

RAITIO

1/2007



2010-luku: Raitioteiden renessanssi
Siniset bussit osa 17

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

PÄÄTOIMITTAJA
Juhana Nordlund

TAITTAJA
Eero Laaksonen

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

KUSTANTAJA
Suomen Raitiotieseura ry

PAINOPAIKKA
Edita Prima Oy 2007

© Suomen Raitiotieseura ry

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

SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

PL 234
00531 Helsinki

Nooa säästöpankki
440540-225891

IBAN: FI54 4405 4020 025891
SWIFT (BIC -koodi):
HELSEFIHH

Jäsenmaksu 20 euroa

Perustettu 16.1.1972

Jäsenillä ilmainen
sisäänkäynti Helsingin
Raitioliikennemuseoon
sekä pohjoismaisten
raitiotieseurujen
ylläpitämille museo-
raitioiteille ja museoihin.
Tiedustele lipunmyyn-
nistä.

JOHTOKUNTA VUONNA 2007

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

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

SIHTEERI
Juhana Nordlund
puh. 040 836 1394
j.nordlund@kolumbus.fi

ARKISTONHOITAJA
Pertti Leinomäki
puh. 050 538 4495

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

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

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

www.raitio.org

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

RAITIOITA à 6 euroa

- 1/2002:** SRS:n ajelut ja tutustumisvierailut, SRS 30 vuotta, Kolmikymppiset ratikat, Helsingin raitiotiet, osa 2.
- 2/2002:** Helsingin metro 20 vuotta.
- 4/2002:** Kaksijärjestelmäraitiovaunut, Jyväskylän Liikenne Oy:n busseja, Vantaan sisäinen linja-autoliikenne.
- 1/2003:** Oslon raitioiteiden lakkautus-suunnitelmat, Taulut, Siniset bussit, osa 1
- 2/2003:** Vaunut 1 - 30, Kabus-kaupunkiautoja, Rostock, Siniset bussit, osa 2
- 1/2004:** Tunis, Lyypekki, Oy Liikenne Ab:n busseja, Siniset bussit, osa 5
- 1/2005:** Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä, osa 3. Deltat, Siniset bussit, osa 9
- 2/2005:** Raitiotiet Suomessa osa 2, Pikku-kakkonen historiaan, Kilpailutusta osa 3, Siniset bussit, osa 10
- 3/2005:** Raitiotiet Suomessa osa 3, Saksan S-Bahn osa 1, Kilpailutusta osa 4, Siniset bussit, osa 11
- 4/2005:** Käpylän raitiotiet 80 v, Norrköpingin raitiovaunuja, Hampurin Hochbahn, Siniset bussit, osa 12

- 1/2006:** Helsingin pikaraitiotiehankkeet, Latvialaista raitiotieliikennettä, Siniset bussit, osa 13
- 2/2006:** Raitiovaunulla Kamppiin, Göteborgin raitiotiet, Siniset bussit, osa 14
- 3/2006:** Arabian raitiotie 30 v, S-Bahn osa 2, Tallinnan johdinautoja, Siniset bussit, osa 15
- 4/2006:** Yhdeksikön yllätykselliset vaiheet, Siniset bussit, osa 16

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

Kannen kuva



Vaunu 339 on lähdössä tilausajoon kohti Hesperiaa. Hallireitillä jää sopivasti aikaa lyhyeen kuvaustuokioon Sturenkadulla. Linja 9, Kauppatori – Vallila, kulki tästä vuosina 1953-1976. Vuonna 1974 vaunun 339 nimikkovuoro oli linjan 9 vuoro 89. Kuva Daniel Federley, 30.6.2006.

RAITIOTEIDEN RENESSANSSI

Helsingin raitioteiden kulta-aikana pidetään ajanjaksoa 1920-1930. Tuolloin rataverkko laajeni voimakkaasti sekä kantakaupungissa että esikaupunkialueilla ja saavutti karkeasti ottaen sen laajuuden, joka sillä on tänäkin päivänä. Myös kalusto kehittyi, kun ensimmäiset uuden sukupolven "amerikkalaistyyppiset" eli suljetuin päätysiloin varustetut raitiovaunut otettiin käyttöön.

Tuon kulta-ajan jälkeen raitiotieverkko on laajentunut hyvin maltillisesti, mutta ensi vuosikymmen näyttää tuovan mukanaan suuria laajennushankkeita. Näyttää siltä, että 2010-luvusta tulee Vuosaaren sataman perustamisen vanavedessä Helsingin raitioliikenteen toinen kulta-aika. Tässä artikkelissa käydään lyhyesti läpi ensi vuosikymmenen laajentamissuunnitelmia. Ensin luodaan katsaus laajentamisen lähtökohtiin eli raitioliikenteen kustannuksiin ja matkanopeuteen sekä niihin hankkeisiin, jotka toteutuvat jo ennen vuosikymmenen vaihdetta.

KALLIS HALPA RAITIOLIIKENNE

HKL:ssä laadittiin kaksi vuotta sitten ensimmäisen kerran kattava eri joukkoliikennemuotojen kustannus selvitys. Selvitys laaditaan nykyisin vuosittain, ja tuoreimmat käytettävissä olevat luvut ovat vuoden 2005 kustannuksia. Kustannus selvitys perustuu yksikkökustannuksiin, kolmeen eri kustannustekijään (vaunukilometri, vaunutunti ja vaunupäivä), joiden avulla voidaan laskea, mitä yhden vaunun liikuttaminen maksaa. Kun vielä tiedetään matkustajamäärä, saadaan selville, mitä yhden matkustajan kuljettaminen maksaa.

Erikoista kyllä, kaupungin hallintokunnat ovat saman tilaston perusteella vetäneet aivan päinvastaisia johtopäätöksiä: HKL:n suunnitteluyksikön mielestä raitioliikenne on kallista, mutta kaupunkisuunnitteluviraston (KSV) mielestä edullista. Myös joukkoliikenteestä vastaava apulaiskaupunginjohtaja Pekka Sauri on lehtihaastatteluisissa to-

dennut, että raitioliikenne on edullinen tapa kuljettaa matkustajia.

Yksikkökustannukset raitioliikenteessä ovat Helsingissä bussiliikennettä korkeammat. Yksinkertaistettuna se tarkoittaa, että yhden raitiovaunun liikuttaminen maksaa enemmän kuin yhden bussin. Voimme havainnollistaa tätä toteamalla, että kun kaupunki pistää raitioliikenteeseen yhden euron, ratikka kulkee sillä noin 2,5 km päähän. Kun kaupunki pistää euron bussiliikenteeseen, bussi kulkeekin reilut 4 km.

Sytä tähän on monia, pääimmäisenä se, että raitioliikenne toimii pääosin kantakaupungissa, missä kulku on vaikeiden liikenneolosuhteiden ja suurien matkustajavirtojen vuoksi hidasta ja siksi kallista. Lukuisat pysähdykset rasittavat kalustoa ja vievät energiaa. Tämän vuoksi HKL:n suunnitteluyksikkö katsoo, että bussiliikennettä ei kannata korvata raitiovaunuilla ja raitioliikennettä kannattaa muutenkin laajentaa vain tarkoin harkiten.

Toisaalta bussiliikenteen kustannustaso nousee tällä hetkellä yleistä kustannustasoa voimakkaammin, kun liikennöitsijöille tappiollisia kilpailutus sopimuksia uusitaan todellista kustannustasoa vastaavaksi, kun taas raitioliikenteessä kustannukset ovat jopa laskeneet. HKL ennustaakin raitiovaunujen ja bussien kustannuseron kaventuvan jatkossa.

Toisesta näkökulmasta katsottuna matkustajien kuljettaminen raitiovaunuilla tulee bussia edullisemmaksi. Kun bussissa on keskimäärin 73 matkustajapaikkaa, niin raitiovaunussa paikkoja on 140 ja välipalavaunussa jopa 170, eli yhdellä yksiköllä voidaan

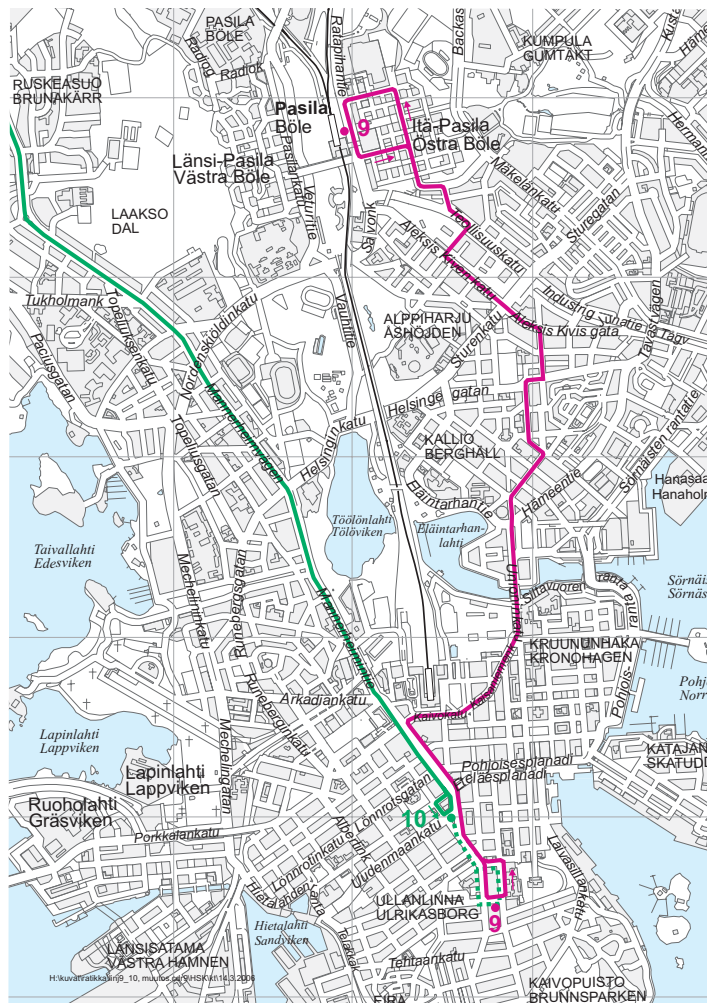
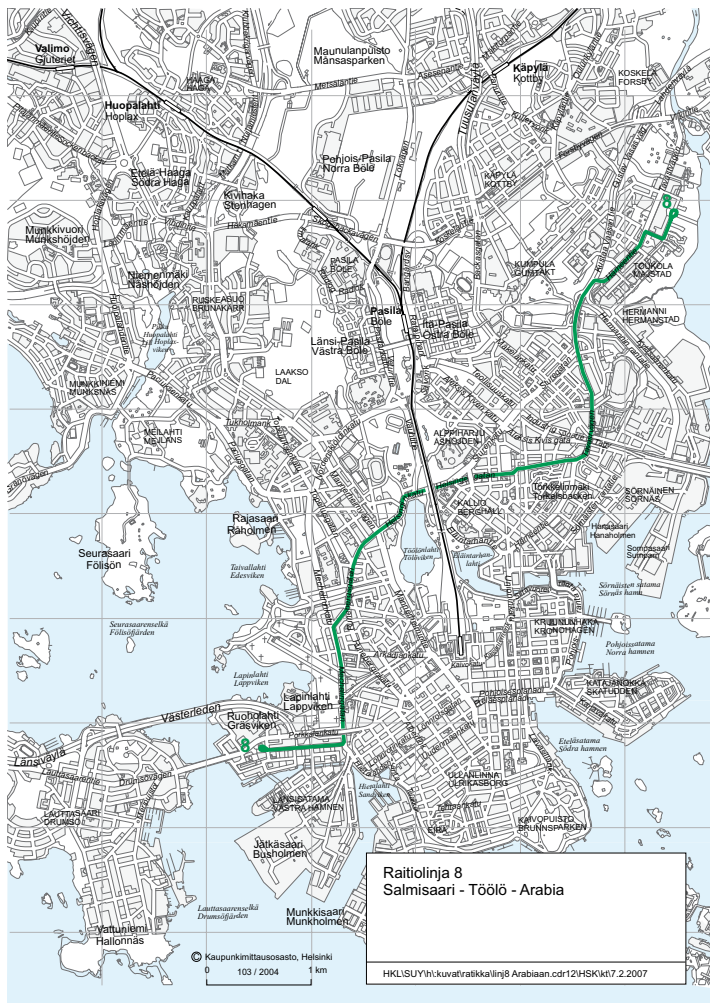
kuljettaa vähintään kaksinkertainen määrä matkustajia. Lisäksi raitioliikenteessä käytöaste on huomattavasti busseja korkeampi, toisin sanoen bussit kulkevat tyhjempiä kuin ratikat. Tätä voidaan havainnollistaa siten, että yhden matkustajan kuljettaminen bussilla maksaa kaupungille 1,05 euroa, mutta jos matkustaja astuukin bussin sijasta ratikkaan, kaupungille tulee kustannuksia vain 0,63 euroa. KSV tukee tämän vuoksi raitioliikenteen voimakasta laajentamista kantakaupungin alueella ja rajoitetusti sen ulkopuolellakin.

Näiden kahden vastakkaisen tulkinnan selitys on loppujen lopuksi melko yksinkertainen: pienet matkustajamäärät on edullisinta kuljettaa bussilla, mutta jos matkustajia on runsaasti, tulee raitiovaunu halvemmaksi.

HITAASTA NOPEAKSI

Kantakaupungissa kulkeva, tiheävuorovalinen raitioliikenne on kansainvälisesti katsottuna meillä melko hidasta. Kaupungin tavoitteisiin on jo pitkään kuulunut raitioliikenteen nopeuttaminen, mutta erilaisista toimenpiteistä huolimatta ratikoiden kulku ei käytännössä ole juurikaan nopeutunut, osin pikemminkin päinvastoin. Nyt tavoitteena on nopeuttaa raitioliikennettä vuoden 2004 tasosta 4% muun muassa liikennevalotuisuuksia tehostamalla.

Ensimmäiset nollaviive-etuudet eli sataprosenttiset valoetuudet ovat koekäytössä Munkkiniemen aukion liikennevaloisissa. Raitiovaunu saa tässä risteyksessä aina ajaa valoista läpi pysähtymättä. Nollaviive-etuuksien laajentamista nelosen ja kympin osuuksille Tullinpuomin pohjoispuolella tutkitaan parhaillaan ja etuudet on tarkoitus ottaa käyttöön tämän vuoden aikana. Nollaviive-etuuksia voidaan ottaa käyttöön lähinnä sellaisilla osuuksilla, joilla raitioliikenteen vuoroväli on riittävän harva ja risteysväli pitkä. Valitettavasti Helsingissä valoristeysten määrä on kansainvälisesti katsoen suuri ja



niiden etäisyys toisistaan pieni, mikä tekee nollaviive-etuksien käyttöönotosta tavallista haasteellisempää. Tarkoitus on kuitenkin, että nollaviiveitä saataisiin tänä vuonna rajoitetusti myös muiden linjojen pohjoispäihin, mutta ei ainakaan vielä keskustaluonnelle.

Liikennelaitos on myös teettänyt selvityksen tasatahtiaikataulujen käyttöönotosta, ja tasatahtia on tarkoitus kokeilla ensin linjoilla 4 ja 10. Molempien linjojen vuoroväli olisi sama, ja ne tahdistettaisiin toisiinsa niin, etteivät ne koskaan kulje peräkkäin. Tarkoitus on kokeilla tasatahtia ensin sunnuntai-ikäkautauissa ensi syksynä. Tällä tavoin suunniteltu aikataulu vähentää liikennevaloviiveitä sekä lyhentää pysäkkiaikoja, kun vaunut eivät kulje peräkkäin eikä niiden siksi tarvitse odotella pääsyä pysäkillä. Tasaisen vuorovälin ansiosta vaunut myös kuormittuvat tasaisesti, ja pysäkkiajat lyhentyvät.

Jotta tasatahtiaikataulu ja liikennevaloetuuudet toimisivat yhteen tehokkaasti, on tietenkin pysäkeillä kuluva aika voitava arvioida mahdollisimman tarkasti. Suurin tekijä, joka tätä arviointia vaikeuttaa, on kuljettajan lipunmyyntiin kuluttama aika. Tämän vuok-

Vasemmalla raitiolinjan 8 reitti 3.6.2007 alkaen.

Oikealla raitiolinjojen 9 ja 10 reitti syksystä 2008 alkaen.

si liikennelaitoksella on asetettu tavoitteeksi, että kuljettajarahastus loppuisi vuoteen 2009 mennessä. Se kuitenkin edellyttää lipunmyynnin järjestämistä jollain muulla tavalla, esimerkiksi automaateilla.

Kuljettajarahastuksesta luopumisen ja tehokkaiden liikennevaloetuuksien lisäksi raitioliikennettä pyritään nopeuttamaan erotamalla raitiovaunukaistoja entistä paremmin autoliikenteen kaistoista reunakivin ja korotuksin.

MITÄ TAPAUTUI RAITIOLIKENTEEN KEHITTÄMIS-SUUNNITELMALLE?

Niin sanottu Ratikka 2015 eli raitioliikenteen kehittämissuunnitelma, jonka pääasiallisena tavoitteena oli määritellä seuraavan vaunuhankinnan koko, on edelleen kesken. Keskeneräisiä suunnitelmia esiteltiin viime vuonna joukkoliikennelautakunnalle sekä kaupunkisuunnittelulautakunnalle. Silloin esillä oli kuusi erilaista linjastomallia, kolme suppeaa ja kolme laajaa. Työtä jatketaan nyt erillistarkasteluin, joista kiireellisimmät ovat Jätkäsaaren joukkoliikennejärjestelmä sekä Laajasalon raitiotieyhteys. Kokonaissuunnitelma pyritään saamaan valmiiksi vuoden loppuun mennessä.

TÄMÄN VUOSIKYMMENEN LINJASTOLAJENNUKSET

Ensimmäinen linjapidennys toteutuu jo tänä vuonna, sillä joukkoliikennelautakunta päätti 15.2.2007, että linjaa 8 jatketaan Arabianrantaan tämän vuoden kesäliikennekauden

alusta. Linjanimeksi tulee Salmisaari – Töölö – Arabia.

Ensi vuonna on vuorossa raitiolinjan 9, Kirurgi – Itä-Pasila, käyttöönotto. Syysliikenteen alusta linja 9 aloittaa liikenteen ja linjan 10 päätepysäkki siirtyy Kolmikulmaan. Tavoitteena on myös, että Kampin rata avataan liikenteelle yhtä aikaa, mutta joidenkin arvioiden mukaan Simonkadun ratatyöt valmistuisivat vasta vuoden 2009 alkupuoliskolla. Kamppiin valittavasta raitiolinjasta ei vielä ole tehty päätöstä.

RAITOLIIKENNE LAAJENE VOIMAKKAASTI 2010-LUVULLA

Raitoliikenne tulee ensi vuosikymmenellä laajenemaan enemmän kuin koskaan sitten 1920-luvun. Vuosaaren sataman valmistuminen ja käyttöönotto ensi vuonna vapauttaa suuria alueita kantakaupungissa asuin- ja toimistorakentamiseen.

Kaupunginvaltuuston päätöksen mukaisesti kantakaupungin pääjoukkoliikennemuoto on raitiovaunu, joten on luonnollista, että näille uusille alueille johdetaan raitiotiet. Myös kantakaupungin ulkopuolella si-

jaitseva Kruunuvuorenrannan uusi asuinalue on suunniteltu raitiotien varaan, ja samalla myös muu Laajasalo aina Yliskylää myöten saadaan raitioliikenteen piiriin.

Jätkäsaaren vuonna 2012

Jätkäsaaren osayleiskaava raitiotievarauksi-
neen on hyväksytty valtuustossa, ja asuinrakentaminen alkaa ensi vuonna Saukonpaaden alueella eli Jätkäsaaren luoteiskulmassa. Alueen joukkoliikennejärjestelmä perustuu ensisijaisesti raitiovaunuihin. Raitioliikenteen ensimmäisen vaiheen on suunniteltu olevan käytössä vuonna 2012.

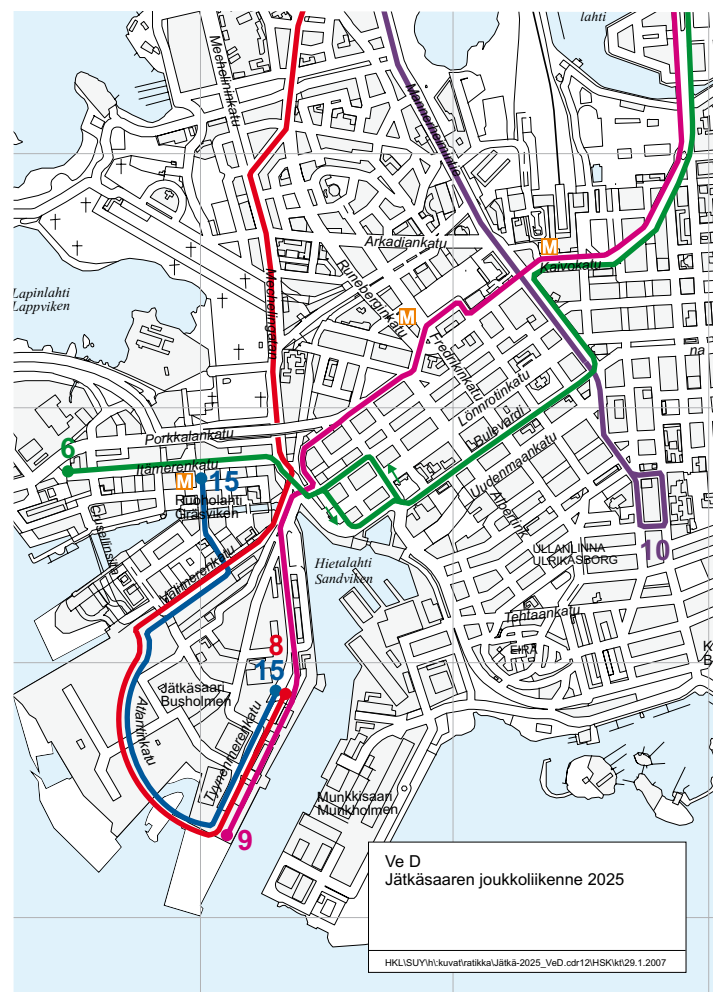
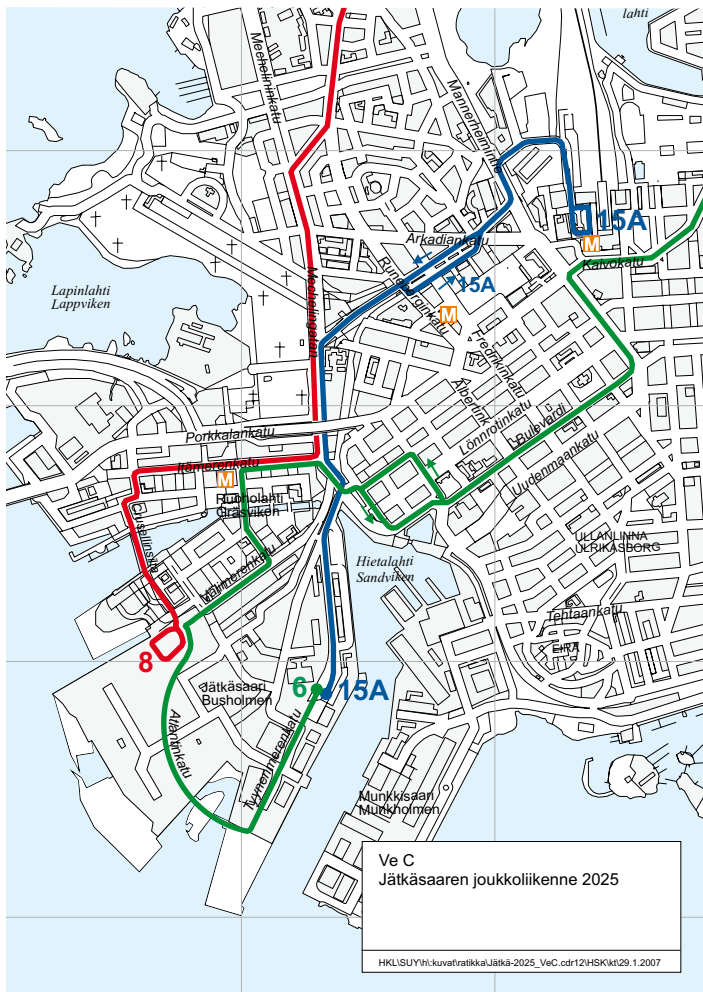
Jätkäsaaren joukkoliikennevaihtoehtojen tutkiminen on parhaillaan käynnissä. HKL ja KSV ovat tutkineet yhteistyössä lukuisia erilaisia vaihtoehtoja, joista ohessa on kaksi esimerkkiä. Joukkoliikennelautakuntaa on informoitu suunnittelutilanteesta, mutta vaihtoehtojen vertailu on edelleen kesken.

Suppeimmissa raitiovaihtoehtoissa bus-siliikenteellä oli alun perin merkittävä rooli nopeana yhteytenä Jätkäsaaresta keskustaan, mutta tuoreimmissa vaihtoehtoissa keskustayhteydet hoidetaan raitiovaunuilla. Ainoastaan sataman yhteyksiä on osassa vaihtoehtoista hoidettu bussilla. Myös liityntä

metroon on voimakkaasti esillä osana Jätkäsaaren joukkoliikennejärjestelyä. Kaupunki on kuitenkin painottanut Jätkäsaarta nimenomaan joukkoliikennekaupunginosana, joten suorat raitiotielinjat palvelevat aluetta kaikissa vaihtoehtoissa monipuolisesti.

Raitiotie voidaan viedä Jätkäsaaren Itämerenkadulta vuonna 2009 valmistuvan Crusellinsillan yli (linjan 8 jatke) tai Hietalahdesta (linjan 6 jatke). Näiden lisäksi tutkittavana on myös varteenotettava nopea yhteys Kampin läpi (linjan 9 jatke). Raitiotieyhteys rautatieasemalta Jätkäsaaren keskukseen kestäisi hidasta Bulevardia pitkin 14 min, mutta Kampin läpi vain 7 min. Liityntäratkaisuna matka kestäisi vaihtoineen 10 min.

Jätkäsaaren linjastovaihtoehtoja tavoitellu-
lanteessa vuonna 2025.



Jätkäsaaren raitiotieverkko tullaan toteuttamaan vaiheittain siten, että ensimmäisessä vaiheessa raitiolinjojen päätepysäkki asetetaan Saukonpaaden alueelle ja sataman liikenne todennäköisesti hoidetaan busseilla. Jätkäsaaren asukas- ja työpaikkamäärät ovat lopputilanteessa vuonna 2025 niin suuret, että pelkästään linjojen 6 ja 8 pidentäminen ei odotettavissa olevilla matkustajamäärillä ole riittävä ratkaisu. Lopputilanteessa satamaa voisi palvella oma raitiolinja.

Päätös Jätkäsaaren raitiotien ensimmäisestä vaiheesta on tarkoitus tehdä kevään aikana. Päätös on tärkeää tehdä ajoissa siksi, että silloin voidaan arvioida Jätkäsaaren vauvutarve. Nykyisellä kalustolla ei ole mahdollista hoitaa Jätkäsaaren liikennettä, ja uusien vaunujen tilaaminen on monivuotinen prosessi, joka olisi käynnistettävä mitä pikimmiten, jos raitioliikenne halutaan aloittaa suunnitellussa aikataulussa.

Mielenkiintoista on kuitenkin huomata, että suunniteltu linjan 9 jatko Kaivokadulta Kampin läpi Jätkäsaaren keskukseen voidaan hoitaa samalla vaunumäärällä kuin Kirurgille päätyvä ysi. Tällöin Jätkäsaaren keskustayhteys tarvitsisi vain yhden uuden vaunun, joka sijoitettaisiin Kirurgille pitelevälle linjalle 10.

Laajasaloon vuonna 2013

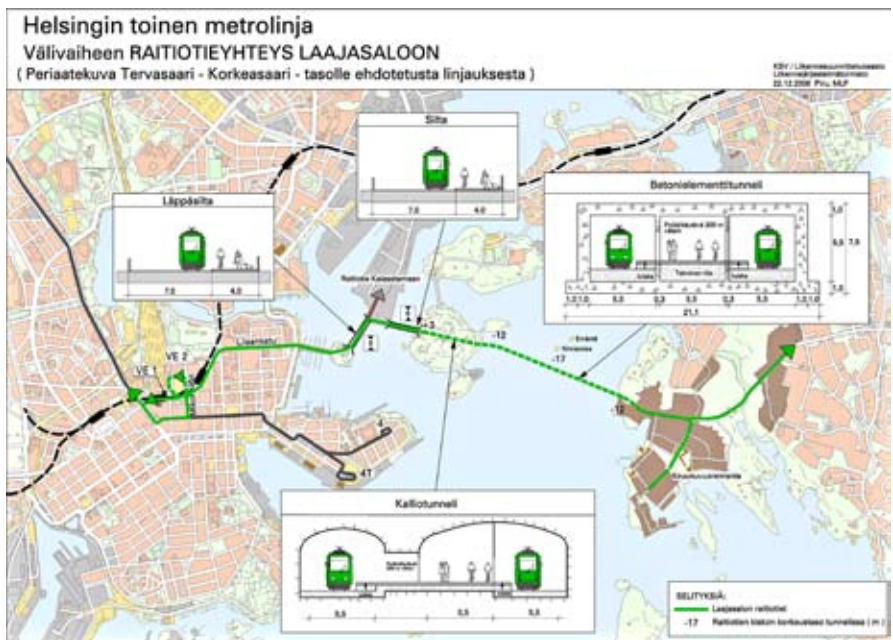
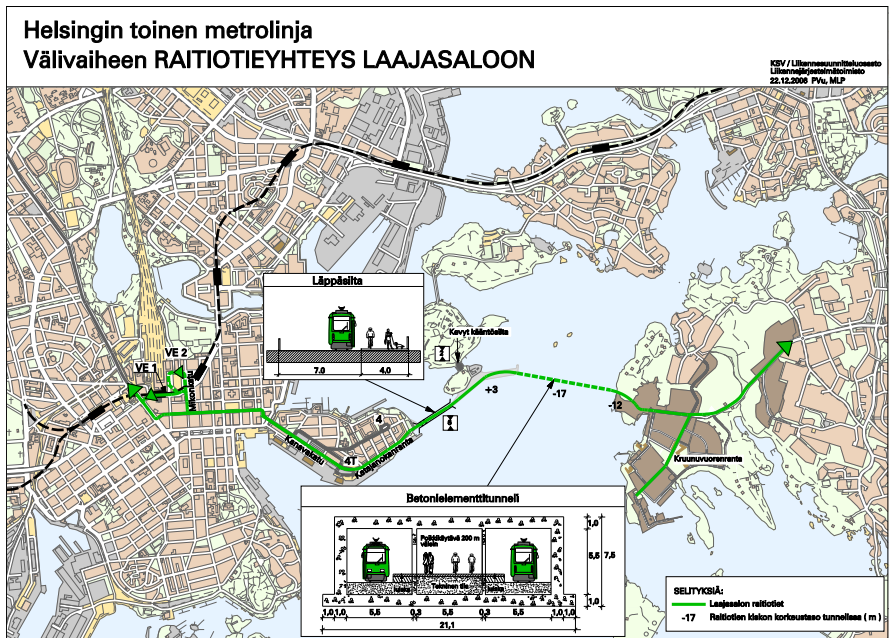
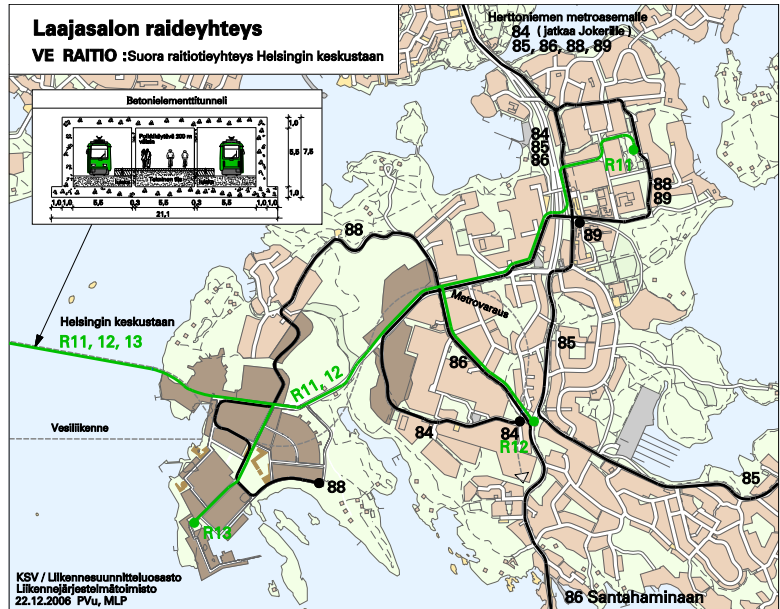
Kruunuvuoren alueella Laajasalon saaren lounaiskärjessä sijaitseva öljysatama lopettaa toimintansa vuoden 2010 loppuun mennessä. Tällöin asuinrakentamiseen vapautuu ainutlaatuinen alue, jossa on mahdollisuus yhdistää rauhallinen esikaupunkimainen asuminen keskustan läheisyyteen – meriteitse Kruunuvuorenrannan asuinalue on yhtä lähellä keskustaa kuin vaikkapa Lauttasaari. Alueen osayleiskaava on parhaillaan lautakuntakäsittelyssä.

Karttapiirroksat ylhäältä lukien.

Laajasalon raitiolinjat (vihreä) ja bussilinjat (musta) tavoitetilanteessa vuonna 2013.

Laajasalon raitiotien eteläinen reittivaihtoehto Kruunuvuorenselällä. Katajanokalta Hylkysaareen raitiotie kulkee sillalla ja Hylkysaaresta Laajasaloon joko tunnelissa tai sillalla.

Laajasalon raitiotien pohjoinen reittivaihtoehto sekä Sompasaaren raitiotieyhteys.



Kruunuvuorenrannan ja koko Laajasalon alueen joukkoliikenteen selkärangaksi on Yleiskaava 2002:ssa määrätty sillalla tai tunnelissa kulkeva kiinteä yhteys, jolla tarkoitetaan joko metrolinjaa tai raitiotietä. Hankkeesta on tarkoitus tehdä päätös tämän vuoden lopulla.

Ajatus toisesta metrolinjasta ei ole uusi. Metro kulkisi Kampista paitsi pohjoiseen myös itään eli Katajanokan kautta Laajasaloon ja Santahaminaan. Kaupunki on kuitenkin selvityksissään todennut, ettei metron rakentamiselle ole perusteita, ellei Santahaminaan tule huomattavaa asuinrakentamista. Tällä hetkellä puolustusvoimat eivät ole luopumassa alueesta, joten yleiskaavan edellyttämä kiinteä joukkoliikennenyhteys suunnitellaan raitiovaunuille.

Yhteys voi olla joko tunneli tai silta. Vaihtoehtoista perinteinen kalliitunneli on lähes mahdoton tai ainakin äärimmäisen kallis alueella sijaitsevien suurten ruhjeiden vuoksi. Kaupunkisuunnitteluvirastossa onkin selvitetty uutena tunnelivaihtoehtona maailmalla paljon käytettyä betonikaukalo-tunnelia eli betonielementeistä koottua putkea, joka upotetaan merenpohjaan tunneliksi. Kaupunkisuunnittelulautakunta on päättänyt, että siltavaihtoehdon maisemavaikutusten vuoksi on pitäydyttävä meren alittavassa vaihtoehdossa.

Toisaalta viime aikoina apulaiskaupunginjohtajat Pekka Korpinen ja Pekka Sauri ovat todenneet, että siltaakin on edelleen tutkittava ja eräiden arvioiden mukaan silta on vaihtoehtoista todennäköisempi. Sekä tunnelin että sillan mitoituksessa varaudutaan metroon, jolloin yhteys voidaan pienin kustannuksin muuttaa metrolle sopivaksi, jos se myöhemmin osoittautuu tarpeelliseksi.

Sikä sillalle että betonitunneliin voidaan sijoittaa kevyen liikenteen väylä sekä joukkoliikenneväylä joko busseille, raitiovaunuille tai metrolle. HKL ja KSV ovat yhteistyössä tutkineet kaikkia kolmea vaihtoehtoa. Käytetyillä yksikkökustannuksilla bussiliikenteen liikennöintikulut ovat pienemmät kuin raitioliikenteen, mutta raitioliikenteen todellisia kuluja on vaikea arvioida, sillä Laajasalon linjat poikkeavat keskustaliikenteestä huomattavasti sekä liikenneympäristön että nopeuden osalta. Selvää on, että kulut ovat alemmat kuin muulla linjastolla. Myös bussiliikenteen yleistä kustannustasoa nopeammin nousevat kustannukset sekä raitiovaunujen imago puoltavat raitioliikennettä.

Oheisesta kartasta näkyy Laajasalon joukkoliikennelinjasto tavoitetilanteessa vuonna 2013. Aikataulua voidaan pitää tiukkana mutta mahdollisena. Alueelle vietään kolme raitiolinjaa, joista yksi palvelee uutta Kruunuvuorenrantaa, yksi Reiherintien aluetta ja yksi Yliskylää. Käytännössä koko Laajasalon kerrostaloasutus on kävelymatkan päässä raitiovaunupysäkeiltä, ja Santahaminasta ja Jollaksesta on liityntäyhteys raitiovaunuun. Raitiolinjojen numerot ovat vain symbolisia, sillä ainakin osa linjoista toteutuu nykyisten linjojen pidennyksinä. Kaikilta alueilta pääsee myös suoralla bussilla Herttoniemen metroasemalle.

Ensimmäisessä, todennäköisemmässä vaihtoehdossa Kruunuvuoresta alkava tunneli tai silta päättyy Hylkysaareen, jota laajennetaan virkistysalueeksi. Hylkysaaresta rakennetaan raitiotiesilta Katajanokalle, ja siellä rata jatkuu Katajanokanrantaa ja Kanavakatua pitkin Satamakadun risteykseen ja nykyiselle radalle. Linjan 4 liikenne Merisotilaantorille jää ennalleen.

Toisena vaihtoehtona on suunniteltu Laajasalon-linjojen yhdistämistä Sompasaaren-ratkaisuun, jolloin kyseeseen tulisi tunneli taikka silta tai sillan ja pengertien yhdistelmä Korkeasaareen, mistä reitti jatkuisi siltaa pitkin Sompasaaren kärkeen ja sieltä Tervasaaren kautta Liisankadulle. Kaupunkisuunnittelulautakunta ottaa todennäköisesti kantaa näihin kahteen linjausvaihtoehtoon maaliskuussa, mutta päätös on tarkoitus tehdä vasta syksyllä.

Laajasalon raitiotieyhteys on siitä ainutlaatuinen hanke, että sen toteutuessa Helsinkiin saadaan ensimmäistä kertaa alue, josta joukkoliikenteellä pääsee keskustaan huomattavasti nopeammin kuin omalla autolla; ruuhka-aikana raitiovaunun matka-aika Kruunuvuorenrannasta keskustaan on 25% nopeampi kuin henkilöauton. Kun varsinaista ennakkotapausta näin kilpailukykyisestä joukkoliikenteestä ei meillä ole, on otettava huomioon, että matkustajaennusteet eivät välttämättä pidä paikkaansa; raitiovaunu todennäköisesti saa huomattavasti enemmän matkustajia kuin mitä tietokonesimulointi osaa ennustaa.

Laajasalon raitiotiehankeeseen palataan Raitiossa oman artikkelin muodossa siinä vaiheessa, kun valtuusto on tehnyt periaatepäätöksen yhteyden toteuttamisesta. Samassa yhteydessä tutustutaan myös meillä ainutlaatuisen betonielementitunnelin rakennustekniikkaan, jos yhteydeksi päätetään valita tunneli.

Sörnäistenrantaan ja Hermanninrantaan vuonna 2015

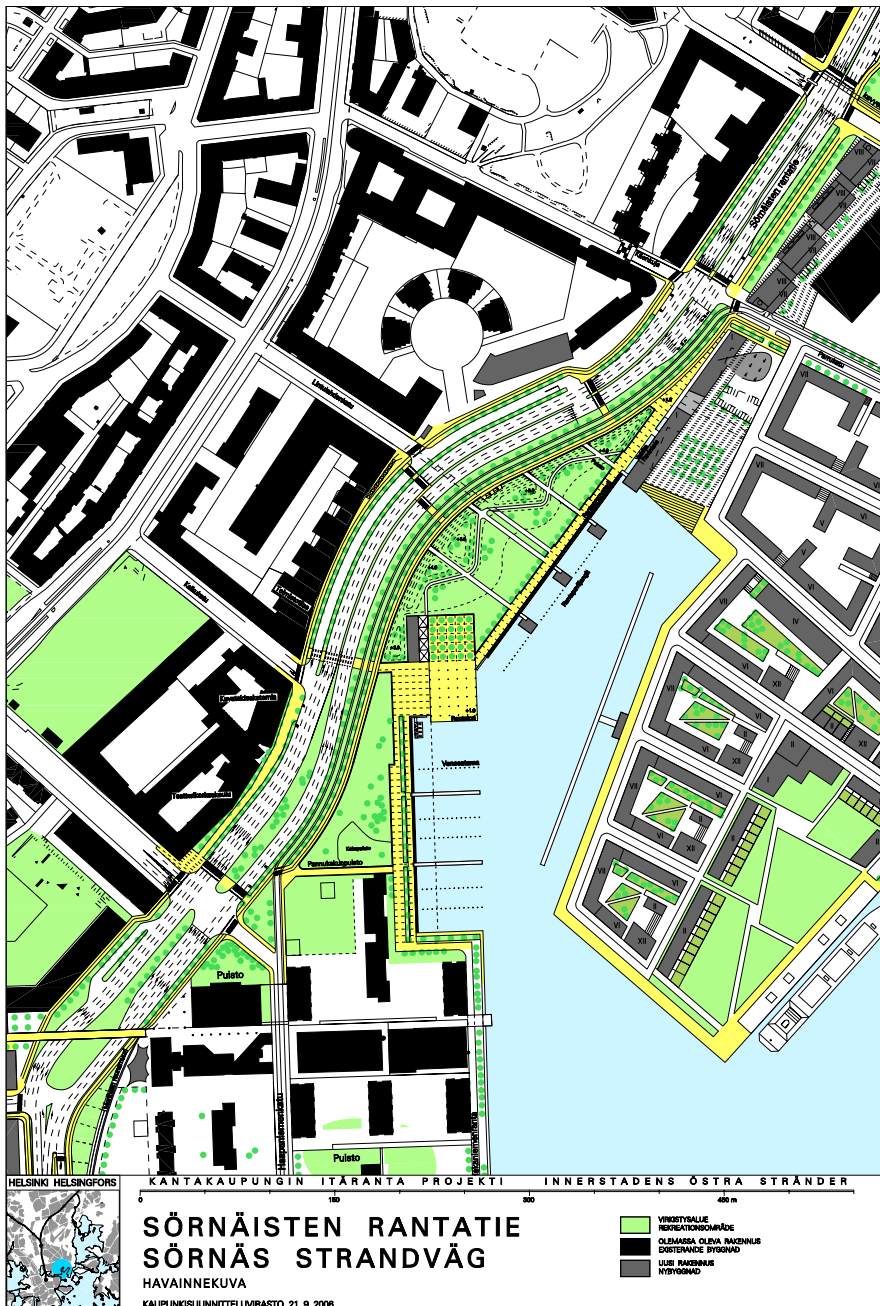
Kalasataman metroasema otettiin käyttöön tämän vuoden alussa. Alueelle on hyväksytty osayleiskaava, ja rakentaminen pääsee käyntiin vuonna 2009. Metroraata sekä etelä- että pohjoispuolella reunustavat asuntokorttelit valmistuvat vuosina 2010-2015. Hanasaaren voimalaitos ja siihen kytkeytyvät toiminnot jatkuvat nykyisen kaltaisina 2020-luvun loppupuolelle, joten Hanasaaren alue valmistuu kokonaisuudessaan vasta 2030-luvulla.

Alueen joukkoliikenne tukeutuu ensisijaisesti raideliikenteeseen. Metroaseman lähellä metro on luonnollinen, nopea keskustayhteys ja koko pitkän, kapean suunnittelualueen halki kulkeva raitiolinja tarjoaa suoran keskustayhteyden niille, jotka eivät asu metroaseman vieressä. Lopputilanteessa raitioliikenne palvelee myös yhteyksiä Pasilaan ja mahdollisesti Arabiaan.

Ranta-alueen raitiolinjasto otetaan käyttöön vaiheittain siten, että ensimmäisen vaiheen on tarkoitus olla käytössä vuonna 2015. Tällöin raitiotie kulkee Siltasaarenkadulta Hakaniemenrantaa ja Haapaniemenkatua Merihaan ali Sörnäisten rantatielle ja sieltä edelleen Parrukatua ja Kalasataman metroaseman alle, minne tulee tilapäinen kääntösilmukka. Linjan sijoittuminen pikaraitiotiemäisesti Sörnäisten rantatien reunaan näkyy oheisessa havainnekuvasa. Linjaa jatketaan pohjoiseen Hermanninrannan rakentuuessa riittävän pitkälle. Linja voi joko yhtyä Hämeentien rataan ja jatkua Arabiaan tai kulkea Vallilanlaaksossa Pasilaan. Molempia vaihtoehtoja on tutkittu alueen joukkoliikenneselvityksessä vuonna 2000.

Uutena vaihtoehtona Hakaniemen ja Merihaan läpi kulkevan linjan sijaan on tutkittu myös Liisankatua kulkevaa linjaa, joka jatkuisi pengertä pitkin Tervasaareen ja sieltä siltaa pitkin Sompasaaren kärkeen. Tällöin Sompasaaren kärki voitaisiin palvella samalla linjalla kuin muukin Kalasataman alue, eli linja kulkisi keskustasta Liisankatua Tervasaareen, sieltä Sompasaareen ja Kalasataman metroasemalle, mistä edelleen joko Arabiaan tai Pasilaan.

Raitiolinjaston on ajateltu laajentuvan 2020-luvulla siten, että Pasilan asemalta tulisi Teollisuuskatua pitkin raitiolinja Kalasataman metroasemalle. Jos Tervasaaren-linjaus ei toteudu, tämä linja voi jatkua Sompasaaren kärkeen. Junatien - Teollisuuskadun linjassa kulkeva raitiotie tarjoaa nopean yhteyden Pasilaan ja samalla siirtomahdol-



Raitiotie toteutetaan Sörnästen rantatien reunassa pikaraitiotiemäisesti.

ja kun metro ei palvelisi ydinkeskustaa, vaan kulkisi pikemminkin bussilinjan 14B reittiä myötäillen, niin metro ei toteutuessaan olisi raitiotien vaihtoehto vaan pikemminkin sen täydentäjä.

Muut laajennukset

Ratikka 2015:ssä on esillä myös muita laajennuksia, kuten Munkkivuoren raitiotie, Käpylän ja Koskelan raitioliikenteen järjestelyt sekä yhdysrata Linjoilta Helsinginkadulle. Ainakaan tällä hetkellä ei vaikuta siltä, että näiden toteutuminen olisi ajankohtaista. Linjojen rata tulee ajankohtaiseksi siinä vaiheessa, kun raitiolinjaa 9 jatketaan Ilmalaan, sillä samassa yhteydessä bussilinja 23 jää pois Kallion alueelta. Bussin 23 korvaisi Ilmalassa ja Pasilassa ysi, Alppilassa ja Kalliossa linja 3 ja Linjoilla uutta yhdysrataa Toiselle linjalle kulkeva raitiolinja 1 tai 3.

Pasilan tason poikittaislinjasta Arabianrannasta Vallilanlaakson halki Pasilaan ja edelleen Meilahteen laadittiin jo vuosia sitten konsulttityö, joka osoitti sen olevan teknisesti mahdollinen. Eräiden arvioiden mukaan Vallilanlaakson rata voitaisiin rakentaa jo 2010-luvun alkupuolella, mutta asiasta ei kuitenkaan ole olemassa päätöksiä.

lisuuden Hämeentien, Sturenkadun ja Rata-pihantien linjoille.

Myös keskustasta ja Hakaniemestä Hanaasaaren kautta Sompasaaren kärkeen kulkevan raitiolinjan toteuttamisedellytyksiä on tarkoitut tutkia, jos Tervasaaren-rata ei toteudu. Tervasaaren kautta kulkeva linja olisi vaihtoehtoista taloudellisin ja palvelutasoltaan paras, koska sekä Sompasaari että pohjoisemmat alueet voitaisiin näin hoitaa yhdellä suoralla, nopealla linjalla.

Hernesaaren ehkä jo vuonna 2015

Hernesaaren osayleiskaavan laadinta on käynnistynyt. Tavoitteena on, että alueen teklakkatoiminnot loppuvat vuoteen 2012 men-

nessä, minkä jälkeen alueella alkaa asuinrakentaminen. Osayleiskaavatyö on vielä alkuvaiheessa, mutta alustavissa kaavailuissa alueen joukkoliikenne perustuu ensisijaisesti raitiovaunuun. Raitiovaunu tulee Hernesaaren Bulevardilta joko Fredrikinkatua ja Tehtaankatua tai Telakkakatua pitkin. Raitiovaunu voidaan päättää Hernesaaren kärjen tuntumaan, mutta yhtenä vaihtoehtona otetaan huomioon myös mahdollisuus rakentaa raitiotiesilta Jätkäsaareen.

Hernesaaren pohjoisosaan, Munkkisaareen, on joissain HKL:n metrovisioissa pohdittu metroasemaa. Metrolinja kulkisi Munkkisaaresta Kampin, Töölön ja Meilahden kautta Pasilaan. Hernesaaren eteläkärjestä olisi matkaa metroasemalle reilu kilometri,

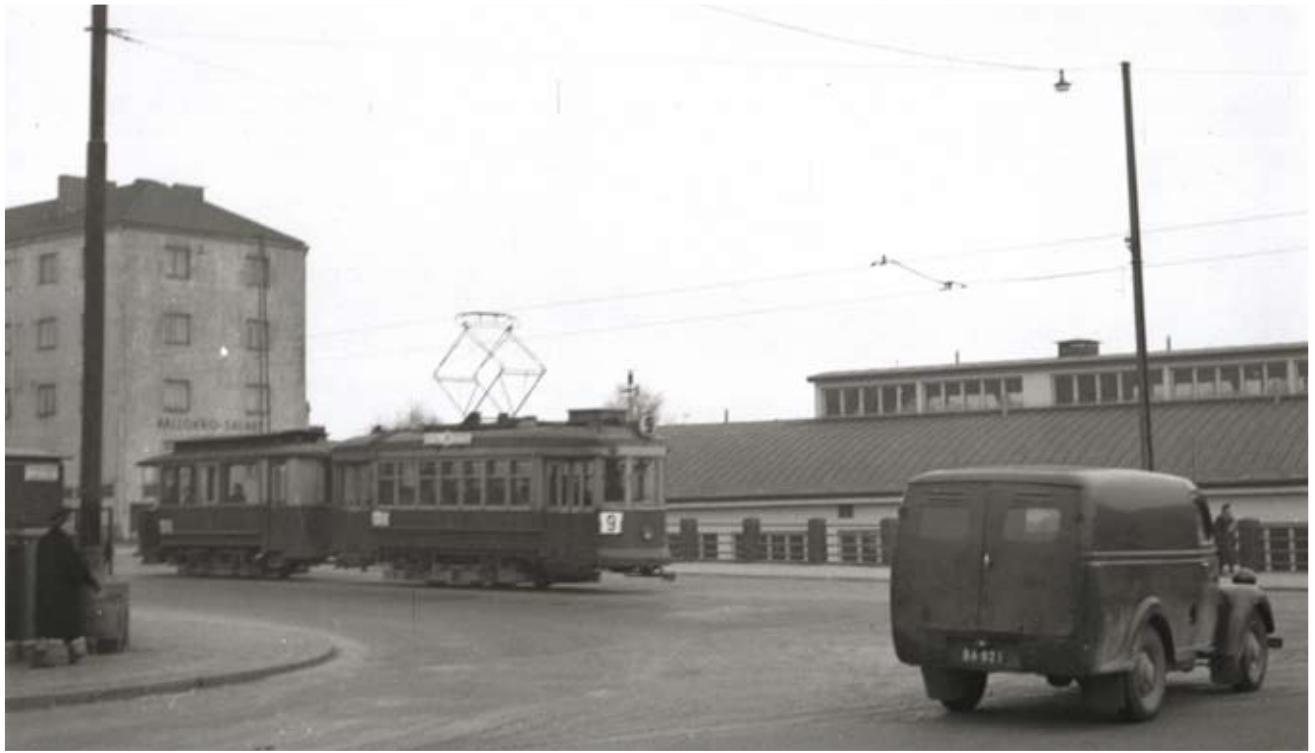
ALBUMIEN AARTEITA

ILMO IKONEN



Linjan 4S (Kauppatori–Munkkiniemi) Brill-jenkki vuodelta 1920 Munkkiniemen puistotiellä perässään eräs ASE:n ensimmäisistä vuoden 1908 pikkuruotsalaisista moottorivaunuista, joista vuosina 1930–32 muunnettiin perävaunuja. Perävaunu on jokin neljästä vielä tuolloin kirjoilla olleesta vaunusta eli joko HKL 585, 588, 589 tai 590 – siis alun perin moottorivaunuja HRO 39, 42,

43 ja 44 Suuriruhtinaskunnan ajalta. Kuvausvuotta seuraavana vuonna nämä perävaunut oli jo poistettu kirjanpidosta sekä Jenkkivaunut tästä kolmen vuoden sisällä. Komea talo taustalla on vuonna 1938 Huopalahden kunnan Munkkiniemen taajaväkisen yhdyskunnan osoitteeseen Iso Puistotie 1 valmistunut ”Munkkiniemen portti”. Kuva Ilmo Ikonen 1956.



1950-luvulla jokapäiväisenä liikennöineen 9-linjan (Kauppatori–Vallila) Brillin jenkivaunu vuodelta 1920 perässään ASEA:n avosiltaperävaunu 1910-luvulta Sturenkadulla. Sturenkadun takana montussa on Volvo-Auton kaarevakattoinen hallirakennus vuodelta 1944. Perävaunun takana olevassa vuonna 1938 valmistuneessa kivitalossa saunottaa lähiseudun asukkaita vielä "Aallokko-Saunat". Fordson-pakettiauto

rek.nro BA-821 on juuri saapunut risteykseen Elimäenkadulta. Auto odottaa raitiovaunun ohitusta ja auton takapäin ainoa lamppu, eli yhdistetty yö- ja jarruvalo rekisterikilven yläpuolella, näkyy palavan. Auton vasemmalle kääntymisaikien ilmaisee vain auton etupuolella oleva, kuvassa näkyvä mättömissä oleva, perinteinen mekaaninen suuntaviitta. Kuva Ilmo Ikonen 1957.

Linjalla 12 (Kirurgi–Kuusitie) kulkeva yksinäinen SAT-vaunu vuodelta 1941–42 Mannerheimintiellä Meilahdessa 1950-luvun alussa valmistuneiden asuintornien edessä. Nämä Autoteollisuuden valmistamat vaunut saivat vielä tämän vuosikymmenen aikana uudenlaisen nykyaikaistetun keulan. Kuva Ilmo Ikonen 1956.





Linjan 15 (Diakonissalaitos–Töölön tulli) NWF–vaunu vuodelta 1923–25 Töölön tullin silmukassa. Etualalla näkyy myös hieman Tukholmankadulla olevaa 4–linjan Munkkiniemen raidetta. Kuvanottoa seuraavana vuonna Töölön tullin silmukka poistui käytöstä. Kuva Ilmo Ikonen 1956.

Linjan 15 (Diakonissalaitos–Töölön tulli) ASEA–vaunu vuodelta 1928–30 Kansallismuseon pysäkillä. Vaunun aurinkonumero on tällä kertaa “positiivinen” eli mustat metallinumerot. Yllä olevassa linjan 15 kuvassa on linjanumerolla “negatiivinen” muoto eli auringon peittämään pyöreään metallilevyyn on leikattu linjanumeroille aukot. Kuva Ilmo Ikonen, alkuvuosi 1957.



YHDEKSIKÖN VARRELTA

Raition tässä numerossa alkaa uusi sarja, jossa seurataan raitiolinjan 9 radan rakennustöitä. Julkaisemme kuvia rakennustöiden edistymisestä ja raportoimme ysiin liittyvistä päätöksistä kaupungin elimissä. Muun muassa linjastomuutokset ysiin aloittaessa ovat vielä pääosin päättämättä. Sarjan viimeisessä osassa julkaistaan kuvakavalkadi linjan 9 ensimmäisiltä liikennöintipäiviltä. Jos rakennusaikataulu pitää ja vaunutilanne sen sallii, alkaa linjan 9 liikenne elokuun lopulla 2008 ja artikkelin viimeinen osa ilmestyy Raitiossa 3/08.

Rakennusaikataulu

Ensimmäinen rakennusvaihe Asemapäällikönkadulla ja Ratamestarinkadulla (suunnassa etelään) saatiin päätökseen jo vuoden 2006 aikana. Lämpimässä tammikuussa työt jatkuivat Kumpulantiellä ja Jämsänkadulla. Raitiotien rakentamisen lisäksi katuja parannetaan muun muassa uusimalla pysäkkejä, katujen päällysteitä ja vesihuoltoverkostoa. Työt Kumpulantiellä ja Jämsänkadulla valmistuvat kesäkuussa 2007.

Helmikuussa rakennustyöt etenivät Aleksis Kiven kadulle. Kadun keskikäytävän puurivit uusitaan Sturenkadun ja Fleminginkadun välillä puiden huonon kunnon takia. Puut kaadettiin tammikuun aikana, jolloin jotkut kaupunkilaiset luulivat, että puut kaadettiin pysyvästi raitiotien tieltä. Helsingin Sanomien yleisönosastossa kirjoitettiin jopa Kallion slummiutumuksesta uuden raitiolinjan myötä! Korvaavat puut istutetaan kuitenkin tämän vuoden aikana, ja myös ratatyöt Aleksis Kiven kadulla on tarkoitus saada päätökseen syyskuun loppuun mennessä.

Konepaja-alueella töiden on määrä alkaa kevään kuluessa, mutta ne valmistuvat vasta ensi vuoden syksyllä. Uudella konepaja-alueella tehdään raitiotien rakentamisen lisäksi myös kokonaan uusia katuja, aukioita ja viheralueita.

Fleminginkadun osuudella töiden on tarkoitus alkaa tänä syksynä ja valmistua keväällä 2008. Myös Kaarlenkadun ja Helsinginkadun risteuksen raidejärjestelyt toteutetaan ensi vuonna.

Uusia vaihdeyhteyksiä

Joukkoliikennelautakunta päätti kokouksessaan 8.3.2007, että Asemapäällikönkadun ja Ratamestarinkadun risteykseen tulee vaihdeyhteys pohjoiseen. Vaihdeyhteys rakennetaan myös Ratamestarinkadulta etelästä Radanrakentajantielle. Tämä mahdollistaa monipuoliset poikkeus-, halli- ja tilapäisjärjestelyt Pasilan alueella.

Linjojen 7B ja 9 hallinajo Pasilan pääte pysäkillä helpottuu, kun halliin voidaan ajaa Mäkelänkadun kautta. Lisäksi poikkeustilanteissa linja 7B voi ajaa Länsi-Pasilan sijaan Aleksis Kiven kadun ja Helsinginkadun kautta Hakaniemeen ja edelleen omalle reitilleen. Vastaavasti linja 9 voi tarvittaessa välttää Teollisuuskadun ja Aleksis Kiven kadun reitin kulkemalla poikkeusreitillä Mäkelänkatua ja Helsinginkatua pitkin. Jos liikenne Käpylään on poikki, voi linja 1/1A kääntyä Itä-Pasilassa.

Myös liikenne Messukeskukseen helpottuu, kun suurten yleisötapahtumien aikaan on mahdollisuus ajaa erikoislinjaa Messukeskuksesta Mäkelänkadun ja Hämeentien kautta esimerkiksi Rautatientorille. Nykyisin messujen vaatima lisäliikenne hoidetaan vahvistamalla pitkää rengaslinjaa 7, kun jatkossa voidaan tarvittaessa avata tilapäinen messulinja, jonka liikenne voidaan mitoittaa juuri tapahtuman tarpeen mukaan. Itä-Pasilan suuren silmukan ympäriajomahdollisuus parantaa myös Messukeskuksen suhteellisen vilkkaan tilausajoliikenteen toimivuutta.

Vaihdetyöt tehdään muiden radanrakennustöiden yhteydessä tämän vuoden aikana, ja niiden rakentaminen maksaa enintään 200 000 euroa. Lisävaihteiden aikaansaama liikennöintikulujen säästö hallisivujen lyhentymisen muodossa on noin 47 000 euroa vuodessa. Investointi on siten maksettu reilussa neljässä vuodessa.

Liikennelaitos haluaa myös mahdollistaa poikkeusyhteyksiä toteuttamisen Sturenkadun ja Aleksis Kiven kadun risteykseen myöhemmin. Kyseeseen tulisivat yhteydet Aleksis Kiven kadulta pohjoisesta Sturenkadulle etelään, jolloin linja 9 voi tarvittaessa kulkea Läntistä Brahenkatua Fleminginkadun asemesta.

Ilmalantori hahmottuu

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 11.1.2007 linjan 9 lopullisen pääte pysäkin eli Ilmalantorin ympäristön asemakaavaehdotuksen, jonka valtuusto vahvistanee kevään aikana. Havainnekuvasta nähdään, että nykyinen Ilmalantori-niminen aukio muuttuu kaduksi ja sitä reunustavaksi puistikoksi, kun uudesta Ilmalantorista luodaan alueen keskus tehostamalla maankäyttöä sen ympärillä.

Raitiolinja 9 sekä Ilmalan asema tekevät torista joukkoliikenteen solmukohdan. Lisäksi torille varataan tilaa bussilinjan 59 pääte pysäkkiä varten. HKL on kuitenkin aiemmin esittänyt linjan 59 lakkauttamista tarpeettomana siinä vaiheessa, kun raitiolinja 9 jatkuu Ilmalaan. Ilmalan-jatkolle ei vielä ole olemassa aikataulua.

Torilta järjestetään kevyen liikenteen silta- ja hissiyhteys rantaradan ja Hakamäentien yli Ilmalan aseman pohjoispuolelle Pohjois-Pasilaan sekä alas Hakamäentien linja-autopysäkeille, edelleen alas Ilmalan asemalle ja vielä alas radan alittavan kadun linja-autopysäkeille.

Havainnekuvassa Ilmalankujalle piirretty sivuraide ei ole lopullinen, vaan ainoastaan esimerkki mahdollisesta järjestelystä. Kuvan mukainen sivuraide ei mahdollista pidempiaikaista pysähtymistä. Mielenkiintoista on, että Ilmalankujasta tulee aikanaan ainoa hel sinkiläinen kuja, jolla liikennöi raitiovaunu. Aiemmin raitiolinjat 4N ja 5 kulkivat hetken aikaa pitkin Linnankujaa Katajanokalla syksyllä 1980, mutta kuja muutettiin pian osaksi Merikasarminkatua.

Vesilinnat säilyvät alueen maamerkinä. Ilmalantorin varrelle on sijoittumassa digitaalisen median sisältöjen ja palvelujen kehityshanke Forum Virium Helsinki, jonka ovat perustaneet alan suurimmat suomalaiset yritykset. Tarkoituksena on synnyttää Pasilaan osaamiskeskittymä, joka vetää puoleensa toimialan yrityksiä ja tuotekehitysyksiköitä sekä kotimaasta että ulkomailta.

KUULUMISIA KAMPISTA

Rakennusaikataulu päivittyi

Vuoden 2007 työsuunnitelman mukaan kaikki ratatyöt Simonkatua lukuun ottamatta on tarkoitus tehdä tämän vuoden aikana. Huhtikuussa työt jatkuvat Urho Kekkosen kadulla, ja sitten edetään Fredrikinkatua pitkin kohti Arkadiankatua. Arkadiankadulle tulee yhdistetty bussi- ja raitiovaunukaista, minkä vuoksi raitiovaunukiskoja täytyy siirtää Fredrikinkadun ja Runeberginkadun välillä.

Kaikkien tänä vuonna tehtävien töiden on määrä valmistua syyskuun loppuun mennessä. Vuodelle 2008 jäävät siten Simonkadun ratatyöt sekä Mannerheimintien ja Simonkadun risteysristikon rakentaminen, samoin kuin kiskojen siirto Kaivokadulla Mannerheimintien risteysristikon tuntumassa. Simonkadun ratatyöt saattavat pahimmillaan kestää vuoden 2009 alkuun asti, jolloin rata avattaisiin liikenteelle vasta kesäliikenteen alusta vuonna 2009. Tällä hetkellä avausajankohdasta ei kuitenkaan ole varmaa tietoa. Myöskään Kampiin liikennöivää raitiolinjaa ei ole vielä päätetty.

Simonkadun rataa suunnitellaan

Simonkadun katusuunnitelma on parhaillaan työn alla. Joukkoliikennelautakunta käsittelee Kampin raitiotietä kokouksessaan 8.3.2007, jolloin todettiin muun muassa, että alustavissa tasaustarkasteluissa Simonkadun jyrkin osuus (nyt noin 7%) on mahdollista loiventaa noin 6 %:iin. Samalla kiskoalue tulee korotetuksi katuun nähden muutamia senttimetrejä. Kiskoaluetta on mahdollista korottaa muuallakin paitsi suojateiden ja katuliittymien kohdalla. Raitiovaunun ja bussiliikenteen mahdollisia yhteiskaistoja ei käytetä ryhmittymiskaistoina henkilöautoille.

Huolimatta siitä, että lautakunta jo kertaalleen päätti, että raitiovaunukaistoille ei tule bussiliikennettä, on virastoissa kuitenkin haluttu sijoittaa bussit raitiovaunukaistoille. HKL:n suunnitteluosaston mielestä bussiliikenteen sujuvuuden ja aikataulujen luotettavuuden kannalta bussien liikennöinti muun liikenteen joukossa ei ole tyydyttävä ratkaisu, vaan liikennöinti raitioliikenteen kanssa yhteisellä kaistalla on selvästi parempi ratkaisu.

Raitioliikenteen kannalta ratkaisu ei ole paras mahdollinen, sillä bussiliikenteen ja raitioliikenteen liikennöinti samalla kaistalla lisää riskiä kolareihin. Bussiliikenteen kannalta liikkain aika on jäinen keli, kun taas raitioliikenteen kannalta liikkain aika on syksyn lehtikeli. Yhteiskaistojen riskitekijöiden vuoksi HKL haluaa mitoittaa Simonkadun ajoneuvokaistat siten, että bussit voivat käyttää tarvittaessa myös ajoneuvokaistoja. Kaistojen mitoitus tarkentuu katusuunnitelman laatimisen yhteydessä.

Linjastosuunnittelun osalta riskejä voidaan vähentää siirtämällä bussin 18 reitti Simonkadulta Arkadiankadulle. HKL toteaa myös, että länsimetron myötä Lauttasaaren bussit on aikanaan tarkoitus saada pois Simonkadulta. Riskien vähentämiseksi myös kadun jyrkkyys ja raitiotie-/bussikaistan lämmityskysymykset tulee ratkaista onnistuneesti. Kiskoalueen lämmityksen rakentaminen kiskoalueelle kaukolämmityksen paluuedellä maksaisi arviolta 200 000 euroa ja

vuotuiset käyttökustannukset olisivat noin 15 000 euroa. Lähikiinteistöistä olisi vuokrattava noin 20 neliömetrin lämmönjakuhuone. Lämmitys ratkaistaan katusuunnitelman yhteydessä.

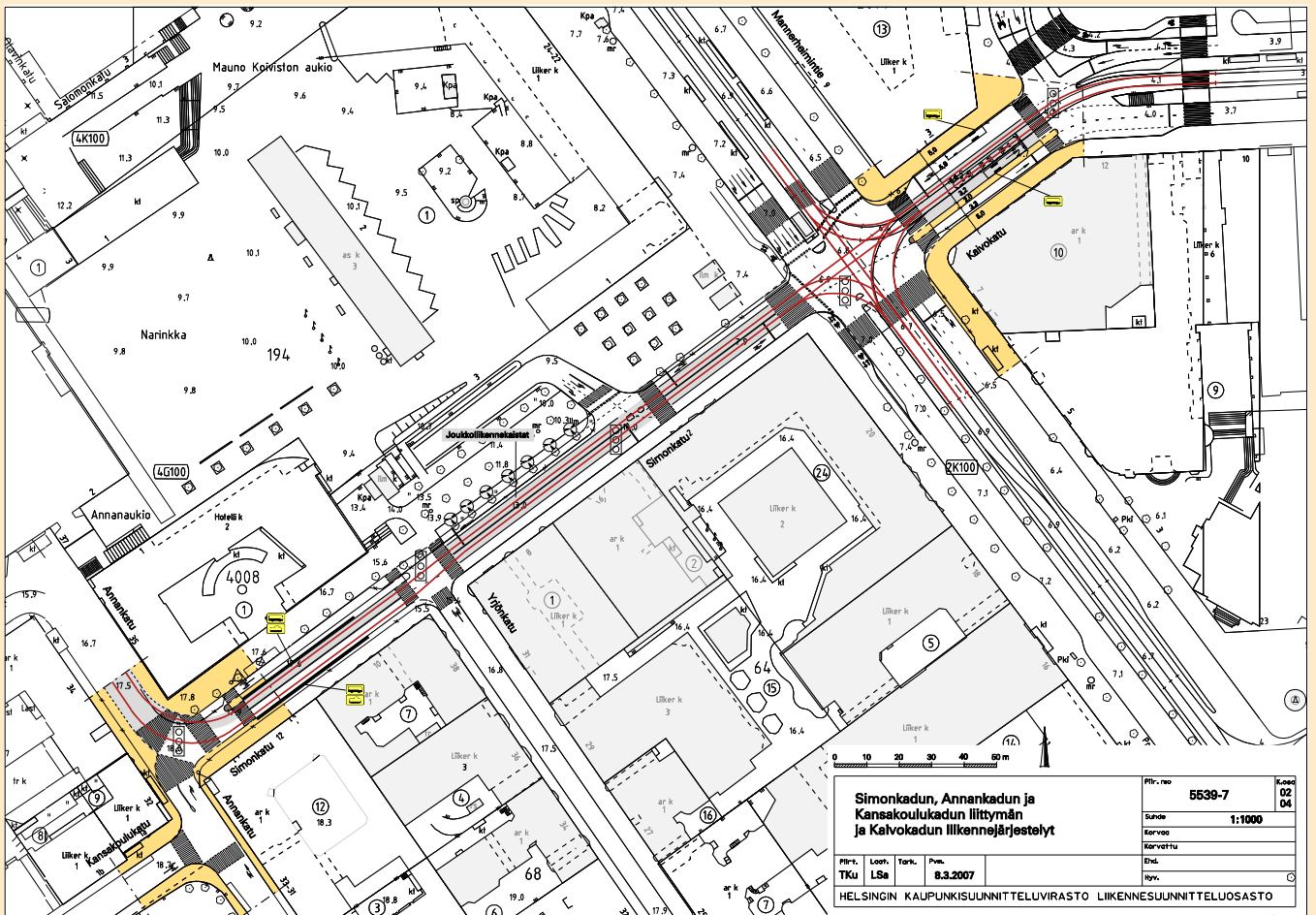
Simonkadun, Annankadun ja Kansakoulukadun liikennevalo-ohjausta on kaupunkisuunnitteluvirastossa selvitetty tarkemmin. Taavoitteena on ollut sujuvuuden turvaaminen niin joukkoliikenteelle, jalankulkijoille kuin autoliikenteellekin. Simonkadun ja Annankadun liittymään esitetään asennettavaksi raitiovaunuvalot, jotka pysäyttävät muun autoliikenteen raitiovaunun tai bussin tullessa liittymään. Liittymä rakennetaan korotettuna. Jalankulkijoille ei tule valo-ohjausta. Annankadun ja Kansakoulukadun liittymää ei ohjata liikennevaloin.

Mikonkatu siirtyy vuodelle 2008

Alunperin tänä kesänä suunniteltu Mikonkadun radan rakentaminen toteutuu vasta ensi vuonna. Mikonkadun osalta varsinainen rata- ja katusuunnittelu ei ole vielä alkanut. Liikennesuunnittelu jatkuu HKL:n ja kaupunkisuunnitteluviraston yhteistyönä erityisesti Kaivokadun ja Mikonkadun risteyksessä, missä raitioliikenteen kannalta toimivan järjestelyn aikaansaaminen edellyttää muutoksia hyväksytyyn liikennesuunnitelmaan. Mikonkadulle tulevan kummankin ajosuunnan yhteisen rataosan valo-ohjauksen käytännön toteutusta suunnitellaan liikennevalotoimistossa.

Näillä näkymin Mikonkadun alla kulkevat putket jäävät paikoilleen raitiotien alle. Tällä tavoin voidaan kustannuksissa säästää satojatuhansia euroja, kun vastarakennettuja putkia ei tarvitse siirtää.





Annankadun ja Urho Kekkosen kadun kulmaus tammikuussa 2007. Molemmat rai-
teet on jo laskettu maahan. Kuvat Juhana
Nordlund 11.1.2007.

Simonkadun ja Kaivokadun katupiirustuk-
sesta näkyy mm. uusi bussipysäkkikoroke
Kaivokadulla sekä yhdistetty raitiovaunu- ja
bussipysäkki Scandic Hotel Simonkentän
edustalla.





HKL 452 Rautatientorilla lähdössä vuorolle linjalla 92 maaliskuussa 1974. Kuva Eero Laaksonen.



Sisu BT-69CR / Autokori vm. 1975 reilun vuoden ikäisenä Rautatientorilla. Kuva Toivo Niskanen.



HKL-Bussiliikenne 430, Scania L94UB 4x2 / Lahti Scala vm. 2003 / 2004. Kuva Juhana Nordlund 15.8.2004.

SINISET BUSSIT VUODESTA 1936, OSA 17

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

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

Kalustoluettelon merkkien selityksiä

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

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

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



HKL 447, Scania-Vabis B7563 / Helko vm. 1961 alkuperäisasussa Merikadulla. Etulinjakilivestä. Kuva Bo Ahlnäs vuodelta 1963.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Va/Ov	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
429	Scania-V.	B75	B	61	Wiima	K112*	B	4	M4	20	AH-678	611000	760000	>4290, >kulj.rah. *>101
429	Volvo	B59	T	74	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ACL-429	740700	890000	
429	Scania	L94UB	T	04	Lanti	K221	B	2	AZ	43	XKG-660	040815		
430	Scania-V.	B75	B	61	Wiima	K112*	B	4	M4	20	AN-918	611000	760000	>4300, >kulj.rah. *>101, jhdpa
430	Volvo	B59	B	74	Wiima	K220	B	4	AV2	37	ACL-430	740700	890000	
430	Scania	L94UB	T	04	Lanti	K221	B	2	AZ	43	XKG-661	040815		
431	Scania-V.	B75	B	61	Wiima	K112*	B	4	M4	20	AN-806	611000	760000	>4310, >kulj.rah. *>101
432	Scania-V.	B75	B	61	Wiima	K112*	B	4	M4	20	AS-156	611100	750000	>4320, >kulj.rah. *>101
433	Scania-V.	B75	B	61	Wiima	K112*	B	4	M4	20	AZ-155	611100	750000	>4330, >kulj.rah. *>101
434	Scania-V.	B75	B	61	Wiima	K112*	B	4	M4	20	AU-843	611100	760000	>4340, >kulj.rah. *>101
435	Scania-V.	B75	B	61	Helko	K112	B	4	M4	21	CA-133	610800	730000	
436	Scania-V.	B75	B	61	Helko	K112	B	4	M4	21	CA-757	610900	750000	Tuplavilkut ed.
437	Scania-V.	B75	B	61	Helko	K112	B	4	M4	21	CA-758	610900	760000	
438	Scania-V.	B75	B	61	Helko	K112	B	4	M4	21	CB-23	610900	760000	
439	Scania-V.	B75	B	61	Helko	K112	B	4	M4	21	CB-158	610900	750000	
440	Scania-V.	B75	B	61	Helko	K112	B	4	M4	21	CB-282	610900	760000	
441	Scania-V.	B75	B	61	Helko	K112	B	4	M4	21	CB-408	610900	750000	
442	Scania-V.	B75	B	61	Helko	K112	B	4	M4	21	CB-513	610900	740000	
443	Scania-V.	B75	B	61	Helko	K112	B	4	M4	21	CB-912	610900	750000	
444	Scania-V.	B75	B	61	Helko	K112	B	4	M4	21	CB-913	610900	750000	
445	Scania-V.	B75	B	61	Helko	K112	B	4	M4	21	CB-911	610900	740000	
446	Scania-V.	B75	B	61	Helko	K112	B	4	M4	21	CE-94	611000	750000	> punaiset ist.
447	Scania-V.	B75	B	61	Helko	K112	B	4	M4	21	CE-232	611000	750000	
448	Scania-V.	B75	B	61	Helko	K112	B	4	M4	21	CE-391	611000	740000	
449	Scania-V.	B75	B	61	Helko	K112	B	4	M4	21	CE-480	611000	750000	> punaiset ist.
450	Scania-V.	B75	B	61	Helko	K112	B	4	M4	21	AH-740	611000	760000	
451	Scania-V.	B75	B	61	Helko	K112	B	4	M4	21	AH-790	611000	760000	
452	Scania-V.	B75	B	61	Helko	K112	B	4	M4	21	AH-837	611000	750000	
453	Scania-V.	B75	B	61	Helko	K112	B	4	M4	21	AH-853	611000	750000	
454	Scania-V.	B75	B	61	Helko	K112	B	4	M4	21	AH-882	611000	750000	
455	Scania-V.	B75	B	62	Helko	K112	B	4	M4	23	ADB-47	620700	750000	
456	Scania-V.	B75	B	62	Helko	K112	B	4	M4	23	ADB-48	620700	740000	
457	Scania-V.	B75	B	62	Helko	K112	B	4	M4	23	ADB-49	620700	760000	
458	Scania-V.	B75	B	62	Helko	K112	B	4	M4	23	ADB-50	620700	750000	
459	Scania-V.	B75	B	62	Helko	K112	B	4	M4	23	ADB-51	620700	750000	
460	Scania-V.	B75	B	62	Helko	K112	B	4	M4	23	ADB-58	620700	760000	
461	Scania-V.	B75	B	62	Helko	K112	B	4	M4	23	AL-259	620800	750000	
462	Scania-V.	B75	B	62	Helko	K112	B	4	M4	23	AL-236	620800	740000	
463	Scania-V.	B75	B	62	Helko	K112	B	4	M4	23	AL-378	620800	750000	
464	Scania-V.	B75	B	62	Helko	K112	B	4	M4	23	ADK-60	620800	750000	
465	Scania-V.	B75	B	62	Helko	K112	B	4	M4	23	AR-821	620800	760000	
466	Scania-V.	B75	B	62	Helko	K112	B	4	M4	23	AT-563	620900	750000	
467	Scania-V.	B75	B	62	Helko	K112	B	4	M4	23	BA-271	620900	740000	
468	Scania-V.	B75	B	62	Helko	K112	B	4	M4	23	BF-782	620900	760000	



HKL 4290 (alkujaan 429), Scania-Vabis B7563 / Wiima vm. 1961 kuljettajarahastusautona Ruskeasuon varikolla. Koko autosarja 425 – 434 muutettiin 1970-luvun alussa kuljettajarahastuskäyttöön. Kuva Pertti Leinomäki 26.5.1976.



HKL 4300 (alkujaan 430), Scania-Vabis B7563 / Wiima vm. 1961 kuljettajarahastusautona Ruskeasuon varikolla. Autojen 410 – 424 sekä 425 – 434 järjestysnumeroiden perään lisättiin vuonna 1974 ylimääräinen nolla (0), koska samana vuonna liikennelaitokselle tuli kokonaan uusia linja-autoja osaksi samoille 400-sarjan numeroille. Kuva Pertti Leinomäki 26.5.1976.



HKL 429, Scania-Vabis B7563 / Wiima vm. 1961 alkuperäisasussa Rautatietorilla. Kuva Bo Ahnäs vuodelta 1963.



HKL 430. Johdinautolinjan ajolankojen huurteenpoistoauto. Kuva Arto Hellman.



HKL 438 Helkon tehtaan piha. Kuva Lenni Lappalaisen kokoelmasta.



HKL 446, Scania-Vabis B7563 / Helko vm. 1961 uudemmissa väreissä 22.11.1974. Kuva P. Leinomäen kokoelmasta.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	VaOv	KOK	LK	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
469	Scania-V.	B75	B	62	Heliko	K112	B	4	M4	23	BU-459	620900	750000	
470	Scania-V.	B75	B	62	Heliko	K112	B	4	M4	23	BB-96	620900	740000	
471	Scania-V.	B75	B	62	Heliko	K112	B	4	M4	23	BB-133	620900	750000	
472	Scania-V.	B75	B	62	Heliko	K112	B	4	M4	23	BD-477	620900	740000	
473	Scania-V.	B75	B	62	Heliko	K112	B	4	M4	23	BM-670	620900	750000	
474	Scania-V.	B75	B	62	Heliko	K112	B	4	M4	23	BM-664	621000	760000	
475	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AGI-21	630500	760000	
476	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AGL-79	630500	750000	
477	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AGM-31	630600	750000	
478	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AGL-78	630600	730000	
479	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AHC-52	630600	760000	
480	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AHC-53	630600	760000	
481	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AHC-54	630600	740000	
482	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AHC-55	630600	760000	
483	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AHC-56	630600	750000	
484	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AHC-45	630600	740000	
485	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AHT-41	630600	750000	
486	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AHT-40	630600	730000	
487	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AHT-39	630600	760000	
488	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AHT-62	630700	760000	
489	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AHT-61	630700	750000	
490	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AHT-60	630700	760000	
491	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AHT-59	630700	760000	
492	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AHT-58	630700	760000	
493	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AHT-57	630700	750000	
494	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AHT-52	630700	760000	
495	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AHT-56	630700	750000	
496	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AHT-55	630700	760000	
497	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AHT-53	630700	750000	
498	Scania-V.	C75 Capitol	T	58	Scania-V Capitol	K120	B	4	S3	14	AAV-81	620300	630000	>7
498	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AHT-54	630700	740000	
499	Volvo	B655	K	61	Wiima	K112	B	4	M	25	CA-652	610800	730000	>6
499	Scania-V.	B75	B	63	Heliko	K112	B	4	M4	22	AHT-63	630700	750000	
500	Volvo	B635	B	61	Wiima	K112	B	4	M	20	CB-159	610900	730000	
500	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta	K220	B	4	AV2	37	AEK-500	750200	860000	
501	Volvo	B635	B	61	Wiima	K112	B	4	M	20	CA-657	610800	730000	
501	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta	K220	B	4	AV2	37	AEK-501	750200	860000	
501	Scania	L94UB	T	05	Lahti	K221	B	2	AZ	43	JGB-671	(050101)		Toim.0412 HKL-BL-tunnuksin
502	Volvo	B635	B	61	Wiima	K112	B	4	M	20	CA-654	610800	730000	
502	Sisu	BT-69CR	T	75	Delta	K220	B	4	AV2	37	AEK-502	750200	860000	
502	Scania	L94UB	T	05	Lahti	K221	B	2	AZ	43	JGB-672	(050101)		Toim.0412 HKL-BL-tunnuksin

HKL 477 Linja 14, Laivurinkatu.
 Kuva T. Manner 5.1.1975.



HKL 493 Keskuska-
 tu. Kuva Pertti Leino-
 mäen kokoelmasta.



HKL 498 Scania-Vabis C75
 Capitol. Myöhemmin HKL 7.
 Kuva Bo Ahlnäs 1963.



HKL 499 Volvo B655 /
 Wiima (prototyyppiäuto).
 Siilitie. Kuva Bo Ahlnäs.



HKL-Bussiliikenne 501
 linjalla 85. Kuva Juhana
 Nordlund 3.1.2005.



HKL 475 Koskelassa lähdössä linjalle 14. Kuva Eero Laaksonen.



HKL 450 Rautatientorilla. Kuva Juhani Intosalmi.



HKL 460, taustalla Haagan paloasema. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmasta.



HKL 464 Vartiokylän huoltohallissa. Kuva Pertti Leinomäen kokoelmasta.

JUMBO ETENEE



Jumboa varten on varattu kaksi Oy Strömberg Ab:n 1940-luvulla valmistamaa ajokytkintä eli kontrolleria: ohjaamo kun on vaunun kummassakin päässä. Kuva Jorma Rauhala 3.2.2007.

Kulosaaren jumbon rakentaminen edistyy Lempäälän Sääksjärvellä EM-Teamin työpajalla. Kuvat 3.2. ja 3.3.2007 Jorma Rauhala.



PÄÄTEPYSÄKKI



Tietäminen ei ole minkään arvoista, jollei sitä kerrota

SRS-INFORMAATIOTA SÄHKÖPOSTITSE

Jos haluat saada nopeasti ajankohtaisia tietoja SRS:n tapahtumista tai muuten alaa lähellä olevista uutisista tai ajankohtaisuuksista, se käy päinsä sähköpostitse. Jollet vielä ole mukana, Sinun on ensiksi ilmoitettava rinkiin liittymisestäsi yhdistyksen sihteerille sähköpostitse osoitteeseen j.nordlund@kolumbus.fi. Muihin osoitteisiin lähetettyjä viestejä ei oteta huomioon.

Samalla suostut siihen, että sähköpostiyhteystietosi välittyy kaikille mukana oleville. Halutessasi voit saada viestit piilokopiona, jolloin osoitteesi ei tule jakelussa mukana olevien tietoon.

Tähän rinkiin voivat tulla vain SRS:n jäsenet, eivät seuran ulkopuoliset. Muistakaa: kukaan ei ole tässä systeemissä automaattisesti mukana, vaan ainoastaan ne, jotka sähköpostitse ilmoittautuvat yllämainittuun sähköpostiosoitteeseen.

Yksi ilmoittautuminen riittää. Jos haluat erota ringistä, siitäkin ilmoitus samaan osoitteeseen.

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

Ajelu vaunuilla 150 ja 157

SRS järjestää ajelun tilausajoraitiovaunuilla HKL 150 (kahdeksanaksellinen, ”Ludde”) ja 157 (kaksiaksellinen, ASEA, SAT:n alusta) sunnuntaina 22.4.2007 alkaen klo 12.00. Lähtöpaikkana on Koskelan varikko. 150:ssä sisustus on muutettu paremmin tilausliikennekäyttöön soveltuvaksi. Kevätajelu on tarkoitettu vain jäsenille!

SRS:n kuvailtapäivä 20.5.2007

Suomen Raitiotieseura ry:n kevään kuvailtapäivä järjestetään Raitioliikennemuseolla sunnuntaina 20.5.2007 alkaen klo 13.00. Tervetuloa!

SRS:n pankkiyhteys on muuttunut!

Maailmankongressi

HKL, YTV ja Kansainvälinen julkisen liikenteen liitto (UITP) järjestävät 20.-24.5.2007 Helsingin messukeskuksessa 57. Joukkoliikenteen maailmankongressin. Kongressin teemana on ”Joukkoliikenne - liikkuvat ihmiset, kehittyvä kaupunki”.

Tapahtumaan liittyy myös laaja näyttely messukeskuksessa, joka on avoinna torstaina 24.5. myös kaikille joukkoliikenteestä kiinnostuneille. Lisätietoja kongressista UITP:n sivulta www.uitp.com/helsinki2007.



Uudet sähköpostiosoitteet

Yhdistyksen viralliset sähköpostiosoitteet ovat muuttuneet. Esim. SRS-uutiset lähetetään osoitteeseen srs.uutiset@elisanet.fi

SRS:n kevätajelun toinen vaunu on kuvan kaksiaksellinen HKL 157. Kuva Daniel Federley.



HKL-Raitioliikenne on hankkinut Oy Stadin Ratikat Ab:ltä hiljattain hienot 1:20 -mittakaavaan tehdyt pienoismallit moottorivaunuista 12 ja 175 (entinen 15) sekä perävaunusta 505. Vaunumallit sijoitetaan Vallilan toimistolle vitriiniin. Vaunusta 13 tehdyn vastaavan mallin HKL on luovuttanut apulaiskaupunginjohtaja Pekka Saurille. Vaunun 13 mallista on ollut kuvia jo ainakin Kallio-lehdessä, Munkinseutu-lehdessä sekä Opettaja-lehdessä. Harvoinpa näkee helsinkiläistä raitiovaunua palmunlehvien alla! Kuvat Jorma Rauhala 23.2.2007 (mallit 12 ja 175) sekä Daniel Federley 9.2.2007 (malli 13).



LINJAT

Lucia-kulkue aiheutti viivästyksiä ja poikkeusreittejä. Aleksanterinkadun raitiovaunut 3B, 3T, 4, 7A ja 7B käyttivät poikkeusreittejä keskiviikkona 13.12. klo 18.00 alkaen parinkymmenen minuutin ajan, kun perinteinen Lucia-kulkue täytti Aleksin. Kulkue lähti noin klo 18.00 Senaatintorilta Aleksia pitkin Mannerheimintielle ja jatkoi Eteläesplanadia Kauppatorille.

- 3B ei Töölöstä tullessaan ajanut Aleksille, vaan kääntyi Kaivokadulle jatkaen Kaisaniemenkadun ja Kruununhaan kautta Kauppatorille ja normaalille reitilleen.

- 3T ajoi Kauppatorilta Kruununhaan ja Kaisaniemenkadun kautta Lasipalatsille ja normaalille reitilleen.

- 4 ei ajanut Aleksia, vaan Snellmaninkatua, Liisankatua, Kaisaniemenkatua ja Kaivokatua pitkin.

- 7A ja 7B ajoivat Kruununhaan ja Aleksin sijasta Kaivokatua ja Kaisaniemenkatua.

Kulkue aiheutti lyhyehköjä viivästyksiä ydinkeskustan liikenteessä ainakin Mannerheimintiellä ja Eteläesplanadilla.

Raitioliikenne oli poikki Senaatintorin tuntumassa 13.12.2006 kello 15.24 ajolan-

gan putoamisen takia. Ohikulkenut kuorma-auto veti raitioteiden ajojohtimet alas keskiviikkona 13. joulukuuta noin kello 15.24 Unioninkadun ja Aleksanterinkadun kulmauksessa. Sähköt katkaistiin. Linjat 1A, 3B, 3T, 4, 4T, 7A ja 7B olivat poikkeusreiteillä. Linjat 4 ja 4T kääntyivät Kirurgilla.

Havainnoitsijan haastatteleminen raitiovaununkuljettajien mukaan liikenne Aleksanterinkadulla, Katajanokalla, Kruununhaassa ja Kauppatorilla oli poikki ainakin tunnin verran. Vaunuja jäi sähköt katkaisemisen takia mottiin em. osuuksille. Poliisi sulki jalankulkijoista Unioninkadun ja Aleksanterinkadun kulmauksen, koska epäiltiin ajohodossa olevan 600:n voltin jännitteen päätyneen kadulle.

Helsingin sisäisestä liikenteestä jouluna ja vuodenvaihteessa:

Jouluaattona 24.12.2006 oli sunnuntai-liikenne, joka päättyi noin klo 15.30.

-Viimeinen metrojuna lähti Ruoholahdesta Mellunmäkeen klo 15.28 ja Vuosaareen klo 15.33.

-Viimeinen juna Ruoholahteen lähti Vuosaaresta klo 15.10 ja Mellunmäestä klo 15.15.

Joulupäivänä 25.12. oli sunnuntailiikenne, joka alkoi noin klo 11.

-Ensimmäinen metrojuna lähti Ruoholahdesta Mellunmäkeen klo 11.28 ja Vuosaareen klo 11.33,

-Mellunmäestä Ruoholahteen klo 11.15 ja

-Vuosaaresta Ruoholahteen klo 11.20.

Metron aikataulut muuttuivat 1.1.2007 alkaen muutamilla minuuteilla Kalasataman metroaseman avaamisen vuoksi.

Senaatintorilla järjestettävä uudenvuoden juhla on uudistunut. Tapahtuman rakentaminen sulki torin ympäristön katuja jo lauantaiamusta alkaen ja vaikutti myös alueen pysäköintijärjestelyihin. Omalla autolla keskustaan tulemistä oli hyvä välttää.

Raitiolinjat 7A ja 7B olivat poikkeusreitillä. Senaatintorin tapahtuman vuoksi raitiolinjat 7A ja 7B ajoivat poikkeusreittiä uudenvuodenaattona klo 18 lähtien liikenteen loppuun saakka. Kruununhaan lenkki jäi ajamatta eli raitiovaunut kulkivat Hakaniemen ja Lasipalatsin välisen osuuden Rautatien torin kautta. Keskustan raitio- ja bussilinjoilla oli viivästyksiä juhlatapahtumien aikana.

Liityntäbussilinjasto muuttui Kontulan alueella. Kontulan, Vartiokylän, Myllypuron ja Mellunmäen alueilla liikennöivien metron liityntälinjabusien reitit ja aikataulut muuttuivat maanantaina 15.1.



Välipalavaunu HKL 80 suoritti ennen käyttöönottoaan mittavan koeajorupeaman ja suurin osa ajoista tehtiin iltaisin kaupungin jo hiljennyttyä. Kuvassa vaunu on Kauppatorilla joulukuisessa iltahämärässä. Kuva Jorma Rauhala 10.12.2006.

Linjastoa muutettiin selkeämmäksi ja toimivammaksi alueen asukkaiden palautteen perusteella. Toivottu suora yhteys Itäkeskukseen palautettiin perustamalla linja 94, joka kulkee Kontulankaareltä Porttitiien ja Humikkalantien kautta Kehä I:lle ja edelleen Itäkeskukseen. Tällöin voidaan myös linjan 92 reitti lyhentää aikaisempaan tapaan palvelemaan vain Myllypuroa, jolloin linjan ajoaika lyhenee. Rekipellontien yhteydet hoidetaan siirtämällä linjan 95 reitti kulkemaan sen kautta.

Kontulan alueen linjastoa selkeytettiin linjoilla 94A ja 94B, jotka asiakaspalautteisissa on koettu hankaliksi hahmottaa. Linjaparin reitin loppuosaa Kontulankaarelle jäi pois, ja linja 94A lähtee Kotikonnuntieltä ja kiertää Kurkimäen ja Kivikon kautta takaisin Kotikonnuntielle. Linja 94B muutettiin ruuhka-aikana kulkevaksi ja sen reitti kulkee Kontulan metroasemalta Kivikon ja Kurkimäen kautta takaisin metroasemalle.

Kontulan alueen linjaston liikennöintikustannukset ovat nykyisellään noin 3,2 mil-

Mannet ovat olleet tammikuun lopulla ahkerasti koulutusajossa. Vaunu 152 koulutusajokilvin Kaivokadulla 24.1.2007 ja vaunu 154 Aleksilla 25.1.2007. Kuvat Markku Nummelin.



SRS:n jäsenten ensimmäinen koeajo uudella matalalattiaisella vaunulla HKL 80 järjestettiin joulun välipäivinä. Ajelureittimme oli Vallilasta Arabiaan ja Käpylään, josta takaisin Vallilaan. Kuvassa vaunua peruutetaan Vallilan hallissa. Kuva Jorma Rauhala 30.12.2006

HKL 80 C-vaunu eli väliosia tyytyväisten koematkustajien testattavana. Ajelureittimme oli Koskelasta Salmisaareen, Munkkiniemeen, Linjoille ja Pikku-Huopalahteen, josta tapahtui paluu Koskelaan. Kuva Jorma Rauhala 14.1.2007.



joonaa euroa vuodessa. Muutokset kasvattavat kustannuksia noin 200 000 eurolla.

Linjastouudistuksesta on ilmestynyt esite, jota jaettiin Itäkeskuksen, Puotilan, Myllypuron, Kontulan ja Mellunmäen metroasemilla. Esitteessä on mm. kartta linjojen uusista reiteistä. Uusia aikatauluja sai bussien kuljettajilta, HKL:n palvelupisteistä sekä Kontupisteestä Kontulan ostoskeskuksesta.

Kartta ja aikataulut ovat myös HKL:n internetsivuilla www.hkl.fi/aikataulut ja www.hkl.fi/kartat.

Pysäkkiaikatauluja nyt myös palvelulinjoilla. HKL:n palvelulinjat P1 Lauttasaaren reitti ja P17 Pakila - Oulunkylä toimivat pilottilinjoina, joiden keskeisille pysäkeille on saatu pysäkkikohtaiset aikataulut helpottamaan matkantekoa. Samalla linjojen pysäkkikilpiä on uudistettu havainnollisemmiksi.

Lauttasaaren ja Pakilan - Oulunkylän palvelulinjoista on lisäksi laadittu uudet esitteet, jotka jaetaan alueiden kotitalouksiin. Esitteiden mukana olevalla tarjouskupongilla kutsutaan uusia matkustajia kokeilemaan linjoja. Kupongilla kaksi matkustaa yhden hinnalla. Tarjous on voimassa palvelulinjoilla P1 ja P17 maaliskuun loppuun asti. Esitteitä on saatavana myös alueiden asiointipaikoissa.

HKL:n palvelulinjat liikennöivät nykyään jo 18 alueella eri puolilla Helsinkiä. Ne sopivat kaikkien käytettäväksi, mutta liikennöinnissä on otettu huomioon erityisesti lii-
kuntarajoitteiset matkustajat, joille palvelulinja tarjoaa esteettömän ja tavallistakin

Helsingin metrolinja sai uuden aseman, kun Sörnäisten ja Kulosaaren välille rakennettu Kalasataman metroasema avattiin vuodenvaihteessa. Ensimmäinen matkustajaliikenteen metro pysähtyi Kalasatamassa 1.1.2007 kello 6.30. Viralliset avajaiset pidettiin seuraavana päivänä.

Kalasatama on rakenteeltaan silta-asema. Metrorataan ei rakennustöiden aikana koskettu juuri lainkaan, vaan asema rakennettiin metroradan ympärille. Asemalla onkin näin ollen sivulaiturit.

Metroasemaa tullaan vielä laajentamaan itäisellä sisäänkäynnillä, kun satamatoimintojen päätyttyä alueelle rakentuu uusi Kalasataman kaupunginosa. Tällä hetkellä asema palvelee lähialueen työpaikkoja.



Kalasataman uudella metroasemalla on sivulaiturit ja koko aseman mittainen kate. Kuvassa vaunupari 129-130 odottaa pelastuslaitoksen harjoituksen alkua vielä avoimella asemalla. Kuva: Juhana Hietaranta, Kalasatama, 28.12.2006

mukavamman kulkumahdollisuuden kotoa oman alueen tärkeimpiin asiointipaikkoihin kuten terveysasemalle, neuvolaan, kirjastoon tai ostoskeskukseen.

Palvelulinjoilla ajavat pikkubussit ovat matalalattiaisia ja tarpeen vaatiessa kuljettaja auttaa matkustajia bussiin nousemisessa ja siitä poistumisessa. Pysäkkejä on tiuhasti, jotta kävelymatkat pysyvät lyhyinä. Sivukauduilla palvelubussi voi pysähtyä muuallakin kuin pysäkillä.

Palvelulinjoja liikennöidään arkisin noin klo 8-16. Joitakin reittiosuusia ajetaan vain, jos ajo tilataan etukäteen palvelunumerosta tai kuljettajalta.

Lisätietoa palvelulinjoista on osoitteissa www.hkl.fi ja www.palvelulinjahkl.fi.

Raitiolinja 8 oli poikkeusreitillä lauantaina 27.1. ja sunnuntaina 28.1. Raitiovaunu ei voinut katutöiden vuoksi liikennöidä Salmisaareen, vaan ajoi Töölöstä Arkadiankatua Mannerheimintielle, teki lenkin Bulevardin, Yrjönkadun ja Erottajankadun kautta ja palasi Mannerheimintietä ja Arkadiankatua Runeberginkadulle.

Ajamatta jäävällä reittiosuudella liikennöi korvaava bussi 8X. Se ajoi reittiä Runeberginkatu - Caloniuksenkatu - Mechelininkatu - Itämerenkatu - Salmisaari - Itämerenkatu - Mechelininkatu - Eteläinen Hesperiankatu - Runeberginkatu. Bussi kulki noin 10 minuutin vuorovälein.

Bussin 8X lähtöpaikka Runeberginkadulla oli Apollonkatu-raitiovaunupysäkin kohdalla ajoradan reunassa. Bussi käytti reitillä olevia raitiovaunupysäkkejä lukuun ottamatta Mechelininkadulla olevaa Perhonkatu-pysäkkiparia, jonka kohdalle pystytettiin väliaikainen pysäkki kadun varteen.

METRO

Helsingin metro täyttää tänä vuonna 25 vuotta. Siihen liittyen järjestetään seuraavia tapahtumia:

Metro 25v

Päivälehdessä museo Ludviginkatu 2-4 ti-su klo 11-17 | Metro 25v näyttely 4.5.-30.9.

Lasipalatsin pysäkinäyttely Valokuvanäyttely 16.7.-12.8.

Lisätietoja: www.yle.fi/free
041-512 1749 Antti@hattu.net



Runosmäen linjojen syksyllä 2006 alkanut liikennöintisopimus toi Turkuun tusinan verran uusia teli-Scaloja (Scania K270UB). Niiden joukossa ovat mm. Nyholmin autot 68 ja 82. Kuvat Risto Leino 17.2.2007, Turku, Runosmäki.

Myös Andersson kasvattaa Scala-laivuettaan - auto numero 2 tuli liikenteeseen vuoden 2007 alussa. Kuva Risto Leino 17.2.2007, Turku, Kauppatori.



KALUSTOASIAA

SRS:n jäsenten ensimmäinen koeajo uudella matalalattiaisella vaunulla HKL 80 järjestettiin aivan vuoden lopussa 30.12.2006. Koeajolle osallistui noin 60 henkeä. Ajelureitimme oli Vallilasta Arabiaan ja Käpylään, josta takaisin Vallilaan.

Ensimmäinen matalalattiaisella väliosalla varustettu nivelraatiovaunu on aloittanut matkustajaliikenteessä. Vaunu ajaa vaihdellen kaikilla linjoilla.

Vanhon nivelraatiovaunun muuttaminen osittain matalalattiaiseksi lisää esteettömyyttä kaupunkiliikenteessä ja sujuvoittaa kaikkien matkustajien liikkumista. Väliosan lattia on lähes pysäkin korkeudella, joten kulku vaunuun ja vaunusta pois on helppoa. Suunnittelussa on kiinnitetty erityistä huomiota matkustusmukavuuteen, eri käyttäjäryhmien liikkumiseen vaunussa ja uuden vaunuosan yhteensopivuuteen alkuperäiseen vaunuun.

Vaunulla on ajettu koeajoja parin kuukauden ajan. Koeajoista ja linjaliikenteestä saatujen kokemusten perusteella käynnistetään väliosien sarjatuotanto myöhemmin tänä vuonna. Tavoitteena on saada ensi vuoden aikana varustettua jo parikymmentä 1980-luvun nivelraatiovaunua matalalattiaisella väliosalla.

Matalalattiaosa on suunniteltu HKL:ssä. Sarjatuotanto tilataan myöhemmin valittavalta alihankkijalta.

Väliosa on 6,5 metriä pitkä ja se liitetään vaunun keskelle nivelen kohdalle. Uusi osa lisää myös matkustuspaikkoja. Uudessa lisäosassa on kymmenen kiinteää istuinta ja kolme läppäistuinta, jotka antavat tilaa pyörätuoleille tai lastenvaunuille.

Matalalattiaainen osa asennetaan lähivuosina kaikkiin 42:een 1980-luvulla hankittuun nivelraatiovaunuun. Näillä vaunuilla on edessään käyttöikä vielä yli 20 vuotta, joten niiden korjaaminen esteettömiksi kannattaa. Uusi väliosa kaksinkertaistaa tulevana vuosina HKL:n matalalattiaisen kaluston määrän: uuden vaunutyyppin lisäksi HKL:llä on 40 kokonaan matalalattiaista raitiovaunua.

Helsingin Bussiliikenne Oy:lle tuli alkuvuonna uudet Scania Scalat 710 – 721. Myös kolme MANia tuli, nrot 707 – 709. Volvo 8700 –teliautoja hankitaan nroille 701 – 706, joista puolet saatiin ajoon jo tammi-kuussa. Niillä korvataan vuoden 2002 maa-kaasutelejä (Volvo 8500LE).

Helsingin linjojen viimeinen nivelbussi Westendin Linja Oy 24 lopetti liikennöinnin perjantaina 16.2.2007.

HAVAINTOJA LIIKENTEESTÄ

Perjantaina 12.1. 1A:n raitiolinjalla (ainakin iltaruuhkassa) kaksi Variotramia.

Väliosavaunun 80 ensimmäinen linjaajo tapahtui 12.1.2007. Vaunu ajoi kierroksen verran ylimääräisessä vuorossa linjalla 6. Matkustajien antama palaute oli hyvin myönteistä.

HelB:n proto-Scalat 114 ja 115 olivat perjantaina 8.12. molemmat Malminkartanon linjoilla, toinen linjalla 39, toinen 45:llä.

Havaittiin perjantai-iltana 22.9.2006 kello 19.36 Tampereen kaupungin liikennelaitoksen (TKL:n) auto 110 rekisteritunnukseltaan OYH-506 tilausajossa Helsingissä Mannerheimintielle Kuusitien kulmauksessa matkalla keskikaupungin suuntaan. Auton linjakilvet olivat luonnollisesti pimeinä ja matkustajina näkyi olevan joukko tamperealaisia.

Havainnoitsija pisti merkille TKL:n logon, ns. "Morjensmiehen" puuttuvan kyljestä. Kaupungin vaakuna oli toki edelleen keulassa.

LÄHIJUNA

Sm2-saneeraukset jatkuvat. Nyt saneerattuja ovat ainakin 6051, 6053, 6061 – 6063, 6065 – 6079. Lisäksi 6057:n sisätilat vastaavat saneerattua täysin (moottorivaunun osalta).

ULKOMAAT

Tallinna Trammi- ja Trollibussikoondis Virossa on tilannut 28 uutta johdinautoa. Puolet niistä on niveliä, puolet kaksiakselisia. Autot ovat Ganz / Solaris –merkkisiä.

MUUTA

YTV:n seutulippualue laajeni Kirkkonummelle 1.1.2007.

YTV:n matkakortilla voi maksaa matkansa VR:n lähijunissa sekä Veikkolan suunnan busseissa. Käytössä ovat matkakortin kausi- ja arvo-ominaisuudet. Samaan aikaan YTV- hinnaston mukaiset kerta- ja arvolut otettiin käyttöön myös Keravalla. Sekä Kerava että Kirkkonummi muodostavat nyt YTV:n kolmannen vyöhykkeen.

Kirkkonummen suunnalle perustettiin uudet U-seutulinjat 177 (Helsinki- Länsiväylä-Järvikylä-Lapinkylä) ja 280 Helsinki-Veikkola. Linja 177 korvaa Lapinkylässä linjan 277 ja jatkaa edelleen Siuntion/Lohjan suuntaan. Linja 280 jatkaa Veikkolasta edelleen Nummelaan ja Lohjalle. Lisäksi YTV-lippu kelpaa linjalla 290 Kirkkonummen alueella. Kaikkia kolmea linjaa liikentöi Oy Pohjolan liikenne Ab. YTV-lippu

kelpaa Kirkkonummella ainoastaan Pohjolan liikenteen vuoroissa; muissa maksuksi käyvät vain valtakunnallisen kilometritariffin mukaiset liput sekä kuntien subventoitmat liput (Kirkkonummi-lippu). Sen sijaan Kirkkonummen sisäisestä liikenteestä pääosin vastaava Oy M.V. Wikström Ab ei kelpuuta autoissaan YTV:n matkakorttia, Kirkkonummi-lipun kyllä.

YTV-alueen laajeneminen on otettu Veikkolan alueella innolla vastaan. Maanantaiaamuna 1. tammikuuta 2007 Helsingistä kello 0.00 lähteneessä ensimmäisessä linjan 280 vuorossa oli Pohjolan liikenteen auto 143. Se ohitti Veikkolan noin kello 0.38.

Langaton laajakaista

HKL on aloittanut langattoman laajakaistaverkon kokeilun liikennevälineissä. Verkko on rakennettu käyttäen WLAN:ia ja Digtan @450-laajakaistaa. Ensimmäiset laajakaistayhteydet on asennettu osaan linjojen 52, 52A, 58, 58B ja 59 busseista sekä muutamaan eri linjoilla liikennöivään raitiovaunuun. Kokeilussa mukana olevat liikennevälineet tunnistaa niiden etuikkunassa tai ovelta olevasta WLAN - avoimen internet -tarrasta.

Matkustajille verkkoyhteyden suurin hyöty on matkan nopeutuminen: yksi laajakaistaverkon tärkeimmistä tavoitteista on nopeuttaa joukkoliikennettä tarjoamalla järjestelmään kytketylle ajoneuvolle tarvittaessa liikennevaloetus.

Sujuvamman matkan lisäksi bussin tai raitiovaunun WLAN-yhteys tarjoaa matkustajille mahdollisuuden saada ajantasaisista joukkoliikennetietoa matkan aikana sekä maksuttoman väylän myös muualle internetiin. Omalta päätelaitteeltaan matkustajat voivat tulevaisuudessa esimerkiksi seurata bussin reittiä ja tarkistaa seuraavilta pysäkeiltä lähtevien vaihtoyhteyksien aikataulut. Jo nyt matkustaja näkee palvelusta mahdolliset joukkoliikenteen poikkeustiedotteet sekä kaupunkiliikenteen viimeisimmät uutisotsikot.

Kun matkustaja avaa internetselaimen bussissa tai raitiovaunussa, avautuu ensimmäisenä joukkoliikennetietoa tarjoava internetsivu. Tämän jälkeen internetin käyttö myös muuhun tarkoitukseen on mahdollista koko matkan ajan.

Mobiililaajakaistaverkkoa käytetään yhtenä tiedonsiirtoväylänä myös Helsingin liikennevaloetus- ja matkustajainformaatiojärjestelmässä (HELMi). Erityisesti esikaupunkialueiden linjoilla langaton laajakaista mahdollistaa valoetuksien toteut-



MVV 515 Mannheimin keskustassa Paradeplatzilla suuntana Neckarstadt-West. DüWAGin valmistama GT6-nivelvaunu valmistui 1962 numerolle MVV 388. Vuonna 1992 vaunuun lisättiin matalalattiaisen välionsa ja uudeksi GT8N-vaunun numeroksi tuli MVV 515. Hyvässä kunnossa pidetyllä

ja matalan välipalansa ansiosta tällä vaunusarjalla on vielä edessä valoisa tulevaisuus. Mannheimin onnistuneen Variobahn-tilauksen vuoksi näitä ei täällä enää kauaa tarvita, mutta ties vielä missä näitä nähdään? Kuva Jorma Rauhala 31.5.2006.



MVV 521 Mannheimin Feudenheimissa. Tämä DüWAGin matalalattiaisella välionsalla varustettu vaunu on alun perin MVV 432 vuodelta 1964, välipala on lisätty vuonna 1991. Vaunulla on tähänastisen elämänsä aikana ollut siis useita numeroita ja onpa se

ollut myös Ludwigshafenin raitioiteilläkin kirjoilla numerolla VBL 144. Varmasti se kelpaa vielä jollekin raitiotielaitokselle ennen kuin siitä aika jättää? Kuva Jorma Rauhala 30.5.2006.

tamisen aiempaa edullisemmin ja nopeammassa tahdissa.

Bussin tai raitiovaunun mobiililaajakais-tayhteyden avulla voidaan tulevaisuudessa toteuttaa monia kuljettajia ja matkustajia hyödyttäviä palveluja. Sen kautta voidaan mm. rakentaa kuljettajan liikennetietojärjestelmä sekä esimerkiksi kameravalvonta niin kuljettajan kuin matkustajienkin turvaksi.

Rakentamiskohteista

Liikenteenohjauskeskuksen suunnittelu- ja rakentamishjelma 2007 (otteita):

1. Liikennevalojen rakentamishjelman toteuttaminen

JOUKKOLIIKENNEKOhteET

Uusi raitiolinja 9 (suunnittelu käynnistyy)

- Asemapäällikönkatu/Ratamestarinkatu - Ratikkavalot liikenneympyrään

- Kumpulantie/ Jämsänkatu - Uudet ratikkavalot

- Teollisuuskatu/ Traverssikuja - Uudet liikennevalot

- Aleksis Kiven katu/ Traverssikuja - Uudet ratikkavalot

Huomiovalot

- Munkkiniemen puistotien ratikoiden huomiovalot Kadetintien ja Solnantien risteyksissä

Huomiovalot vilkkuvat keltaisina raitiovaunun lähestyessä risteystä.

“Puuttuvat” jokerivalot - VARAKOHTEET - Viikintie / Viikinkaari (ei päätöstä)

- Käskynhaltijantie / Norrtäljantie (ei päätöstä)

1b. Liikennejärjestelyihin liittyvät liikennevalojen muutokset ja muut telemaatiikkakohteet

JOUKKOLIIKENNEKOhteET

Uusi raitiolinja 9 (suunnittelu käynnistyy)

- Teollisuuskatu / Töysänkuja - risteysmuutos

- Teollisuuskatu / Jämsänkatu - risteysmuutos

- Helsinginkatu / Kaarlenkatu - risteysmuutos

- Helsinginkatu / Fleminginkatu - risteysmuutos

- Fleminginkatu / Aleksis Kiven katu - risteysmuutos

- Aleksis Kiven katu / Sturenkatu - risteysmuutos

HELMIN ajantasaisen matkustajainformaation laajentaminen kolmelle uudelle pysäkillä - Mäkitorpantien pysäkit

- Valimotien pysäkit

- Maunulan pysäkit

2. Joukkoliikenteen liikennevaloetudet

2a. HELMI-joukkoliikennetelematiikan laajennetaan bussilinjoille 69, 75 ja 615 (kevät) ja 55A, 63, 68 ja 71V (syksy). Yhteensä noin 100 risteystä.

Kesken jääneet HELMI-etuudet pääasiassa linjalla 18 saatetaan loppuun.

2b. Nollaviive-etuudet saatetaan loppuun linjojen 4 ja 10 loppupäissä (Tullinpuomista pohjoiseen) sekä laajennetaan nollaviive-etuuksia raitiolinjojen loppupäiden liikennevaloihin vähintään viiteen risteykseen. Keskustassa ei toteuteta nollaviive-etuuksia vuonna 2007.

Nollaviive-etuuksien tavoite on ohjata liikennevaloja siten, että ratikat pääsevät ajamaan pysähtymättä pysäkiltä toiselle.

2c. Linjan 9 uusiin liikennevaloristeyksiin ja raitikkavaloihin suunnitellaan ja ohjelmoidaan joukkoliikenne-etuudet.

2d. Uusitaan tai parannetaan raitiovaunujen liikennevaloetuksia ongelmallisiksi osoittautuneissa viidesä kohteessa, jotka valitaan yhteistyössä liikennelaitoksen kanssa tammikuussa.

2e. Kolmiosisaisen suojatien keskiosan ja raitiovaunujen risteämiskohdan valo-ohjauksen kehittäminen Selvitetään, voidaanko nykyisillä kolmiosisilla erillisillä suojateilla raitiovaunujen risteämiskohdassa käytettyä liikennevalojen ohjauseriaatetta parantaa erityisesti jalankulkijoiden näkökulmasta.

SEURAAVA NUMERO

Lehti 2 / 2007 ilmestyy kesäkuussa 2007. Materiaali toimitukseen tulee jättää 10.5.2007 mennessä, uutisia Päätepsäkillä voi toimittaa 20.5. saakka.

KIIOTOKSET

Tällä kertaa avustukset tulivat seuraavilta, joille kiitokset:

Daniel Federley
Arto Hellman
Jouni Kiviniitty
Tauno-Juhani Lappi
Juhana Nordlund
Jorma Rauhala

Uusia Turku-kortteja!

Uudet raitsikkakortit ovat ilmestyneet!
Molemmat kuvat on ottanut kiskoliikennepiireissä arvostettu valokuvaaja *Mikko Alameri*.



Kortissa 27 Karian ja Strömbergin kaksiakselinen vaunu 39 vuodelta 1951 linjalla 3 Humalistonkadulla. Kuvattu 2/68.



Kortissa 28 ASEA:n vaunu 19 vuodelta 1933 linjalla 2 Puistokadulla. Taustalla Suomen Joutsen. Kuvattu 5/72.

Kortit
1€/kpl

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

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



Oy Stadin Ratikat Ab

VUOKRAA IKIOMA RATIKKA!



- entisöity vuoden 1955 asuun
- synttärit vaikka omalla 50V-linjalla!
- asiakas-tilaisuudet
- persoonalliset kiertoajelut
- myös pieni purtava järjestyy!



Oy Stadin Ratikat Ab

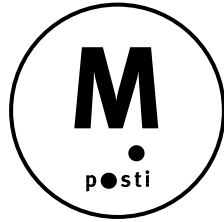
Koko rataverkko on vapaasti käytössäsi!
Katso lisätiedot www.stadinratikat.fi tai soita p. 5064 1030!



SRS
PL 234
00531
Helsinki



* . KH23 *



SRS:n kevätajelun vaunut 150 ja 157

SRS järjestää ajelun tilausajoraitiovaunuilla HKL 150 ja 157 sunnuntaina 22.4.2007 alkaen klo 12.00. Lähtöpaikkana on Koskelan varikko. 150:ssä sisustus on muutettu paremmin tilausliikennekäyttöön soveltuvaksi.

Kevätajelu on tarkoitettu vain jäsenille!

