 1983 - 88. Kuva Juhani Poussa kesäkuulta 1984.

Jyväskylän Liikenne Oy 2 (XCC-202), Scania BR111M59/5900 / Wiima K100-220 tuli JL:lle syksyllä 1977. Auto oli valmistunut aiemmin samana vuonna esittelyautoksi. Ulkonäöltään auto vastasi lähes täydellisesti HKL:n saman aikakauden Scania / Wiimoja HKL 610 - 629. Auto tuli erityisen tutuksi Kortepohjan ja Laajavuoren asukkaille vuosien saatossa. Vuonna 1988 auto siirtyi vara-autoksi ja palveli siinä käytössä talveen 1991-92 saakka. Kuva Juhana Nordlund syyskuulta 1987.



JL 54:n peräpään erikoiset muodot. Scanian äänieristyskoppa terävine kulmineen ei oikein ulkonäöllisesti sopinut pyöreämuotoisiin koreihin. JL 54:n työura päättyi kesäliikenteeseen 1990 siirryttäessä. Kuva Juhana Nordlund 6.4.1989.





Ylinnä Jyväskylän Liikenne Oy 25 (XCH-525), Scania CR111M59/5900, vuodelta 1972. Auton historia on värikäs: bussi valmistui Scanialla Ruotsissa Suomen esittelyautoksi vuonna 1972 ja oli aktiivikäytössä 1972-76 Helsingin kaupungin liikennelaitoksella. Tuolloin auto tunnettiin HKL 8:na (AAR-188). Scan-Auto markkinoi bussia "Hiljaisena diesellinja-autona". Syksyllä 1976 auto siirtyi pieneksi aikaa Porin Linjat Oy:lle. Reilun vuoden hiljaisen kauden jälkeen auto vuokrattiin Jyväskylän Liikenne Oy:lle ja uudeksi rekisteri- tunnuksiksi tuli XCH-525. JL:llä auto oli rekisterissä helmikuusta 1978 huhtikuuhun 1981, jonka jälkeen auto on poistettu liikenteestä. Kuva Seppo Savolainen.

Yllä näkymä Jyväskylän Liikenne Oy 25:n sisätiloista. Kuvanottohetkellä auto oli vielä HKL 8. Matkanteko Scania CR111M:illä Keski-Suomessa on varmasti ollut varsin elämyksellistä. Kuva Pertti Leinomäki 26.5.1976.

Alla vasemmalla JL 25:n ohjaamo HKL:n aikana. Kuva Pertti Leinomäki 26.5.1976.

Alla sama kori Leppälahdessa auton ollessa jo 22-vuotias. Tämä kuva on todellakin otettu yli 13 vuotta liikenteestä poistamisen jälkeen. Ironista kyllä lyhytikäisen auton kori oli näinkin ehjä vielä 1990-luvun puolessa välissä. Kuva Jouni Hytönen syksyllä 1994.



Kesällä 2002 Koiviston Auto osti Suomen Connexilta viisi vuoden 1991 Volvo B10R / Lahti 400 -autoa, jotka kaikki sijoitettiin Jyväskylän Liikenteelle numeroille 710-714. Kuvassa auto 714, XFM-546, juuri Jyväskylässä käyttöönotettuna. Kuvattu elokuussa 2002, Teemu Collin.



JL 398 on entinen Oy Liikenne Ab:n 248 (ZBN-167, Volvo B10M / Wiima K202 vuodelta 1988) ja JL 417 on entinen Sirolan 32 (ZCJ-261, Scania K113CLB / Lahti 400 vuodelta 1988). Kuva lokakuulta 2001 (Teemu

Vuonna 1996 Koiviston Auto osti Suomen Linjebussilta muun muassa miltei kaikki jäljellä olleet Sirolan Liikenteen väreissä olleet autot, jotka sitten sijoitettiin Jyväskylään. Tämä auto 410 on yksi niistä. Scania K112/ Lahti 300 vuodelta 1988, entinen Sirolan 18 (ZAS-937). Kuvattu lokakuussa 2001, Teemu Collin.



Vuonna 2000 ostettiin kaksi uutta tällaista Göppel-korista pikku-MAN:ia etupäässä Jyväskylän palvelulinjojen tarpeisiin. Tosin tällaisella käydään Tikkakoskellakin... Numerot ovat 487 (ZJC-307) ja 489 (ZIX-113). Kuva Teemu Collin lokakuulta 2001.



Vuosina 1976 ja 1978 Jyväskylän Liikenne Oy hankki kaikkiaan 10 kpl Scania BR111M59/5900 / Ajokki 5300 -kaupunki-autoja numeroille 30, 32, 35, 37, 38 sekä 107 - 111. Vuoden 1976 hankintaerän autoissa (30-sarja) sekä autoissa 107 ja 108 oli Scanian 2-portainen HR501 täysautomaatti, mutta autoissa 109 - 111 oli Suomen oloissa erikoisesti Wilson-puoli-automaattivaihteisto. Vuoden 1976 autoissa istuimia oli enemmän ja autoissa oli myös rahastajanaitio ovipuolella etuakselin lähellä. Autoissa 107 - 111 ei enää ollut paikkaa rahastajalle ja keskikäytäväkin oli leveää tyyppiä suurkaupunkien keskusta-autojen mallin mukaisesti. Nämä 1970-

luvun jälkipuoliskon perusbussit poistettiin JL:ltä 1990-luvun alkuvuosina kevääseen 1993 mennessä. Käytännössä autolla 32 ei kuitenkaan enää ajettu kevään 1989 jälkeen, vaikka lopullinen romutus tapahtui muutamaa vuotta myöhemmin. Viimeisinä yksilöinä autot 108 ja 109 (kuvassa näkyvä auto) myytiin ulkomaille vuoden 1993 alussa. Kuva Juhana Nordlund huhtikuulta 1988.

Vuonna 1977 Jyväskylän Liikenne Oy:lle tuli reilun vuoden ikäinen Scania BR111M65/6450 Ajokki 5300 -puolituristikorilla (ovijärjestys 1-1-0). Autossa oli vakioksi muodostunut Scania HR501 -täysautomaatti. Auto oli ainutkertainen maassamme. Sitä vastoin Ruotsiin vastaavia on toimitettu kaikkiaan kolmekymmentä. JL 10 (XCC-110) poistettiin käytöstä viimeisenä JL:n BR111M:nä keväällä 1993, jolloin auto myytiin Venäjälle. Siinä vaiheessa konserni ei enää tarvinnut BR111M:n varaosia ja näin ollen auto todellakin säästyi paloittelulta. Kuva Juhana Nordlund 23.4.1990.



JL 469 ja 470 olivat Lahti 21 -korisia hetku-Scania BF111:iä vuodelta 1981. Vaihteisto oli Wilson-puoliautomaatti. Auto 470 oli ehditty maalata Koiviston Auton väreihin niin varhain, että se ei saanutkaan harmaata alaosaa. Autot poistettiin 1996. Rekisterit olivat XES-769 ja XES-770. Ainakin 469 ehdittiin vielä viime hetkinään rekisteröimään uudestaan saaden FCA-113 -kilvet. Kuvattu kesäkuussa 1995, Teemu Collin.



JL 478, UVM-112, on entinen Oy Liikenne Ab:n auto 241. Kori on Wiima K201 ja alusta Scania BR112 ahtamattomalla moottorilla. Auto on ensirekisteröity vasta vuonna 1986 toimittuaan ensin Scan-Auton esittelyautona. Kuvattu elokuussa 2002, Teemu Collin



Vantaan Liikenne Oy:n ostettua Hakunilan Liikenteen ja Sirolan Liikenteen pyrittiin uudelleen koritetuista autoista pääsemään eroon. Niinpä tämäkin auto myytiin jo 1990-luvun puolivälissä Jyväskylään. JL 482, ULT-182, Volvo B58/Lahti 400. Alusta on vuodelta 1979, koritettu uudestaan 1990. Alun perin Oy Liikenne Ab:n numero 78, korituksen jälkeen Hakunilan numero 68. Kuva Teemu Collin elokuulta 2002.

Kesäseisokkirivistöä kesältä 1995. Suurin osa näistä autoista eli viimeisiä hetkiään. Hetku-Scaniaa löytyy niin Ajokki 5300-, Lahti 21-kuin myös Delta City -korisina. Kuva Teemu Collin.



Uudelleen koritettuihin autoihin kuuluu myös JL 480 (BNT-906), joka on entinen Sirolan Liikenne Oy 60. Kori on rakennettu vuonna 1990 Oy Liikenne Ab numero 82:n (UEX-789) Volvo B58 -alustalle, joka on vuodelta 1976. Kuva Teemu Collin lokakuulta 2001.



Entinen Sirolan laatikko-Wiima / Volvo B10M on tämä JL 432 (UXX-149). Sirolan numero oli 41 ja vuosimalli 1987. Kuva Teemu Collin lokakuulta 2001.



Suomen Turistiauto 158 kurvailee Pupuhuhdassa! Tosin vuodesta 1996 alkaen JL 407. Vuonna 1996 Jyväskylään ostettiin STA:lta kuusi vanhalle Volvo B58 -alustalle rakennettua Wiima K202 -bussia. Kuvan BHX-158:n alusta on vuodelta 1976 ja kori vuodelta 1988. Voimansiirrosta huolehtii Wilson-puoliautomaattivaihteisto. Kuva Teemu Collin elokuulta 2002.



Vasen auto JL 422 (Scania K112 / Lahti 30) vuodelta 1983 oli ensimmäinen linja-auto Suomessa, jossa oli Scanian CAG-robottivaihteisto. Oikeanpuoleinen auto on JL 416 (Scania BF111/Lahti 21) vuodelta 1982. Vaihteisto Wilson. Kuva Teemu Collin kesäkuulta 1995.

PÄÄTEPYSÄKKI



Tietäminen ei ole minkään arvoista, jollei sitä kerrota

KEVÄTKOKOUS 2003

Suomen Raitiotiesseura r.y:n sääntömääräinen kevätkokous 2003 pidetään Helsingin kaupungin raitioliikennemuseossa sunnuntaina 23.2.2003 alkaen klo 14.00. Sääntömääräisien asioiden jälkeen on tarkoitus katsella mm. kuvia.

SRS-INFORMAATIOA SÄHKÖPOSTITSE

Jos haluat saada nopeasti ajankohtaisia tietoja SRS:n tai muuten alaa lähellä olevista tapahtumista, se käy päinsä sähköpostitse. Jollet vielä ole mukana, Sinun on ensiksi ilmoitettava rinkiin liittymisestä yhdistyksen sihteerille sähköpostitse osoitteeseen j.nordlund@kolumbus.fi. Muihin osoitteisiin lähetettyjä viestejä ei oteta huomioon. Samalla suostut siihen, että sähköpostiyhteystietosi välittyy kaikille mukana oleville. Tähän rinkiin voivat tulla vain SRS:n jäsenet, eivät seuran ulkopuoliset. Muistakaa:

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

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

LINJAT

Linjalla 4 oli ratatöiden vuoksi Tukholmankadun kahden pysäkin välillä pintavaihteet käytössä (havaittu 3.10.2002) ja toinen raide (tällä erää eteläinen) remontissa. Kyseessä oli syksyn 1994 jälkeen jo kolmas kerta, kun Munkkiniemen linjalla pintavaihteratkaisu käytössä. Liikennevaloin yksiraiteista liikennettä ei tällä kertaa ollut ohjattu, koska remonttiosuuden päästä päähän oli näköyhteys. Valojen hyöty on muutoinkin hiukan kyseenalainen, ainakin kerran syksyllä 1994 (Munkkiniemen puistotie) onnistuivat ne ohjaamaan hiomavaunun ja nivelvaunun nokittain.

Raitiolinjat 3B ja 3T palasivat 14.10. ikimuistoisille kahdeksikonmuotoisille reiteilleen. Kesäkuun ensimmäisenä 1950 vain

kolmosena tunnetun rengaslinjan eri ajo-suunnat erotettiin antamalla niille lisäkirjaimet B ja T. Silloin myös kerrottiin matkustajille mitä kirjaimet tarkoittavat. Koodi avattiin Mannerheimintiellä olleella Ylioppilastalon pysäkillä, joka oli siihen aikaan eräs tärkeimmistä ja keskeisimmistä raitiovaunupysäkeistä. Siellä sijaitsi myös liikennetarastajan tarkastuskoppi. Pysäkkialue hävitettiin 1970-luvun alussa siinä vaiheessa kun laiturialueet tarvittiin käyttöön kolmatta eli ryhmittä varten. Tämä Ylioppilastalon pysäkkialue oli myös siitä erikoinen, että siellä pysähtyivät linjat 3B ja 3T mennessään niin etelään kuin pohjoiseenkin. Siksi kirjaimilla on selityksensä kumpaakin suuntaa varten. Luonnollisesti pysäkkialueella oli omat pysäkkitolpat eri linjoille ja ne oli ryhmitelty kulkusuunnan mukaisesti. Tolpassa kerrottiin määränpäät vielä tekstimuodossa.

Tässä kolmosten kirjainten oikeat selitykset: Vakinaisella kaksoislinjalla 3 ilmaisevat lisäkirjaimet, kumpaa kiertosuuntaa vaunu Ylioppilastalolta lähdettäessä ajaa. 3B = Brahenkadulle (siis Kallioon [ruotsiksi Berghäll]) ja Kauppatorin kautta Kaivopuistoon [ruotsiksi Brunnsparken] 3T = Töölöön ja Erottajan kautta Tehtaanpuistoon.

Joukkoliikennelautakunnan 17.10.2002 tekemän päätöksen mukaan raitiolinja 9 ei toteudu vuonna 2005 täydessä laajuudessa. Sen sijaan linja toteutetaan vaiheittain. Alkuperäisen aikataulun mukaan vuonna 2005 aloitetaan linjan liikenne osuudella Kirurgi - Itä-Pasila. Tässä vaiheessa uutta rataa rakennetaan Fleminginkadulle, Aleksis Kiven kadulle ja Ratapihantielle. Pasilassa linjan kääntösilmukaksi muodostetaan kortteli Ratapihantie - Rautatieläisenkatu - Ratames-

tarinkatu - Asemapäällikkökatu, myös kääntösilmukkaan tulee siis uutta raidetta. Supistetussakin laajuudessa toteutettuna linjalla 9 voidaan korvata bussilinja 17. Samoin raitiolinjan 10 pääteypysäkki siirtynee Eiraan, (1A:n liikenne korvattaisiin samalla 1:n liikenteellä ruuhka-aikoina) ja bussilinjan 16 pääteypysäkki Merikadulle kuten aiemmin on suunniteltu. Sen sijaan eräät muut linjasto-muutokset, kuten bussilinjan 23 siirtäminen Rautatientorilta Sörnäisiin, toteutuvat vasta, kun kaupungin talous mahdollistaa linjan 9 jatkamisen Ilmalaan saakka.

METRO

Metro ajoi poikkeuksellisesti viidentoista minuutin välein sunnuntaina 8.9. koko päivän Siilitien vaihdetöiden takia. Vuosaaren suunnassa matkustavien oli vaihdettava junaan Itäkeskuksessa, sillä junat ajoivat Ruoholahden ja Mellunmäen väliä. Vuosaaren ja Itäkeskuksen välillä oli erillinen metroliikenne, joka sekin kulki noin vartin välein. Lähtöajat oli sovitettu muuhun metroliikenteeseen. Koko poikkeusliikenteen ajan ajettiin kolmen vaunuparin junilla. Metroliikennettä täydensi bussilinja 00X, joka ajoi Rautatientorin ja Itäkeskuksen väliä noin klo 11-19 noin kymmenen minuutin välein.

Kontulan metroaseman peruskorjaus alkoi 23.9. Asemalle rakennetaan kolmas sisäänkäynti Kontulan ostoskeskuksen ja Kontulankaaren sillan välin. Uuteen sisäänkäyntiin rakennetaan liukuportaat, joita Kontulan asemalla ei ole aiemmin ollut, ja nykyistä isompi hissi. Keskustaan vievän raitteen yli rakennetaan silta, jota pitkin kuljetaan uudesta sisäänkäynnistä laiturille. Lasikatseiselle sillalle tulee kioski ja noin 60 katettua polkupyöräpaikkaa. Rakennustyö hankaloittaa asemalla liikkumista, sillä laiturin keskiosa suljetaan työmaaksi. Laiturin reunoille jää kapea kulkuväylä metroon astumista varten. Peruskorjaus on välttämätön. Kontulan asema on ollut käytössä 18 vuotta. Korjausten ansiosta asemasta tulee entistä valoisampi, ja kuluneet pinnat ja materiaalit vaihdetaan paremmin kulutusta kestäviin. Myös näkyvyyttä kohennetaan käyttämällä lasirakenteita esimerkiksi hississä.

Maanantai 7.10. kaivinkone oli katkonut metron virtakiskon Junatien siltatyömaalla (kertoi HS 8.10.) Sen sijaan metroasemien kuulutukset kertoivat vain junien olevan myöhässä teknisen vian vuoksi. Tosiaan vuorot olivat myöhässä, vuoroväli oli havaintohetkellä yli 5 minuuttia ja vaunut olivat kuin oikeita metroja ikään, siis tupaten tukossa.

Ilmeisesti metrovuoroja ajettiin kuitenkin sitä tahtia mitä ongelmakohdan ohi päästiin ja siitäkös vasta myöhästymisiä syntyikin. Eräskin Mellunmäestä tullut vuoro, jatkoi "käsikirjoituksesta poiketen" matkaansa Ruoholahteen saakka, joten ei vuorot ainaakaan ihan oikeita reittejään ajaneet. Idän suunnan näyttötäulussa luki Mellunmäkeen / Vuosaaren ilman saapumisaikaa.

Metroliikenne katkesi Helsingissä keskiviikkoiltana 9.10. yli puoleksi tunniksi kolmen samanaikaisen tapahtuman takia. Ensiksi pysähtyi itään menevä metroliikenne Rautatientorin metroasemalla sattuneen onnettomuuden vuoksi, sitten liikenne takerтели Itäkeskuksessa junassa sattuneen sairauksikohtauksen takia ja lopuksi Ruoholahden ja Kampin välillä oli sähköongelmia.

Metron aikataulut muuttuivat jälleen perjantaina 1.11.2002. Ruuhka-aikana vuoroväli haaroilla muuttui 5 minuutista 8 minuuttiin ja rungolla 2,5 minuutista 4 minuuttiin. Kaikki junat ajavat lännessä Ruoholahteen. Ruuhka-aikana junat ovat kuusivaunuisia eli kolmen vaunuparin mittaisia. Iltaisin klo 21.30 jälkeen metro ei enää aja Rautatientoria länneemmäksi. Runko-osuudella Rautatientori - Vuosaari ajetaan iltaisin 10 minuutin liikennettä. Mellunmäen liikenne hoidetaan niin ikään 10 minuutin vuorotiheydellä, mutta matkustajille tulee Itäkeskuksessa junanvaihto, sillä Mellunmäen junat eivät iltaisin aja Itäkeskusta länneemmäksi.

KALUSTO

Keppi-Karian HKL 10 havaittiin kääntyvän Mannerheimintieltä Runeberginkadulle koulutusajossa kello 19.19 torstaina 12.9.2002.

Variotram 229 oli Helsingin ratikkalinjalla 10 perjantaina 13.9.2002 iltapäivällä. Se "ohitti" siten vaunun 228, jota ei vielä ole näkynyt linjalla tämän palstan muokkaamiseen mennessä. Samanaikaisesti matalalattiaisista raitiovaunuista linjaliikenteessä olivat ainakin 205, 206, 221, 222, 223, 225, 226 ja 227, joista jopa kolme oli linjalla 6. Lasipalatsin vaihteen reistaillessa vaunu 221, joka oli linjalla 10 menossa Kirurgin suuntaan, ajautui noin klo 15.30 vaihteessa väärään suuntaan ja joutui käymään Hakaniemessä kääntymässä.

Tiistaina 17.9.2002 iltapäivällä Variotram-vaunuja oli Helsingin ratikkalinjalla 6 jopa neljä kappaletta; 205, 210, 222 ja 202 mainitussa järjestyksessä. Näistä kolme ensimmäistä olivat peräkkäisissä vuoroissa,

mutta kolmannen ja neljännen Variotramin välillä oli yksi korkea vaunu. Kymppillä liikkui samanaikaisesti ainakin kuusi Variotramia, joten matalalattiakalustoa oli runsaasti liikenteessä. Elokuun lopulla Variotram 204 nähtiin koeajossa mm. Senaatintorin laidalla, mutta linjalla sitä ei ole vielääkään (17.9. mennessä) näkynyt. Myös Variotram 201, 207 ja 208 ovat piilotelleet viime viikkoina, kuten myös "mystisesti" viipyyvä 228.

17.9.2002 Puoliltapäivän ajeli kolmosen lenkillä Tehtaankadulla "vieraita" raitiovaunuja. Linjan 4 vaunu kohti Kauppatoria ja linjan 7A vaunu puolestaan Bulevardin suuntaan.

Osa Variotrameista sijoitettiin nelosen linjalle 14.10.2002 alkaen, kun raitio liikenne palasi Aleksille. Seuraavana olisi vuorossa linja seitsemän, eli 7A ja 7B joskus tulevan talven aikana. Lokakuun alkuun 2002 mennessä HKL oli vastaanottanut 17 matalalattiaista vaunua 40 kappaleen tilauksestaan. Uusia vaunuja tulee nykyvaihdoilla käyttöön pari kappaletta kuukaudessa.

Variotram 204 on lopultakin nähty linjaliikenteessä; torstaina 3.10. iltapäiväruuhkan aikaan se oli linjalla 10. Sisarvaunut 203 ja 205 aloittivat työuransa linjaliikenteessä jo kolme vuotta aiemmin, syksyllä 1999.

9.10. Variotram 230 koeajolla. Nähty Liisankadulla.

Vario HKL 228 nähty koeajolla Marian sairaalalla kohti Salmisaarta 10.10. aamupäivällä. Variossa HKL 204 on myös Bombardierin valmistajateksti ulkokatonrajassa, onko muissakin alkusarjan vaunuissa jo?

Variotram 207 koeajoi uudistetun Aleksanterinkadun Mannerheimintieltä Senaatintorille perjantaina 11.10.2002 hieman klo 13:n jälkeen.

14.10.2002 oli historiallinen päivä, aamun kolmas lähtö ajettiin Munkkiniemen suunnasta Variotramilla, näin ollen ainakin yksi Variotram liikennöi nelosella Munkkiniemestä Aleksin kautta Katajanokalle ja päinvastoin. Kyseessä oli Variotram 229 ruuhkavuorossa 145 .

14.10.2002 liikennöitiin nelosta Variotramilla myös iltaruuhkassa, vaunu 229 oli linjalla ainoa Vario. Vaunu 89 on + -korjattu. Vaunun keulasta on poistettu eturahas-tuskyltin / yhteisariffikylytin pidikkeet. Ilmeisesti HKL aikookin luopua kyseisistä keltaisista lätkistä kokonaan, Vario-vaunuissahan niitä ei missään vaiheessa ole ollut.

Miksi Varioita näkyy niin vähän ja missä ovat vaunut 211-214 ja 216-220? Varioita

on tilattu 40 kpl. (201-240). Valmistajalla on ollut vaikeuksia saada vaunut tilaussopimuksen mukaisiksi. Ne ovat jatkuvan muutos- ja kehitystyön alaisena. Syyskuun lopun tietojen mukaan HKL on vastaanottanut 17 variota. Muut ovat edelleen valmistajan, eli eivät käytettävissä. Helsingissä oleviin vauuihin 201-210, 215, 221-233 tehdään (ainakin osaan) muutoksia ja korjauksia. Joten koko määrä ei ole samanaikaisesti käytettävissä. Vaunuja 211-214, 216-220 ei ole edes lähetetty Otanmäeltä Talgon (entisen Talgo-Transtechin) tehtailta Helsinkiin. Ehkä niihin tehdään kaikki muutostyöt siellä ennen Helsinkiin lähettämistä. HKL olettanee, että vuoden 2003 loppuun mennessä kaikki 40 vaunua ovat käyttökunnossa.

Variotram 230 oli Helsingin raitiolinjalla 10 torstaina 17.10.2002 vuorossa 92. Havainnot keski- ja iltapäivällä. Iltapäivällä linjalla 4 liikennöi ainoana matalalattiaisena vaunu 209. Aamun ruuhkavuorossa 145 oli neloslinjalla vaunu 207

17.10. Variotram 233 autokuljetuksella saapuneena Koskelan halleilla.

Keskiviikkona 23.10.2002 klo 16.15 aikaan Oopperatalon kohdalla Mannerheimintieltä Töölöntorille päin kääntyneen, linjalta 3B olleen vaunun NrII+ 72 viimeinen teli jatkoi matkaansa suoraan Mannerheimintietä pitkin. Seurauksena oli peräpään suistuminen raiteilta ja iskeytyminen Mannerheimintietä pohjoiseen matkalla olleen "Kaalimato" 204:n keulaan. Lehtitietojen mukaan seitsemän raitiovaunun kyydissä ollutta ihmistä joutui käymään sairaalassa lievien vammojen vuoksi. Tämän kolarin johdosta raitiovaunu- ja bussiliikenne taker-teli Töölön suunnalla pari tuntia: raitiolinjat

3B/T, 4, 7A/B ja 10 siirrettiin ajamaan Ruusulankadun ja Töölöntorin kautta. Koska Runeberginkadun ja Mannerheimintien risteys oli raitiovaunuliikenteen kannalta täysin tukossa, myös raitiolinja 8 ajeli poikkeusreittejä - linjan 8 vaunuja näki jopa Rautatientorilla saakka. Mannerheimintietä kulkevat bussilinjatkin ajelivat poikkeusreittejä - esimerkiksi Töölönkatua ja Runeberginkatua ainakin keskustaan päin mentäessä. Vielä kello 18.10 joutui linjan 4 vaunu kääntymään Kuusitiellä ottaakseen aikatauluun kiinni.

NrII+ 72 kärsi kohtalaisen pahoja vaurioita, kylkeä oli ruttaantunut ja ainakin viimeinen vasemman puolen sivuikkuna löytyi kadulta erittäin pienissä osissa.

Perjantaina 25.10.2002 iltapäiväruuhkan aikaan Helsingin raitiolinjalla 4 oli kaksi matalalattiaista vaunua samanaikaisesti ja lisäksi peräkkäisissä vuoroissa; vuorossa 144 vaunu 203 ja vuorossa 145 vaunu 223.

Pitkästä aikaa havaittiin su 20.10. klo 12.30 maissa tilausajossa Ratti-Karia HKL 320 tulossa Pasilasta Mäkelänkadulle.

Vaunu HKL 47 sarjasta NrI havaittu + -korjattuna 31.10.2002 Tilkassa kello 12.30. Vaunun 89 tavoin on tämänkin vaunun keulasta poistettu yhteistariffikylytin pidikkeet.

Variotram 231 näkyi koeajossa torstaina 31.10.2002 noin kahdelta iltapäivällä, jolloin se kääntyi Unioninkadulta Liisankadulle.

31.10. klo 14.30 oli harjavaunu 212 Käpylässä, ehkä koeajolla.

Vario HKL 231 oli linjalla 10 perjantaina 8.11. aamulla noin klo 9.30. Iltapäivällä 231 nähtiin useaan kertaan linjalla 4.

Variotram 232 taas oli opetusajossa Lasipalatsin kohdalla kello 8.50 samana päivänä.

Variotram 231 kärsi ilmeisistä teknisistä ongelmista vuorossa 144 linjalla 4 perjantaina 8.11.2002. Lähestyessään Katajanokkaa klo 16.03 lähtöään varten se liikkui Aleksilla ja Katajanokan sillalla huomiota herättävän hitaasti. Heti sillan jälkeisessä ylämäessä vaunu hytyi kokonaan, eli se ei jaksanut nousta mäkeä ylös, vaan alkoi liukua taaksepäin. Kuljettaja pysäytti vaunun kiskojaruilla ja yritti saada vaunun nousemaan mäkeä, mutta se lähti vain luisumaan taaksepäin hänen hellittäessään kiskojaruja. Seuraavaksi vaunusta sammui valot ja näyttötaulut kuljettajan suorittaessa jonkinlaisen vaunun "buutauksen", eli uudestaan käynnistyksen. Noin kolmen minuutin pysähdyksen jälkeen vaunu pääsi jatkamaan matkaansa normaalisti, mutta myöhästy arviolta kolmisen minuuttia Katajanokan lähdöstään. Vaunu vaihdettiin pois reilut kaksi kierrosta myöhemmin, eli lähdettyään Katajanokalta klo 18.15, joten vuoron 144 viimeiset 1½ kierrosta ajettiin toisella vaunulla.

HKL 10 (Karia / Strömberg vuodelta 1959) oli linjalla 70V lauantaina 9.11.2002. Kyseessä oli tietysti tilausajo eikä alihankinta-ajo bussilinjalla 70V. Ja vaunu kulki muun muassa Aleksanterinkatua pitkin, missä 70V ei kovin usein liiku. Hämeentiellä tämä "70V" on saattanut joitakuita hämätä.

Syysliikenteen alusta HKL-Bli 9827 on ollut Tammellundin Liikenne Oy:n ja HKL-Bli 8922 Westendin Linja Oy:n käytössä.

HKL-Bussiliikenne 263, Scania L94UB 4x2 / Ikarus E94F, oli seutulinjalla 730 sunnuntaina 8.9.2002. Kuten olemme aiemminkin todenneet, linjalle 730 kelpaisi korkeakin (tai puolimatala) auto.

20.9.2002 HKL-Bli 8716 puoliltapäivän Helsingin linjalla 17.

Harvinaista herkkua oli tarjolla 23.9. puolenpäivän aikoihin, kun Helsingin linjalla 62 oli nivel-Volvo 8806. Samaan aikaan myös linjalla 18, jonka kaikkien autojen pitäisi olla kaasutelejä, oli nivelauto 8810.

Westendin Linja Oy 35, Scania L94UB 4x2 / Lahti Scala 602 Kansakoulukadulla Helsingin Kampissa henkilöautojen ahdistamana. Scania / Scalat yleistyivät voimakkaasti pääkaupunkiseudulla vuoden 2002 aikana ja uusia autoja on lisää luvassa seudulle jo keväällä 2003 sekä 2- että 3-akselisina. Kuva Teemu Collin





John Lindrothin rakentama upea pienoismalli Töölön vanhasta raitiovaunuhallista vaunuineen. Nykyisen raitioliikennemuseon edustalla olevalla ratapihalla on useita helsinkiläisiä raitiovaunutyyppjejä eri vuosikymmeniltä. Kuva Jorma Rauhala 2.12.2001.



HKL:n auto 8716 oli harhautunut maanantaina 23.9. linjan 732A lähtöön 17.04 Rautatietorilta. Takakilvessä oli 740, eli auto oli kai ollut sielläkin. Kuljettaja yritti turhaan löytää vanhasta Vantron-kilpilaitteesta A-kirjainta kolmen numeron lisäksi... 8716 seiso i jo pitkään Vartiokylän hallin pihalla, mutta se on ilmeisesti autopulan vuoksi jouduttu kaivamaan takaisin liikenteeseen.

Tiistaina 24.9.2002 outoja HKL:n busseja illansuussa klo 19-20 välillä oudoilla linjoilla: HKL 2 (Carrus City L - Scania L94UB 6x2) seutulinjalla 345, HKL 9827 (M-B O530N3 Citaro) Helsingin sisäisellä linjalla 62 ja HKL 9817 (Carrus City U - Volvo B10L CNG) seutulinjalla 740. Lisäksi viimeksi mainitun sivulinjakilvissä komeili linja 743, joka lakkautettiin vuonna 1998.

Keskiviikko 25.9.2002: edellisenä päivänä Helsingin linjalla 62 seikkaillut HKL 9827 (M-B O530N3 Citaro) ajeli illalla Helsingin sisäistä linjaa 55(A).

Lauantai 28.9.2002: HKL 8806 (Volvo B10M / Wiima N202) Helsingin sisäisellä linjalla 18. Olihan se hienoa, kun Ruskeasuon varikon kolmanneksi vanhin vakituksessa ajossa oleva auto oli lauantainakin liikenteessä.

Seutulinjalla 740 klo 20.05 lähtö Rautatietorilta ajetaan ihan normaalistikin Helsingin sisäiseltä linjalta 23 tulevalle maakaasukäyttöisellä bussilla. Näin ollen tuo viimeviikkoinen HKL 9817:n ilmestyminen linjalle 740 ei ole ainutkertaista, mutta etenkin vm.1998 maakaasukaluston sopivuudesta näinkin pitkälle, moottoritietä ajavalle linjalle voidaan olla monta mieltä.

HKL-Bli 18.10.2002. Omituista kalustoa Helsingin sisäisellä linjalla 78: vakioautoja 9612 ja 9613 ei ollut ollenkaan linjalla. Iltapäivällä linjalla näkyi muun muassa Scania Maxicityjä kaksi ja vuoden 1994 Carrus City L -Scanioita ainakin yksi. Kaksi Volvo KN -bussia oli, nämä ovat vakiona linjalla. Samaan aikaan Vuosaarella palvelulinjalla P7 Ikarus E91. Todella harvinaista, että auto toimii.

HKL:n yritysasiakastilaisuus 29.8.2002 huipentui metrovarikon koestusraiteen tunnelissa järjestettyyn buffettarjoiluun, joka oli katettu tunnelin kaksoisraideosuudelle ajettuun tilausmetrojunaan. Tarjoilupöydille oli hyvää tilaa uusien 200-sarjan vaunujen sisäpäätyjen lastenvaunuaukiolla. Kuva Jorma Rauhala.

Helsingin Olympialaisten 50-vuotismuistoksi ajettiin vaunulla 157 yleisöajoa Erottajan ja Töölön hallin välillä 19.7.2002. Tässä museovaunun ohjaamonäkymä. Kuva Jorma Rauhala.

Katajanokan Merisotilaantorin uudistettu sivuraidejärjestely on poikkeuksellinen. Kuvassa vaunu 63 on linjan 4 pääte pysäkillä. Jos pysäkillä seisova vaunu on tarpeellista ohittaa, se tapahtuu saapuvan puolen raiteelle limittäin rakennettua sivuraidetta pitkin. Kuva Jorma Rauhala 17.8.2001.





21.10. Helsingin linjalla 57 nivelauto HKL 9003 ja linjalla 66A HKL 102.

Tiistaina 22.10. outoa kalustoa iltpäiväruuhkassa HKL:n bussilinjalla 50: Scania / Ikarus -teliauto nro 4.

23.10. HKL-Bli 260 (Scania / Ikarus vm. 2002) linjalla 65A.

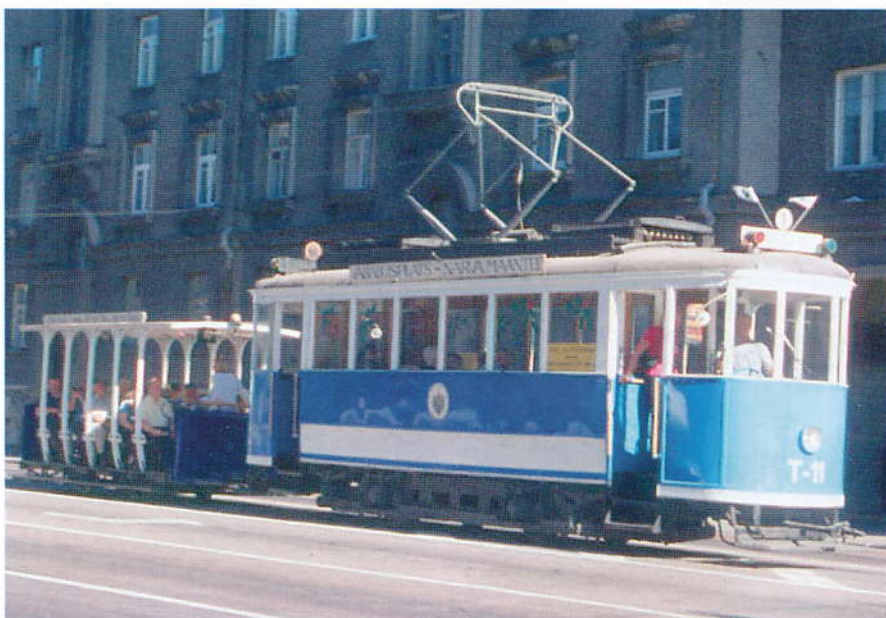
23.10.2002. Linjalla 16 ajoi Tammellundin Liikenteen vuorossa HKL: n Citaro, jossa oli Tammellundin kuljettaja.

Helsingin sisäisellä bussilinjalla 18 liikui torstaina 31.10.2002 poikkeuksellisesti HKL-Bli 264, jossa on Ikarus E94F -kori. Eniten linjalla 18 näkyy Säfflen korittamia maakaasuautoja.

4.11.2002 iltpäiväruuhkassa Helsingin linjalla 85 auto 8716. Samainen auto on esiintynyt myös linjalla 96V. Linjalla 79 kulkee ruuhkissa ainakin yksi 1987-mallinen nivel (8714), joten vielä 15-vuotiaatkin autot jaksavat näköjään sinnitellä liikenteessä.

21.10. oli STA:n nivelbussi 691 (Volvo / Wiima N202) Helsingin linjalla 69 aamulla kello 8.30.

STA 26 (LTF-138), Scania L94UB / Lahti Scala oli Helsingin linjalla 63 perjantaina 8.11.2002, lähtö mm. 8.45 Elielinaukiolta. STA:lle tuli marraskuussa Lahti Scalat 26 ja 27. Scalan koetaan olevan jo niin merkittävä peruskaupunkibussi, että Rajamäellä toimiva Työtehoseuran kurssikeskus on hankkinut täysin uuden Scalan pelkästään opetusajoon. Citybussinkuljettajia sama opinahjo on kouluttanut aiemmin mm. kahden Lahti 402:n turvin.



Kansainvälistä Autotonta päivää (Rahvusvaheline Autovaba päev) vietettiin 22.9.2002 myös Tallinnassa. Aiheeseen liittyvä kalustonäyttely oli Estonia puisteella. Tapahtumassa arvottiin mm. Tallinnan sisäisessä liikenteessä kelpaavia ilmaisia aikalippuja. Kuva Sakari K Salo.

Vantaalla Concordiabussin linjan 55 vakiokalustoa oleva auto nro 189, Volvo Ikarus E94 vm:2000, on kolaroinut pahasti Helsingissä lähtiessään Elielinaukiolta. Runkokin oli kuulemma vääntynyt. Näin ollen Juvanmalmin varikko oli saanut Klovista lainaan auton nro 61.

Westendin Linja Oy on hankkinut syksyllä 2002 neljän auton Scala-sarjan. Liikenteessä on nähty jo jonkin aikaa autot WL 35 ja 36 KAY-kilvillä. Alusta autoissa on Scania L94UB4x2.

Helsingin sisäisellä linjalla 21V oli perjantaina 20.9.2002 varsin uniikki linja-auto, nimittäin Concordian auto 119. Volvo B10BLE / Carrus City L ei sinänsä ole mikään harvinaisuus, mutta Espoon Auton täysvihreissä väreissä oleva 12-metrinen "pikku" katuri HKL:n nivellinjalla 21V oli melko hätkähdyttävä ilmestys. Osasivatko han kaikki välipysäkeillä odottaneet matkustajat pysäyttää tämän 21V:n?

Sunnuntaina 10.11. oli Concordian seutulinjalla 270 kulussa bussi nro 374, puolimatala takaoveton Volvo / Carrus, normaali ilmiö tavallisena arkipäivänä, mutta tosi harvinainen pyhäpäivänä. Samana päivänä jompikumpi STA:n uusista Scania / Scala -busseista oli Helsingin linjalla 43.

Lähilinjojen Citaro 62 (RYG-862) lähti perjantaina 8.11.2002 kello 16.05 linjalle 773 Helsingistä Nikkilän ja Hinthaaran kautta Pornaisiin. Näin pitkällä, maaseudulle ulottuvilla, U-seutulinjoilla ei yleensä käytetä täysmatalia linja-autoja.

TAMPERE

Kiitokorin CityStar -esittelyauto, jossa Volvon B7R LE alusta, oli kokeiltavana Tampereella liikennelaitoksella 1.11.2002. 4.11.2002 klo:14:53 - 15:00 Pohjolan Liikenteen varikolla Ilmalassa Helsingissä näkyi käyvän sama bussi. Auto oli syksyllä myös Oulun Paikallisliikennepäivillä kalustonäyttelyssä.

TURKU

Turun raitioteiden lopettamisesta tuli kulu-neeksi 30 vuotta 1.10.2002. Viimeinen raitiovaunu, numero 38, kulki linjalla 3 illalla 1.10.1972.

Turussa on liikennöity hevosraitiotiellä 1890-1892 ja sähköraitiotiellä 1908-1972. Sähköraitiotien vaiheittaiselle lopettamiselle 1967-72 on vuosien varrella esitetty monia syitä. Yhtenä pääsyyntä lopettamis päätökseen oli se, että raitiotien kaukonäköisiä

laajennussuunnitelmia uusille esikaupunki-alueille mm. Kuralaan, Raisioon ja Vasaramäkeen ei 1950- ja 1960-lukujen taitteessa toteutettu. Keskustassa ja sen lähialueilla kulkevan raitiotien kalustoon ja kiskoihin ei myöskään haluttu investoida. Aikanaan myös luultiin, että raitiotie oli vanhentunut, autojen ja bussien tieltä väistyvä liikenne-muoto. Tämä käsitys on kuitenkin maailmanlaajuisesti väistynyt, ja vuoden 1978 jälkeen maailmalla on rakennettu 75 uutta yleisen liikenteen raitiotiejärjestelmää. Myös Turussa keskustellaan raitiotien tulevaisuudesta. Toisaalta kaupungin asettama työryhmä tutkii vanhojen säilyneiden raitiovaunujen säilytystä, esittelyä ja mahdollista käyttöä museoraitiotiellä. Turun kaupunki on myös teetänyt selvityksen Pikaraitiotie Turun kaupunkiseudulla, joka on parhaillaan poliittisessa käsittelyssä.

Kalustotietoa Turusta. Linjalla 20 havaittu 1. ja 2.10.2002 mielenkiintoinen bussi, joka on entinen Connexin Säffle 2000 MGZ-620. Auto on saanut Raision Linjoilla numeron 92. Toinen Raision Linjoilla 1.10.linjalla 422 havaittu auto on JEZ-876 Scania L113 / Ajokki. Numerosta ei havaintoa. Ovi-järjestys on erikoinen: edessä on kaksi ja keskellä ja takana yhdet ovet. Auto on Ruotsista tullut ja on 11 vuoden ikäinen.

Kalustohavainto 21.10.2002. Turussa ortodoksikirkon edessä tauolla linjan 11 auto, joka on Turun Citybus numero 13, Vanhool Alizee / Volvo B10M.

LAHTI

Lehtimäen Liikenne Oy hankkii talvella 2002-03 kaksi erittäin ympäristöystävällistä lähiliikennelinja-autoa. Paitsi että ne on varustettu euro 3 -moottoreilla, niihin on asennettu CRT-suodattimet. Ensimmäinen auto saatiin ajoon marraskuussa ja toista odotetaan liikenteeseen vuoden 2003 alussa.

PORI

Porin Linjat Oy:llä on uusi auto 13. Se on Volvo B12BLE / 8700LE ovilla 1-2-0. Rekisteritunnus on JFA-813. Se on samalla kaikkien aikojen ensimmäinen tuuppari-Volvo, mitä yhtiö on historiansa aikana itse hankkinut. Lähiliikenne Pori Oy:n (Ulvila) tultua PL:n haltuun firmalle tuli vuoden 1984 Taival-korinen Volvo B10R-67, joka poistettiin miltei välittömästi. Vuonna 1987 hankitut Ajokki Express -koriset kaupunkiautot 41, 42, 44 ja 45 on poistettu kalustosta tämän vuoden aikana myös.

Tallinnassa 16.8.2002 Narva maanteetä pitkin kohti keskustaa kulkeva tilausajo. Siihen kuului mm. kuvien yhdistelmä museovaunu T-11 + kesäpäpävaunu. Alakuvassa kesäpäpävaunun tyytyväiset matkustajat nauttivat kesäisestä matkastaan. Kuva Sakari K Salo.

LÄHIJUNA

A-juniin (Helsinki - Huopalahti - Leppävaara) saatiin Sm4-matalalattiakalustoa 11.11.2002 lähtien. Ensimmäisenä liikennöintipäivänä jouduttiin käyttämään tunnusta "V" tunnuksen "A" sijaan, kun näyttölaitteita ei ollut ohjelmoitu näyttämään oikeaa kirjainta. Määränpääpaikat näkyivät ainakin iltapäivällä oikein.

ULKOMAAT

Oslo. OS:n hallitus on antanut raitiolinjoiden lakkautusasian yhtiökokouksen päätettäväksi. Siellä raitiotiemyönteisillä ryhmittymillä on enemmistö. Liikennelaitoksen johdon muuttuneeseen kantaan syynä lienevät ennen kaikkea työntekijöiden ja muiden lakkautusta protestoineiden tahojen antama kritiikki. Suunnitelmat olivat sitä paitsi asettamassa liikennelaitosta hiukan outoon valoon, kun perustelut raitioteiden tarpeettomuudesta alkoivat vaikuttaa tekaistuilta: Aluksi liikennelaitoksen johto esimerkiksi yritti korostaa laitoksen talousvaikeuksia, mutta totesi myöhemmin, että vaunuista on luovutettava vaikka rahatilanne paranisi merkittävälläkin tavalla. Ehdittiinpä raitioteiden keltomuutta perustella silläkin, että bussit kulkevat tiheämmin vuorovälein kuin raitiovaunut. Oslo Sporveierin hallituksen päätös alistetaan OS:n asiantuntijaelimien käsitelyyn. Asiantuntijaelimessä uhattuja raitiotielinjoja kannattavilla tahoilla on 9 ääntä 15:stä.

Oslo liikennelaitoksen (OS) poliittinen valvontaelin 23.10.2002 odotetusti mitätöi aiemman OS:n hallituksen päätöksen raitioteiden osittaisesta lakkautuksesta. Näin Oslo kaikki kahdeksan raitiolinjaa jatkavat toiminnassa vielä tämän vuoden jälkeenkin. Päätös ei estä suoranaisesti liikenteen vähentämistä, mutta sen mukaan miltään reitiltä ei tule lakkauttaa liikennettä kokonaan. Päätöksen antaneen elimen (bedriftsforsamlingen) päätökset voi kuitenkin vielä kumota varsinainen yhtiökokous (generalforsamlingen), jossa ehdoton enemmistö on Oslo kaupungilla.

Oslo raitiotieyhtiö Oslo Sporveier on 30.10.2002 annetussa tiedotteessa ehdottanut, että 1.1.2003 lakkautettavaksi aiottu raitiotieosuudet suljettaisiin vuoteen 2006 mennessä samalla kun raitiotie kehitettäisiin "kaupunkiradaksi".

Oslo liikennelaitoksen OS:n hallitus laatii nyt (marraskuu 2002) uusia ehdotuksia raitioliikenteen ylläpitämiseksi vuodenvaihteen 2002 / 2003 jälkeen. Kaikissa vaihtoehtoissa raitioliikennettä vähennetään, ja vain yhdessä ehdotuksessa tullaan kaikki nykyiset reittiosuudet säästämään. OS:n poliitikoista ja työntekijöiden edustajista koostuvan päätäntäelimen (bedriftsforsamlingen) päätöstä enemmän OS:n hallituksen suunnitelmiin näyttääkin vaikuttavan heidän itse tekemänsä "kehittämissuunnitelma" vuodelle 2006, jossa linjojen määrää vähennetään nykyisestä kahdeksasta kolmeen. Valitettava Norjan raitioteiden tulevaisuudessa on se, että vaakalaudalle on nyt joutunut myös Norjan toinen raitiotiejärjestelmä Trondheimissa. Kaupungin ainoaa raitiolinjaa ylläpitää heikosta taloudellisesta tilasta kärsinyt AS Gråkallbanen. Trondheimin läänin kuntayhtymä aikoo vähentää yhtiölle maksamansa taloudellista tukea 2,4 miljoonalla Norjan kruunulla eli 330 000 eurolla. Jos kuntayhtymän suunnitelma toteutuu, ei 1300 yksityisosakkaan omistaman yhtiön taloudellinen tilanne enää mahdollista raitioliikenteen jatkamista.

Kööpenhaminan metro avattiin liikenteelle lauantaina 19.10.2002, avaajana oli kuningatar Margareeta II. Nyt käyttöön otetut linjat ovat M1 Nørreport - Christianshavn - Vestmager ja M2 Nørreport - Christianshavn - Lergravsparken. Linjoja tullaan myöhemmin pidentämään mm. lentoasemalle. Metrolinjat kulkevat keskustassa tunneleissa ja muualla muusta liikenteestä eristettyinä avoratoina. Junavuorot kulkevat aluksi kahdentoista minuutin välein. Yhteisellä linjaluokalla vuoroitiheys on siis aluksi kuusi minuuttia. Myöhemmin eri linjojen vuoroväli on tarkoitus tihentää kahdeksaan minuuttiin ja ruuhka-aikoina kuuteen minuuttiin, jolloin yhteisellä osuudella kulkisi juna neljän sekä kolmen minuutin välein. Arkisin liikennöintiäika on klo 5-1 ja viikonloppuisin (pe-la ja la-su öinä) läpi vuorokauden. Junat kulkevat ilman kuljettajaa automaattiohjauksella eli vaunuissa on matkustajien opastusta varten vain junavahti eli "metro steward". Liikennettä hoitaa Metro Service A/S. Kaluston on valmistanut italialainen Ansaldo Transporti. Asemilla on sellaiset pleksistä tehdyt turvaseinät laitureilla, etteivät matkustajat voi hypätä junan alle. Sunnuntaina toisena liikennöintipäivänä metroliikenne lamaantui 75 minuutiksi eräässä metrojunassa olleen teknisen vian johdosta. Junassa, jossa oli 300 matkustajaa, eivät toimineet edes hätäpuhelimet!

Alumiininen metrojunayksikkö koostuu kolmesta yhteen kytketystä vaunusta. Telejä on neljä eli päätyvaunujen sisempi osa sekä keskimmäisen vaunun pääty ovat nivelvaihtotyypillisesti yhteisen telin päällä, ratamootoreita on 6 x 105 kW. Jännite on 750 V DC ja virroitus virtakiskosta. Raideleveys on normaali 1435 mm. Suurin nopeus on 80 km/h. Junan pituus on 39 m, leveys 2,65 m ja tyhjäpaino 52 tonnia. Istumapaikkoja on kaikkiaan 96 ja kokonaismatkustajamäärä on 300. Junia on nyt käytössä 19 ja lopullinen määrä tulee olemaan 34 kappaletta.

MUUTA

Koskelan säilytyshallin raiteet 8 - 14 vaihteineen on purettu rakennuksen edustalta laajennustyömaan vuoksi. Säilytyshallin kiertävältä ympärysrailteelta sekä lopulta läpiajettavilta hallirailteilta 1 - 7 Kustaa Vaasan tielle johtava raide on lisäksi kietaistu työmaan johdosta urheilukentän aidan viertise. Variotramien laskusillake on varastoituna hallin portin edessä olevan vanhan H-pysäkkilaiturin kohdalla, joten vaunujen siirto rataverkolle tapahtunee nykyään siinä. Aiemmin autosta laskeutuminen tapahtui ympärysrailteella säilytyshallin takasivulla huomaamattomasti.

22.10.2002 Connex Finland Oy osti tytäryhtiö A. Hautamäki Oy:n nimissä Seinäjoelta A. Sarpon Liikenne Oy:n bussitoiminnan - 28 bussia - ja Connexille tuli tässä Seinäjoen kaupunkiliikenne sekä lähiliikenne Nurmoon, sekä vielä maaseutuliikennettä Seinäjoki - Vaasa -alueella.

SEURAAVA NUMERO

Lehti 1 / 2003 ilmestyy maaliskuun lopulla 2003. Materiaali toimitukseen tulee jättää 10.2.2003 mennessä, uutisia Pääteypysäkkille voi toimittaa 20.2. saakka.

KIITOKSET

Tällä kertaa avustukset tulivat seuraavilta, joille kiitokset: Mikko Attila, Teemu Collin, Johannes Erra, T. M. Hagberg, Tom Heino, Arto Hellman, Jouni Hytönen, Markku Kari, Kimmo Korhonen, Arttu J. Kuukankorpi, Mikko Laaksonen, Tauno-Juhani Lappi, Tuomas Lehti, Pertti Leinomäki, Jyrki Längman, Mikko Martimo, Juhana Nordlund, Jarkko Nyman, Kari Paavola, Jaakko Perttilä, Antti Perälä, Kimmo Pyrhönen, Jorma Rauhala, Jani Ristolainen, Lauri Rätty, Jussi Salenius, Evita Salo, Kai Sillanpää, Niklas Sjöblom, Kimmo Säteri, Kari Vaari ja Matti Visuri.



Tallinnalainen Tatra KT4-tyyppinen nivelvaunu 132 ostettiin viime vuosikymmenellä käytettynä Gerasta. Sen ulkoväriyty on säilynyt näihin päiviin saakka alkuperäisenä. Nämä entiset itäsuomalaisvaunut ovat lähes identtisiä alkuperäisiin Tallinnan liikennelaitoksen neuvostoajana hankkimiin KT4-SU -vaunuihin verrattaessa. Ülemisten päätepysäkkialue, vara-vaunuraide. Kuva Jorma Rauhala 7.8.2002.



Tallinnalainen harja-vaunu T-18. Pyörivä lumiharja on sijoitettu huomaamattomasti vaunun etusillan alle. Vaunu on rakennettu tallinnalaisella Ilmarine-vaunutehtaalla vuonna 1951 (alkujaan nro 40) ja muutettu 1967 harjavaunuksi. Vuosien mittaan sitä on luonnollisesti kunnostettu ajantasaiseksi ja nykyään se vaikuttaa ainakin ulkoisesti helsinkiläisiä virkaveljiään nykyaikaisemmalta. Kuva Jorma Rauhala, Koplin varikko 7.8.2002.



Ylhäällä oikealla Tallinnan liikennelaitoksella on Gothan valmistamasta G4-61 -nivelvaunusta nro 247 vuodelta 1967 rakennettu kahvila-vaunu T-31 "Pauliine". Nimensä linjalle 7 nimikoitu "trammikohvik" on saanut ensimmäiseltä naispuoliselta raitiovaunukuljettajalta. Kuva Jorma Rauhala 7.8.2002.

Tallinnan päävarikolla käytettävä hinausvaunu T-7 on vuodelta 1963. Vaunua on useaan otteeseen kunnostettu. Kuva Jorma Rauhala 7.8.2002.





Kansainvälisenä Autottomana päivänä Tallinnassa oli 22.9.2002 bussiriviston keskellä oli mm. auto nro 257. Kuva Sakari K Salo.

Tilapäiselle raiteenpätkälle nostettu kesäperävaunu toimi oivallisena esiintymislavana. Tässä soittaa tapahtuman loppusävelmiä Tallinn Trammi- ja Trollibuskoondis Puhkpillorkester. Kuva Sakari K Salo.

Kuvan matalalattiaisessa johdinautossa 313 oli ilmaiseksi saatavissa Tallinnan raitioteiden 100- ja 110-vuotishistoriikkeja. Kuva Sakari K Salo.



Kirjoittaja ja kuvaaja Kimmo Säteri

VANTAAN SISÄINEN LINJA-AUTOLIIKENNE 1990-2002

Suomen neljänneksi suurimmassa kaupungissa, Vantaalla, on tällä hetkellä täsmällisesti toimiva, nykyaikainen joukkoliikenne: kaupungin sisäisillä linjoilla kulkeva linja-autokalusto on täysin automaattivaihteista sekä matalalattiaisten autojen osuus on edelleenkin kasvamassa. Tässä artikkelissa ei tarkastella Vantaan taksi- eikä palvelulinjoja, sillä niistä on kerrottu kattavasti Raitio-lehdessä 3/1999.

Vuonna 1990 Vantaan sisäinen liikenne oli todella erilaista nykyhetkeen verrattuna: Vantaan sisäisillä linjoilla kulkeva kalusto ei ollut vuoden 1990 alussa kovinkaan kaupunkimaista. Suurinta osaa linjoista liikennöivä Vantaan Liikenne Oy omisti vain kolme automaattivaihteista autoa, vaikka suurin osa yhtiön kalustosta olikin kaupunkikorilla varustettua. Oy Liikenne Ab:n Vantaan suunnan linjoja liikennöivällä tytäryhtiöllä, Hakunilan Liikenne Oy:llä, oli kaksi automaattivaihteista autoa, linjaa 86 ajavalla Vantaan Liikenteeseen kuuluvalla Vantaan Linja Oy:llä sekä linjaa 13 liikennöivällä Lähilinjat Oy:llä ei ollut ainuttakaan. Sen sijaan linjaa 65 yhdessä Vantaan Liikenteen kanssa liikennöivä Linjaliikenne P. O. Grönberg luotti 100%:sti automaattivaihteiseen kalustoon: Yhtiön ainoa auto kun oli automaattivaihteinen Delta City S:n korilla varustettu M-B O307.

Katsokaamme Vantaan sisäisiä linjoja uuden vuosikymmenen alkaessa 1.1.1990. Linjasto näytti seuraavalta:

- 9 Tikkurilan kiertolinja
- 9 Sotungin koulu – Tikkurila as.
- 10 Tikkurila as. – Koivukylä as.
- 13(B) Tikkurila as. – Vierumäki / Päiväkumpu (B)

- 14 Mellunmäki (M) – Lentoasema
- 15 Lentoasema – Myyrmäki as.
- 19 Länsisalmi – Tammisto
- 24 Kuninkaanmäki – Kylmäoja
- 30 Jokivarsi – Korkinmäki
- 31 Lentoasema – Korso as.
- 40 Mellunmäki (M) – Tikkurila as.
- 65 Myyrmäki as. – Askisto
- 80 Myyrmäki as. – Vestra
- 81 Tikkurila as. – Lentoasema
- 85(B) Petikko / Martinlaakso as.(B) – Viinikankaari
- 86 Linnainen / Myyrmäki – Reuna
- 89(A) Simonsilta (A) / Tikkurila as. – Katriinan sairaala
- 543 Koivukylä as. – Varisto
- 544 Mellunmäki (M) – Kaivoksela
- 545 Mellunmäki (M) – Varisto
- 546 Mellunmäki (M) – Varisto

Linjoja 9 oli tosiaankin kaksi eri kappaletta. Näiden edellä mainittujen linjojen lisäksi ajettiin myös lähinnä koululaisille tarkoitettua linjaa K12, jota ei mainittu aikataulukirjoissakaan. Myös linja 30 oli koululaisille tarkoitettu eikä linjaa ajettu kesäisin ollenkaan. Linja 86 liikennöi viikonloppuisin Linnaisten sijaan vain Myyrmäen asemalle saakka – tätä poikkeavuutta ei ollut eroteltu edes millään kirjaintunnuksella. Linjaa 545 liikennöitiin arkisin ja viikonloppuisin samaa linjaa ajettiin tunnuksella 546 hie-man eri reittiä. Linjojen liikennöitsijät jakautuivat seuraavasti:

Vantaan Liikenne Oy: 9, 14, 15, 24, 30, 31, 80, 85, 89, 543

Vantaan Liikenne Oy + Linjaliikenne P. - O. Grönberg Oy: 65

Vantaan Linja Oy (osa Vantaan Liikenne Oy:tä): 86

Hakunilan Liikenne Oy (osa Oy Liikenne Ab:ta): 19, 40, 81

Hakunilan Liikenne Oy + Vantaan Liikenne Oy: 10, 544, 545, 546, 943

Hakunilan Liikenne Oy + Lähilinjat Oy + Vantaan Liikenne Oy: 13



Suomen ensimmäinen Wiima K202 eli tässä Lentoasemalla 14.5.1996 kuvattu Linjebuss 132 (USU-232) viihtyi viimeisinä vuosinaan Vantaan sisäisillä linjoilla.

Osalla linjoista oli siis kaksikin liikennöitsijää, linjalla 13 jopa kolme eri liikennöitsijää.

Maaliskuun alussa 1990 tuli uuden vuosikymmenen ensimmäiset muutokset: linjaa 543 pidennettiin juuri rakennettuun Peijaksen sairaalaan ja linjalla aloitettiin viikonloppuliikenne. Linjan 10 pohjoinen pääte-pysäkki siirrettiin Kulomäkeen.

Kesäkuussa 1990 aloitti uusi linja 17 liikennöinnin Tikkurilan aseman ja Leppäkorven välillä: samanaikaisesti kiemuraista linjaa 13 suoritettiin Tikkurilan päässä. Kesän 1990 aikana linjaa 17 ajoi satunnaisesti myös Lähilinjat Oy, mutta syksystä lähtien kaikki vuorot ajettiin Vantaan Liikenteen voimin.

Ensimmäinen epäjohtomukaisuus sekavahkosta linjastosta poistettiin elokuussa 1990, kun linjan 9 eri versiot yhdistettiin yhdeksi linjaksi (Sotunki – Tammisto). Samalla linja 19 tyypistettiin liikennöimään Tikkurilan ja Länsisalmen väliä. Seutulinjalla 943 (Itäkeskus – Korso) aloitettiin viikonloppuliikenne, jolloin vuorot olivat kuitenkin B-vuoroja eli ne eivät ajaneetkaan Itäkeskukseen saakka vaan jäivät Mellunmäen metroasemalle. Niinpä 943 oli edelleenkin seutulinja ja 943B oli käytännössä vastavasti Vantaan sisäinen linja.

Kalustossa tapahtui kehitystä: Vuodesta 1990 eteenpäin kaikki Vantaan Liikenteelle tulleet autot olivat jo automaattivaihteistolla varustettuja. Syksyllä 1990 linjalle 13 tulleet Wiima M-310 –korilla varustetut Scania L113 –bussit aloittivat automaattivaihteisten autojen suuntauksen myös Lähilinjat Oy:llä.

1991

Kunnallisen Vantaan Liikenteen ajama koululaislinja K12 lakkautettiin 3.6.1991. Samanaikaisesti linja 81 lakkautettiin ja korvattiin osittain uudella linjalla 32 (Lentoaseman tekninen alue – Havukoski). Syksyllä 1991 Liikenne Oy ostettiin ja pilkottiin Vantaan Liikenteen sekä lahtelaisen Koiviston Auton toimesta: Hakunilan Liikenne hoitamine linjoihin siirtyi Vantaan Liikenteen haltuun.

Myöhäissyksyllä 1991 Vantaan sisäiseen liikenteeseen tuli Oy Liikenne Ab:n tilaamia Lahti 400 / Volvo B10R –busseja viisi kappaletta. Liikenne Oy:n tytäryhtiön nimi "Hakunilan Liikenne" komeili edelleenkin kyljissä, mutta autojen väri oli Hakunilan Liikenteen uuden omistajan Vantaan Liikenteen käyttämä kelta-oranssi.

1992

Taloudellinen lama oli iskenyt kipeästi Vantaan kaupungin talouteen ja sisäisestä liikenteestä etsittiin säästökohteita. Jopa 1970 –luvulta peräisin olleita linjoja muutettiin paremmin nykyajan tarpeita vastaaviksi. Pitkähköt, kehityksestä pudonneet linjat aiheuttivat bussien ajamista peräkkäin ruuhka-aikoina etenkin linjoilla 13, 543 ja 545. Vantaan koko sisäinen liikenne laitettiin uusiksi niin perinteisten runkolinjojen kuin todella lyhytikäiseksi jääneiden ruuhkalinjojenkin osalta – esimerkkinä jälkimmäisistä olkoon vajaan vuoden ikäiseksi jäänyt ruuhkalinja 32. Tässä uusi, 1.6.1992 käyttöön otettu linjasto – suluissa linjat, joita uusi linja mahdollisesti korvasi.

- 33 Myyrmäki as. – Varisto (543, 545, 546)
- 35 Kaivoksela – Askisto (65)
- 43(B) Linnainen / Myyrmäki (B) – Vestra (80, 86)
- 44 Myyrmäki – Reuna / Viinikanmetsä (85, 86)
- 46(A) (Simonsilta-) Tikkurila as. – Katriinan sairaala (89)
- 51 Lentoasema – Myyrmäki as. (15)
- 53 Peijaksen sairaala – Tikkurila as. – Myyrmäki (543)
- 54 Tikkurila as. – Myyrmäki (543)
- 55 Tikkurila as. – Varisto (545, 546)
- 56 Mellunmäki (M) – Myyrmäki as. (545, 546)
- 61 Tikkurila as. – Lentoasema (14)
- 66 Lentoaseman teknillinen alue – Havukoski (32)
- 67 Lentoasema – Korso (31)
- 70 Tikkurila as. – Kulomäki (10)
- 71 Tikkurila as. – Vierumäki (13)
- 72 Tikkurila as. – Leppäkorpi (17)
- 77 Kuninkaanmäki – Kylmäoja (9, 24)
- 78 Sotunki – Tikkurila as.
- 84 Mellunmäki (M) – Tikkurila as. (14, 40, 545, 546)

Elokuussa 1992 aloittivat loputkin uudet linjat liikennöintinsä:

- 52 Peijaksen sairaala – Myyrmäki as. (543)
- 61A Mellunmäki (M) – Lentoasema (14)
- 63 Tikkurila as. – Ilola
- 73 Nikinmäki – Vierumäki
- 74 Jokivarsi – Vallinoja (30)
- 76 Tikkurila as. – Päiväkumpu (13)
- 83 Länsisalmi – Tikkurila as. (19)
- 87 Mellunmäki (M) – Korso as. (943, B)

Linjojen 52, 63, 73, 74, 76 ja 83 liikennöinnin myöhäisempi aloitusajankohta se-

littyty sillä, ettei niitä ollut alun perin tarkoitettu ajaa kesäisin ollenkaan.

Liikennöitsijöiden osalta linjat jakaantuivat seuraavasti:

Linjaliikenne P. O. Grönberg ajoi Lahti 400 –korilla varustetulla automaattivaihteisella ja rähisevällä Mercedes-Benz O1625HL:llään linjaa 35 yhdessä Vantaan Liikenne –yhtymän kanssa. Lähilinjat liikennöi ärhäköillä Scania-illaan linjaa 71. Vantaan Liikenne –yhtymällä olikin sitten leijonanosa, noin 95 prosenttia Vantaan sisäisen liikenteen markkinaosuudesta, sillä kaikki muut linjat olivatkin Vantaan Liikenne –yhtymän hoitamia, vaikka Hakunilan Liikenteen nimeä käytettiinkin vielä yleisesti.

Lokakuussa 1992 Vantaan sisäisille linjoille saatiin ensimmäiset matalalattiaiset vakituiseen ajoon, kun Vantaan Liikenne Oy sijoitti linjoille 53, 72 ja 84 syksyn 1992 Tikkurilan Maalaismarkkinoilla ylpeänä esittelemiään Carrus City L / Scania N113CLB-LG –busseja. Lähilinjat hankki sekkin vuonna 1992 ensimmäisen matalalattiaisen bussinsa, kyseessä oli myös Vantaan Liikenteellä syksyllä 1991 ainakin linjalla 543 koekäytössä ollut eksoottinen baijerilainen MAN NL202.

1993

Keväällä 1993 Vantaan Liikenteen Carrus City L –korinen auto 226 eli maailman ensimmäinen matalalattia-Volvo B10B LE ryhtyi ajamaan linjaa 53. Kesäaikataulusta 1993 lähtien linjojen 53 ja 72 aikatauluun oli merkitty pääsääntöisesti matalalattiaisilla busseilla ajettavat lähdöt. Samalla nimi Vantaan Linja Oy katosi Vantaan sisäisestä liikenteestä, kun linjan 44 liikennöijäksi vaihdettiin aikataulukirjaan Vantaan Liikenne Oy.

Elokuusta 1993 lähtien linjaa 33 ei ajettu enää lauantaisin.

1994

Nykyinen linja 79 (Koivukylän asema – Eteä-Päiväkumpu) aloitti liikennöintinsä 28.2.1994 Taksikuljetuksen liikennöimänä taksilinjana. Elokuuhun 1996 saakka tätä linjaa ei mainittu aikataulukirjoissa.

Vantaan kaupungin omistama Vantaan Liikenne Oy myytiin ruotsalaiselle linja-autojätti Linjebussille keväällä 1994. Myynnin viralliseksi syyksi ilmoitettiin lähinnä poliittisia ongelmia: Vantaan kaupunki ei voinut ostaa itseltään – eli omistamaltaan Vantaan Liikenteeltä – palveluita. Yhtä suuri syy saattoi löytyä Vantaan kaupungin hie-



Ylinnä erikoisin Vantaan linjoja ajanut auto? Linjaa 71 1990-luvun alkupuolella ajanut Lähilinjat 3 (TFJ-800, MAN NL202) tauolla Keravan Kurkelassa 12.5.1994.

Yllä Hakunilan Liikenteelle tilattu, mutta Vantaan Liikenteen vastaanottama auto 297 (XFM-546, Lahti 400 / Volvo B10R) Vallinojalla 12.5.1994.

Hakunilan Liikenteen alun perin hankkima puna-keltainen kalusto alkoi kadota Vantaan katukuvasta 1990-luvun loppua kohti, vaikka sitä vielä näki oudoissakin paikoissa: Linjebuss 40 (ZCL-347, Lahti 400 / Scania K93CLB) Katriinan sairaalalla 5.5.1997. Kuva alla.



man kuralla olleesta taloudellisesta tilanteesta, suureksi kasvaneen bussiyhtiön myynnillä paikkailtiin kaupungin budjettia. Vielä saman vuoden aikana autojen kyljissä komeilevia Vantaan Liikenne Oy -tunnuksia korvattiin Linjebussin tunnuksilla. Uusi omistaja alkoi keskittyä linjaliikenteeseen, niinpä jo muutaman vuoden ajan alas ajettuja Vantaan Liikenteen tytäryhtiöitä alettiin sulauttaa Linjebuss -nimen alle ja kaupunkiliikenteeseen sopimatonta kalustoa ryhdyttiin myymään pois. Niinpä esimerkiksi vielä kevättalvella 1994 linjalla 56 ajellut tilausajokorilla varustettu Friheressin Auton bussi oli tästä lähtien menneisyyttä.

Syksyllä 1994 Lähilinjat luopui saksalaisesta matalalattiabussistaan ja hankki kaksi matalaa Volvo B10B LE:tä Lahti 402 -korilla linjalle 71. Samoihin aikoihin Lähilinjojen liikennöimä U-seutulinja 873 aloitti liikennöinnin Keravalta Peijaksen sairaalaan ja tällä linjalla pystyi muista U-linjoista poiketen matkustamaan Vantaan alueella myös kertalipulla. Näihin aikoihin saakka linja 873 lienee ollut ainoa U-seutulinja, jolla todella suuri osa matkustajista tekee sisäisen matkan lyhyehköillä pätkällä (tässä tapauksessa väleillä Koivukylän asema - Etelä-Päiväkumpu sekä Vallinoja - Korson asema). Linjaliikenne P.O. Grönberg siirtyi viimeisenä Vantaan sisäisiä linjoja liikennöivänä yrityksenä matalalattia-aikaan, kun miltei kaikilla Pääkaupunkiseudun liikennöitsijöillä kokeiltavana ollut Lahti 402-Mercedes-Benz O405N1 alkoi palvella linjan 35 käyttäjiä.

1995

Vantaan Liikenne Oy -nimi katosi aikataulukirjasta kesäkuussa 1995 ja suurinta osaa Vantaan sisäisistä linjoista ajoikin tästä lähtien Oy Linjebuss Finland Ab. Hakunilan Liikenne -nimi sen sijaan säilyi edelleenkin.

14.8.1995 aloitti linja 50 (Tikkurila as. - Pähkinärinne - Myyrmäki) liikennöintinsä.

Myös Korson suunnan linjoja laitettiin uusiksi 14.8.1995. Linjaa 52 pidennettiin Peijaksen sairaalalta Korson asemalle. Linjan 70 pääte pysäkki siirrettiin Mikkolaan, liikennettä lisättiin merkittävästi ja linjalla aloitettiin viikonloppuliikenne. Linjan 72 pääte pysäkki siirrettiin Kulomäkeen ja liikennettä vähennettiin huomattavasti. Linjan 73 reittiä muutettiin ja viikonloppuliikenne siirtyi uudelle linjalle 75 (Pohjois-Nikinmäki - Korso as. - Mikkola). Linja 74 lakkautettiin. Linjaa 87 pidennettiin N-tunnuksin iltaisin ja sunnuntaisin Leppäkorpeen: N-vuorot ajoivat myös Metsolan kautta.

1996

Vantaalle saatiin liikennöimään midikalus-toakin, kun Linjebuss hankki mäkiselle ja mutkaiselle linjalle 75 uuden Carrus City L / Volvo B6 –midibussin kevättalvella 1996.

Elokuussa 1995 linjalla 33 oli vähennetty huomattavasti liikennöintiä, kesällä 1996 sitä ei liikennöity ollenkaan, mutta 12.8.1996 linja palasi kesätauolta ja linjaa ajettiin jälleen myös lauantaisin. (Kuin pisteenä linjan sekavalle tarulle, linja lakkautettiin lopullisesti 30.5.1997.) Elokuussa 1996 linjalle 35 ilmestyivät B-vuorot, jotka eivät käyneet Kaivokselassa.

Pääradalla aloitettiin 12.8.1996 kaupunkirataliikenne, mikä aiheutti joitain muutoksia: suoria yhteyksiä Helsinkiin vähennettiin voimakkaasti etenkin viikonloppuliikenteessä. Viikonlopun liikenneyhteydet Ilolaan turvattiin muuttamalla linjan 63 liikennöinti jokapäiväiseksi ja lisäämällä muutenkin läh-
töjä huomattavasti.

1997

Linja 54 lakkautettiin 30.5.1997. Linjan 46 (A) outoa jatketta Simonsilta / Simon-sillasta liikennöitiin viimeisen kerran 1.6.1997.

Linjaa 51 jatkettiin Pähkinärinteeseen elokuussa 1997. Linjan 61A tunnuksesi vaihdettiin samanaikaisesti 62. Linjan 73 itäinen pääte pysäkki siirrettiin 11.8.1997 Mikkolasta Nikinmäkeen.

Linjebuss antoi esimakua tulevasta si-joittamalla syksyllä 1997 lähinnä Länsi-Vantaan sisäisille linjoille Säffle / Volvoja – nämä yksilöt olivat tosin hyväkuntoisia ja liikennöineet Ruotsissa.

1998

Lahtelainen Koiviston Auto –yhtymä osti Lähilinjat Oy:n Paavo Forsblomin perheeltä tammikuussa 1998. Yritysosto ei vaikuttanut Lähilinjat Oy:n hoitamaan linjaan 71 juurikaan muulla tavalla kuin, että kyseisellä linjalla saattoi toisinaan nähdä niin ikään Koiviston Auto –yhtymään kuuluvan Liikenne Oy:n kalustoa.

Linjaa 51 ryhdyttiin ajamaan Ylästön kautta 1.6.1998.

Elokuussa 1998 oli jälleen suurien muutosten aika: tällä kertaa Hakunilan suunnan liikennettä muokattiin. Linja 83 teki tästä lähtien "silmutkan" Hakkilassa. Linja 87N ei ajanut enää Metsolan kautta vaan Nissaksen kautta. Linja 88 (Länsisalmi – Sotungin Koulu) aloitti liikennöinnin.

Hakunilan Liikenne -nimi kuopattiin elokuussa 1998 ja tästä lähtien käytettiin nimeä Linjebuss, joka oli menestynyt hyvin edellisellä Pääkaupunkiseudun seutuliiikenteen kilpailutuskierroksella. Samanaikaisesti Linjebuss oli hävinnyt huomattavan määrän liikennettä Kööpenhaminassa. Niinpä Linjebuss toi maahan Tanskasta omaa tarpeettomaksi jäänyttä kalustoaan Suomen pääkaupunkiseudun liikennettä varten. Osa Vantaan sisäisillä linjoilla ajaneista busseista sai lähteä outoihin maisemiin mm. Helsingin sisäisille linjoille. Näiden em. autojen tilalle oli saatava korvaavaa kalustoa: niinpä myös Vantaan sisäisillä linjoilla alkoi näkyä vielä siihen saakka Vantaalla eksoottisia Säffle 2000 –korisia Volvo B10B LE- sekä Scania CN113CLL MaxCi -busseja. Näistä etenkin Säfflet saivat syksyn 1998 aikana palstatilaa pääkaupunkiseudun lehdistössä. Aivan kaikki Tanskasta tuodut bus-

sit eivät ennättäneet tarpeeksi ajoissa liikenteeseen ja Linjebuss paikkasi kalustovajetta vuokraamalla Suomen Turistiautolta lähinnä vm.1987 Wiima K202 / Volvo B10M –busseja Vantaan sisäisille linjoille. Pikku hiljaa syksyn edetessä myös vieläkin erikoisemmat, Aabenraan korilla varustetut, Volvo B10B LE:t pääsivät lopulta liikenteeseen, joten STA:n vuokrakalustosta voitiin luopua.

Raskaimmin kuormitetuille linjoille 55, 70 ja 84 Linjebuss hankki Vantaalla ennen näkemättömiä telibusseja, jotka olivat malliltaan Carrus City L / Volvo B10B LE VTA6x2.

1999

Kuin enteänä tulevasta suuresta muutoksesta Stagecoach ryhtyi liikennöimään tarjouskilpailussa voittamiaan uusia linjoja: elokuusta 1999 lähtien linjaa 54 (Mikkola – Viertola – Myyrmäki as.) ja lokakuusta 1999 lähtien myös linjaa 60 (Tikkurila as. – Vantaanportti). Sen sijaan elokuussa 1999 aloittanut uusi linja 57 (Tikkurila as. – Ylästö – Myyrmäki as.) sai tutun liikennöitsijän eli Linjebussin. Linjaa 43 ei ajettu enää viikonloppuisin, sillä B-vuorot lopetettiin. Linjan 44 jotkut vuorot eivät enää ajaneet Linnaisiin saakka ja saivat oman linjatunnuksen 45. Linjalla 50 aloitettiin lauantailiikenne. Linjatunnuksiakin muutettiin, sillä linjasta 87 tuli 86 ja 87N:stä tuli vastaavasti 87.

Syksyllä 1999 ryhdyttiin rakentamaan Rekolan ja Korson välistä neljättä raidetta toden teolla. Jotkin Rekolassa normaalisti pysähtyvät junat ajoivat radan rakennustöiden vuoksi pysähtymättä aseman ohitse. Niinpä Rekolassa asuvien kulkuyhteydet



Nykyaikaa tämäkin. Linjebussin Tanskasta "uittama" bussi, jossa on vielä tanskankielinen mainos. Auto 243 (TIN-957, Scania CN113CLL MaxCi) Tikkurilan asemalla 21.8.1998.

Kuva oikealla. Vantaan sisäisten linjojen tyypillistä kalustoa silloisilla sekä Vantaan Liikenteellä että Hakunilan Liikenteellä 1990-luvun alkuvuosina. Myyrmäen asemalla 29.12.1999 ovat Linjebussin manuaalivaihteiset autot 168 (UVM-168, Wiima K-202 / Volvo B9M) ja 252 (ZES-383, Wiima K202 / Volvo B10M) viimeisiä päiviään liikenteessä.



Taksikuljetus (tai Linjaliikenne P. O. Grönberg) ajoi linjaa 35 sen synnystä vuodesta 1992 vuoden 1999 loppuun saakka. Tammelundin Liikenteeltä ostettu BLS-393 (Ajokki City / M-B O1625HL) Askistossa 23.12.1998.

Tikkurilan aseman ja Lentoaseman väliä liikennöivän linjan 61 liikennettä on lisätty huomattavasti viime aikoina. Concordia 111 (BNT-530, Wiima K202 / Volvo B10M) kotimaan terminaalilla 21.2.2001. Kukupala olisi odottanut tällaista näkyä esimerkiksi vuonna 1990, kun tämäkin auto oli uusi?



turvattiin Koivukylän aseman ja Rekolan välillä kulkevalla, Pohjolan Liikenteen liikennöimällä bussilinjalla. Tälle keväeseen 2000 saakka liikennöineelle, lähinnä VR:n intressejä palvelleelle linjalle ei annettu koskaan linjanumeroa – "linjatunnukseksi" oli VR:n logo. Tällä bussilinjalla kelpasivat tavallisten seutu- ja sisäisten lippujen lisäksi myös VR:n omat liput.

2000

Vuosiluvun kaikki numerot vaihtuivat ja se tiesi suuria muutoksia Vantaan sisäiseen liikenteeseen: koko kalusto muuttui automaattivaihteiseksi, sillä kaikkia linjoja ryhtyi liikennöimään tarjouskilpailun voittaja Concordia Bus Finland sekä vanhemmalla kalustollaan että aivan uusilla kaksi- että kolmeakselisilla Ikarus –korisilla Volvo B10B LE –busseilla, joissa ainoastaan Concordia Bus Finlandin edeltäjän Stagecoach Finlandin musta tarra toi vaihtelua autojen kokovalkeaan "väriytykseen". Aikaisemmin telikalustolla liikennöityjen linjojen 55, 70 ja 84 lisäksi myös linjaa 53 ryhdyttiin talven 2000 aikana ajamaan suurimmaksi osaksi telibusseilla. Liikennöitsijän muuttumisen myötä linjat 75 ja 79 muuttuivat normaalinkokoisella kalustolla ajettavaksi linjaksi. Kalusto- ja/tai kuljettajapulan vuoksi Linjebuss ajoi edelleenkin joitain linjoja alihankintana Concordialle. Linjebussin kalustoa saattoi näkyä jopa sellaisillakin linjoilla, joilla ei koskaan aikaisemmin ollut näkynyt kelta-oranssia bussia kuten linjoilla 71 ja 79. Tätä alihankintavaihetta kesti kevääseen 2000 saakka.



Pikkuhiljaa Concoardian kalkkilaivan väriset Ikarus E94 / Volvo B10B LE:t alkoi-
vat saada oikean haltijansa Concordia Bus
Finlandin oranssi-sini-lila -teippauksia ja
kesään 2000 mennessä kaikki Ikarukset oli-
vat norjalaistaustaisen yhtiön omissa väreis-
sä. Vanhemman kaluston värikirjossa näki
Concordia Busin ja sen edeltäjien värikästä
historiaa.

Katriinantien linjausta muutettiin kol-
mannen kiitoradan rakentamisen vuoksi lo-
kakuussa 2000. Niinpä linjan 46 reitti muut-
tui. Osa linjan 46 vuoroista siirrettiin aja-
maan Kehä III:a pitkin. Linja 46 ei käynyt
enää ollenkaan Koivuhaassa, tämän vuoksi
osa linjan 61 lähdöistä sai T -tunnuksen,
joka tarkoitti vuoron ajamista Koivuhaan
kautta.

2001

Linja 66 lakkautettiin 3.6.2001 ja tämän joh-
dosta linjan 67 reittiä muutettiin Simon-
kylässä.

Linjaa 46 ryhtyi jälleen 13.8.2001 liiken-
nömään "tuttu" Linjebuss, vaikka yrityksen
nimi olikin vaihtunut Connexiksi. Linjojen
50 ja 60 reittiä muutettiin Veromiehessä.
Linjojen 54 ja 75 päätepysäkki siirrettiin
Mikkolasta Maarukkaan. Linjalla 78 aloitet-
tiin viikonloppuliikenne.

2002

11.8.2002 Lentoasemalle liikennöivien lin-
jojen 51 ja 61 vuoroja lisättiin huomattavasti.
Lisäksi linjan 61 reittiä muutettiin Koivu-
haassa niin, että T-vuoroista voitiin luopua,
sillä linjan 50 reittiä muutettiin ajamaan
Koivuhaan kautta ja linjalla aloitettiin sun-
nuntailiikenne. Linjan 60 lakkautettua vii-
konloppuliikennettä paikattiin muuttamalla
suurin osa linjan 61 viikonloppulähdöistä N
-vuoroiksi, jotka ajavat Vantaanportin kaut-
ta. Linjan 62 reittiä muutettiin yhtenäis-
emmäksi linjan 61 kanssa ja linjatunnuk-
seksi vaihdettiin takaisin vanha tuttu 61A.

Entä nyt ja tulevaisuudessa?

Matkakortti on alkuvaikeuksien jälkeen saa-
tu käyttöön Pääkaupunkiseudulla ja pahviset
liput jäänevät vuoden 2003 aikana pois käy-
töstä, jolloin erilaisten lippujen määrää saa-
daan pienennettyä huomattavasti. Matka-
kortin käytöstä helposti kerättävä tieto tulee
helpottamaan liikenteen suunnittelua myös
Vantaalla.

Vaikka eräinä vuosina vuonna 1992
käyttöön otettua linjastoa on jouduttu muut-
tamaan erittäin voimakkaasti, sisäisen liiken-
teen linjasto vaikuttaa edelleenkin erittäin
hyvin toimivalta. Linjaston perusrungon

suunnittelua voidaan pitää erittäin onnistu-
neena, vaikkakin nopeasti kasvavassa kau-
pungissa muutoksia joudutaan tekemään tu-
levaisuudessakin: lähinnä Länsi-Vantaalle
sijoittuvan ns. "Marja-Vantaan" mahdollinen
rakentaminen ja Vantaanportin alueen kas-
vu aiheuttanevat suurimmat tulevat muutok-
set.

Kaupunkiradan rakentaminen Keravalle
saakka tulee lähitulevaisuudessa lisäämään
Vantaan sisäisten linjojen määrää, kun suo-
ria bussiyhteyksiä Helsinkiin muutetaan
vaihdollisiksi liityntälinjoiksi.

Liikennöitsijämuutoksetkin ovat mah-
dollisia, sillä elokuussa 2003 pitäisi linjoil-
la 35, 43, 44, 45, ja 60 alkaa uusi sopimus-
kausi.

Lähdetiedot

Raitio-lehtiä vuosilta 1998-2002

Toimitusjohtaja Matti Lahdenranta,

Vantaan Liikenne Oy: Vantaalla
panostetaan laatuun (Paikallisiikeni-
ne-lehti 1993)

Vantaan aikataulukirjat 1989-2002

Omat kokemukset ja havainnot Vantaan
joukkoliikenteestä

Kiitokset:

Juhani Poussa
Niko Valjakka

VÄRIPOSTIKORTTEJA à 1 euro

Seuran omat, myynnissä olevat postikortit:

- 1) SAT:n pulamoottorivaunu 1950-luvun alkupuoliskolla Erottajalla
- 2) Kaipion moottorivaunu, nykyaikaisin kaksiakselinen vaunusarja, 1970-luvun alussa Sederholmin talon edustalla
- 3) Punaharmaa nivelvaunu nro 68 Munkkiniemessä ruska-aikaan syksyllä 1978
- 4) Karia-vaunu 303 Snellmaninkadulla Suomen Pankin edustalla 17.1.1985
- 5) Johdinautot 622 ja 625 Tukholmankadulla 6.5.1974
- 7) Helsingin metrojuna M3+M4 matkustajajunassa Siilitien aseman länsipuolella 12.6.1972.
- 8) Helsingissä Kaivokadun raitiovaunupysäkillä ruuhka-ajan raitiovaunuja perävaunuineen 10.5.1972.
- 9) Tampereen johdinauto 12 linjalla 25 Sammonkadulla 1.11.1970.
- 10) Turun raitiovaunu 53 linjalla 1 sataman päätepysäkillä 2.10.1966.
- 11) Turun raitiovaunu 51 linjalla 2 Nummenmäen päätepysäkillä 31.5.1972.

Tilaukset nyrkkipostitse käteisellä, nyrkkipostikauppaa pitävät puheenjohtaja sekä sihteeri. Maksaa voi myös yksi euro kortilla SRS:n pankkitilille, jolloin on ilmoitettava haluttujen korttien numerot ja niiden lukumäärät. Pankin kautta maksaessasi varaudu toimitus-
aikaan. Näin tuet seuran toimintaa.

Seuramme jäsen Daniel Federley on julkaissut raitiovaunuaiheisia postikortteja. Kortteja voi tilata sähköpostitse osoitteesta daniel@federley.com tai puhelimitse (09) 458 4033. Korttien hinta on 1 euro/kpl. Postituskulut: 1-9 kpl 75 c, 10-> kpl ei postituskuluja.

1. Oranssi-harmaa nivelvaunu 103 vuodelta 1986 Merikasarminkadulla linjalla 4, 6/92
2. Neliakselinen vaunu 9 vuodelta 1959 Senaatintorilla Valtioneuvoston linnan edessä linjalla 2, 11/92
3. Kelta-vihreä nivelvaunu 107 vuodelta 1987 Hämeentiellä Kuntähden kentän kohdalla linjalla 6, 7/98
5. Rattikaria 320 vuodelta 1955 Kaupungintalon edessä SRS:n tilausajolla (kilvitetty linjalle 4S), 5/00
6. Helsinki: Matalalattiivaunu 201 vuodelta 1999 Erottajalla linjalla 10, 9/00
7. Turku: Karian ja Strömbergin kaksiakselinen vaunu 38 vuodelta 1951 linjalla 3 Kauppatorilla, 5/72
8. Turku: Karian ja Strömbergin kaksiakselinen vaunu 40 vuodelta 1951 linjalla 3 Martinkadulla, kevät 1972
9. Helsinki: Neliakselinen vaunu 25 vuodelta 1959 Snellmaninkadulla Suomen pankin ja Tuomiokirkon edessä linjalla 1, kuvattu 5/00.
10. Helsinki: Neliakselinen vaunu 21 vuodelta 1959 Mannerheimintiellä linjalla 2, 7/01.



Yläkuvassa Variotram 226:n kiskoillelasku on alkamassa Koskelan varikolla. Alaslaskuramppi on jo tuotu rekan perävaunuun kiinni. Kuva Jorma Rauhala 19.2.2002.

Alakuvassa Variotram 226 Koskelan säilytyshallin ympärysrasteilla hetkeä aikaisemmin tapahtuneen kiskoillelaskun jälkeen. Vielä tässä vaiheessa telien

suojalevyt puuttuvat, josta syystä vaunun ulkoasu on tavallista jyrkemmän tuntui- nen. Kuva Jorma Rauhala 19.2.2002.



Takakannen yläkuva. Keväällä ryhdyttiin rakentamaan Unioninkadun tähän asti rakentamattomaksi jääneelle tontille uutta liiketaloa. Tontin taustalla sijaitseva vanha rakennus tulee jäämään paikoilleensa, mutta koskaan sitä ei enää voi ikuistaa raitio-

vaunujen kanssa. Taidemaalari on sama näkemys asiasta. Linjalla 2 vaunu 3 ja linjalla 1X vaunu 9. Kuva Jorma Rauhala 9.4.2002.

Takakannen alakuva. Arabian päätesilmukan tuntumassa Hämeentiellä on jo pitkään ollut Arabianrantaan rakenteilla olevan uudisradan kiskotuksen päät. Linja 6 kääntyy Toukolassa kuitenkin vielä pitkään oikealle sijaitsevalle päätepysäkilleen. Kuva Jorma Rauhala 29.8.2002.



SRS
PL 234
00531
Helsinki



* . A G 1 7 *

