



RAITIO

3/2017



Raili-linjasto – Länsimetro
Koillis-Helsingin bussilinjasto

Pääkirjoitus

Hyvä lukija,

”Alussa olivat suo, kuokka – ja Jussi”. Tällä lauseella kuvailen HSL-kuntayhtymän ensiaskelia ja joukkoliikenteen siirtymistä tilaaja-tuottaja malliin vuonna 2010. Helsingin raitiolinjasto on pysynyt lähes samana melkein kolme vuosikymmentä, toki pieniä muutoksia on tapahtunut vuosittain.

Satamatoimintojen siirtyessä Vuosaaren syksyllä 2008 vapautui Jätkäsaari ja Kalasataman alueet uusien asuinalueiden rakentamiselle. Kun uusi asuinalue rakennetaan, on sinne saatava sujuvat liikenneyhteydet ja näin HSL:ssä alkoi uusien linjojen ja reittien suunnittelu. Vuoden 2013 aikana HSL järjesti lukuisia infotilaisuuksia ympäri kaupunkia koskien tulevaa raitiolinjaston uudistusta, johon kaupunkilaisetkin saivat vaikuttaa.

Syysliikenteen alkaessa 14.8. Railin ensimmäinen osa toteutui. Rengaslinjat 2/3 ja 7A/B yhdistyivät 2/3/7-kokonaisuudeksi ja siirtyivät palvelemaan aivan uusille reiteille. Suurimman muutoksen kokivat linjat 1 ja 1A. Miksi suurin osa vanhoista ja tutuista linjoista piti muuttaa? Tästä ottaa Jaakko Pertilä selvää omassa artikkelissaan.

Koillis-Helsingin bussilinjasto muuttui kaupunkiradan myötä edellisen kerran vuonna 1996. Syysliikenteen alkaessa alueella tapahtui huomattava muutos. Moni linja lakkautettiin, osa yhdistettiin toisiin ja useat siirrettiin uusille reiteille. Koillis-Helsingin bussilinjaston muutoksen taustoja selvittää Miska Peura.

Länsimetron tilanne elää edelleen suuntaan jos toiseenkin. Liikenteen pitäisi alkaa lokakuun alussa, vai alkaako? Hieman valoa tunneliin antaa Juhana Hieta-ranta omassa artikkelissaan.

Artic-vaunut lisääntyvät säännöllisin väliajoin. Tätä kirjoittaessani vaunun 433 odotetaan saapuvaksi pääkaupunkiin lähipäivinä. Vuodenvaihteen aikaan Artic-vaunujen ensimmäinen sarja on toimitettu kokonaisuudessaan ja heti tämän jälkeen Otanmäessä alkaa optiovaunujen rakennus. Myös VR käytti oman kaksikerrosvaunujen hankintaoptionsa, joten Kainuusta ei työt loppu.

Menneen kesän aikana Variotram-vaunut 234 ja 237 kuljetettiin Saksan Mannheimiin koeajoihin. Kesällä varmistui myös se, että HKL luopuu jäljellä olevista Variotram-vaunuista vuoden 2018 aikana. Varioiden tilannetta ja tulevaisuutta käsitellään tarkemmin seuraavissa numeroissa.

Kiitos kaikille lehden tekoon osallistuneille avustajille ja antoisia lukuhetkiä kaikille lukijoille!

Jukka Lyly
päätoimittaja



ISSN 0356-5440

40. vuosikerta
Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja jaetaan SRS:n jäsenlehtenä. Jäseneksi voi liittyä osoitteessa www.raitio.org/jaseneksi.

PÄÄTOIMITTAJA Jukka Lyly
jukka.lyly@raitio.org, 040 716 3977

PÄÄTEPYSÄKIN TOIMITTAJA Jaakko Pertilä
lehtiutiset@raitio.org

MUU TOIMITUSKUNTA
Johannes Erra, johannes.erra@raitio.org
Jussi Eskelinen, jussi.eskelinen@raitio.org
Tom Heino, tom.heino@raitio.org
Jorma Rauhala, jorma.rauhala@raitio.org
Jari Välimaa, jari.valimaa@raitio.org

TAITTAJA Eero Laaksonen

KUSTANTAJA Suomen Raitiotiesseura ry

PAINOPAikka Edita Prima Oy 2017

© Suomen Raitiotiesseura ry

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

Kansikuva



Helsingin raitiolinjasto koki 14.8. suurimman muutoksensa vuosikymmeniin. Mm. Arkadiankatu koko pituudeltaan palasi ratikkakaduksi. Töölöntorin ja Stockan välillä pääsee nyt kulkemaan parhaimmillaan viiden minuutin välein, vuoronperään ykkösellä ja kakkosella. Peräkkäinjasta ei uudessa linjastossa kuitenkaan päästy kokonaan eroon. Ykkösen Articia 401 seuraa kakkosen välipalavaunu 100. Uuden linjaston tuomista muutoksista on kerrottu enemmän seuraavalta sivulta alkaen. Kuva Joni Sironen 26.8.

Sisällys

Saanko esitellä, Raili.....	3
Taulut	11
Koillis-Helsingin linjastouudistus	16
Kesäretki maailman pohjoisimmalle ratikkapysäkille.....	18
Kuulumisia Jätkästä	20
Länsirintamalta ei mitään uutako?.....	24
Toisella linjalla -kirja-arvostelu	27
Tampere	28
Päätepusäkki	30



”Saavuin juuri Viiskulmasta ykkösellä Lasipalatsille,” ei kuulosta uskottavalta lauseelta. Mutta niin vain se on mahdollista nykylinjastossa. Kuva Daniel Federley 16.8.

SAANKO ESITELLÄ, RAILI

Raitoliikenteen linjastosuunnitelman eli Railin suunnittelu alkoi piakkoin HSL:n perustamisen jälkeen vuonna 2010. Syksyllä 2013 esiteltiin muutama vaihtoehto uudeksi raitiolinjastoksi, ja niihin pyydettiin kommentteja mm. asukasyhdistyksiltä. Palautteen perusteella Railin luonnos julkaistiin 3.2.2014, minkä jälkeen siihen edelleen pyydettiin lausuntoja HSL:n jäsenkunnilta. Tämän jälkeen Railiin tehtiin pieniä tarkistuksia ja suunnitelma hyväksyttiin HSL:n hallituksessa 10.2.2015. Nyt pitkän prosessin jälkeen 14.8.2017 Raili astui kokonaisuudessaan toteen.

Miksi linjasto muuttuu?

Suurempia linjastomuutoksia Helsingin raitioteillä on tehty pyöreästi 30 vuoden välein. Moni lukijoistamme muistaa edellisen remontin vuonna 1985, osa vielä sitäkin edeltävän uudistuksen 1950-luvulla. Sitä ennen suurempia muutoksia on tehty vuonna 1926 ja linjaston kaksiraiteistamisen yhteydessä vuosina 1907–1910.

Ainoastaan linjat 1/1A ja 4 pysyivät vuodesta 1985 reiteiltään täysin muuttumattomina näihin päiviin. Pääpiirteittäin muuskaan linjastossa ei ole tapahtunut muutok-

sia yli 30 vuoteen. Kaupungin ja yhteiskunnan sekä liikkumistottumuksien muuttuessa myös linjastoa on aika-ajoin tarve tarkastella uudelleen. Entisille satama-alueille nousvien asuin- ja työpaikka-alueiden myötä liikkuminen kantakaupungin alueella kasvaa ja muun linjaston kehitys kytkeytyy raitioliikenteen muutokseen, tästä parhaimpana esimerkkinä länsimetron käyttöönotto näinä päivinä.

Raideliikenneinvestoinnit ovat pitkäkestoisia prosesseja ja näin ollen myös raitioliikenteen laajeneminen on hidasta. Vaunu-

määrä ei kasva hetkessä eikä siis liikenteeseenkään voi hetkessä sijoittaa merkittävästi enempää vaunuja. Vaikka Articeja saapuu nyt tasaiseen tahtiin, vaunumäärä ei kasva kuin hetkellisesti. Variotramien ongelmien vuoksi niistä luovutaan luultavimmin ensi keväänä ja varastoituja korkeita nivelvaunuja joudutaan ehkä ottamaan jonkin verran takaisin käyttöön varakalustoksi. ”Saranat” ovat kuitenkin jo yli 40-vuotiaita, joten ne poistuvat kokonaan liikenteestä, kun kaikki 60 Articia ovat saapuneet arviolta vuoden 2019 aikana. Tuolloin kalustoon kuuluvat Articien lisäksi 52 välipalaa eli yhteensä 112 vaunua. Tällä vaunumäärällä pystytään hoitamaan 100 vaunun liikenne, mikäli HKL saavuttaa 90 käyttöprosenttitavoitteen. Nykyisellä 85 % käyttöasteella liikenteessä voisi olla 95 vaunua, kuten tällä hetkellä onkin.

Railin perusidea oli saada hoidettua olemassaoleva linjaverkko sekä lyhyet laajenukset entisen linjaston vaunumäärällä. Tarjonnan kohdistaminen kysytyimmille yhteysväleille oli myös uudistuksen yksi perusidea. Paras palvelun lisäys kohdistuu välille RUN-SÖ, missä linjan 8 vaunut ovat ajoit-

Tarjotut matkustajapaikat tunnissa

	päivällä			iltaruuhkassa		
	1985	2017	muutos	1985	2017	muutos
Ylioppilastalolta						
Hietalahteen	592	906	314	807	906	99
Katajanokalle	929	1988	1059	1166	2272	1106
Munkkiniemeen	929	1136	207	1166	1420	254
Ruskeasuolle	724	1136	412	776	1420	644
Viiskulmaan	929	1488	559	962	1488	526
Lasipalatsilta						
Mannerheimintietä Töölöön	2300	2272	-28	2871	2840	-31
Runeberginkadulle	929	1488	559	962	1488	526
Sörnäisistä						
Arabiaan	592	1812	1220	807	1812	1005
Hakaniemeen	1240	1596	356	1735	1596	-139
Mäkelänselälle	648	1704	1056	929	1704	775
Töölöön	518	1704	1186	814	1704	890
Muita yhteysvälejä						
Eiran sairaala–Kauppatori	1372	690	-682	1621	690	-931
Hakaniemi–Kallio	1373	1596	223	1621	1596	-25
Senaatintori–Hakaniemi	888	690	-198	1310	690	-620

Taulukossa on vertailtu tarjottujen matkustajapaikkojen määrää muutamilla yhteysväleillä arjen päivä- ja iltaruuhkaliikenteessä edellisen linjastoremontin syysliikenteen alussa 1.9.1985 sekä 14.8.2017. Vuonna 1985 linjoja 1, 2, 6 ja 8 ajettiin kokonaisuudessaan 1950-luvun vaunuilla, muita linjoja pääosin nivelvaunuilla.

tain kulkeneet tuulilasikuormassa. Linjan 1 reittimuutoksen ansiosta välin tarjonta miltei tuplaantui ja se tuo runsaasti matkustuskäydyttä.

Samalla, kun tarjontaa kohdistettiin, joillakin yhteysväleillä sitä jouduttiin vähentämään. Kokonaan pois jäi ”vanhan seisakan” yhteysväli Lasipalatsilta Pasilaan, kun entisten linjojen 2 ja 7A/B länsiosuuksien tarjonta yhdistettiin. Etelä-Helsingissä osuus Eira–Hakaniemi jäi myös ilman raitioliikennettä. Kampissa kohtalaisen uusi rata Fredrikinkadulla jäi myös pois, sen sijaan osuus Runeberginkadulta Arkadiankatua Lasipalatsille palautui ratikkalinjojen piiriin peräti kahden linjan voimin. Kampin radan liikenteen loppumista on ihmetelty laajasti ja HSL perustelee muutosta niin, että yhteydet hoituvat nyt selkeämmin: Runeberginkadulta Kamppiin pääsee busseilla, kun taas Lasipalatsin suunnalle kulkee ratikkaliikenteen runkoyhteys, linjat 1 ja 2.

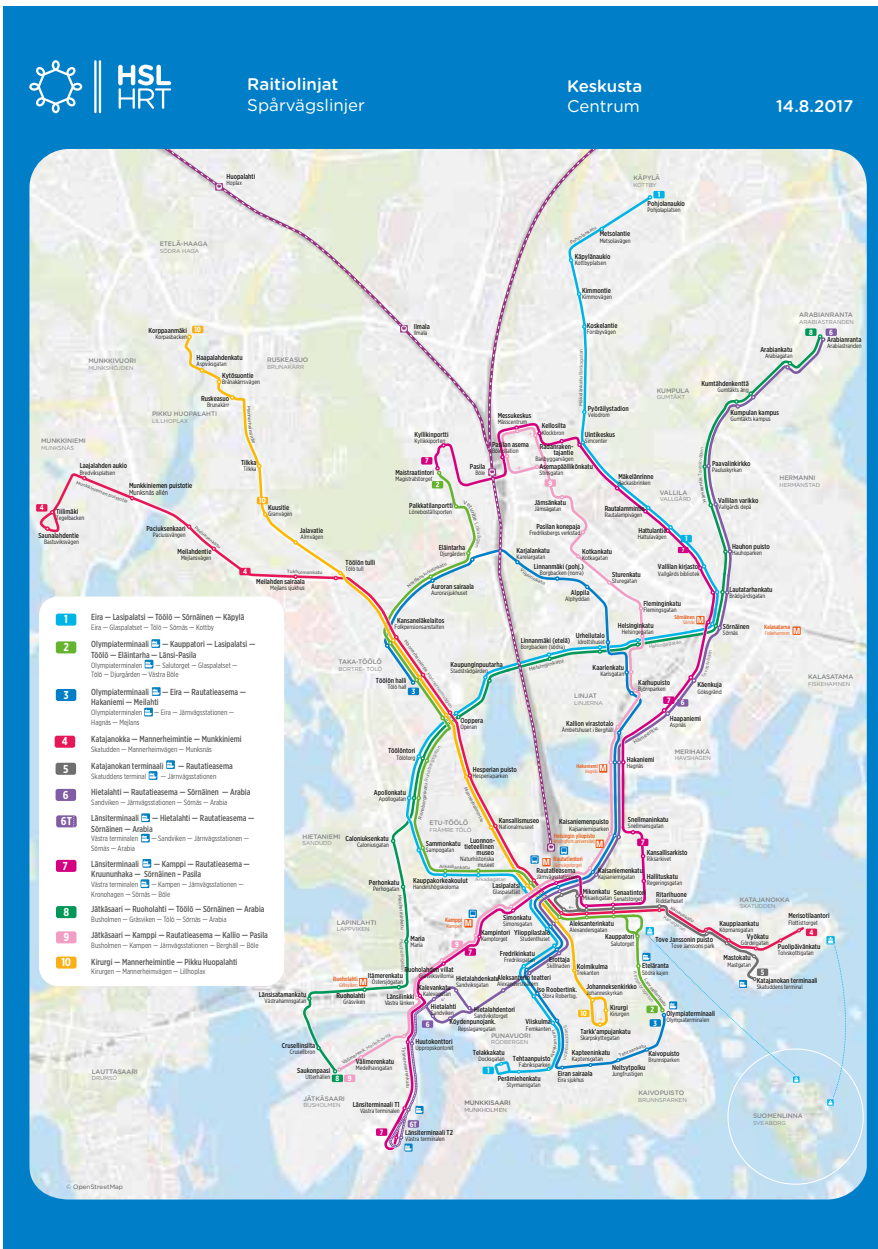
Pitkä suunnitteluprosessi

HSL järjesti Raiti-suunnitelmasta asukastilaisuuksia syksyllä 2013. Tilaisuuksissa oli mahdollisuus kommentoida suunnitelma- luonnoksia ja antaa niistä palautetta. Tilaisuuksiin osallistui suunnittelijoita HSL:stä ja Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastosta sekä raitioliikenteen tuotannosta HKL:stä. Samaan aikaan luonnoksia oli mahdollista ruotia sitä varten perustetulla blogisivulla.

Railin luonnos oli asukkaiden kommentoitavana helmikuuhun 2014 asti ja se vietiin HSL:n hallituksen päätettäväksi 25.3.2014. Hallitus päätti pyytää luonnoksesta HSL:n jäsenkuntien lausunnot HSL:n talous- ja toimintasuunnitelmaehdotuksen 2015–2017 lausuntopyynnön yhteydessä. Lausuntojen sekä saadun palautteen perusteella linjasto- suunnitelma vahvistettiin HSL:n hallituksessa 10.2.2015.

Palautteiden perusteella suunnitelmaan tehtiin yksi muutos. Linjan 9 oli alunperin tarkoitus pysyä vanhalla reitillään Länsiter-

Jos muuttivat raitiolinjat, muuttivat myös niiden tunnuskäytöt. Harmi vain, etteivät värit ole esillä vaunuissa. Löydätkö muuten kartasta liikaa pysäkkejä? Lukemalla koko artikkelin, sekin asia selviää.



Suurimmat linjastomuutokset 60 vuoden ajalta

Kirja-alustelmaan ”Muistiinpanoja Helsingin raitioiteistä 1–34” olen kirjannut tapahtumia lehtiutistumiseen vuodesta 1946 lähtien. Uutisissa olen käyttänyt erikokoisia otsikoita. Tärkeimmillä tapahtumilla on muita suuremmat otsikot. Näihin katson kuuluviksi eri vaunutyypin ensiesiintymiset jollakin linjalla, uusien vaunutyypin ilmestyminen katukuvaan sekä suurimmat linjastomuutokset.

Vuonna 1951 keväällä tapahtuneet kakkosen lakkauttaminen ja viitosen sekä ensimmäisen version ympyrää ajavan seisakan tulo liikenteeseen herättivät runsaasti keskustelua. Kumpaankin suuntaan ajava seiska oli aluksi ilman kirjaintunnuksia, jotka oikeastaan olivatkin turhia.

Suuria otsikoita keräsi vuonna 1951 joulukuussa M:n ja MS:n lakkauttaminen ja nelosen jatkaminen Munkkiniemeen. Loppukesästä 1953 lakkautettiin linjat H ja K poikkeuslinjoinen sekä avattiin vuosien jälkeen linjat 8 ja 9.

Linjastomuutoksia on siis ollut epäsäännöllisin aikavälein. Suuri remontti loppukesällä 1955 on vaatinut kehystetyn otsikon muistelmassani. Uutuus runkolinja 10 (Erottaja–Ruskeasu) avattiin, mutta pakollisine vaununvaihtoihin busseihin Ruskeasuolla aiheuttikin valtavan vastapolemiikin stadilaisten keskuudessa. HKL odotti paljon runkolinjajärjestelmästä, mutta se vaan ei Suomessa menestynyt. Se koettiin turhan hankalaksi ja järjestelmä lopetettiin vähin äänin vuoden 1958 keväällä.

Seuraava suurremontti oli syksyllä 1957, kun kymppi jatkettiin Kirurgille, 12:n reittiä muutettiin, 15 lopetettiin ja 9:n (Kauppatori–Vallila) kulkuakaa lyhennettiin.

Alkukesällä 1959 muutettiin 4:n, 6:n, 10:n ja 12:n reittejä suhteellisen vähän. Muutokset olivat helposti omaksuttavissa. Uusia leveämpiä vaunuja voitiin nyt asettaa myös 6:lle (Hietalahti–Arabia).

30 vuoteen suurin linjastoremontti tehtiin alkukesällä 1985. Viitonen lopetettiin ja seiska otettiin taas tauon jälkeen käyttöön. Kakkosen, kolmosen, nelosen ja kymppin reitteihin tehtiin muutos. Suurinta hämminkiä matkustajien keskuudessa herätti viitosen häipyminen Katajanokalta ja nelosen ajattaminen sinne. Kakkonen siirtyi Linjoille.

Jos vielä nykyisin olisin jatkanut vuonna 2006 lopettamaani sporamuisteluiden kirjoittamista, suurimmat otsikot kehysten kera olisi aiheuttanut 14.8.2017 toteutetut muutokset. Koska Käpylän spora K oli ehdoton lempilinjeni, ilahduin sanomattomasti kun ykkösen palautettiin jokapäiväiseksi linjaksi, tosin reitiltään muuttuneena. Sen jatkamisesta Oulunkylään puhuttiin jo yli 50 vuotta sitten. Ei vain toteutunut nytkään. Kolmosen iänikuisten rinkuloitten särkeminen ei ole mieleeni. Turistien kansoittama sightseeing-linja olisi mielestäni saanut jäädä ennalleen. On melko varmaa, että asiasta tullaan jatkossa purnaamaan julkisuudessa. Hyvää on Arkadiankadun liikenteen palauttaminen ja Välimerenkadun valmistuminen, mutta Kampin jääminen osittaiseen sporamottiin on huolestuttavaa. Ihmettelen, miksi ykkönen ei voi koukata Kampin metroaseman kautta, kun Mannerheimintielle on valmiina vaihdekin. Olisin myös toivonut, että Linjat olisi saanut sporan takaisin. Valmiita kiskojahan tulisi aina hyödyntää.

Odotan jo seuraavaa linjastoremonttia!

Ensio Virta

minaaliin ja linja 7 olisi ajanut Jätkäsaaren sisäosiin. Lopullisessa suunnitelmassa linja 7 ajaa Länsiterminaliin ja 9 Saukonpaateen. Jätkäsaaren sisäosaan liikennöi siis yksi, joka on alueen perusyhteys. Sillä on yöliikennettä päivittäin klo 2 asti, jolloin yhdellä linjalla voidaan palvella sekä Jätkäsaaren että Kallion–Pasilan yöliikennetarpeet. Erityisesti sosiaalisessa mediassa ”viharatikaksi” haukuttu Länsiterminalin yhteys taas on jatkossa linja 7, jonka liikenne loppuu laivaliikenteen aikataulujen mukaisesti.

Suunnitelmasta toteen

Railille oli HSL:n liikennöintisuunnitelmassa 2017–19 budjetoitu 86 vaunua. Nyt uuden linjaston ensi metreillä vaunumäärä on merkittävästi suurempi, 95, ja hieman siis edellisen linjaston vaunumäärää (94) suurempi. Verraten toissatalveen, jolloin linjaa 5 ei vielä ollut, vaunuja on liikenteessä neljä enemmän. Kun kokemuksia uusista linjoista kertyy, ajoaikoja ja edelleen kierrosajoja pystytään toivottavasti kiristämään ja siten vähentämään liikenteessä olevia vaunuja.

Ensi vuodenvaihteessa toteutuvaksi kaavailtu kuljettajalipunmyynnin lopettaminen todennäköisesti myös nopeuttaa liikennettä tai ainakin täsmällistää sitä. Olkoonkin, että ensi vaiheessa muutos saattaa aiheuttaa pitkiäkin pysäkkiaikojen venymisiä. Tiedotus muutoksesta kun ei varmasti saavuta kaikkia ja osa matkustajista pyörii ovien välissä etsimässä lipunostopaikkaa ja siten osaltaan hidastaa matkantekoa.

Ruuhka-aikoina vuoroväleissä on pientä harvenemaa. Esimerkiksi viime talvena Arabian suunnalla sekä linjaa 6 että linjaa 8 ajettiin n. 8 minuutin välein ja kalustona oli tuolloin MLRV ja muutama NRV. Osuudella oli tuolloin tarjontaa n. 1600 matkustajapaikkaa tunnissa. Nyt molemmat linjat ajavat 10 minuutin välein, mutta kalustona on Artic tai välipalavaunut, ja tarjontaa on siten tunnissa n. 1800. Päiväsaikaan matkustajapaikat lisääntyivät selkeästi vanhasta n. 1300:sta 1800:aan eli lisäystä on kaikkina aikoina vaikka vuorovälit hieman harventuivatkin.

Rengaslinjat historiaan

Railin myötä linjat 4, 6/6T, 8 ja 10 pysyivät reiteiltään muuttumattomina. Nelosta ja kymppiä ei lähitulevaisuudessa ole aikomus

Linjat	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	
Arki																							
1																							
2, 3, 6, 7, 8, 9																							
4, 10																							
5																							
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	
Lauantai																							
1																							
2, 3, 6, 7, 8, 9																							
4, 10																							
5																							
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	
Sunnuntai																							
1																							
2, 3, 6, 7, 8, 9																							
4, 10																							
5																							
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	

* = vain torstaisin ja perjantaisin

** = ei yöliikennettä linjoilla 6, 8 ja 10; linjan 7 liikenne loppuu n. klo 0.30

*** = linjalla 7 liikenne alkaa jo n. klo 5.30



Sturenkatu jäi nyt kokonaan vaille linjaliikennettä. Linja 1 ajoi sitä viimeisen kerran kuvanottopäivänä 11.8. Liikenteen lopettaminen ja pysäkkien myöhempi purkaminen mahdollistavat Sturenkadun uudelleenjärjestämisen. Koko kadun matkalle on suunnitella pyöräkaistat ja raitiotie jää kadulle vain vara- ja varikkoyhteydeksi. Kuva Daniel Federley.

muuttaa, kutonen ja kasi sen sijaan johdetaan eteläpäissään uusille reiteille seuraavan kymmenen vuoden sisällä.

Jos tarkkoja ollaan, Raili vaikutti myös linjaan 4. Sen T-versio lopetettiin viime vuoden kesäkuussa ja kaikki nelosen vuorot ovat siitä lähtien ajaneet Merisotilaantorille. Katajanokan terminaalien ja Rautatieaseman väliä kulkeva linja 5 oli tarkoitus perustaa samassa rytäkässä muiden muutosten kanssa tänä syksynä, mutta perustamista aikaistettiin Helsingin kaupungin pyynnöstä ja liikenne alkoi 20.6.2016. Femma on nopeasti todistanut paikkansa ja matkustajat ovat löytäneet linjan. HSL on myös vastannut laivaliikenteen aikataulumuutoksiin kiitettävästi: linjan 5 aikataulut ovat muuttuneet aina Vikingin aikataulujen muututtua ja lisälähtöjä on ajettu mm. Abi-risteilyjen ja kiireisimmän pikkujoulukauden aikana.

Eiran sairaalalla otettiin linjaliikennekäyttöön jo vuonna 1954 rakennettu varayhteys Laivurinkadulta Tehtaankadulle länteen. Tätä varten Laivurinkadun puoleinen vastavaihe sähköistettiin syksyllä 2016, vaihteesta kun ajavat nykyisin vuoronperään ykkösen Perämiehenkadun suuntaan ja kolmonen Kaivopuiston suuntaan. Yhteys Tehtaankadun itä- ja länsipuolen välillä puolestaan jäi nyt varayhteydeksi. Kuva Teemu Ikonen 16.8.

Railissa suurimman muutoksen linjaston rakenteeseen toivat rengaslinjojen 2/3 ja 7A/B avaamiset heilureiksi ja toisaalta niiden yhdistäminen ensivaiheessa yhdeksi pitkäksi linjaksi. Linjojen 2 ja 3 kytty Olympiaterminaalilla säilyy tulevaisuudessakin. Linjojen 2 ja 7 kytty Pasilassa sen sijaan on väliaikainen ja tässä vaiheessa pakollinen, sillä Pasilassa ei ole kääntömahdollisuutta lännen suunnasta saapuvalle vaunulle. Kun Pasilansillan remontti ja Pasilan keskustan rakentaminen edistyvät, rakennetaan myös puuttuva vaihteyhteys Pasilansillalta Asemapäällikönkadulle. Tämä tapahtuu nykyarvion mukaan vuosien 2019–20 aikana ja silloin linja 2 pitenee Maistraatintorilta Itä-Pasilaan. Päätesilmukaksi tulee korttelikierto Asemapäällikönkatu–Ratamestarinkatu–Rautatieläisenkatu–Ratapihantie. Samalla kytty linjan 7 kanssa purkautuu ja seiskaa puolestaan pidennetään Meilahden sairaalan kupeeseen. Sitä varten taas rakennetaan



kääntösilmukka Rosina Heikelin puistoon eli Haartmaninkadun ja Tukholmankadun risteykseen.

Näiden muutosten toteuduttua raitioliikenteestä muodostuu kantakaupungin alueelle entistä vahvempi verkko, jossa solmupisteiden välillä matkustaminen on helppoa tiheiden vuorovälien vuoksi. Pääyhteysväleillä kulkee kaksi raitiolinjaa, jolloin vuorovälit näillä osuuksilla ovat 5–6 minuuttia päivästä ja vuorokaudenajasta riippuen. Pyrkimyksenä on ollut, että vaihdottomia matkoja voisi tehdä pitkälti samoilla reiteillä kuin aiemmin.

Käpylään liityntälinja?

Reittimuutoksista suurin oli linjan 1 siirtäminen Töölön-reitille. Käpylästä ei juuri koskaan ole päässyt raitiovaunulla nykyisen ydinkeskustan alueelle, vaan lähes aina on ajettu Kauppatorille. Käytännössä linja on ollut sama Käpylän radan avaamisesta vuodesta 1925 lähtien.

Nyt asia kuitenkin muuttui, kun Käpylästä on olemassa vaihdoton, joskin kiertelevä keskustayhteys. Se ei kuitenkaan ole uudistetun linjan pääidea, vaan ykkösen rooli on olla entistäkin enemmän täydentävä linja. Eirasta keskustaan se tarjoaa lisäkapasiteettia linjalle 3, keskustasta Runeberginkadulle linjalle 2 ja Runeberginkadulta Sörnäisiin linjalle 8. Vielä Sörnäisistä Uintikeskukseksi linjaa ajetaan yhdessä seiskan kanssa, minkä jälkeen alkaa käytännössä ykkösen ainut oma osuus Pohjolanaukiolle. Keskustan osuuksilla ykköselle riittää varmasti matkustajia, mutta riittääkö nopea yhteys Sörnäisten metroasemalle elvyttämään Käpylän-pään matkustajamääriä?

Muutokset infrassa

Diakonissalaitoksen haara on ollut ilman linjaliikennettä vuodesta 2004 ja on vastedeskin. Nyt uusi ”hylätty” osuus on Sturenkatu

koko matkaltaan. Sturenkadun pohjoispäästä loppui linjaliikenne syksyllä 1984 ja nyt rati-koita ei kulje enää alkupätkälläkään Län-tisen Brahenkadun ja Mäkelänkadun välillä. Paitsi tietysti jokunen hallivuoro aamuvar-hain ja iltamyöhään.

Eiran sairaalalla taas otettiin käyttöön entinen varayhteys Laivurinkadulta Teh-taankadulle länteen, kun taas yhteys suoraan Tehtaankatua jäi varayhteydeksi. Samalla jäi ykköseltä pois pysäkki noilla paikkein. Sillä onkin nyt n. 650 m pysäkkiväli Viiskulmasta Perämiehenkadun pysäkillä eli helsinkiläi-sittäin harvinaisen pitkä. Eräissä lähteissä – kuten alkuperäisissä kartoissa ja linja-aika-taulussa – Tehtaanpuisto on merkitty linjan pysäikiksi ja olisihan paikalle voinut sijoit-taa vaikka tilapäiset korokkeet, kuten esim. eräiden kolmosen taannoisten poikkeusreit-tien aikaan. Myöhemmässä vaiheessa Eiran sairaalan tienoon pysäkit uusitaan niin, että risteyksessä kaikkiin suuntiin bussit ja rati-kat pysähtyvät risteuksen jälkeen. Tehtaan-kadun pohjoispuolelle Laivurinkadun pen-gerryksen kohdalle rakennetaan uusi pysäkki 1-suuntaan ja ilmeisesti myös nykyinen bus-sipysäkki 1180 korotetaan. Ratikkapysäkki 0442 sekä bussipysäkit 1175 ja 1179 pois-tuvat käytöstä. Päätös asiasta on jo, mutta koskahan on toteutuksen vuoro?

14.8. myös muutamille pysäkeille teh-tiin nimimuutos. Näistä ehkä legendaari-sin Kuuskulman ja viiden minuutin py-säkiksi kutsuttu Porvoonkadun pysäkki-pari 0631/0632 sai uuden nimen Alppila / Alphyddan. Muita pysäkinimimuutoksia olivat:

- 0217/0218 Maria



Uudessa linjastossa lisäkirjai-mista luovuttiin melkein koko-naan. Varsinkin seiska näyttää todella oudolta ilman A- tai B-kirjainta, mutta ehkä silmä tottuu pelkkään seiskaankin. Vaunu 233 on hetkeä aiem-min saapunut Maistraatintor-rille linjana 2, siitä eteenpäin aina Länsiterminaaliin asti jat-ketaan seiskana. Kuvat Jukka Lyly 14.8.

Eiraan mennään, se tulee sel-väksi molemmilla kotimaisil-la. Näillä sijoilla ykköstä ei ole nähty vakituisella reitillään sit-ten vuoden 1976. Kuva Daniel Federley 18.8.

Seiskan uusi reitti kulkee nyt Kaivokadun kautta. Ateneumin edessä tehtiin ratatöitä elo-kuun alussa ja vielä puuttuu kiskoalueen päällystemateriaa-li. Kuva Daniel Federley 16.8.



Kokemuksiani uudesta linjastosta

Kokeilin ensimmäiseksi uudistettua linjaa 1. Hyppäsin Käpylästä tulleen vaunun 93 kyytiin Uintikeskuksen pysäkillä klo 9.48. Matkustajia ei ollut paljon ja pääsinkin istumaan aitiopaikalle vaunun etuosaan, josta oli hyvä seurata matkustajien ja kuljettajan välisiä kommunikointia. Kuljettaja kuulutti uuden reitin Hattulantien pysäkillä, ja pari matkustajaa kävikin kysymässä lisäselvennystä.

Seuraava kuulutus tuli Sörnäisten pysäkillä, mutta jo Helsinginkadun alussa muutama matkustaja ihmetteli, että minne mennään, koska kilvissä luki Eira. He eivät osanneet lukea vaunun seinällä olutta linjakarttaa. Kerroin reitin. Matkalla huomasin, että pysäkeiltä 0201 ja 0202 (Luonnontieteellinen museo) puuttuivat vielä päreet.

Matka meni nopeasti ja sujuvasti päätepysäkille asti, vaikka reitti oli pitkä. Päätepysäkillä oli pari epävarmaa asiakasta, mutta kuljettaja infosi taas hyvin. Tullessa jäin pois Bulevardilla ja vaihdoin linjan 6 vaunuun.

Parin mutkan jälkeen ehdin istua Fredrikinkadulla Kampin metroaseman kohdalla vanhalla kakkosen pysäkillä hetken odottamassa kaveriani, kun kaksi naisihmistä kertoi mulle, että siitä ei mene enää raitiovaunua. Näin ollen ainakin pari muuta lisäkseni oli muutoksista tietoisia.

Pysäkeille tuli viiden hengen ulkomaalainen seurue, jolle toinen minua valistanut nainen kertoi reittimuutoksesta ja neuvoi heitä kävelemään isojen matkalaukkujen kanssa Arkadiankadulle, että pääsevät Olympiaterminaaliin. Puutuin asiaan ja neuvoin heitä menemään kulman takaa Kampintorin pysäkiltä linjalla 7 Senaatintorille, jossa voi vaihtaa linjan 2 vaunuun.

Ajoin myöhemmin Kampintorin pysäkiltä linjan 7 vaunulla Länsiterminaaliin. Siellä olikin paljon lippujen ostajia tulossa kyytiin. Vastapäätäni istuville virolaisille neuvoin tien Linnanmäelle,

jonne he olivat ennen matkustaneet terminaalista suoraan linjan 9 vaunulla. Heillä oli käytössään vanha linjakartta. Neuvoin seurueen rautatieaseman pysäkiltä linjan 3 vaunuun.

Missään vaunussa ei ollut jaossa uusia linjakarttoja, vaikka lii- kuin neljällä eri vaunulla.

Seuraavana päivänä lähdin liikkeelle kotipysäkitäni eli Pasilan asemalta linjan 7 vaunulla kohti Länsi-Pasilaa. Tässä vaunussa oli linjakarttoja, joita hamstrasin kolme kappaletta. Maistraatintorilla kuljettaja kertoi, että ehditään vaihtamaan edessä olevaan vaunuun, mutta se lähtikin nenän edestä. Ei haitannut meitä ketään. Monella matkustajalla oli kysyttävää kuljettajalta uudesta linjanumeroinnista, koska he huomasivat vastapäiselle pysäkille tulevan vaunun kilvissä linjan 2 tunnuksen.

Pysäkit 0605 ja 0606 (Maistraatintori) ovat liian lyhyitä kahdelle vaunulle. Pysäkillä 0605 (Itä-Pasilan suuntaan) takimmainen vaunu seisoi suojatien päällä.

Kuljettaja vaihtui Töölössä ja matka jatkui vanhaa ja tuttua kakkosen reittiä. Kuljettaja kuulutti ”Kauppakorkean” pysäkillä (0204), että ajamme Arkadiankatua Lasipalatsille ja Stockmannin kautta Aleksille. Pysäkkien 0201 ja 0202 päreet puuttuivat vieläkin.

Vaunun sisänäytössä luki Olympialaituri, mutta pysäkeillä 0434 ja 0435 luki Olympiaterminaali. Linjalla 2/3 kukaan matkustaja ei kysellyt mitään.

Mielestäni tiedotus on kuitenkin ollut hyvää, sillä sitä on ollut keväästä lähtien usein sekä lehdistä että netissä. Tällä hetkellä suosikkilinjani on 1, jolla pääsee Kallioon, Töölöön, keskustaan ja Bulevardille.

Seija Lilja

- 0245/0246 Linnanmäki (etelä) / Borgbacken (södra)
- 0323/0326 Kumpulan kampus / Gumtåks kampus
- 0325/0328 Kuntäskenttä / Gumtåks äng
- 0434/0435 Olympiaterminaali / Olympiaterminalen
- 0633/0634 Linnanmäki (pohj.) / Borgbacken (norra)

Uudelleen linjaliikenteen käyttöön otettiin pysäkipari 0201/0202 Luonnontieteellinen museo / Naturhistoriska museet. Linjaliikenteen käytöstä taas poistuivat pysäkit:

- 0233/0234 Kamppi (M) / Kampen (M)
- 0261/0262 Brahenkatu / Brahegatan
- 0263/0264 Roineentie / Roinevägen
- 0429 Kauppatori / Salutorget
- 0448 Senaatintori / Senatstorget

Lisäksi Jätkäsaarissa otettiin käyttöön muutama täysin uusi pysäkki, jotka on lueteltu Kuulumisia Jätkästä-sarjassa sivulla 20.

Lisäkirjaimista luovuttiin?

Ainut lisäkirjain vakituisilla raitiolinjoilla on nyt käytössä kutosella. 6T liikennöi Länsi-

terminaalin laivaruuhkien aikaan iltapäivästä liikenteen loppuun, paitsi klo 19–21 ajetaan linjaa 6. T-lisäkirjaimesta luovutaan, kun linja 6 aikanaan siirretään kulkemaan Eiranrantaan. Tätäkin asiaa voidaan tarkemmin Kuulumisia Jätkästä -sarjassa.

Syysliikenteen alussa kuitenkin otettiin käyttöön uusi lisäkirjain H. Tämä kirjain on linjanumeron yhteydessä silloin, kun vaunun matka päättyy ennen normaalia päätepysäkkiä eli käytännössä hallivuoroilla. Monessa paikassa H selkeyttääkin asiaa. Vaikkapa Rautatieaseman pysäkin ohittaa päivittäin usea vaunu tunnuksella 3H, 6H, 7H ja 9H. Tällöin matkustaja näkee suoraan, mitä reittiä vaunu kulkee: 3H ja 9H kulkevat Kallion kautta, kun taas 6H suoraan Hämeentietä. 7H kulkee myös suoraan Hämeentietä, mutta sitä ennen tehdään kierros Kruununhaan kautta. H-lisäkirjainta käytetään kullakin linjalla suunnasta riippumatta eli esimerkiksi seisakan hallisivuilla LT2–RT–SNT–HT–SÖ sekä LPA–PRA–ST käytetään tunnusta 7H.

Ratikoille jää myös epäsuunnollisesti käytettävä lisäkirjain B, jota on viime aikoina käytetty lisäliikenteen tunnuksena. Esimerkiksi vapun lisäliikenteessä käytet-

tiin tunnuksia 2B, 3B ja 10B, jotka olivat puhtaasti lisävuoroja normaalilinjaa lyhyemmällä ja osittain poikkeavalla reitillä. Ratikoita korvaavan bussiliikenteen tunnuksena taas on X, josta esimerkkinä Helsinki City Marathonin aikana 12.8. ajettu linja 3X, Lasipalatsi–Eira–Neitsytpolku.

Busseillekin reittimuutoksia

Bussiliikenteessä mielenkiintoisin muutos on linjan 17 siirtäminen kulkemaan reitille Salmisaari–Eira–Kruununhaka–Hakaniemi. Railin perusidea ei sinänsä ollut bussiliikenteen korvaaminen raitioliikenteellä mutta yleinen käsitys on, että keskustan bussiliikennettä halutaan vähentää. Nyt kävikin toisin päin: bussilinjalla 17 korvataan raitioliikenteeltä puuttumaan jäävää yhteysväliä Eira–Hakaniemi.

Linjan 17 keskeinen tehtävä on palvella Viiskulman terveysasemalle matkaavien asiakkaiden matkustustarpeita. Toisaalta Ruoholahden ja Ullanlinnan välillä ei ole aiemmin ollut suoraa yhteyttä, joten 17:n uusi reitti tarjoaa myös uuden yhteyden. Puolen tunnin vuoroväli läpi päivän on kuitenkin niin harva, että mitään matkustajapaljoutta



linjalla tuskin nähdään. Onko 17:n liikenne pitemmän päälle niin kannattavaa, että sitä kannattaa jatkaa tulevaisuudessa?

Yöliikenne Jätäkään hoituu linjan 9 voimin. Viikonloppuisin aamuyön liikenteessä palvelee linja 23N. Reitti on Länsiterminaali 1–Bulevardi–KP–HT–Kallio–PRA–Ilmala. Jätkäsaarella ajetaan Välimerenkatua saareen päin ja paluumatkalla suoraan Tyynenmerenkatua. Länsiterminaali 2 jää yölinjalta palvelematta.

Mitä seuraavaksi?

Linjasto jouduttiin aloittamaan linjan 3 osalta poikkeusreitillä niin, että KST:n sijaan käydään kääntymässä Töölön hallipihalla. Vielä

tänä syksynä linjasto pääsee ensi vaiheen uumiinsa, kun Reijolankadun rata avataan liikenteelle. Tuolloin kolmonen siirtyy lopulliselle reitilleen KST:lle. Pääte pysäkki on KST1 ja liikkeelle lähdetään pysäkillä JAL2. Syksyn aikataulut on suunniteltu niin, että pääte pysäkin siirtyessä KST/JAL2:lle voidaan käyttää samoja aikatauluja kuin nyt linjan 3 kääntyessä TÖ3:lla. JAL2:n lähtöajat saattavat erota muutamalla minuutilla TÖ1:n ajoista, mutta osuus EL–OLY, samoin kuin kytkylinjat 2 ja 7 ajetaan 14.8. voimaan astuneilla aikatauluilla. Tarkka päivämäärä Reijolankadun valmistumiselle ei ole vielä tiedossa. Erinäisten viivästysten myötä tavoite radan käyttöönotolle on marraskuun alku.

Kampin keskus pysäkki jäi vaille käyttöä 14.8. Syyskuussa pysäkin reunakiviä ryhdyttiin alentamaan, jotta bussit pystyisivät käyttämään niitä vaivattomammin. Korkeilla pysäkeillä bussien ovet eivät ole aina auenneet. Muutostyön valmistuttua pysäkiparia alkavat käyttää linjat 14 ja 18. Kuva Teemu Ikonen 5.9.

Kuluvan syksyn jälkeen muutoksia tehdään uusien ratojen valmistuessa. Seuraavat varsinaiset reittimuutokset ovat linjan 6 siirtäminen Eiranrantaan sekä linjojen 2 ja 7 jatkamiset Länsi-Pasilasta lopullisille päätteilleen. Tavoitevuosi Pasilan muutoksille on 2019 ja Eiranrannan radan käyttöönotolle 2020, mutta aikataulutus molemmille radoille on vielä epävarma.

Jatkeita rakennetaan ensi vuosikymmenelläkin. Todennäköisin ensimmäisenä nykylinjaston jatkeina toteutuvat linjojen 6, 8 ja 9 jatkeet eteläpäissään. Linjan 6 jatke Eiranrannasta Hernesaaren kärkeen on aikataulutettu vuodelle 2025. Samoihin aikoihin Jätkäsaarella pidennetään linjoja 8 ja 9 Saukonpaadesta Atlantinkatua Länsiterminaali 2:een ja edelleen nykyistä verkkoa pitkin Länsiterminaali 1:n ja Bunkkerin väliin rakennettavalle uudelle kääntösilmukalle. Vastaavasti linja 7 jatkuu Länsiterminaali 2:sta Jätkäsaaren sisäosaan rakennettavan Atlantinkadun varteen, johon rakennetaan korttelisilmukka. Kuulumisia Jätkästä-sarja kertoo aiheesta tarkemmin tulevaisuudessa.

Linjaa 9 on tarkoitus pidentää myös pohjoispäästään. Jatke Itä-Pasilasta Ilmalaan on

Ajatuksia ajokahvan takaa

Raitioliikenteen suurin linjastomuutos vuosikymmeniin on ollut tätä kirjoittaessa voimassa pari viikkoa. Kuljettajilla oli epäilyksensä, kuinka matkustajat sisäistävät muutokset, mutta suurta hämmennystä ei ole esiintynyt ainakaan rahastusluukulla. Kuljettajille tehtiin onnistunut opastamateriaali, joka sisältää reittiohjeiden lisäksi esimerkkikuulutukset tärkeimmissä kohdissa linjan varrella. Todellinen huolenaihe on Sörnäisten vaihtojen lisääntyminen. Sörnäisten metroaseman tiloissa oleva taukokuoli on palautettu käyttöön, mutta Kurvi ja ”Piritori” rahastuslaukun kanssa vaihtopaikkana ei houkuta.

Reijolankadun uusi rataosuus ei ehtinyt valmistua ajoissa, joten linjan 3 vaunut käyvät kääntymässä Töölön hallipihan kautta ajantasauksen ollessa Sibeliuksenkadulla. Matkustajille Töölön halli on viimeinen pysäkki.

Kesän alussa päästiin jo harjoittelemaan Länsi-Pasilan Maistraatintoria pääte pysäkinä. Nyt se toimii pääte pysäkinä linjoille 2 ja 7. Pysäkin ollessa varattuna keskustan suunnan vaunusta täytyy tyhjentää matkustajat tienvierien pensasistutuksiin, edelleen! Myös uuden Välimerenkadun pysäkit ovat keskeneräisiä, mutta varsin rohkeasti matkustajat näyttävät poukkoilevan aidattujen rakennustyömaiden läpi. Linjan yhdeksän pääte pysäkkikorokkeen rakennustöitä ei ole aloitettu.

Valitettavasti jo vuosia liian kireiksi määriteltyjä aikatauluja ei saatu korjattua tänäkään muutoksen yhteydessä. Lupaus raitiovaunujen tasaisesta vuorovälillä Hämeentiellä tuntuu kovin ontolta. Samaiselle rataosuudelle Sörnäisten ja Hakaniemen väliin on vielä lupailtu jopa kahden minuutin kiristystä, mikäli pyöräkaistahanke toteutuu. Kuitenkin esimerkiksi Länsi-Pasilassa on jouduttu toteamaan jo pidempään, ettei edes pysäkkien poistaminen nopeuta ajoaikaa, mikäli valoetudet eivät toimi. Kaikki mikä kirjoitus-pöydän takana näyttää hyvältä, ei välttämättä toimi tosielämässä.

Raitioliikenne poistui Kampissa Fredrikinkadulta Sähkötalon ja Arkadiankadun väliltä. Suurin puheenaihe julkisuudessa palvelun heikkenemisen sijaan näyttää kuitenkin olevan käyttämättömäksi jäävät Stefan Lindforsin design-pysäkit. Uskon ainakin yhden käyttäjäkunnan kuitenkin pitävän hiljenevistä pysäkeistä, nyt ”alan miehet” saavat 130 000 euron hintaiset pysäkit täysin itselleen!

Linjan 7 lisäksi linja 1 koki suuren muutoksen. Kartalta katsoen se muuttui varsinaiseksi slalomreitiksi, mutta Sörnäisten ja Oopperan väliä matkustavat työmatkalaiset arvostanevat muutosta, sillä linjan 8 vaunuissa on ollut täyttä. Mukava myös kerrankin todeta, että linjan aikataulua olisi varaa kiristää!

Joni Sironen

Alkusuksynä kolmosen vaunut saapuivat TÖ2:lle, kurvasivat siitä Töölön hallipihalle ja tasasivat aikaa Sibeliuksenkadun–Ruusulan- kadun osuudella paikassa, missä milloinkin vauvuista oli vähiten häiriötä muulle liikenteel- le. Paluusuuntaan jatkettiin Runeberginkadun kautta Mannerheimintielle, jossa ensimmäinen linjan mukainen pysäkki oli TÖ1. Kuva Teemu Ikonen 16.8.

yksi ikuisuusprojekteista, eikä vaikuta siltä, että jatke toteutuisi aivan lähivuosina. Pääte- pysäkkiä on kaavailtu Ilmalantorille ja vaika- ka jatkeen valmistuminen on aikataulutettu vuodelle 2021, sen toteutuminen noin pian ei liene todennäköistä. Tulevaisuuden visi- oissa linja 9 jatkuisi Pohjois-Pasilan kautta Käpylän asemalle, mutta sinne asti tuskin päästään Raition nykyisen toimituksen ole- massaolon aikana...

Toinen ikuisuusprojekti on Fredrikinka- dun puuttuvan pätkän rakentaminen. Radan rakentaminen Bulevardin ja Kampin välille on ollut esillä ainakin johdinautoliikenteen lopetuksesta lähtien, kenties pitempäänkin. Surkuhupaisaa on, että tuon noin puolen ki- lometrin ratayhteyden rakentamisella saatai- siin linja 1 suoristettua ja samalla voitaisiin karsia tiheästi kulkevien bussilinjojen 14 ja 18 liikennettä. Radan rakentaminen ja vilk- kaan bussiliikenteen korvaaminen raitiolin- jan 1 reittimuutoksella olisi taloudellisesti huomattavan kannattava ratkaisu. Helsinki halusikin Raitio- luonnosta kommentoides- saan kiirehtiä Fredrikinkadun radan raken- tamista, mutta radan rakentaminen ei ole lä- hiviuosien suunnitelmissa. Rata on suunnitte- lupöydällä, mutta mitään arviota sen toteu- tumisesta ei uskalla antaa.

Topeliuksenkadun radan rakentaminen on vielä yksi projekti, joka junnaa paikoil- laan. Linja 2 voitaisiin suoristaa kulkemaan Topeliuksenkadun ja Nordenskiöldinkadun kautta, jolloin Mannerheimintien keskiosuus rauhoitettaisiin täysin linjaparin 4 ja 10 käyt- töön, mikä taas mahdollistaisi tehokkaam- mat valoetäudet, nopeuttaisi liikennettä ja edelleen säästyisi kustannuksia.

Topeliuksenkadun ja Haartmaninkadun radan rakentaminen taas on eräs edellytys Munkkivuoren radan toteutumiselle. Toki Munkkivuoren linja olisi mahdollista toteuttaa Mannerheimintietä pitkin kulkeva- na, mutta tällöin se ei korvaisi yhtä tehok- kaasti Töölön läpi kulkevia bussilinjoja 14, 18 ja 39. Munkkivuoren raitiotien suunnit- telu onkin ollut pitkään jäissä. Bussilinjaa 18 korvaamaan suunniteltu raitiolinja Eiras- ta Munkkivuoreen ei toteutune lähivuosina, vaikka toteutuessaan jo pelkästään se toisi merkittäviä kustannussäästöjä, puhumatta-



kaan bussilinjojen 14 ja 39 osittaisesta kor- vaamisesta.

Kalasataman sekä Laajasalon ja Ylisky- län raitiotiet kuuluvat jo eri kategoriaan kuin Raitio. Mainitut alueet eivät sisälly lainkaan nykyiseen Raitioon, vaikka ne olivat viitteel- lisinä mukana Raition luonnoksessa. Alusta- vissa suunnitelmissa Yliskylän ja rautatie- aseman välillä kulkee linja 11, Kolmikulman ja Kruunuvuoren rannan välillä linja 12 sekä keskustan ja Kalasataman välillä linja 13. Alueiden rakentamisen edetessä myös lin-

jastosuunnitelmat tehdään alueille erikseen. Todennäköistä on, että ainakin linjan 11 pää- te on Kaivokadulla ja sitä ajetaan nykyistä pitemmällä kaksisuuntavaunuilla. Sen sijaan linjat 12 ja 13 saatetaan hyvinkin integroida nykyiseen linjastoon.

Linjasto tulee elämään siis jatkossakin, kun uusia asuinalueita valmistuu. Niitä ja isompaa linjamuutosta odotellen – olisiko kesäliikenteen alku vuonna 2050 sopiva ajankohta?

Hernesaaressa raitiotien yleissuunnitelma

hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakun- nan kokouksessa 14.2. Linjan 6 reitti jatkuu Bulevardilta Telakkakadun ja Eiranrannan kautta Laivakadulle ja myöhemmin Herne- saaren kärkeen. Koko uudisradan pituus on n. 2,1 km ja sille on suunniteltu viisi pysäki- kiparia. Suunnittelussa on tarkoitettu noudat- taan raitioliikenteen kehittämistavoitteita ja suunnitteluperiaatteita. Linjasta toteutetaan koko matkalla kadun keskelle sijoitetulle ajouralle, jonka leveys on pääsääntöisesti suunnitteluarvon mukainen 6,4 m.

Ensivaiheessa tilapäinen kääntöpaikka rakennetaan Laivakadun pohjoispäähän eli kymmenkunta vuotta sitten rakennetun Eiranrannan lounaispuolelle. Sinne ratikkara- rata valmistuu tämän hetkisen arvon mukaan ensi vuoden syksyllä, mutta liikenteen aloitus saattaa viivästyä.

Hernesaaressa rakentaminen aloitetta- neen alueen eteläkärjestä. Hernesaaressa kokoojakatu Laivakadun ja sen osana raitio- tien toisen vaiheen rakentamisen arvioidaan alkavan vuonna 2020 ja rakenta- misajaksi arvioidaan 2–3 vuotta. Tällöin raitiotien toinen vaihe olisi valmis arviolta vuonna 2023.

Raitiotie toteuttaa Hernesaaressa joukko- liikennejärjestelmälle asetetut tavoitteet ja se mahdollistaa yhteensä 480 000 kerros- liömetrin uudis- ja täydennysrakentamisen raideliikenteen varrelle. Raitiotie vahvistaa Hernesaaressa toteutettavaa imagoa kanta- kaupungin laajennuksena ja sen odotetaan keräävän arkipuorokaudessa 6500–8000 uutta joukkoliikenteen matkustajaa. Jouk- koliikenteen kulkumuoto-osuuden odote- taan olevan 40 % kaikista matkoista ja 63 % moottoroiduista matkoista.

Alustavan liikennöintisuunnitelman perusteella Hernesaaressa raitiotien liikennöintikustannus on 1,52 € nousua kohden. Yleissuunnitelmassa vertailuvaihtoehtona käytetyn bussiliikenteeseen perustuvan joukkoliikennejärjestelmän liikennöinti- kustannuksen arvioitiin olevan 1,92 € nou- sua kohden.

Raportissa korostetaan myös, että Bu- levardilla on kiinnitettävä huomiota raitio- liikenteen toimintaedellytyksiin kadun perusrakenteen yhteydessä, sillä koko Hernesaaressa ja Punavuoren ratikkaliikenne kulkisi sitä kautta.

Yleissuunnitelma on laadittu kaupunki- suunnitteluvirastossa yhteistyössä HKL:n, HSL:n ja kaupunginkanslian kanssa.

TAULUT

HSL:n liikennöintisuunnitelman (ks. Raitio 1/17) mukaan ratikoille oli budjetoitu tälle syksylle 86 vuoroa. Arvelin, että lukemaan tulee pientä heittoa, mutta 10 % ylitys oli suuri yllätys. Ratikoita nimittäin kulkee nyt iltaruuh-

kassa peräti 95, kun viime talvikaudella vuoroja oli enimmillään 94. Uusi linjasto ei siis vähentänytkään ratikkavuoroja vaan päinvastoin tuli hienoinen lisäys!

Railin käynnistyttyä seurasi tilanne, että liikenteen suurin solmukohta on Mannerheimintien, Kaivokadun ja Simonkadun risteys. Kaikki linjat kasia lukuun ottamatta kulkevat tämän pisteen kautta. Yhdistetyn kalustokierron vuoksi myös kasin vuorot siirtyessään joko linjalle 6 Arabiassa tai linjalle 9 Saukonpaadessa ajavat vähintään kerran päivässä tuon solmupisteen läpi. Yksi poikkeus löytyy: vuoro 175 pörrää koko päivän vain kasilla eikä käy em. risteyksessä kertaakaan.

Kalustobongaajalla on siis helpot hetket tiedossa. Siitä vaan passiin Forumin kulmille aamulla klo 6, ja pois klo 22.30, niin kylä sieltä kaikki muut ratikkavuorot jossain vaiheessa ilmestyvät näköpiiriin. Ja jossain vaiheessa päivää lyhyt käynti jossain 8-linjan varrella, niin johan saa sen puuttuvan vuoronkin samalle filmirullalle!

Uudessa linjastossa liikenteessä oleva vaunumäärä on noussut lähes kaikkina liikennöintiäikoina. Erityisen runsaasti vaunumäärä on noussut lauantain ja sunnuntain päiväliikenteessä, kuten oheisista taulukoista voi huomata.

Ensi katsomalta aikatauluissa on ilmaa turhankin kanssa, monella päätärillä kun seistään aikataulun mukaan yli vuorovälin verran. Matkustajien kulkutottumuksien muuttuessa myös ajoaikoihin tulee varmasti muutoksia. Kun uusi linjasto muotoutuu uomiinsa, saadaan siitä kerättyä ajoaikada-

taa. Toteutunutta dataa pystytään hyödyntämään seuraavien aikataulukausien aikatauluja suunniteltaessa ja toivottavasti tulevina vuosina vaunut kulkevat reippaammin.

Helpoimmat ensin: 4 ja 10

Nelosella tapahtui niin vähän muutoksia, että siihen tarvittava palstatila on hyvä kuluttaa heti alkuun. Kerrataan siis nelosen liikenne: aamu- ja iltaruuhkassa on liikenteessä 13 vuoroa, joilla saadaan aikaan 6 minuutin vuorovälit. Arkena päivällä sekä lauantain asiointiaikaan on 7,5 minuutin välit ja vaunuja tarvitaan 10.

Hiljaisena aikana liikennöidään 10 minuutin välein 7 vaunulla. Sunnuntaisin, mikä ei nykyisin ole lainkaan hiljaista aikaa, ajetaan edelleen vain 12 minuutin välein ja liikenteessä on 6 vaunua. Sunnuntain aamu-liikenne alkaa 15 minuutin väleillä ja jatkuu klo 9 jälkeen 12 min välein. Myös yöliikenne pysyi kalustomäärältään ennallaan eli klo 23.30–2 liikenteessä on 3 vaunua ja vuoroväli 20 min.

Nelosella on käytössä vakiovuorot 140–149 sekä ruuhkavuorot 240–242. Sunnuntaisin numerot ovat 140–145. Kaikki vuorot lähtevät päivittäin TH:sta ja kalustona ovat välipalavaunut. Arkena ja lauantaina kaksi vuoroa ajaa sisään KH:iin. Näillä hallia vaihtavilla vuoroilla saadaan, kuten tunnettua,

tehtyä vaunusiirrot huokealla hallien välillä eikä erillisiä siirtoajoja tarvita.

Linja 10 oli toinen linja, jolla ei ensi katsomalta tapahtunut merkittävää muutosta. Tarkemmin katsottuna suurin muutos oli viikonloppujen aamuliikenteen palauttaminen: nyt lauantaisin aloitetaan klo 6 ja sunnuntaisin klo 7, kuten oikealla stadilaisella ratikkalinjalla ikään. Sunnuntaiaamu on siitä erikoinen, että kaikki viisi kympin vuoroa aloittavat liikenteen jo klo 7 aikaan, joten vartin väleillä se tarkoittaa 75 minuutin kierrosaikaa. Kun ajoaika yhteensä suuntaan on 23 minuutin luokkaa, jää taukoaikaa kierroksella lähemmäs puoli tuntia. 33 % kierrosajasta siis seistään päätepusäkeillä. Hullunkurista myös siksi, että hieman pitempää nelosta ajetaan samaan 60 minuutin kierrosajalla.

Kympin vuoronumerot ovat arkisin 191–199, 291 ja 292, lauantaisin 190–198 sekä sunnuntaisin 190–194. Vuorovälit ovat nelosta vastaavat, mutta yöliikennettä ei ole.

Linja 5

Vitosen viime keväänä alkanut lähes koko päivän ajan kestävä liikenne jatkuu vielä alkusyksyn. Liikenne hoidetaan alkusyksyllä edelleen kuudessa patkässä niin, että vaunut palaavat 2–3 tunnin ajorupeaman jälkeen takaisin halliin.

Alkusyksyllä lähtöjä on KTR:lta arkisin klo 6.48–7.48, 10.22–11.27, 12.03–13.03,

	syksy 2017	loppukevät 2016
Aamuruuhka	93*	90
Päivä	87	74
Iltaruuhka	95	94
Lauantai	88	71
Sunnuntai	65	55
Yöliikenne	16	12

* = 23.10. alkaen 90

kalustotyyppi	vaunumäärä	käytössä linjoilla
MLNRV3	25	6, 8, 9
MLNRV1+2	38	1, 4, 5, 6, 8, 9, 10
MLRV	30	1, 2, 3, 7
NRV	2	1

16.14–17.52, 20.24–21.26 ja 22.14–22.59 kuitenkin niin, että klo 12.03–13.03-lähtöjä ei ajeta maanantaista keskiviikkoon. Vuorovälit kunakin liikennöintiaikoina ovat kymmenen minuutin luokkaa, tosin vaihdellen kuudesta aina 16:een. Sunnuntain alkuillan lähdöt ovat jo välillä 19.04–19.56, mutta muutoin viikonlopun liikennöintiajat ovat vähäisiä minuuttieroaavaisuuksia lukuunottamatta arkea vastaavat. Vaikka harrastaja ei aina pysy mukana vitosen aikataulumuutoksissa, voi laivamatkustaja kuitenkin luottaa siihen, että vitosen kulkee juuri silloin, ja sehän linjan tarkoitus onkin.

Aamulla ja iltapäivällä linjaa ajetaan vuoronumeroilla 250, 251 ja 252, aamupäivällä ja alkuillasta numeroilla 253, 254 ja 255 sekä keskikäivällä ja loppuillasta numeroilla 256, 257 ja 258. Arkena ja lauantaina

kaksi vitosen vuoroa, 250 ja 251, lähtevät aamutuimaan KH:sta ja yksi TH:sta. Paluuhalli vuoroilla on aina TH, joten muina liikennöintiaikoina kaikki vuorot myös lähtevät TH:sta. Näiden kahden kahden vitosen vastapainona ovat kaksi linjan 4 TH:sta aamulla lähtenyt vuoro, jotka palaavat illalla KH:iin.

Myös sunnuntaiaamuina vitosen vuorot 250 ja 251 lähtevät KH:sta. Sunnuntaisin nelosen vuoroja ei aja KH:iin, sen sijaan sinne ajavat vitosen vuorot 253 ja 255 n. klo 20.

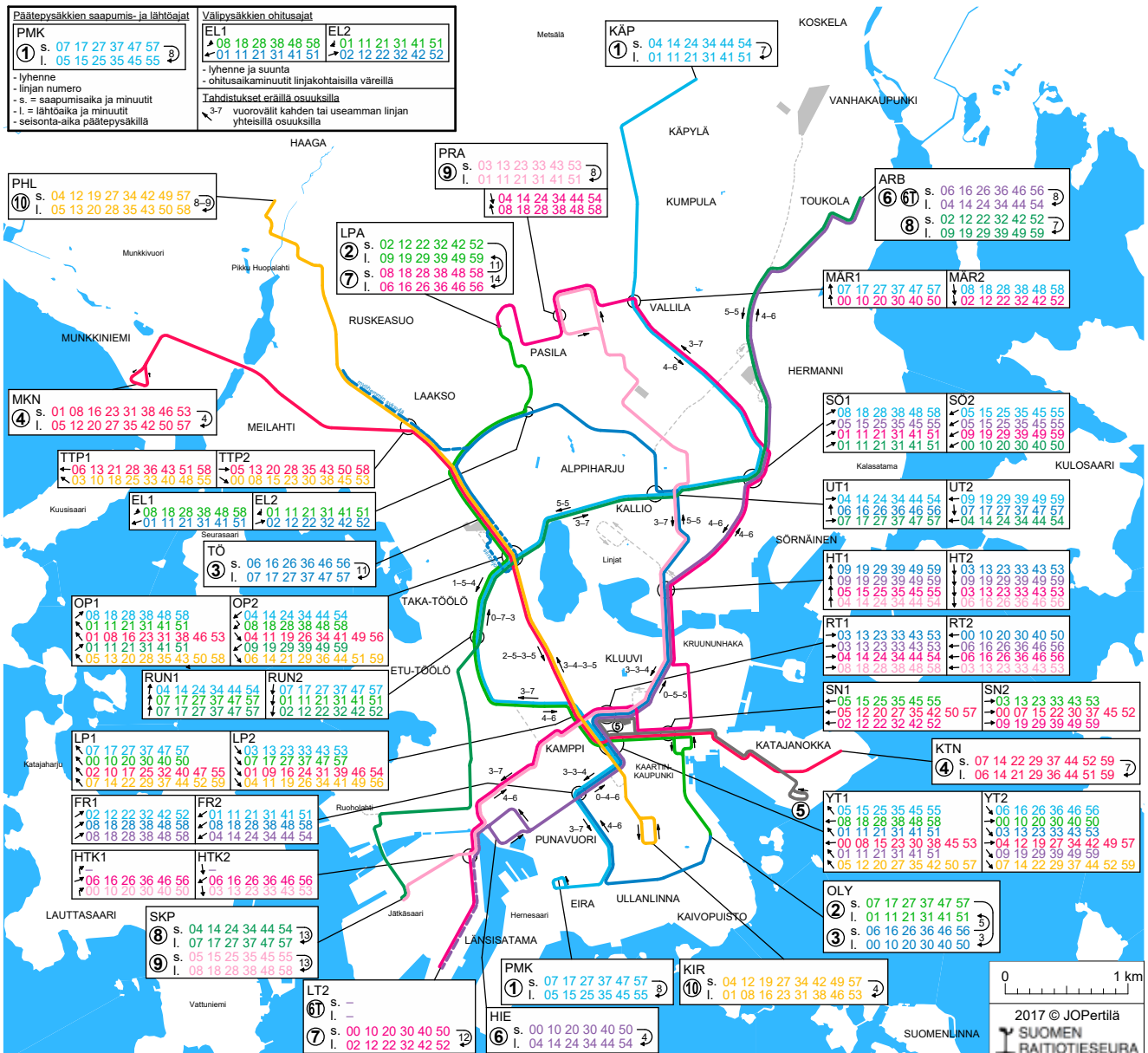
Töölöön ajetaan reittiä RT-HT-UT-OP-TH ja Koskelaan RT-HT-SÖ-KH. Hallireitit on nykyisin kilvitetty ”Ei linjalla”-tekstein. Miten olisi, eikö näitä vitosen rautatieasemalta lähteviä hallivuoroja kuitenkin kannattaisi hyödyntää muilla linjoilla? Töölöön ajettaessa voisi hyvin olla 3H-kilpi ja

Urheilutalo-määränpää tai Koskelaan ajettaessa 6H Vallila. Hallivuorotkin saataisiin näin paremmin hyötykäyttöön.

Viking Linen liikenne vähenee lokakuun lopulla, kun kesän kestäneet lisävuorot ajetaan viimeisen kerran sunnuntaina 22.10. Tällä on tietysti vaikutusta myös vitosen aikatauluihin ja 23.10. lähtien femma palaa hetkeksi ”normaaliaikatauluihinsa” – lähtöjä on vain klo 10, 17 ja 21 (su 19.30) aikoihin. Jo heti marraskuussa on kuitenkin luvassa viime talven tapaista pikkujoululiikennettä.

Suurin yksittäinen muutos: 1 Ykkösen koki Railin myötä suurimman muutoksen. Liikennöintiajat ovat nyt arksin n. 6–20 ja viikonloppuisin 9–18. Arksin ja lauantaisin linjalla liikkuu 11 vuoroa (201–211). Näillä saadaan aikaan 10 minu-

Raitiliikenteen aikataulukartta arjen päiväliikenteessä



tin välit koko liikennöintiajalle. Sunnuntai-
sin liikenteessä on 9 vuoroa (201–209) ja 12
minuutin välit.

Vaihtelevinta kalustoa kannattaa nyt et-
siä juuri linjalta 1. Sille on arkisin tilattu kak-
si NRV:a (vuorot 203 ja 211), yksi MLRV
(vuoro 201) ja kahdeksan MLNRV:a. Lau-
antaisin korkea kalustoa ei käytetä, MLRV-
kalustoa sen sijaan on kahdessa vuoro-
sa (203 ja 204). Muut vuorot lauantaisin
sekä sunnuntaisin kokonaan kaikki ovat
MLNRV-tyyppiä.

Viime kevään mittaan on ollut puhetta,
että korkeista nivelistä luovuttaisiin syyslii-
kenteen alkaessa. Tämä ei kuitenkaan toteu-
tunut, vaan linjalla 1 kulkee suunnitelmalli-
sesti arkisin nuo kaksi korkea vuoroa. Ha-
vaintojen perusteella korkea kalustoa on
tosin käytetty muillakin linjoilla. Tilanne

saattaa kuitenkin muuttua hyvinkin nopeas-
ti, sillä Articeja lienee lehden painoon men-
non ja ilmestymisen välillä toimitettu melko
varmasti ainakin kaksi. Talven kynnyksellä
käytetty kalusto on varmasti enimmäkseen
esteetöntä, mutta edelleen asiaan tulee muu-
toksia ensi keväänä, kun näemme, mikä on
Variotramien kohtalo.

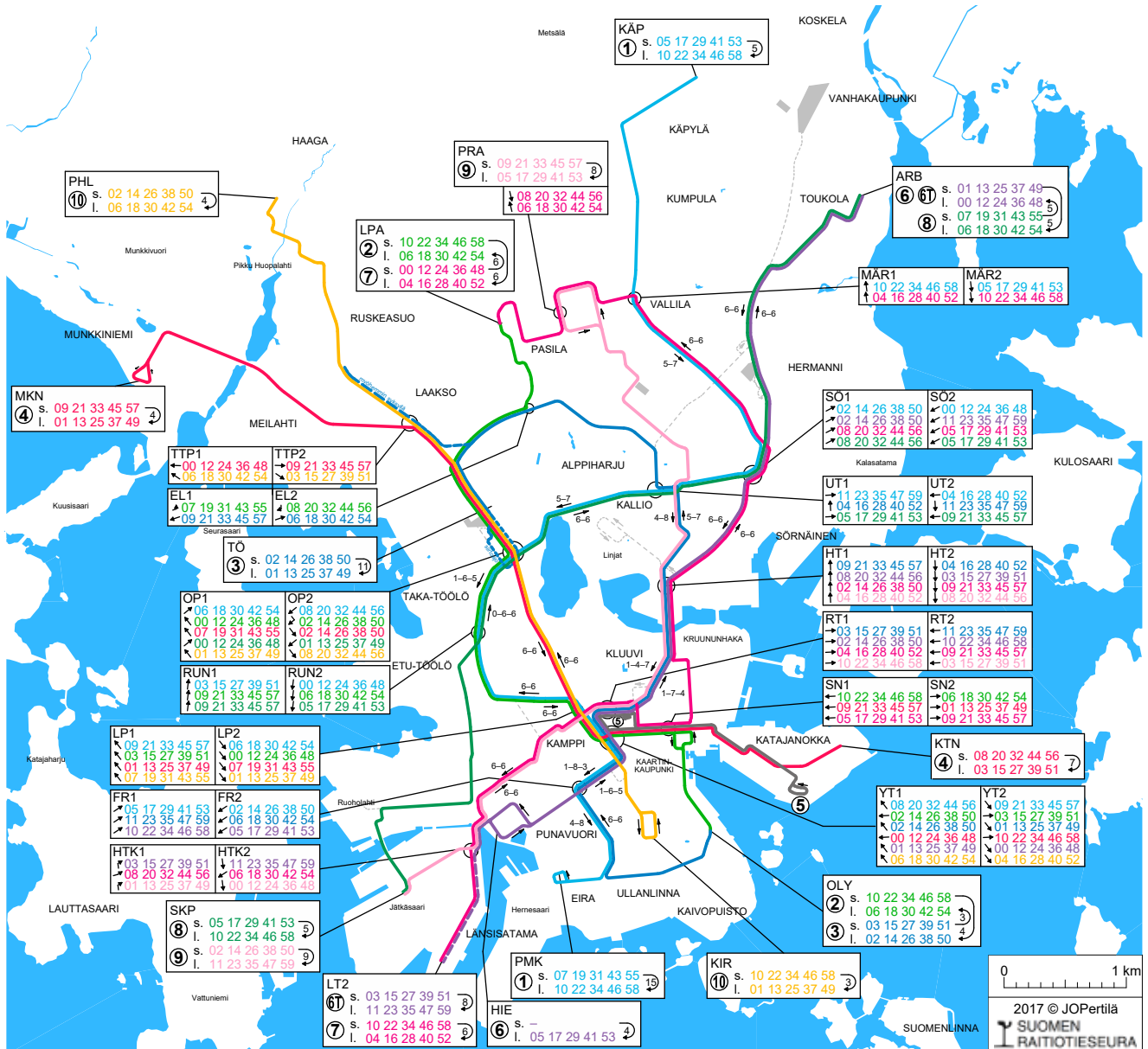
327 vai 723?

Miten tätä triplalinjaa aletaan jatkossa kut-
sua, jää nähtäväksi. Varmasti jo tähän men-
nessä linja on saanut lempinimiä, ehkä ala-
tyyliisiäkin. Linjojen reitit avautuvat var-
masti harrastajille, mutta myönnetään, ettei
järjestely ole kaikkein asiakasystävällisin.
Käytän tekstissä tästä yhdistelmälinjasta ni-
mitystä 2-3-7 tai kutakin linjanumeroa erik-
seen.

2-3-7 kuluttaa vaunutarpeesta noin kol-
manneksen, ruuhka-aikoina 29 vaunua.
Kierrosaika on siis huikea 290 minuuttia
eli 10 minuuttia vaille viisi tuntia. Arkisin
päivällä sekä lauantaisin kierros kestää 10
minuuttia vähemmän eli silloin liikenteessä
on 28 vaunua. 2-3-7:n kalustona on MLRV.
Niitä on liikennekäytössä päivittäin 30 eli

Aikataulukartoissa on esitetty raitioliikenteen
lähtö/ohitus/saapumisinuutit arjen sekä
sunnuntain päiväliikenteessä n. klo 12. Ajo-
ajat vaihtelevat tunneittain, joten muina vuo-
rokaudenaikoina ajoissa saattaa olla muuta-
man minuutin vaihteluita. Arkena linjoilla 4
ja 10 on 7,5 minuutin vuorovälit ja linjoilla 1,
2, 3, 6/6T, 7, 8, ja 9 on 10 minuutin vuoro-
välit. Sunnuntaina kaikilla linjoilla on 12 minu-
utin vuorovälit. Linjan 5 eriyvän luonteen vuoksi
sen aikataulut eivät kuulu tähän esitykseen.

Raitioliikenteen aikataulukartta sunnuntain päiväliikenteessä



yksi vaunu arkisin jää vielä käytettäväksi muille linjoille. Ja se yksihän kulkee suunnitellusti linjalla 1.

Vakiovuorot on numeroitu 111–138 ja ruuhkavuoro sarjan päätteeksi 139:ksi. Se onkin Koskelan ainut oikeaoppinen eli kaksiosainen ruuhkavuoro. Iltapäivällä on lisänä kaksi linjan 6 yksiosaista iltaruuhkaa. Koskelassa ei siis enää näe juurikaan aikataulunmukaista liikennettä keskipäivällä.

Sunnuntaina liikenteessä ovat vuorot 111–131 eli 22 vuoroa. Vuoroväli on 12 min eli kierrosaika 264 minuuttia.

Linjan aikatauluista ei riitä juurikaan kerrottavaa. Päivällä ajetaan 10 minuutin, illalla sekä sunnuntaisin 12 minuutin ja yöllä 20 minuutin välein ja se on sillä saletti. Nyt ehkä suurin uutiskynnys onkin siinä, että myös seiskan uudella reitillä LT2–SN–SÖ–LPA on myös yöliikennettä, tosin ei aivan yhtä pitkään kuin muilla yölinjoilla. Seiskan liikenne loppuu Länsiterminaalin laiva-aikataulujen mukaisesti klo 1 kieppeillä.

Lienee kuitenkin syytä aloittaa arkipäivien aikataulurakenteesta. Aikataulunmukaista seisontaa on nähtävissä linjan varrella paikoissa, missä linjatunnus vaihtuu eli OLY:lla ja LPA:lla sekä varsinaisilla päätepusäkeillä TÖ3:lla (myöhemmin syksyllä KST:lla) ja LT2:lla.

OLY:lla, missä 2 vaihtuu 3:ksi ja päinvastoin, seistään suunnasta riippuen yleensä 3–5 minuuttia. Tässä ei ole siis tarkoitus, että matkustajat ehtisivät linjan edelliseen vuoroon, vaan kyseessä on puhtaasti aikataulutensasus. LPA:lla sen sijaan, missä 2 muuttuu 7:ksi ja 7 2:ksi, on päivällä 10–14 minuutin tasaus. Tässä onkin mahdollisuus ehtiä edelliseen linjan vuoroon. Vastaava järjestely oli aiemmin käytössä linjoilla 2 ja 3 EL:ssa. Siellä vaihtoyhteys oli usein arpapeiliä, kuten valitettavasti nytkin LPA:lla linjojen 2 ja 7 kesken; koskaan ei voi olla varma, ehtiikö päättärillä vaihtaa edessä odottavaan vuoroon.

Ratikoiden yöliikenne Pasilaan miltei kolminkertaistui. Ysin lisäksi Pasilaan pääsee arkisin ja lauantaicin kakkosen viimeisellä lähdöllä OLY:sta 1.37 (LP1-ohitusaika 1.44), joka jatkaa vielä 7H:na Mäkeläncadulle ja ST2:lta KH:iin. Seiskalla taas pääsee viimeisellä LT2-lähdöllä liikkeelle klo 0.29 (RT1 0.40) Pasilaan asti ja sama vuoro ajaa tietenkin viimeisen linjan 2 lähdön LPA:lta klo 1.16. LT2:lta pääsee 7H:lla pois vielä klo 0.45 ja 1.00, mutta nämä vuorot ajavat siis vain SÖ1:iin ja jatkavat siitä KH:iin.

Seiskan viimeinen lähtö LPA:lta LT2:lle on klo 0.14, jonka jälkeen klo 2.07 asti ajetaan vielä useita kakkoselta tulleita vuoroja

ST2:lle asti ja edelleen KH:iin. Tunnukse-
na tietenkin 7H.

Sunnuntaisin yöliikenteen rakenne on pitkälti erilainen. Seiskan viimeinen lähtö LT2:lta LPA:lle asti on klo 0.25 ja sen jälkeen ajetaan vielä 7H-lähdöt 0.45 ja 1.05. Kakkosella Pasilaan haikailevat joutuvat starttaamaan OLY:lta jo klo 1.00 (LP1 1.06). Tämän jälkeen Pasilaan matkustavat pääsevät vielä 2H-linjalla OP:lle asti, mutta siellä heidät heitetään kylmästi ulos, kun vaunut jatkavatkin Helsinginkadun ja SÖ:n kautta KH:iin.

Länsiterminaalin sunnuntaiaamun varhaisempi aloitus periytyi ysiltä seiskalle. Kalliosta ei siis kannata enää pitkän lauantai-illan jäljiltä haikailla keskustan suuntaan vielä puoli kuuden aikoihin. Sen sijaan Kurvin suunnalta seiskan reittiä LT2:iin pääsee sunnuntaisin jo SÖ-lähdöllä klo 5.28. Vuoro saapuu LT2:lle 5.54, lähtee sieltä 6.03, saapuu LPA:lle 6.40 ja edelleen ajaa kakkosen ensimmäisen vuoron sieltä 6.57.

Kakkoselta löytyy erikoisuus, jota ei muistaakseni ole ollut ainakaan pariinkymmenen vuoteen. Eiran suunnasta Kaivariin saapuva kolmonen jatkaa kakkosena vain Kauppatorille ja jatkaa siitä suorinta hallireittiä S117 Krunikan ja Sörkan kautta Koskelaan. Katariinankadun vaihdekin käännetään siis aikataulunmukaisesti päivittäin kaksi kertaa. Tämä tapahtuu arkisin n. klo 19.37. Ensin suoralle raiteelle halliin ajavan vuoron 136 toimesta ja heti perään takaisin vasemmalle linjalla jatkavan vuoron 137 toimesta. Muina aikoina vaihteella ei ole mitään käyttöä, ellei sitten jokin kissanristiäinen vie kakkosta poikkeusreitille... Näitä asioita on perattu tarkemmin Päätepusäkeillä.

Toinen tripla: 689

Tämä toinen yhdistelmälinja kuluttaa niin ikään noin kolmanneksen vaunutarpeesta. Liikenteessä on arkena kaikkiaan 28 vuoroa, jotka on numeroitu 151–178. Kullakin linjalla – kutosella, kasilla ja ysillä – on periaatteessa omat vuoronsa ja arkena päivällä vuorot ajavatkin vain yhtä linjaa kerrallaan. Aamun alussa kalustokierto kuitenkin vaihtelee: aamulla linjalla 6 ensimmäisen kierroksensa ajava vuoro saattaa siirtyä ARB:ssa linjalle 8 ja heti perään SKP:ssa linjalle 9.

Aamuruuhkan ja aamupäivän ajan kutosella liikkuvat vuorot 151–156, 159 ja 160 eli kaikkiaan 8 vuoroa. Kierrosaika on 80 minuuttia, joka muodostuu n. 33 ajoajoista suuntaansa ja 7–8 minuutin tasausajasta ARB:ssa sekä 4 minuutin tasausajasta HIE:ssa. Linjan pidennys 6T:ksi sekä toisaalta aamua pidemmät ajoajat vaativat il-

tapäivällä kaksi vuoroa enemmän ja 100 minuutin kierrosajan. Vuorot ovat numeroiltaan 157 ja 158 ja ne tulevat mukaan linjalle KH:sta klo 12.42 ja 13.57.

Sekä kasilla että ysillä on 90 minuutin kierrosaika aamusta alkultaan. ARB:ssa ja PRA:lla on aikataulun mukaan 7–8 minuutin ajantasaus, SKP:ssa tavanomaisesti 13 minuuttia. Ysillä liikkuu keskipäivän aikaan vuorot 161–169 ja kasilla 170–178. Pääsääntöisesti vuorot ajavat vain yhtä linjaa, mutta tässä onkin kuljettajan oltava tarkkana! Muutama poikkeus nimittäin on aamu- ja iltaruuhkien aikaan.

Illan hiljentyessä kalustokierto vaihtelee enemmän. Klo 19 aikaan vuoroväli harvennee 12:een ja pelistä tippuu pois 7 vuoroa. Kaksi vuoroista poistuu linjalta LT2:ssa, jossa ne vaihtavat 6T:ltä 7H:lle. 7H:lla vuorot ajavat Kurviin ja siitä suorinta tietä KH:iin. Loput viisi vuoroa lähtevät halliin ARB:sta tai PRA:lta.

ARB:ssa suuri osa kutosen ja kasin vuoroista vaihtaa linjalta toiselle vuorovälisiirtymän aikana. Loppuillan aikana vaihtoja ARB:ssa ei enää ole. Kutonen kulkee klo 19 jälkeen seitsemällä vuorolla ja kierrosai-
ka on 84 minuuttia. Linja 6T palaa liikenteeseen taas n. klo 21 ja se pystytään alkuiltaa lyhyempien ajoaikojen ansiosta hoitamaan samoilla seitsemällä vuorolla. SKP:ssa sen sijaan näkee vaihtoja linjalta toiselle. Kasi ja ysi vaihtavat säännönmukaisesti linjaa koko illan ajan. Kierrosaika kummallakin linjalla on 78 minuuttia.

Viikonloppuisin 6-8-9:n kalustokierto on vaihtelevampi. Lauantaicin kutosella kulkee omat vuoronsa 151–160. Kasilla ja ysillä sen sijaan on yhteinen kalustokierto. Käytössä on vuoronumerot 161–177 ja ne vaihtavat lähes poikkeuksetta linjaa SKP:ssa. Aamulla sekä illalla osa vuoroista vaihtaa linjaa myös ARB:ssa.

Sunnuntaina taas, jolloin aamulla aloitetaan 15 min välein ja klo 9 jälkeen loppupäivä jatketaan 12 min välein, kytkyissä ovatkin linjat 6 ja 8. Niillä liikennöivät vuorot 151–164 ja lähes läpi päivän ne vaihtavat linjaa ARB:ssa. Ysi puolestaan on suunnitellun erikoisuus, sillä sunnuntaisin yksikään sen vuoroista ei vaihda SKP:ssa kasille. Ysillä on sunnuntaisin käytössä vuoronumerot 171–177.

Mainittavin uutinen viikonlopuista lie-
nee, että, aivan kuten kymppilläkin, myös kutosella viikonloppujen aamuliikenne palautettiin neljännesvuosisadan tauon jälkeen.

Näistä kolmesta linjasta vain ysillä on yöliikennettä. Se hoitaa yöpalvelun Jätään n. klo 2 asti ja onhan sen parina seiska, joka

Tilaa ratikka- joulukortit nyt!

0,80 €



30 €
koko nippu
50 kpl

Vuoden 2017 joulukortissa näkyy katoavaa ja jo kadonnutta stadilaisperinnettä: kortin kuvassa on kaksi Nrl-vaunua eli välipalatonta 1970-luvun nivelvaunua. Näistä suurin osa on jo varastoitu ja vain harva liikkuu enää kaupungilla. Toinen vaunu on linjalla 1, joka ei enää Liisankatua kulje, ja toinen linjalla 1A, jota ei enää elokuusta lähtien ole ollut olemassakaan.

Taustalla on myös linjan 17 bussi, joka elokuusta lähtien ajaa tässä kohden Liisankatua vain idän suuntaan.

Kortit on painettu jo, joten ne ovat toimitusvalmiina. Kortteja on rajoitettu erä, joten kannattaa toimia nopeasti!

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

Tilauksen voit tehdä internetissä sivulla www.stadinratikat.fi/kauppa tai sähköpostitse osoitteeseen 339@stadinratikat.fi.

Postituskulut: alle 20 euron tilaukset 3 €, yli 20 euron tilauksista ei kuluja.

lopettaa tunnin verran aikaisemmin. Ysillä on yöliikenteessä neljä vuoroa ja kierrosai-ka on 80 minuuttia. Kalustokierron sekoi-tuttua illan aikana mainittakoon, että arki-sin yksi ysän yövaunuista on vuoro 151 eli periaatteessa kutosen vuoro. Se on aamulla aloittanut kasilla, tehnyt päivätyönsä kuto-sella, siirtynyt illaksi 8/9-kombolle ja yöllä vielä palvelemaan Jätkäsaaren ja Itä-Pasilan yökukkuja.

Kuten 2-3-7-osiossa mainitsin, Pasilan yöyhteydet on nyt otettu entistä paremmin huomioon. Pasilaan pääsee linjan 9 lähdöllä SKP:sta klo 1.33 (RT1 ohitusaika 1.42). Tä-män jälkeen ysillä pääsee vielä kaksi kertaa Kaarlenkadulle, josta kurvataan SÖ:n kaut-ta KH:iin. PRA:lta taas lähdetään viimeisen kerran matkaan 1.33 SKP:n suuntaan (RT2 1.50).

Sunnuntai-iltana tilanne on ysilläkin eri-ävä ja jopa huomattavasti erikoisempi: sun-nuntaisin kaikki ysän vuorot lähtevät halliin SKP:n päästä ja jatkavat siis Kaarlenkadulta KH:iin. SKP:sta viimeinen ysi lähtee 0.57 (RT1 1.06) koko reitille PRA:lle asti. Sama vaunu palaa PRA:lta vielä niinkin myöhään kuin 1.37 (RT2 1.53) SKP:lle. SKP:sta vii-meinen halliinlähtö on 2.13 ja taten RT1:lta Kallion kautta KH:iin on mahdollisuus mat-kustaa vielä klo 2.22.

Tahdistukset ja vaihtoyhteydet

Railia on markkinoitu niin, että vaikka useat vanhat yhteysvälit säilyvät muutoksen jäl-keenkin, linjasto perustuu useassa paikas-sa vaihdollisiin yhteyksiin. Hyvä näin, sil-lä usealla vaihtopysäkillä jatkoyhteys lähtee samalta laiturilta tai joissain tapauksissa vas-takkaisen suunnan laiturilta. Vaivattomuuteen kuuluu kuitenkin sekini, että vaihtoyh-teyden onnistumiseen voi luottaa. Toivotta-vasti yhteydet toteutuvat ja asiaan panoste-taan jatkossakin!

Sekä tahdistuksiin että vaihtoyhteyksiin on selkeästi panostettu. Eräs tärkeimmistä aikataulupisteistä lienee SÖ, siellä kun on tahdistettu linjat 1, 6, 7 ja 8 keskenään tasa-välein kulkeviksi ja niiden aikataulut on siten ”lukittu” muillakin aikataulupisteillä. Näin ne vaikuttavat muihin linjoihin, kun esimer-kiksi ykkösen aikataulut Töölössä vaikutta-vat linjan 2 aikatauluihin ja Punavuoressa linjan 3 aikatauluihin. Paletti onkin saatu jo melkein valmiiksi, vielä puuttuu linjan 9 so-vittaminen Kalliossa kolmosen ja Jätkäsaar-essa seiskan kanssa suhtkoht tasavälein kul-kevaksi. Tahdistuksissa on tietenkin hyvä pyrkiä täydelliseen tasavälisyyteen eli kah-den linjan voimin ajettavilla osuuksilla vau-

nut saapuisivat täsmälleen viiden minuutin välein. Linjaston monimutkaisuuden vuoksi kaikilla osuuksilla ei tähän päästä ja komp-romissien myötä joillakin väleillä tahdistus on hieman epäsäännöllisempi 4–6 tai 3–7.

Paperilla vaihtoyhteydet toimivat aina paremmin, joten älkäämme tuomitko suun-nittelijaa heti, vaikka vaihtoyhteydet eivät heti alussa toimisikaan suunnitellusti. Kaik-kea näin häiriöherkässä liikenneverkossa kun ei voi toteuttaa. Parin ensimmäisen vii-ikon aikana tehtyjen havaintojen perusteella linjastosta löytyy useita välejä, joilla vaunut kulkevat edelleen peräkkäin.

Pahimmat peräkkäinajot nähtäneen lin-joilla 3 ja 6 välillä FR1–HT1, jossa tahdis-tus ei toimi. Tämän yhteysvälin ne kulkevat samalla minuuttilukumalla. Samoin Töölös-sä linjat 2 ja 8 kulkevat suunnasta riippuen joko aivan peräkkäin tai minuutin välein, joskin tässä on kyse tahdistuksen kannalta merkityksettömästä välistä – vai onko sit-tenkään? Olisiko Ruoholahden suunnalta järkevää luoda sujuva vaihtoyhteys Pasilan suuntaan? Sehän onnistuisi helposti niin, että SKP:sta tuleva kasi olisi RUN1:lla minuut-tin–pari ennen kakkosta ja toiseen suuntaan tietenkin päinvastoin.

Muilla väleillä, joilla kulkee vähintään kaksi linjaa, toimivat tahdistukset paperilla enimmäkseen hyvin, mutta käytäntö valitet-tavasti puhuu toista kieltä.

Linjojen 4 ja 10 kesken tahdistus ei ole hankalaa. Niillä on muista linjoista eri-ävä vuoroväli ja riittää, kun vaunut lähtevät pääte pysäkeiltään sopivasti niin, että osu-vat yhteiselle osuudelleen LP–TTP tasavä-lein. Asia on kohtalaisen helppo 2-suunnas-sa, jossa osuudet MKN–TTP ja PHL–TTP ovat kohtalaisen saman pituisia ja vaunut voi lähettää jo pääte pysäkeiltään matkaan tasa-välein, jolloin TTP2:lla vuorot nivoutuvat sopivasti toistensa väleihin. 1-suunnassa taas ajoaikahajontaa nelosen osuudella KTN–LP ja kympin osuudella KIR–LP on niin paljon, että suunnittelu on arpapeliä.

Melko varma on, että 23.10. tulee tarkis-tuksia lähes kaikkien linjojen aikatauluihin. Toivottavasti yhteydet toteutuvat silloin en-tistä täsmällisemmin.



Oy Stadin Ratikat Ab

KOILLIS-HELSINGIN LINJASTOUUDISTUS

Koillisen Helsingin bussilinjasto uudistui 14.8.2017 lähes täysin, kun HSL toteutti keväällä 2015 valmistuneen Koillis-Helsingin linjastosuunnitelman mukaiset muutokset. Edellisen kerran alueen linjastoon kohdistui suuria muutoksia vuonna 1996 Tikkurilan kaupunkiradan valmistuttua, jolloin osa aiemmin keskustaan ajaneista bussilinjoista korvattiin liityntälinjoilla. Junaliikenteessä tapahtuneisiin muutoksiin bussilinjaston uudistus tälläkin kerralla liittyi, kun Kehäradan myötä junaliikenne vihdoin kaksi vuotta siten tiheni aidosti metromaiseksi.

Varsinkin kaupunkiradan alkuaikoinahan junat kulkivat edelleen harvoin iltaisin, viikonloppuaamuisin ja sunnuntaisin päiväsaikaankin. Bussilinjastossa tämä näkyi siten, että harvan junaliikenteen aikana bussiliikenne Koillis-Helsingistä keskustaan oli edelleen tiheää. Sunnuntaisin liikennöitiin kokopäiväisesti linjoja 70 ja 73N Rautatien- torilta Malmin kautta Suutarilaan ja Ala-Tikkurilaan.

Tihentynyt junaliikenne antoi mahdollisuuden tukeutua junaliikenteeseen enemmän myös hiljaiseen aikaan ja sunnuntaisin. Oman haasteensa linjaston suunnitteluun toi kuitenkin se, ettei Malmin liityntäterminaaliin voi päättää linjoja, koska terminaalissa ei pääse kääntymään ympäri. Malmille päättyvät linjat käyttävät päätepysäkinään Ala-Malmin terminaalia, mutta sielläkin tilaa on rajallisesti. Malmin sairaalalla bussiliikenteen käytössä on vain yksi lyhyt pysäkki, joten lähibussien lisäksi sinnekään ei ollut mahdollista sijoittaa jonkin Malmille päättyvän linjan päätepysäkkiä.

Oikotietä Siltamäkeen

Heti Kehäradan junaliikenteen käynnistymisen jälkeen liikenne alkoi myös runkolinjalla 560. Itä-Helsingin ja Malmin välillä se korvasi silloisen linjan 78, mutta Malmin länsipuolinen reittiosuus oli kokonaan uusi. Koska tarjonta Kirkonkyläntiellä oli lisääntynyt merkittävästi, avautui mahdollisuus oikaista Malmilta Siltamäkeen ja Suutarilaan

kulkeva linja aiempaa suuremmalle reitille Tapaninvainiontien ja Suutarilantien kautta. Suutarilan linja yhdistettiin linjaan 79, jolloin samalla muodostui vaihdoton yhteys Herttoniemen suunnasta Malmin sairaalalle. Linja 79 tuli Malmin ja Suutarilan välille korvaamaan linjaa 70/70T, joka typistettiin arkisin kulkevaksi, pääasiassa työ- ja koulumatkayhteyksiä palvelevaksi linjaksi välillä Kamppi–Malmi. Sturenkatua kulkeva reitti on hyvin altis ruuhkien aiheuttamille myöhästymisille, eikä vanha 70T siksi ollut kovin toimiva liityntäyhteys Malmin asemalta Suutarilan suuntaan.

Tiheää liikennettä

Linjastosuunnitelman laadinnassa lähtökohdana oli, että uuden linjaston liikennöintikustannukset eivät saa olla suuremmat kuin vanhan linjaston, mutta toisaalta kokonaisuutena säästöjäkään ei haettu. Tarjontaa kuitenkin karsittiin joiltakin sellaisilta reittiosuuksilta, joilta matkustajia on noussut kyytiin hyvin vähän. Tämä mahdollisti tiheän vuorovälin linjojen ja linjaparien muodostamisen tärkeimmille yhteysväleille: 71 Rautatien- torilta Arabian, Viikinmäen, Pihlajiston ja Pihlajamäen kautta Malmille, 73+74 Hakaniemestä Malmille ja Tapulikaupunkiin, 74+75 Puistolan asemalta Heikinlaaksoon, 79 Herttoniemestä Viikin, Malmin, Siltamäen ja Suutarilan kautta Puistolan asemalle, 552+553 Malmilta Maunulaan sekä 554+561 Itäkuksesta Malmin kautta Tapaninkyläntielle. HSL on pitänyt tiheän, runkolinjamaisen liikenteen kriteerinä enintään 10 minuutin vuoroväliä päiväliikenteessä. Eniten liikenne väheni Töyrynummella Yrttimaantiellä, Sepänmäessä Tullivuorentiellä ja Suutarilan teollisuusalueella. Näillä alueilla nousijoita-kin on ollut vähän.

Numeroihinkin muutoksia

Useimmat Koillis-Helsingin bussilinjat muuttuivat linjastouudistuksessa ainakin vähän. Entisillä reiteillään säilyivät linjat 54, 57, 73/73N, runkolinjat 550 ja 560 sekä

Koillis-Helsingin kautta kulkevat Vantaan suunnan bussit 518, 562, 572, 588, 611 ja 717 kirjainversioineen. Samassa yhteydessä myös linjanumerointiin tehtiin muutoksia: linjan 72 lähes samalla reitillä korvanut uusi linja sai Mäkelänkadun ja Tuusulanväylän kautta kulkevaa reittiä paremmin kuvaavan numeron 61. Vastaavasti Rautatien- torin ja Latokartanon välillä kuljetaan nyt Hämeentien ja Lahdenväylän suunnan numerointiin paremmin sopivasti linjalla 78 (vanha numero oli 68).

Erilliset liityntälinjat poistuivat

Entiset, melko heikosti kuormittuneet liityntälinjat 75A, 76A, 76B ja 77A lakkautettiin ja korvattiin muiden linjojen muutoksilla. Esimerkiksi linjan 77A Malmin ja Jakomäen välinen reittiosuus siirtyi linjalle 69. Siltamäen päässä korvaavia yhteyksiä tuovat linjat 79 ja 554 Itäkeskus–Malmi–Tapaninkylä. Rengaslinjan 76A/76B Tapanilan puoli korvattiin muuttamalla linjan 74 reitti kulkemaan Malmin ja Puistolan asemien kautta. Samalla linjan vuoroväli tiheni. Fallkullan yhteyksiä hoitaa uudessa linjastossa pitkä poikkitaalislinja 553 Hakunilasta Malmin ja Maunulan kautta Leppävaaraan. Linjan 75A korvasi Jakomäki–Puistolan asema-osuudella linja 75, jonka reitti muuttui kulkemaan moottoritietä Jakomäen liittymään asti. Samalla Jakomäen linja 77 siirtyi ajamaan Tattariharjuntietä. Siltämäki–Puistolan asemayhteys siirtyi linjalle 79. Toisin kuin vanha 75A, ajavat korvaavat linjat myös sunnuntaisin.

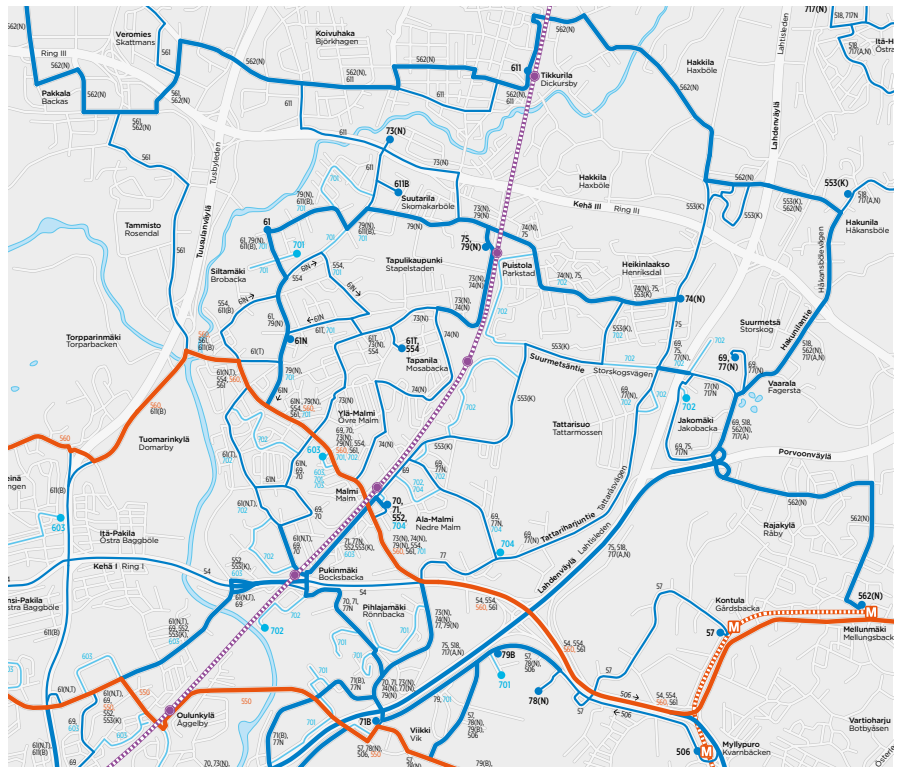
Osa vanhoista linjoista piteni. Linjan 69 reitti jatkui Ala-Malmilta poistuneen linjan 77A reittiä Jakomäkeen. Linja 71 venytettiin Savelasta Malmille asti, jolloin esimerkiksi Viikinmäestä ja Pihlajistosta syntyi vaihdoton yhteys Koillis-Helsingin keskukseen. Linjan 506 reitti piteni Viikistä Latokartanonkaaren jatkeen kautta Myllypuron met-roasemalle.

Öisin N-linjoilla

Uudet yölinjat mukailevat monin paikoin vastaavia päiväajan reittejä. 61N ajaa linjan 61 reittiä Rautatientorilta Pukinmäkeen ja tekee lenkin Tapaninvainion ja Siltamäen kautta Töyrynummelle, josta bussi palaa taas Pukinmäen kautta keskustaan. Linjat 73N ja 74N eroavat linjoista 73 ja 74 vain siten, että ne ajavat kantakaupungissa Rautatientorille asti. Linja 77N ajaa Rautatientorilta linjan 71 reittiä Malmille, josta reitti jatkuu Sepänmäen ja Alppikylän kautta Jakomäen pääte-pysäkillä. Linja 78N eroaa linjasta 78 siten, että sen reitti kulkee vanhan 68:n reitin mukaisesti Arabian kautta, kun päivälinja ajaa Kustaa Vaasan tietä. Linja 79N ajaa linjojen 73N ja 74N reittiä Rautatientorilta Viikkiin ja edelleen linjan 79 reittiä Malmin, Siltamäen ja Suutarilan kautta Puistolan asemalle. Jakomäkeen pääsee öisin edelleen myös linjoilla 562N ja 717N.

Lähibusseilla sivukaduille

Koillis-Helsingin linjastosuunnitelmaan sisällytettävien muutosten lisäksi tarkistuksia tehtiin myös pienkalustolla liikennöitäviin lähibusseihin. Linjat 701 ja 703 yhdistettiin linjaksi 701, jonka reitti kulkee Viikistä Pihlajiston ja Pihlajamäen kautta Malmille ja edelleen Töyrynummen ja Suutarilan kautta Siltamäkeen. Myös linjat 702 ja 705 yhdistettiin. Niiden uudeksi reitiksi tuli Jakomäki-Alppikylä-Puistola-Fallkulla-Ormuspelto-Malmi-Tapaninvainio-Pukinmäki-Savela. Linjan 603 reitti lyheni hieman Paloheinässä ja vastaavasti linjan Malmin pää-



teypysäkki siirtyi asemalta sairaalalle. Aamu- ja iltaruuhkassa pikkubussilla ajetaan myös uutta liityntälinjaa 704 Ala-Malmin terminaalista Vilppulantien kautta Sepänmäkeen.

Uutta kalustoa

Useimmilla linjoilla liikenne jatkui vanhoilla sopimuksilla ja niiden mukaisella kalustolla. Uudet sopimukset alkoivat linjoilla 70, 73(N), 74(N), 79B, 506 ja 553(K). Samalla liikenteeseen saatiin runsaasti uutta kalus-

toa. Helsingin Bussiliikenne Oy hankki linjalle 70 kaksi uutta Volvoa. Linjojen 73(N), 74(N), 79B ja 506 liikennöitsijänä aloitti uusilla Volvo 8900LE -busseillaan Savonlinja-yhtiöihin kuuluva Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy, joka palasi pienen tauon jälkeen HSL-liikenteeseen. Nobinan liikenneomilla linjalla 553(K) kalustona on näkynyt muun muassa useita vuoden 2015 Mercedes-Benz Citaroita.

Linjat ja liikennöitsijät 14.8.2017 alkaen

Linja	Reittikuvaus	Liikennöitsijä	Muuta
61/T	Rautatientori - Pukinmäki - Siltamäki / Tapaninkylä	Pohjolan Kaupunkiliikenne	Arkin osa lähdoista T-reittiä
69	Kamppi - Pasila - Käpylä - Pukinmäki - Malmi - Jakomäki	Transdev	
70	Kamppi - Sturenkatu - Viikki - Pukinmäki - Malmi - Jakomäki	Helsingin Bussiliikenne	Arkilinja
71	Rautatientori - Arabia - Pihlajisto - Pihlajamäki - Malmi	Transdev	
71B	Rautatientori - Arabia - Pihlajisto - Viikki	Transdev	Ruuhkalinja
73/N	Hakaniemi / Rautatientori - Viikki - Malmi - Ala-Tikkurila	Etelä-Suomen Linjaliikenne	N-reittiä hiljaiseen aikaan
74/N	Hakan. / Rautatient. - Viikki - Malmi - Tapanila - Puistola - Heikinlaakso	Etelä-Suomen Linjaliikenne	N-reittiä hiljaiseen aikaan
75	Rautatientori - Viikki - Jakomäki - Puistolan asema	Helsingin Bussiliikenne	
77	Rautatientori - Viikki - Tattariharju - Jakomäki	Helsingin Bussiliikenne	
77N	Rautatientori - Arabia - Pihlajisto - Pihlajamäki - Malmi - Jakomäki	Transdev	Yölinja
78(N)	Rautatientori (- Arabia) - Viikki - Latokartano	Transdev	Öisin N-reittiä
79	Herttoniemi - Siilitie - Viikki - Malmi - Siltamäki - Puistolan asema	Nobina	
79B	Siilitie - Latokartano	Etelä-Suomen Linjaliikenne	Ruuhkalinja
79N	Rautatientori - Viikki - Malmi - Siltamäki - Puistolan asema	Helsingin Bussiliikenne	Yölinja
506	Myllypuro - Viikki - Arabia - Kumpula - Pasila - Meilahti	Etelä-Suomen Linjaliikenne	Ma-la -liikennettä
553(K)	Hakunila - Fallkulla - Malmi - Maunula (- Pitäjänmäki) - Leppävaara	Nobina	K-reittiä iltaisin ja la-su
554	Itäkeskus - Malmi - Töyrynummi - Tapaninkylä	Nobina	
561	Itäkeskus - Malmi - Tammisto - Aviapolis - Lentoasema	Nobina	
611	Rautatientori - Siltamäki - Suutarila - Tikkurila	Etelä-Suomen Linjaliikenne	Ma-la -liikennettä
611B	Rautatientori - Siltamäki - Suutarila	Etelä-Suomen Linjaliikenne	Ruuhkalinja

Kesäretki maailman pohjoisimmalle ratikkapysäkille

SRS:n kesäretki Otanmäelle Transtechin tehtaalle järjestettiin maanantaina 7.8. Kauan odotettu ajelu tehtaan testiradalla onnistui nyt kolmannella vierailullamme!

Kahvitarjoilun jälkeen esittelykierron tehtaalla alkoi tuotantolinjan esittelyllä. Articin teräsrunkojen valmistuttua vaunut varustellaan kokoamislinjalla 0–5. Näillä kuudella eri työpisteellä yhdellä asennetaan johdotuksia, toisella seinäpanelointeja tai muuta sisustusta ja lopulta kattopaneloinnit. Viimeisenä on vuorossa vaunuosien yhdistäminen ja muu viimeistely. Vierailumme aikana työn alla olivat vaunut 432–438 eri vaiheissaan, joista 432 miltei valmiina. Pääosa myös vaunujen 439 ja 440 materiaaleista oli jo valmiina kokoamista odottamassa, minkä jälkeen tuotanto jatkuu optio-sarjan eli vaunujen 441–460 rakentamisella.

Käyttöönottolinjalle siirrettävässä vaunu on jo käytännössä valmis. Ennen kuljetusta Helsinkiin vaunuihin suoritetaan lopputarkastus ja -siivous sekä testiajo, joka suoritetaan tehtaalla omalla testiradalla. Ja sen testiajon vuoksi me paikalle saavuumme.

Vaunu 431 sisäänajettiin kunnolla noin kilometrin pituisella radalla. Esittelykäynnille osallistui 26 jäsentä ja heistä moni testasi vaunua, kuka eteen, kuka taakse.

SRS kiittää onnistuneesta vierailusta Transtechia ja HKL:ää. Erityiskiitos Transtechin Alexandra Zischowille käytännön järjestelyistä, tuotantovastaava Teijo Heikkiselle, työnjohtaja Toni Tolsalle ja menetelmäsuunnittelija Matti Räsäselle tehtaalla tuotantolinjan esittelystä sekä käyttöönottaja Miika Tervolle ajo-opetuksesta!



Pohjoisimmalla ratikkapysäkillä on varauduttu tyhjällä "päreellä" toiseen määränpäähän, johon ilmestyyneen muutaman vuoden kuluttua 2. Tampere. Toivottavasti muitakin kilpiä lisätään lähivuosina. Kuva Sakari K Salo.



Usea jäsenistämme pääsi testaamaan vaunua. Ensimmäisenä ohjaamon valtasi muuan jäsenemme, jonka ensimmäisestä siirtoajosta Pohjanlaukiolla on kulunut aikaa jo 73 vuotta! Kuva Jaakko Pertilä



Säännöllistä liikennettä maailman pohjoisimmalle ratikan päätepuskimelle ei ole, mutta tällä haavaa siellä käy vaunuja parin–kolmen viikon välein. Kuva Jaakko Pertilä.



Testiradan eteläpäässä lienee pohjoisin ratikan tasoristeys, mistä asianmukaiset liikennemerkit. Maailman usin ja hienoin vaunu 431 kiihtelee uututtaan. Kuvat Sakari K Salo ja Jorma Rauhala.



Daniel Federley

KUULUMISIA JÄTKÄSTÄ

Välimerenkadun raitioliikenne alkoi syysliikenteen alkaessa maanantaina 14.8. Ensimmäinen aikataulunmukainen lähtö Saukonpaadesta oli klo 6.06. Samalla Jätkäsaaren linjastossa tapahtui muutoksia.

Välimerenkadun rata, noin 650 metriä kaksisraidetta, sisältyy Jätkäsaaren raitioteiden perustamissuunnitelmaan, jonka kaupunginvaltuusto hyväksyi vuonna 2009. Perustamissuunnitelma käsitti kaikki tähän mennessä rakennetut ja käyttöön otetut radat. Näiden lisäksi Atlantinkadulle on suunniteltu raitiotie, joka yhdistää nykyiset saarella sijaitsevat pääte pysäkit toisiinsa. Se saadaan näillä näkymin valmiiksi 2020-luvun alkuvuosina.

Välimerenkadun liikenne- ja katusuunnitelmissa rata oli suunniteltu samankaltaiseksi kuin Tyynenmerenkadulla ja Länsisatamankadulla: leveä kiskoalue, leveät keskikorokkeet ja kiskot aivan kiskoalueen reunassa siten, että ne ovat alttiina vierellä kulkevien autojen peileille. Koska Tyynenmerenkadun radasta oli saatu paljon huonoja kokemuksia, suunniteltiin Välimerenkadun kiskojen sijoitus uudelleen siten, että keski-

korokkeista luovuttiin. Toteutus onkin nyt erittäin hyvä, sillä raitiovaunujen korotettu kiskoalue on 6,4 m leveä, ja vaunut voivat omalla kaistallaan kulkea viereisestä auto liikenteestä riippumattomina. Välimerenkadun pysäkin kohdalla uusi sijoittelu pakottaa sivuttaissiirtymään sekä ennen että jälkeen pysäkin, mutta se on pieni hinta maksettavaksi muutoin hyvästä radasta.

Uudella osuudella sijaitsevat pysäkit Huutokonttori (0287 I-suunnassa ja 0286 II-suunnassa) ja Välimerenkatu (0277 I-s, 0288 II-s). Kun naapurinumerot on jo varattu, syntyy Välimerenkadulla poikkeuksellinen tilanne, jossa eri suuntien pysäkeillä ei olekaan peräkkäisiä numeroita. Lisäksi Saukonpaaden pääte pysäkillä rakennetaan vielä, Bunkkerin pysäkillä vapautuvia reuna- ja betonikiviä käyttäen, uusi lähtölaituri linjalle 9 (0289).

Radan päällysteenä on käytetty tavallista asfalttia. Totutusta poiketen myös kiskojen välinen alue on asfaltoitu. Hyväntoivonpuiston kohdalla on käytetty kotimaisia koneellisesti leikattuja kiviä.

24.4.–25.4.2017

Välimerenkadun raitiotien kiskotyöt alkoivat vaihteiden 130 ja 131 ja ristikoiden asennuksella Huutokonttorin risteyksessä. Linja 9 ajoi tuolloin Ruoholahdenkadulta Itämerenkadun kautta Saukonpaaden pääte pysäkillä. Bussilinja 9X, Salmisaarenranta/Tallberginkatu–RL–HTK–LT2, korvasi puuttumaan jääneen osuuden. Linjan 6T vuorot liikennöitiin katkoksen ajan linjana 6 Hietalahteen.

2.5.–5.5.2017

Kiskotyöt jatkuivat vaihteiden 272 ja 273 asennuksella Saukonpaaden päässä. Linja 8 kääntyi vanhalla pääte pysäkillään Salmisaaren silmukassa. Korvaavalla bussilinjalla 8X ainoat pysäkit olivat Ruoholahden metroasema ja Crusellinsilta, joiden väliä se ajoi ympyräreittiä Itämerenkatu–Selkämerenkatu–Välimerenkatu–Länsisatamankatu–Itämerenkatu.



Välimerenkadulla rakennetaan samanaikaisesti sekä raitiotietä että kadunvarren kerrostalojakin. Kiskotyöt olivat 9.7. edenneet Saukonpaadesta Välimerenkatu 9 kohdalle ja lisäksi Huutokonttorin luona oli jonkin verran kiskoa maassa. Kuva Daniel Federley.



Banaani eli työvaunu 2012 kävi tarkastamassa ja puhdistamassa radan 10.8.2017. Rata todettiin ajokuntoiseksi niin, että seuraavana päivänä saatettiin tehdä ensimmäinen koeajo linjaliikennevaunulla ja vakinainen liikenne saatettiin aloittaa suunnitellusti 14.8. Kuva Lauri Rätty.



Muut kiskotyöt käynnistyivät toukokuun aikana ja ne saatiin valmiiksi elokuussa. Niillä ei ollut vaikutusta linjaliikenteen kulkuun. Työmaa on ollut siinä mielessä haastava, että autoliikenne on kulkenut Välimerenkadulla koko ajan kapean työmaan molemmilta puolilta.

11.7.–12.7.2017

Ajolankojen asennus aloitettiin 11.7.–12.7. välisenä yönä.

10.8.2017

Ensimmäinen koe- ja puhdistusajo raitiovau- nulla Välimerenkadulla. Vaununa oli työvau- nu 2012.

11.8.2017

Ensimmäinen koeajo linjaliikennevaunul- la. Vaununa oli Artic 430 ja sen kuljettaja- na SRS:n jäsen Kalle Henriksson. ”Harjan- nostajaisajoon” osallistui parisenkymmentä henkeä: rakennuttajia, rakentajia ja suunnit- telijoita. Mukana oli myös bändi tunnelmaa luomassa. Rata ajettiin päästä päähän mo- lemmissa suunnissa ja Saukonpaadessa seu- rue piti lyhyen tauon. Uudisradalle vaunu saapui noin klo 12.40. Nopeutta voisi ku- vata sanonnalla ”hitaasti mutta varmasti”, sillä muun muassa pysäkkien rakentaminen oli vielä tässä vaiheessa kesken, joten työ- maan läpi ajaneen vaunun edestä siirrettiin

niin työmaa-aitoja, kivilavoja kuin työmie- sen autojakin.

Viimeisenä arkipäivänä ennen liikenteen alkua Huutokonttorin pysäkki oli jo melko valmis, sen sijaan Välimerenkadun pysäkillä yhdeksän miestä asensi paikalleen reunaki- viä ja naputteli päällyskiveystä paikoilleen.

14.8.2017

Jo parikymmentä minuuttia ennen aamun en- simmäisen ysin saapumista odotteli Huuto- konttorin puolivalmiilla pysäkillä väkeä. Hetken odottelun jälkeen he kuitenkin siir- tyivät seiskan pysäkillä Tyynenmerenkadun puolelle, sillä ensimmäinen seiska lähtee ar- kisin Länsiterminaalista jo 5.58, kun taas en- simmäinen ysi Saukonpaadesta vasta 6.06.

Ensi aamun ensimmäisen lähdön eli vuo- ron 161 vaunu 422 saapui ajallaan hallista linjalle, tosin Välimerenkadulla ajettiin vielä tässä vaiheessa niin varovaisesti, että ensim- mäinen lähtö Saukonpaadesta viivästyi pari minuuttia. Se pääsi siis matkaan klo 6.08.

Rata oli ajokelpoinen, mutta viimeistely- työt olivat monin paikoin vielä kesken. Huu- tokonttorin pysäkillä puuttuivat kaiteet sekä osa kiveystöistä. Välimerenkadun pitkästä korokkeesta oli erotettu länsipäästä matkus- tajille hiekalla päällystetty palvelualue. Ki- veystyöt olivat vasta alkutekijöissään. Mo- lemmilla pysäkeillä oli pysäkkikilvet pai- koillaan, vielä ilman pysäkkien nimiä.

Sen sijaan Saukonpaaden päätepysäkillä ei ollut laituria eikä pysäkkikilpeäkään, vain linjan 8 tiedot löytyivät. Matkustajia kuiten- kin otettiin myös ysin kyytiin, pääsääntöi- sesti kasin laiturilta. Kuljettajille annettiin ohje, jonka mukaan molempien linjojen vau- nut ajavat toistaiseksi samaan lähtölaituriin ja vain pakkotilanteessa mennään sivurai- teen kautta.

Vaunuissa oli kilpien suhteen alkukanke- utta. Aamun ensimmäisessä ysisä luki lin- janumeron lisäksi yksikielisesti Jätkäsaari, ja tämä teksti jäi kilpiin myös Saukonpaa- den päätepysäkillä lähdön jälkeen, kun vau- nu oli jo matkalla kohti Pasilaa. Sisänäy- töt olivat pimeinä. Toisaalta aamun kolmas vaunu, 425, näytti ulkokilvissä ensin aivan oikein 9 Jätkäsaari/Busholmen, mutta Sau- konpaaden saapuessaan se kadotti määrän- päät kokonaan, vain numero jäi. Sisänäy- töt näyttivät pysäkkejä kuten pitikin, mutta uudelle radalle päästyään ne kyllästyivät ja sammuivat – Huutokonttori vielä näytettiin, sen jälkeen ei mitään.

Mitä muuta Jätkään kuuluu?

Lippuautomaatit

Molemmilla Länsiterminaalilla on kamp- pailtu lipunmyynnin kanssa. LT2:lla ainokai- nen lippuautomaatti saatiin käyttöön vasta toukokuussa kuukausia liikenteen aloituksen



Artic 430 Välimerenkadulla ”harjannostajaisajolla” 11.8.2017. Kilvis- sä lukee Tilausajo. Vaunu on juuri alittanut Hyväntoivonpuiston sillan ja saapunut Välimerenkadun vielä keskeneräisen pysäkin kohdalle. Kun ol- laan kaupungin uusimmalla radalla, on tietysti paikallaan, että ajallaan kaupungin uusimmalla vaunulla! Vaunu 431 oli päivää aiemmin saapu- nut Otanmäestä, mutta viimeistelyt olivat vielä kesken, joten 430 oli tuo- na päivänä kaupungin usin liikennekelpoinen vaunu. Kuva Daniel Feder- ley.



Huutokonttorin pysäkillä työt ovat loppusuoralla: katokset ovat paikoil- laan, joskin ilman laseja. Pysäkkikilvistä puuttuvat vielä pysäkin nimi ja tyhjät päreet. Kiveystöitä ei ole enää kovin paljon jäljellä, mutta ai- dat puuttuvat vielä kokonaan. Silti tuliterä pysäkki kelpaa ainakin näil- le kahdelle aamuvirkulle, jotka odottelivat linjan 9 ensimmäistä vaunua 14.8.2017 jo kello 5.53, varttia ennen sen saapumista. Kuvassa näkyy myös uusi jaksoerotin 131. Välimerenkadun toisessa päässä on uusi erotin 130. Kuva Daniel Federley.



jälkeen. LT1:llä menee vielä huonommin, sillä siellä automaatti on yhä vielä huputettuna. Kuljettajat ovatkin olleet hätää kärsimässä kertalippuasiakkaiden kanssa. Ohjeeksi on annettu, että lippuja myydään kolme minuuttia, minkä jälkeen loput matkustajista jätetään pysäkillä ja lähdetään. Ohjeen noudattaminen ilman erillistä junanlähettäjä on liki mahdotonta. Kun HSL on vieläpä asettanut etusijalle juna-asemien automaattit, jotka nekin ovat pahoin viivästyneet, on oletettavaa, että Länsiterminaalin vaikeudet jatkuvat vielä pitkään. Pienenä ensiapuna aikatauluihin on varattu LT1:lle lipunmyyntiaikaa iltapäivällä Silja Europan saapussa, mutta paljon apua siitä ei ole ollut.

Bunkkeri

Bunkkerin eli Verkkokaupan pysäkkipari 0298 ja 0299 poistettiin käytöstä 7.8. I-suunnan korokkeelle ei enää jäänyt tilaa, sillä Tyynenmerenkadun keskustaana vievää ajorataa levennetään kaksikaistaiseksi. Kävely matka uudelle LT1:n pysäkillä on lyhyt, toisaalta etäisyys LT1:n ja Huutokonttorin välillä muodostuu nyt todella pitkäksi.

Uusi linjasto

Raili vaikutti myös Jätkäsaaren linjastoon. Linjat 6T ja 8 säilyivät ennallaan, mutta Länsiterminaaliiin kulkee nyt uusi linja 7 (Länsiterminaalii–Kruununhaka–Sörnäinen–Länsi-Pasila) ja Välimerenkadulle puolestaan linja 9, jonka reitti säilyi Jätkäsaaren osuutta lukuun ottamatta ennallaan.

Linja 6T lakkautetaan, kun Telakkakadun raitiotie ja Eiranrannan tilapäinen kääntöpaikka valmistuvat ja linja 6 siirtyy sinne. Telakkakadun valmistelevat työt vievät ennakoitua enemmän aikaa, ja tällä hetkellä varaudutaankin siihen, että vuoden verran tehdään pelkästään vesi- ja viemäritöitä. Raitiolinjan arvioidaan valmistuvan vasta syksyllä 2020, kaksi vuotta aiempaa arviota myöhemmin.

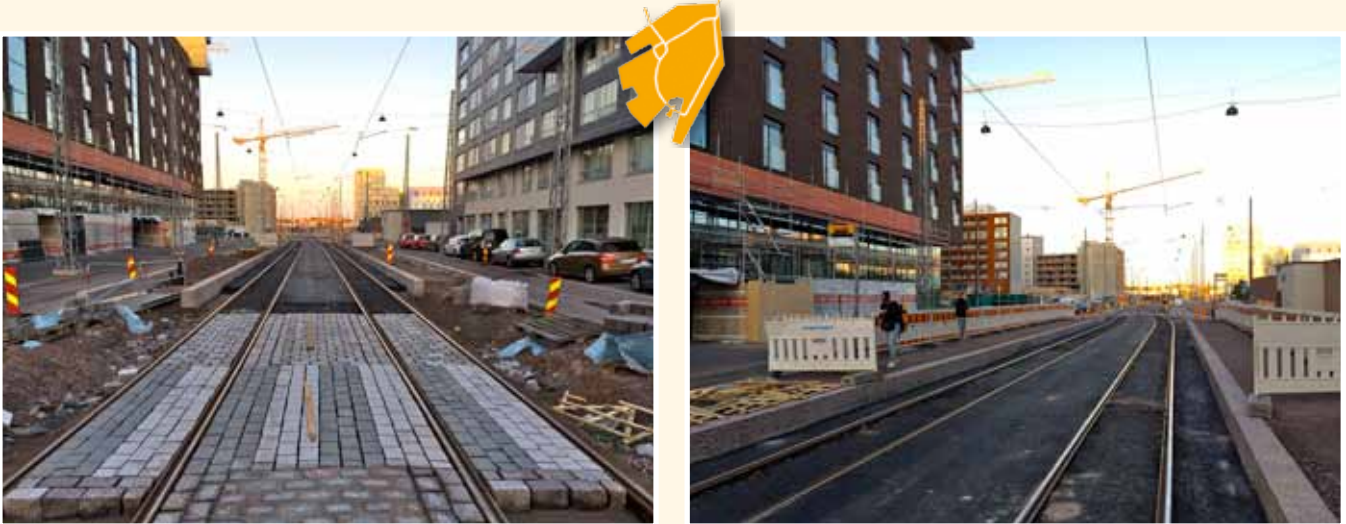
7T?

Kun linja 6T lakkautetaan, on Länsiterminaalille järjestettävä kiireisimpinä aikoina lisävuoroja. Miten tämä järjestetään selvinnee keväällä 2019, jolloin HSL:ssä laaditaan taloussuunnitelma vuodelle 2020.

Alustavissa kaavailuissa lisävuorojen työnimenä on 7T ja reittinä Länsiterminaalii–Mikonkatu–Kauppatori, mutta päätöksiä asiasta ei vielä ole. Toisena vaihtoehtona pohditaan myös yhdistämistä linjaan 5. Jotta järjestelmä ei menisi kovin monimutkaiseksi matkustajien käyttöä, edellyttäisi se tämän satamalinjan liikenneoimistamista aina silloin, kun jommassakummassa satamassa on sille tarvetta. Se nostaa kustannuksia, mutta on matkustajille selkeämpi kuin erillinen kirjainlinja 7T. Satamalinjan kuljetta-

Aamun ensimmäinen ysi ja Välimerenkadun ensimmäinen linjaliikenteessä kulkenut raitiovaunu. Vaunun 422 lähtö Saukonpaadesta oli aikataulun mukaan kello 6.06, mutta se myöhästyi lähdöstä kaksi minuuttia. Varhain aamulla viivästys lie helppo kuroa kiinni matkan varrella. Välimerenkadun maamerkiksi on muodostunut kuvassa näkyvä nimetön silta, joka yhdistää kadun molemmin puolin sijaitsevat puistoalueet toisiinsa. Oranssi, 42 metriä pitkä ja 100 tonnia painava siltarakennelma on tuotu Virosta yhtenä osana. Kuva Daniel Federley, 14.8.2017.





Välimerenkadun pysäkin työt olivat liikenteen aloituspäivänä vielä pahasti kesken. Kauimpana kuvaajasta on aluksi käytössä ollut palvelualue pysäkkikyltteineen. Koroke jatkuu valmistuttuaan kuvan etualalla olevaan suojaetiehen asti. Kuva Daniel Federley, 14.8.2017.

Tältä näytti Välimerenkadun pysäkin palvelualueeksi erotettu osa liikenteen alkamisajasta. Paljon on vielä töitä, mutta matkustajat löysivät silti tiensä pysäkille ja aamun ensimmäiseen vuoroon. Kuva Daniel Federley, 14.8.2017.

Janvaihdot ovat myös ratkaistavien asioiden listalla. Tällä hetkellä kuljettajia vaihdetaan ainoastaan Töölössä, Hakaniemessä ja muutamana vuoden tauon jälkeen myös Sörnäissä, mutta pidennetty linja 5 ei kulkisi näiden kautta. (Entäs nykyinen 5, kysyy lukija.)

Se hoidetaankin ”täsmäiskuin”, eli yksi kuljettaja ajaa hallista linjalle ja palaa vaununeen kaikkineen halliin muutaman kierroksen jälkeen. Kuljettajanvaihtoa ei siis femmalla nykyisin näe. Aikataulusta tulee repaleinen, mutta linja onkin *special service*.)

Atlantinkatu

Jätkäsaaren radoista viimeinen on jo suunniteltupöydällä hyvässä vaiheessa. Esittelemme seuraavassa numerossa osuuden suunnitelmat sekä Bunkkerin ja Kanariankadun silmukat.

Näin juhlittiin Arabianrannan raitiotietä 13 vuotta sitten

Kutosen linjaa jatkettiin Arabianrannan vielä keskeneräiselle asuinalueelle elokuussa 2004. Edellisestä uudisradasta oli silloin kulunut jo 12 vuotta, eikä rutiinia avajaisseremonioita varten ollut.

Vaunun 339 entisöinti oli saatu valmiiksi muutamaa viikkoa aikaisemmin. Kaukonäköisesti olin varannut määränpäätöksirullaan Arabian jälkeen tekstin Arabianranta – Arabiastranden. Ehdotin raitioliikennesyksikön johtajalle Timo Ketolalle, että järjestettäisiin pienimuotoinen vihkiäisajelu niin, että kun linjaliikenne sunnuntaiaamuna 29.8. kello 9 maissa alkaa, ajaisi 339 ensimmäisen vuoron.

Ketola suostui. Olin toivonut, että 339 ajaisi Hietalahteen asti, mutta Ketola totesi, että Vallilaa riittää. Vaihtavat siellä sitten heti perässä tulevaan linjavaunuun. Näin sovittiin.

Aamulla olimme isäni kanssa Koskelan varikolla hyvissä ajoin. Vähän jännitti, sillä 339 oli toistaiseksi kuljettanut entisöinnin valmistuttua vain ”omaa väkeä”, mutta nyt oltiin lähdessä kaupungille tosi kyseessä. Vaunu kilvitettiin ja sisäkilpikin pantiin paikoilleen – tuohon aikaan ei enää vaunuissa ollut peltisiä sisäkilpiä, mutta keltainen 6-kilpi löytyi kuitenkin hallista. Arabianranta-tekstille tuli käyttöä. Miehistö oli peräti kolmen hengen vahvuinen: Kalle Henriksson ajoi vaunun hallista linjalle, liikennemestari Lasse Seppälä huolehti linja-ajosta ja hänen vaimonsa Helena, raitiovaununkuljettaja, tuli ”rahastajaksi”. Matkakortinlukijoita ja muita hienouksia ei 339:ssä tietenkään ollut, joten rahastaa ei tarvinnut. Mutta ovet piti jonkun avata ja sulkea.

Vallilan varikon pihalta poimittiin Ketola kyytiin ja Kusiputkassa käytiin kääntämässä nokka kohti Arabianrantaa hyvissä ajoin ennen linjavaunun saapumista. Päätöspysäkillä meidät otettiin hyvin vastaan, kyytiin nousi yli 70 linjapidennystä juhlistamaan tullutta

kaupunkilaista. Kun Seppälän Lasse ohjaamoon mennessään huikkasi etusillalta kuuluvalla äänellä, että lippua ei tarvita, liikennelaitos tarjoaa tämän matkan, puhkesi väki raikuviiin aplodeihin. Minua ilahdutti kovasti, kun Lasse ilmoitti ykskantaan, että tietenkin ajetaan täysi kierros. Siihen ei Ketola sanonut enää vastaan.

Aikataulussa lähdettiin, tupa täynnä, mutta aikataulussa ei kauaa pysytty. Kun ei ollut valoetuksia, eikä ovien avaaminen ja sulkeminen ilman automatiikkaa ihan rutiinilla sujunut, niin Hietalahteen tultiin reippaasti myöhässä. Lasse ei antanut armoa, edes yhtä valokuvaa en ehtinyt ottaa päätöspysäkillä, kun piti jo lähteä paluumatkalle. Linjaliikennettä oli häiritetty jo tarpeeksi.

Tunnelma vaunussa oli iloinen ja lämmin, ja vähän ahdaskin. Takaovesta kyytiin nousseista sunnuntaiaamun matkustajista moni esitteli tottuneen tuntuiseksi matkakorttiaan rahastajalle, vaikka kutosella oli viimeksi ollut rahastajia 19 vuotta aiemmin. Arabianrantaan päästiin onnellisesti takaisin. Kun vaunu vihdoinkin oli tyhjentynyt, kysyin Ketolalta, olisiko HKL järjestänyt jonkinlaiset avajaisjuhlallisuudet, jos en olisi tätä 339-ajoa ehdottanut. Ei olisi. Hyvä siis, että ehdotin. Tuli juhlittua uutta rataa ja samalla kaupunkilaiset pääsivät ensimmäistä kertaa entisöidyn 339:n kyytiin. Tämä onkin toistaiseksi ainoa kerta, kun vaunulla on ajettu linjaliikennettä.

Kun neljä vuotta myöhemmin perustettiin uusi linja 9, järjesti HKL jo vähän näyttävämmän tapahtuman ilmaislippuineen, aurinkonkukkineen ja korvapuusteineen. HSL:n aikana uusien rataosuuksien avajaisia ei ole juhlistettu.

Daniel Federley

Teksti ja kuvat Juhana Hietaranta

LÄNSIRINTAMALTA EI MITÄÄN UUTTAKO?



Loppuvuonna 2016 laiturialueet alkoivat olla jo kohtalaisen siistissä kunnossa. Koeajot olivat käynnissä 13.12.2016. Kuten laiturinäytöistä huomaa, koeajojen itäisimpänä pääteasemana toimi usein Koivusaari, jossa vaihteet olivat tähän tarkoitukseen Lauttasaarta paremmat.

Kun Länsimetron suunnittelusta tehtiin päätös 2006, metron ajateltiin kulkevan kenties vuonna 2013. Lopulta aikataulu lukittui parin välitapin kautta elokuun puoliväliin 2016. "Go west!" ja "Lännen nopein" hehkuttivat mainoskampanjat vielä kesäkuun alussa,

kunnes 10.6.2016 viimein myönnettiin, että metron avaaminen viivästyy. Viivästyy talveen. Viivästyy kesään 2017. Sitten ryhdyttiin puhumaan syyskuusta, tarkemmin sen lopusta. Mutta mitä ihmettä siellä on viimeiset pari vuotta turattu?

Palataan tammikuuhun 2016. Ruoholahden ja Matinkylän välillä on jo kiskot. Rata-autolla pääsee köröttelemään koko 14 kilometrin matkan. Välillä tosin täytyy mutkitella tunnelista toiseen, sillä eri puolilla ratalinjaa hääräi vielä kovasti työporukoita. Asemalaitureiden näkymiä hallitsevat telineet ja pressut, mutta kyllä tuo kaikki silti jo metrolta alkaa näyttää.

Aliurakoitsijoiden ja lukuisten pääurakoitsijoiden kokonaisuutta ja aikataulutusta pitelee käsissään rakennuttajakonsultti Sweco, jonka toimeksiantajana on pieni tilaajaorganisaatio nimeltä Länsimetro Oy. Pala-vereissa ja sähköposteissa on päivä päivältä enenevässä määrin mukana myös loppukäyt-

täjä HKL, jonka juuri myllätyssä organisaatiossa metroaiheiset työllistat ovat kuuma peruna: tekemistä on paljon, elokuu lähestyy kovaa kyytiä, ja niin – länsimetrossa ei ole vielä ajettu metriäkään metrojunalla.

Kevät 2016 on hektistä aikaa. Rakennetaan. Järjestelmiä pistetään pystyyn. Käyttöönottokuvia suunnitellaan. Lisää kuljettajia koulutetaan liukuhihnalta. Viranomaiset valmistautuvat: metro on uusi tuttavuus Länsi-Uudenmaan pelastuslaitoksen alueella, joten mittava koulutus on paikallaan. Viimein 29.3.2016 Koivusaaren asemalla nähdään metrojuna. Se tosin täytyy vielä toimittaa paikalle dieselvoimalla, koska pelastuslaitoksen harjoitusohjelma on pakko käyn-

nistää aikataulussaan, mutta sähköjä ei vielä virtakiskossa ole. Vielä ei myöskään voida harjoitella tulipalotilanteita, koska tekniset järjestelmät eivät ole valmiita. Allejääntilanteita päästään kuitenkin treenaamaan.

Koeajot alulle

Noin kuukautta myöhemmin, 27.4.2016, ollaankin sitten jo jännän äärellä: vaunupari 129–130 saa kunnian olla ensimmäinen omin voimin länsimetrossa liikkuva metrojuna, joka aloittaa asetinlaitteen ja liikenteenohjausjärjestelmän koeajot Lauttasaaren ja Koivusaaren välillä. Järjestelmän toimittajaksi valikoitui suomalainen Mipro, joka voitti automaattimetron kariutumisen



jälkeen häthätää järjestetyn tarjouskilpailun. Miprolla oli kyllä referenssejä rautatie liikenteen puolelta, mutta kokonaisuutena tässä metroprojektissa oli heillekin paljon uutta. Niinpä alkavasta koeajo-ohjelmasta on tulossa mittava.

Samalla haasteeksi muodostui, että koeajot kilpailivat aivan uudella tavalla aikatauluajasta: jännitteinen virtakisko loi uuden olosuhteen kirjavalle urakoitsijoiden joukolle. Metron normaalein työluopakäytännöin taas oli mahdotonta hallita sitä töiden kirjoa, mikä länsimetrossa oli vielä tekemistä vailla. Niinpä ratatunnelialueen jäljellä olevat rakennustyöt, testit ja koeajot aikataulutettiin eri aikaan ja paikkaan. Koeajo-ohjelma eteni aluksi hitaasti: asenlaitetiestien nopeus oli 20 km/h, eikä alue ulottunut kuin vasta vähän Keilaniemen ohi.

Pian havaittiin kuitenkin ongelma. Metrojunien kupariset virroitinkengät, jotka normaalisti kestävät satoja tuhansia kilometrejä, kuluvat lännessä miltei tuhatkertaisella vauhdilla. Vanhan metron virtakisko on terästä, mutta länsimetron on valittu sähköjohtavuudeltaan parempi, rosteripinnoitettu alumiinivirtakisko, jossa oli nyt selvästi jotain vikaa. Häätäpalavereita pidettiin, tutkimuksia tehtiin ja ulkomaisia kokemuksia kartoitettiin. Todennäköisimmäksi syyksi nousivat 15 metrin välein olevat virtakiskon jatkokset, joissa huomattiin paikoin toleranssipoikkeamia. Miltei pari tuhatta jatkosta täytyi siis käydä läpi ja ongelmakohdat hioa. Se lopulta auttoikin.

Niin ikään kesän 2016 kynnyksellä ihmeteltiin koeajoissa olleiden junien suodatimia: ne kun menivät hetkessä niin tukkoon,

ettei normaalisti moista nähdä edes vaihtovälin 30 000 km lopussa. Niinpä käynnistyi mittava pesu-urakka: 28 kilometriä metro tunnelia täytyi huuhtoa pölystä. Homman hoitivat pitkälti pääkaupunkiseutulaiset sopuspalokunnat, ja saipahan tunnelin palovesilinjakin samalla hyvää koestusta.

Aika loppui

Jos kohta aikataulun suhteen epäileviä tuomaita oli ollut koko ajan, kesän 2016 kynnyksellä tuskin kukaan vähääkään käytännön toimissa oleva henkilö enää uskoi viralliseen aikatauluun, vaikka sen mukaan olikin koitettava elää. Niinpä kesäkuussa uutisoitu myöhästyminen oli monelle helpotus: viimein voitiin kaaoksen hallinnan sijasta alkaa hiukan järkevämmin keskittymään maailman turvallisimman metron käyttöönottoon.

Tuo slogan ei ole aivan tuulesta temmatu: länsimetrossa on toden totta satsattu varsinkin poistumis- ja paloturvallisuuteen. Ratatunnelit on osastoitu toisistaan erilleen, ja paloilmaisuun myötä sulkeutuvat palo-ovet varmistavat sen, että savut pysyvät toisella puolella ja ihmiset voivat pelastautua toiseen ratatunneliin. Myös asemilla poistumistiet on erotettu laiturialueesta. Paloilmaisuus laukaisee melkoisen tekniikka-arsenaalin: on sprinkleriä, evakuointikuluksia, infonäyttökstejä, turvavalvoja, kameraohjauksia, poistumisreitien ylipaineistusta, liukuportaiden ja hissien ohjausta... Paineistettu palovesilinjasto säästää palomiehet pitkiltä letkunvedoilta, ja jos sähkötkatkeavat, niin isolla kädellä mitoitettu varavoima hörähtää käyntiin. Noin esimerkiksi.

Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos treenaa keskeneneräisellä Otaniemen (matkustajille Aalto-yliopiston) asemalla 10.5.2016. Aseman turvallisuustekniikasta oli tuolloin käytössä vasta murto-osa. Vuonna 2017 päästiin sitten harjoittelemaan kunnolla tekniikan kanssa.

Kun alkaa ynnäillä sitä, että kaikkiaan 28 kilometriä ratatunnelia ja kahdeksan maanalaista isoa kerrostaloa – siis metroasemaa – ovat täynnä tätä tekniikkaa, voi aika nopeasti hahmottaa, että testattavaahan muuten riittää. Järjestelmät on testattava ensin yksin ja sitten yhdessä. Ja kuten testaamisen luonteeseen kuuluu, kun havaitaan ongelmia, niiden korjaaminenkin pitää todentaa.

On selvää ja jo julkisuudessaakin myönnettyä, että projektiaikataulussa – josta jo muutenkin oli jääty jälkeen projektin alkupuolella – ei ollut alkujaankaan varattu käyttöönotolle tarpeeksi aikaa. Niinpä mainitut virtakisko- ja pölyongelmat, tai vaikkapa ne lehdissä kuuluisaksi nousseet puutuneet paloluukut olivat vain pienehkö osa totuutta. Isommassa kuvassa oleellista oli, ettei valmiusasteen puolesta kunnan testaamisen makuun ollut kesän 2016 alussa ehditty edes päästy.

Testing, testing

Loppukesästä koeajonopeudet nousivat ensin 40 km/h:iin ja alkusyksyllä päästiin ajamaan Matinkylään asti. Samalla tapetille nousivat viimein niin kutsutut yhteiskäytökokeet, joissa järjestelmien yhteistoimintaa alettiin testata esimerkiksi sähkökatkojen ja erilaisten tulipalokenaarioiden kautta.



Kova aikataulupaine aikaansai välillä koomisiakin piirteitä: brankkarit tarvitsivat 24.5.2016 junaa harjoituksissaan, joka oli tuolloisen koeajoalueen ulkopuolella. Niinpä juna täytyi siirtää yöllä rata-auto numero 3:lla hinaten.

Koeajojen painopiste siirtyi asetinlaitetoimintojen varmistamisesta kohti aikatauluautomatiikalla ajettuja, enemmän normaalia liikennettä mallintavia koeajoja. Koeajoja ryhdyttiin ajamaan joka toinen viikko ja tyypillisimmin seitsemällä junalla. Testiaikataulut oli laadittu siten, että Tapiolan seutua kuormitettiin 2,5 minuutin vuorovälillä ja realistisella Tapiolan ja Matinkylän junien vuorottelulla. Yleisesti ottaen koeajot sujuivat hyvin: isoja ongelmia ei ollut, mutta paljon pientä viilattavaa ja kehitettävää kyllä nousi esiin; olihan tämä samalla Mipron uuden tyyppisen järjestelmän testaamista. Ase- milla ja koeajojen väliviikoilla tehtiin vielä jäljellä olleita tai esiin tulleita töitä sekä yhteiskäyttökokeita.

Alkuvuonna 2017 rakennuttamisorganisaation suorittamista niin sanotuista YKK 1 -testeistä siirryttiin pelastuslaitosten harjoituksiin ja testeihin. Samalla koeajot painotuivat yhä enemmän luotettavuuden todentamiseen eli tuntien ja kilometrien kerryttämiseen. Varsinainen koeajo-ohjelma saatiin

Länsimetron ratatunnelin keskeinen ero vanhaan metron verrattuna on koko matkalla kulkeva poistumistaso sekä ratatunneleiden rakenteellinen erottaminen toisistaan. Koeajoissa on käytetty kaikkia junasarjoja. Koi- vusaari oli koeajojen tukikohtana elokuussa 2016, joten yötaulle junat täytyi pysäköidä pitkään letkaan tunneliin. Kuva 17.8.2016.

päätökseen toukokuussa ja pelastuslaitosten harjoitus- ja testirupeama juhannukseksi.

Kuluneen kesän edetessä painopiste on siirtynyt viimeistelyihin sekä matkan varrella tarpeelliseksi todettujen moninaisten viilausten tekemiseen. Viranomaisaralla on taas päästy testeistä ja harjoituksista palotarkastuksiin, jotka puolestaan ovat olennainen osa rakennusvalvonnan käyttöönot- tolupaprosessissa.

Junilla on viime kuukausina ajettu harvakseltaan niin sanottua ylläpitoajoa sekä jokunen laiturinäyttötesti. Samalla HKL ja Länsimetro Oy ovat jatkaneet mittavaa, valmistavaa paperijumppaa asemien ja radan hallinnan luovutukseen liittyvistä kuvioista. Toki HKL:illä on myös ollut hurjasti valmistelevaa tehtävää oman toimintansa suunnittelussa: kasvavathan niin ylläpidettävän infran kuin liikenteessä olevan kalustonkin määrä merkittävästi.

Lähtölaukaus lähestyy

Tämän lehden mennessä painoon näyttää siltä, että länsimetron luovutus HKL:n hallintaan olisi tapahtumassa syyskuun alussa, ja lehden ilmestyessä lienee käynnissä niin kutsuttu tuotannon esivaihe, jossa HKL harjoittelee länsimetron huoltokirjan mukaisia käytönaikaisia huoltoja ja testejä.

Kolmena arkipäivänä, 14., 19. ja 21.9., on määrä ajaa viimeiset kovan luokan koeajot, joissa liikennöidään länsimetroajan aikatauluilla ja reiteillä. Junat kulkevat siis koko päivän Tapiolaan ja Matinkylään asti, joskin matkustajilta piilossa: länteen menevät junat tarkastetaan Ruoholahdessa tyhjiksi. Lehden mennessä painoon matkustajaliikenteen aloituksen tähtäimenä oli vielä 30.9., mutta käytännössä avaaminen tapahtunee jossain vaiheessa lokakuuta. Aluksi liikennöidään bussien kanssa rinnan.



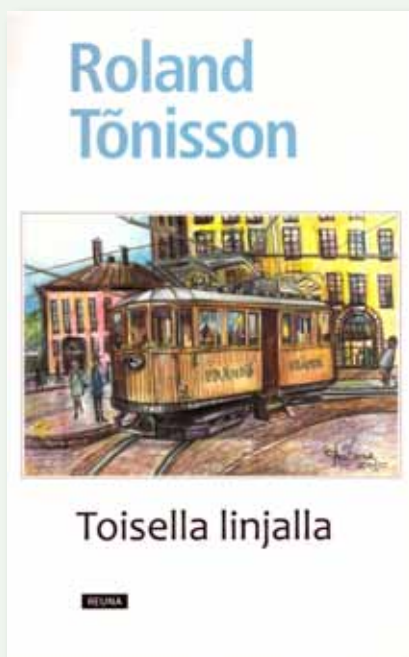
Roland Tõnisson: Toisella linjalla

Helsinki on hullujen ja humalaisten kaupunki, jossa punkkarit pistelevät poskeensa marmattavien mummujen ratikkalippuja hankkien näille tarkastusmaksuja. Näin ainakin virolaissyntyisen raitiovaunukuljettajan Roland Tõnissonin esseekokoelmassa *Toisella linjalla*, joka kertoo niinkään virolaissyntyisen Rommin silmin, millaista on karistaa kotimaan pölyt jaloistaan ja aloittaa uusi elämä Helsingissä.

Aluksi ihmetellään, kun työvoimatoimiston tarkoituksena ei olekaan järjestää ihmisille töitä, mutta pian aukeavat ovet raitiovaunukuljettajakurssille. Loppukirja soljuukin eteenpäin pääkaupunkia ihmetellen ja sen elämänmenosta rupatellen. Rommin kyytiin nousee monia persoonia Keppi-Penasta Baskeriin, ja vaunussa sattuu vähän kaikenlaista.

Esseekokoelmaksi kuvattu kirja onkin enemmän kokoelma anekdootteja kuin juonellisesti etenevä kertomus. Matkustajat edustavat kaikkia stereotyyppjejä: löytyy epäkohtelias pukuherra, löytyy viisasteleva öykkäri, jolle kaivetaan vaihtorahaksi se repaleisin seteli, löytyy iloisesti vilkuttavia kehitysvammaisia, turhan puheliaita maalaisia

Rommiko tässä odottelee vakioasiakkaitaan kolmosen yövaunussa? Kuva Teemu Ikonen 1.10.2012.



ja hilpeä afrikkalainen, ja tietysti se rasis-tiukko, jonka mielestä ihmisen kuuluu pysyä siellä missä on syntynytkin, Romminkin. Toisaalta mukana on epäkorrektejakin stereotyyppioita, kuten ne keski-ikäiset suomalaisnaiset, jotka houkuttelivat itselleen nuorta afrikkalaisseuraa, tietenkään unohtamatta sitä jo klassikoksi muodostunutta urbaanilegendaa, jossa vanhempi rouva katsoo asiak-

seen sättiä nuorta punkkaria, kunnes kyytiin nousevat matkalipuntarkastajat, ja tarina saa yllättävän käänteeseen...

Kirjailija tarjoaa myös mukavan vilkaisuun kulissien taakse meille, joille ratikkamatka ei olekaan joka päivä kahdeksan tunnin mittainen. Pääsemme kurkkaamaan tautokotiloihin ja kuulemaan siellä käytäviä keskusteluitakin. Silti lukija huomaa toivovansa enemmänkin pohdintoja juuri raitiovaunukuljettajan ammatista ja arjestakin. Menikö päivä pilalle, kun joutui Madon puikkoihin? Oliko aikataulu taas laadittu liian kireäksi? Miksi raitiovaunu matelee Mannerheimintielle?

Mielenkiintoista on lukea myös muisteluja niin nyky-Virosta kuin neuvostoajoiltakin. Miten eteläisen naapurimme yhteiskunta pyörii, keitä kaikki nämä katukuvasamme näkyvät virolaiset ovat ja millaista se neuvostoaikojen jonottelu ihan oikeasti oli – mistä sitten sujuvasti hypätään kuljettajakurssilla saatuihin vinkkeihin siitä, miten kuljettaja Hullujen päivienkin aikaan selviää kunnialla tehtävästään.

Välillä Rommi filosofoi niin korkealentoisesti, että jo melkein hirvittää: ”Ja aivan kuten Simsonin ja Delilan tarinassa nainen löysi sivutien miehen sydämeen käyttäen kaikenlaisia naisellisia konsteja, hymyä ja kyöneleitä, niin on länsimainen rahamaailma löytänyt nyt tien uusille laidunmaille ja pitää tarkasti silmällä uusia kerittäviä karitsoja.” Sekin ärsyttää, että kirjassa käytetään alaviitteitä selittämään itsestäänselvyyksiä; siellä täällä vilahtelevat viron- ja venäjänkieliset virkkeet on ystävällistä kääntää, mutta on lukijan aliarvioimista erikseen merkitä alaviitteeksi, mitä tarkoittaa HKL tai mikä on Lintsi.

Toisella linjalla on mukavaa ajanvietettä jokaiselle, jolle Helsinki ja raitiovaunut ovat tuttuja ja tärkeitä. Samalla se on myös jälkipolville jäävä kuvaus ajastamme ja elämästämme 2010-luvun lopun Helsingissä.

Roland Tõnisson:

Toisella linjalla

Reuna Oy

ISBN 978-952-7028-52-0

176 sivua

Hinta 10 €





Sähkeutisia alkuvuodelta

Hämeenkadun määräaikainen kokeilu joukko- ja kevyen liikenteen katuna päättyi viime vuodenvaihteessa. Keskustan liikenneuuhkien helpottamiseksi Hämeenkadun itäpäässä sallittiin henkilöautoliikenne helmikuun ja kesäkuun alun välillä. Hämeensillalta lännen suuntaan Pirkankadulle henkilöautoliikenne sallittiin vielä elokuun lopulle asti. Näiden vuoksi raitiotien rakentamisen aloittamista keskustassa jouduttiin lykkäämään aiemmin suunnitellusta maaliskuusta.

Pirkanmaan ELY-keskus hyväksyi tammikuussa Hervannan Etuhaan- ja Kytömaanpuistojen vihersuunnitelmat. Puistoissa on huomioitu riittävän hyvin liito-oravat niin rakennusvaiheessa kuin lopputilanteessa.

Tampereen kaupunginvaltuusto hyväksyi 20.2. asemakaavat Haltillassa ja Hervantajärvellä. Tohtoripuiston kaava taas hyväksyttiin yhdyskuntalautakunnassa 4.4.

Hämeenkadulle rakennetaan yhteiskäyttöpylväät, jotka rakentaa Tampereen kaupunki. Näin ollen allianssi ei rakenna erillisiä pylväitä ajo- ja kannatinlankoja varten. Pylväiden tulee olla valmiina vuonna 2019, jolloin sähkörakenteiden asennus osuudella aloitetaan.

Rieväkadulta rata kaartaa Hervannan valtavyhlän varteen, josta alkaa täysin eristetty rata aina Kanjoninkadun risteykseen saakka. Taka-alalla rautatien alikulkusilta. Kuva Jukka Lyly 11.8.



Tampereen Raitiotie Oy:n hallitus nimitti yhtiön toimitusjohtajaksi diplomi-insinööri Pekka Sirviön. Hän on aiemmin toiminut mm. HKL-Raitioliikenteen yksikönjohtajana ja viimeksi Transdev Finland Oy:n toimitusjohtajana. Sirviö aloittaa tehtävässään 1.10.2017, mihin asti Tampereen Raitiotie Oy:n vastaavana toimitusjohtajana jatkaa Janne Salonen.

Alustavia töitä lohkoittain

Rakennustyöt vaativat runsaasti valmistelevia töitä, joita ovat kaatalueilla putkisiirrot ja puisto- ja metsäalueilla puiden kaadot ja louhintatyöt. Olemassaolevien eritasoliittymien kohdalla joudutaan usein vahvistamaan vanhoja rakenteita, uusilla taas kaivamaan perustukset.

Tällaisia valmistelevia töitä ryhdyttiin tekemään jo alkuvuonna kaikilla linjaliikenteen neljällä loholla. **Lohkolla 1** eli Pirkankadun ja Sammonaukion välisellä osuudella ensimmäinen työvaihe oli putkisiirrot maaliskuussa. Toki tätä ennen oli perustettu työmaaparakit kunkin työkohteen läheisyyteen ja niiden rakentaminen aloitettiin jo helmikuussa. Myös työn aikaiset liikennejärjestelyt toteutettiin luonnollisesti ennen töiden alkua.

Lohkolla 2 eli Kalevassa työt aloitettiin putkisiirroilla Sammonkadulla. Viemärien ja vesijohtojen siirtoja tehtiin keväällä mm. kadun itä- ja länsipäässä. Sammonkadulla ja Sammonaukiolla on tänä vuonna tehty töitä enemmän kuin alunperin suunniteltiin. Katusuunnitelman mukaisesti Sammonkadun eteläreunaan toteutetaan ajorata ja eroteltu jalkakäytävä ja pyörätie. Valmistataa kadulla ei kuitenkaan vielä ole.

Lohkoon 2 kuuluu kokonaisuudessaan myös koko TAYS:n haara. Kekkosen tien ylittävän ratikkasillan rakentaminen on suuritöisin osuudella tehtävä työ, mihin aikaa kuluu noin vuosi. Työt aloitettiin maaliskuussa putkisiirroilla tulevan sillan läheisyydessä ja tässä vaiheessa on edetty sillan betonivaluun. Silta alkaa siis näyttää jo lopullisen muotonsa.

Lohkolla 3 eli Hervannan valtavyhlän osuudella työt aloitettiin maanrakennustöillä Vuohenojan siltojen alueella sekä Turtolan alikululla. Puita kaadettiin heti alkuvuodesta ja Vuohenojan osalta nämä työt oli tehty jo tammikuussa.

Eräs haastavimmista työvaiheista toteutui juhannusviikonloppuna, jolloin rautatien alikulkusilta Vuohenojalla pontitettiin ja päätettiin. Työtä tehtiin keskeyksettä 23.6.–25.6., sillä junaliikenteen



katko rataosuudella Tampereelta Jyväskylän suuntaan mahdollisti työn tekemisen häiriöttä. Näin saatiin kerralla tehtyä useampia työvaiheita, jotka olisi muuten jouduttu jakottamaan pidemmälle ajalle.

Hervannan valtavyölyän ylittävällä Kokin risteyssillalla, joka yhdistää Nekalantien ja Sotilaankadun, työt aloitettiin elokuun alussa. Sillan rakenteita uusitaan ja samalla sitä muokataan niin, että ratikka mahtuu kulkemaan sillan ali.

Hervannan alueella eli **lohkolla 4** työt ovat olleet pitkään käynnissä koko Insinöörinkadun osuudella. Äskettäin aloitettiin työt varikkohaaran alussa Atomipolulla. Hermiankadulla eli varsinaisella varikkohaaralla töitä ei ole vielä aloitettu.

Lohko 5 koostuu pelkästään varikosta ja siellä työt aloitettiin aivan äskettäin. Varikon rakennuslupa hyväksyttiin yhdyskuntalautakunnan ympäristö- ja rakennusjaostossa 22.8. ja rakennustyöt käynnistyivät 1.9. Ensi vaiheessa metsätontilta kaadettiin

puut ja louhintatyöt aloitetaan lokakuussa. Varsinaisiin rakentamistöihin päästään keväällä 2019.

80 metriä valmiina

Raitiotieallianssin johtoryhmä päätti 24.1. merkittävistä investoinneista, kuten kiskojen, vaihteiden ja sähkönsyöttöasemien hankinnoista. Suomessa ei nykyisin valmisteta kiskoja, joten Tampereen ratikan kiskot tilattiin Belgiasta.

Ensimmäinen erä kiskoja saapui Tampereelle 11.5. Asiasta ei hiiskuttu julkisuudessa, sillä paikalle ei haluttu yleisöä. Viikkoa myöhemmin, 18.5., kiskojen lasku aloitettiin Hervannassa Insinöörinkadun ja Kanjoninkadun risteyksessä.

Hieman liioitellen voidaan sanoa, että Suomen pohjoisin ratikan linjarata löytyy täällä hetkellä Insinöörinkadun ja Kanjoninkadun risteyksestä. Risteysalue saatiin yleisen liikenteen käyttöön heinäkuun lopulla ja kokonaan työt risteyksessä valmistuivat elo-



Hämeenkadun länsipäässä Tuulensuun kohdilla työt ovat edistyneet jo kiskonlaskuun asti. Kuva Juhana Nordlund 8.8.

syyskuun vaihteessa, kun alueella tehtiin viimeisiä siivouksia työmaan jäljiltä.

Tähän mennessä rataa on valmiina 80 metriä, eli ensimmäisen vaiheen radasta on rakennettavaa enää noin 14 920 metriä. Komiikasta ei kuitenkaan ole kyse, vaan tahti vaikuttaa oikein hyvältä, sillä muistammehan, että vielä vuosi sitten ratikan rakentamisesta ei vielä ollut päätöstä. Materiaalitalaukset päästiin aloittamaan vasta päätöksen varmistuttua viime vuoden lopulla. Samoin töiden lopullinen aikataulus pystyttiin varmistamaan vasta tuolloin. Tahti kuitenkin kiihtyy ja toden teolla näkyvään radanrakennukseen päästään ensi vuoden puolella.

Tiedotusta somessa

Raitiotieallianssin verkkosivut avattiin keväällä osoitteessa www.raiotieallianssi.fi. Sivustolla seurataan tiiviisti rakentamisen edistymistä ja tiedotetaan tulevista töistä ja mm. poikkeusliikennejärjestelyistä. Sivustolta löytyvät myös kaikki tiedotteet rakennustöiden alusta lukien.

Töiden etenemistä voi seurata reaaliaikaisesti rautatieaseman, Sammonaukion ja Insinöörinkadun web-kameroiden kautta. Palvelusta voi katsella myös vanhempia kuvia mainituilta alueilta. Sivustolla ehkä paras osio on kuitenkin karttapalvelu, josta löytyvät niin vanhat kuin voimassa olevat tiedotteet.

Allianssilla on myös Twitter-, Facebook- ja Youtube-tilit, jotka löytyvät helposti hakusanalla raitiotieallianssi. Youtubessa on julkaistu useita havainneanimaatioita sekä radan rakentamistöiden aikaisia videoita. Ehkä asiallisimmat kysymykset löytyvät videolta <https://www.youtube.com/watch?v=m8SJ70zHaYc> – jos et jaksaa näpytellä osoitetta, löytänet videon helpommin hakusanoilla Neljäsluokkalaisten vaikuttamispäivät 2017.

Koonnut Jaakko Pertilä

Myös Itsenäisyydenkadun itäpäässä työt ovat hyvin käynnissä. Taustalla Sammonaukio, josta TAYS:n haara kaartaa vasemmalle ja Hervannan haara oikealle Sammonkadulle. Kuva Daniel Federley 9.8.



Suunnitelmia

Hernesaaren ja Meilahden sähkösyöttöasemien rakentamisesta päätettiin HKL:n johtokunnassa 11.4. Hernesaaren syöttöaseman on tarkoitus olla valmis siinä vaiheessa, kun linjan 6 reitti siirretään kulkemaan Eiranrantaan, ja se rakennetaan niin, että myös koko toisen vaiheen radan sähkösyöttö Hernesaaren kärkeen voidaan toteuttaa samalta asemalta. Asema rakennetaan alustavan arvion mukaan Hylkeenpyytäjänkadulle.

Meilahden syöttöasema taas korvaisi nykyisin Helenin Meilahden sähköaseman tiloissa olevan syöttöaseman. Uuden syöttöaseman tulisi olla mahdollisimman lähellä sähköasemaa ja alustavasti paikaksi on kaavailtu Kallioportaankatua. Aseman rakentamisessa varaudutaan myös Munkkivuoren raitiotieyhteydelle, jonka toteutus on suunniteltu olevan 2020-luvulla.

Molemmilla asemilla huomioidaan käyttöjännitteen korotusmahdollisuus nykyisestä 600 V:sta 750 V:iin. Kokonaiskustannusarvio kummankin syöttöaseman osalta on 2 000 000 €.

Ratikkaprojektin loppuraportti julkaistiin 12.4. ja sitä on sittemmin käsitelty Helsingin kaupungin eri lautakunnissa. Ratikka-projektin perustamiskokous pidettiin 4.6.2013 ja projekti päättyi valtuustokauden loppuessa 31.5.2017. Loppuraportti kokoaan yhteen projektin aikana laaditut selvitykset ja tehdyt toimenpiteet.

Projektille asetettiin työn alussa kolme päätavoitetta:

- raitioliikenteen luotettavuuden ja kustannustehokkuuden parantaminen,
- näkemyksen muodostaminen raitioliikenteen tavoitelaa-juudesta ja
- edellytysten luominen raitioliikenteen laajentamiselle ja kehittämiseksi.

Luotettavuuden parantamiseksi on kehitetty raitioteiden suunnitteluperiaatteita ja -ohjeistusta sekä määritelty suunnitella ohjaavat tavoitteet mm. häiriöttömyyden suhteen. Uudisradat suunnitellaan tavoitteiden mukaisina, liikennevaloetuksia on tarkoitus kehittää ja syväuraiset vaihteet ottaa käyttöön. Jatkuvasti toimivan seurantajärjestelmän rakentaminen on mahdollista sitten, kun LJ saadaan täysimittaisesti käyttöön.

Raitioliikenteen tavoitelaa-juutta lähestyttiin määrittelemällä pikaraitiotiet ja kaupunkiraitiotiet erikseen. *Pikaraitioteiden roolina* on palvella säteittäisiä ja poikittaisia runkoyhteyksiä ja näille on keskustan rataverkossa esitetty yhteysvälejä Tukholmankatu/Mannerheimintie–Kaivokatu–Hakaniemi–Hämeentie/Mäkelänkatu sekä Hakaniemi–Laajasalo. Määrittelemällä pikaraitioteiden runkoverkko Helsingin keskusta-asti mahdolliste-

taan pikaraitiotieverkon laajeneminen yhä kauemmas keskustasta matkai-kojen pysyessä silti kohtuullisina. *Kaupunkiraitiotiet* taas palvelisivat tiiviini kaupunkirakenteen liikkumistarpeita nykyisellä rataverkolla mutta pääosin em. pikaraitiotieverkon ulkopuolella.

Pika- ja kaupunkiraitioliikenteen erilaiset ominaisuudet ja vaatimukset selkeyttävät uusien raitiolinjoiden suunnittelua. Nykyisten ratojen kehittämistarve selvästi nopeammiksi on täsmentynyt pikaraitiotien runkoreiteillä.

Tulevia raitiotiehankkeita kehitetään tähän roolijakoon perustuen. Etenkin kaupunkiraitioteiden tavoitelaa-juuden määrittämistä jatketaan Kantakaupungin joukkoliikennejärjestelmän kehittämisselvityksessä vuoden 2017 aikana.

Kolmannen tavoitteen, luoda edellytykset raitioliikenteen laajentamiselle ja kehittämiseksi, edellytyksiä varten on tarkoitus kehittää eri hallintokuntien yhteistyötä, mitä varten perustettiin säännöllisesti koontuva raitiotiehankkeiden koordinoitiryhmä. Edellytyksiä raitioliikenteen laajentamiselle ja kehittämiseksi luotiin myös päivittämällä suunnitteluohjeita. Pikaraitioteiden osalta tämä jatkuu HSL:n vetämänä seudullisena työnä. Tielikennelain uudistustyössä on edistetty raitioliikenteen aseman täsmällistä määrittämistä ja vahvistettu ajoneuvojen velvollisuutta väistää raitioliikennettä.

Joukkoliikenneopastin olisi uusi liikennevalo uudistettavassa tieliikennelaisissa. Valkoista valoa näyttävät liikennevalot laajennettaisiin täten koskemaan myös busseja. Poikkeusluvalla näin on toimittukin mm. vuodesta 1991 lähtien Itämerenkadun ja Mechelininkadun risteyksessä.

Uudistetussa laissa joukkoliikennevälineet otettaisiin myös selkeämmin huomioon, mutta lain mukaan jalankulkija olisi edelleen katujen kuningas: suojatiellä kaikki muut liikennemuodot antavat tietä jalankulkijalle.

Lakiehdotukseen haetaan vielä lausuntoja eri toimijoilta. Hallituksen on tarkoitus antaa lakiesitys eduskunnalle syksyllä ja lain on tarkoitus astua voimaan 1.1.2018.

Jokeri

Raide-Jokerin suunnittelusta vastaavaksi osapuoleksi valittiin Ramboll Finland Oy:n, Sito Oy:n ja VR Track Oy:n muodostama ryhmittymä. Helsingin ja Espoon muodostama tilaajaorganisaatio, nyt valittu suunnittelijaryhmittymä sekä syksyllä valittava urakoitsija tulevat muodostamaan yhteisen allianssiorganisaation toteuttamaan raidehanketta. Allianssimallissa tilaaja, suunnittelija ja urakoitsija integroidaan yhteiseksi organisaatioksi, jossa kaikkien sopimusosapuolten on pyrittävä yhteistyöhön niin, että kaikki voittavat tai häviävät yhdessä. Malli kannustaa edullisuuteen, mutta myös hyvään laatuun.

Ensimmäinen luonnos Artic XL- eli Jokerin vaunuista valmistui alkukesällä. Suunnittelun pohjana on nykyinen Artic, mutta XL-tyypin kanssa on otettu entistä enemmän huomioon esteettömyys. Vaunussa on paikkoja pyörätuoleille ja opaskoiralle ja istumapaikoista suuri osa on saatu sijoitettua lattiatasoon. Seisoville matkustajille on enemmän tilaa kuin tämän hetken kalustossa; osaltaan tähän vaikuttaa se, että vaunussa on ovet molemmilla sivuilla.

34,5 m pitkässä Artic XL:ssä tulee olemaan 76 istumapaikkaa ja 180 seisomapaikkaa ja matkustajakapasiteetti on siten n. 20 % nykyistä Articia suurempi. Vaunuja on mahdollista jatkaa 44-metriseksi, jolloin kapasiteetti on 80 % suurempi kuin nykyisissä Articeissa.

Jokerin yhdysraidetta Oulunkyläntietä pitkin nykyverkkoon pidentään tällä hetkellä epätodennäköisenä. Yhdysraidetta olisi tarkoitus käyttää lähinnä silloin kun Jokerin vaunuille tarvitaan suurempia Koskelan



varikolla tehtäviä korjaustöitä. Raiteen toteuttaminen olisi kallista, sillä se edellyttää mittavia putkisiirtoja Oulunkyläntien alla, ja putkisiirrot toisaalta edellyttäisivät myös katupuiden uusimista. Allianssi tulee arvioimaan raiteen rakennuskustannukset ja vertaamaan niitä vaihtoehtoihin, eli vaunujen maantiekuljetuksiin sekä Jokeri-varikon varustelutason nostamiseen niin, että vaunuja ei tarvitsisi kuljettaa Koskelaan.

Liikenne ja poikkeukset

Katariinankatu oli suljettu 1.6. klo 9–13.30 pohjoismaiden valtionpäämiesten vierailun ajan. Linjan 1A aamun viimeiset vuorot ajettiin 1-suunnassa PMK–VSK–YT–SNT–KÄP. Linja 1 ajoi KT:n sijaan –SNT–YT–RT–Mikonkatu–SNT–. Linjan 2/3 130-sarja kiersi Eiran lenkin väärään suuntaan eli –RT–YT–KT–OLY–EIR–YT–SIM–.

Puolustusvoimain lippujuhlapäivänä 4.6. Aleksanterinkatu ja Kruununhaka oli suljettu liikenteeltä klo 10–15. Linjat 2 ja 3 ajoivat kumpikin PMK:lle, 4 KK:lle ja 7A/B suoraan –HT–RT–LP–. Linjaa 5 ei ajettu. Korvaavat bussilinjat 4X ja 5X ajoivat Erottajalta Kauppatorin kautta KTN:lle ja KTR:lle. Linjojen 2/3 Kaivopuiston osuudelle ei järjestetty korvausliikennettä. Lisäksi klo 12–15 linjat 4, 7A/B ja 10 ajoivat molemmissa suunnissa –YT–KP–RUN–OP–.

Yleisötapahtumien vuoksi 10.6. oli runsaasti poikkeuksia liikenteessä. Helsinki Half Marathon -juoksun ajan klo 9.30–11.30

Ratamestarinkadulle rakennettiin kesän alussa uusi pysäkki, jota linja 9 käyttää keskustan suuntaan ajaessaan. Kuvauispäivänä 13.6. pysäkki ei ollut vielä käytössä, vaikka asiaan kuuluva liikennemerkki olikin paikoillaan. Kuva Jaakko Pertilä.

linjaa 9 ajettiin Pasilan sijasta Kaarlenkatu–UT–PVK. Länsilinkissä linjalla oli viivästyksiä, samoin kuin Katajanokalla linjalla 4. Helsinki Samba Carnival -tapahtuman ajaksi klo 14.45–18 Aleksin linjat siirtyivät poikkeusreiteille. 120-sarjan 2 ajoi Eiran lenkin väärinpäin eli –SIM–YT–EIR–(3)OLY–KT–HT–. 130-sarja ajoi 2-suunnan normaalisti ja OLY:ltä edelleen –KT–Kruununhaka–RT–jne. EL:aan. Linja 4 kiersi –RIT–Kruununhaka–RT–LP– ja 7A/B suoraan –HT–RT–LP–. Linjan 5 reitti oli KK–RT–Kruununhaka–RIT–KTR.

Mannerheimintien ja Arkadiankadun risteuksen kaivutyön vuoksi linjat 4, 7B ja 10 ajoivat 12.–18.6. 2-suunnassa reittiä –OP–RUN–LP–.

Kaukolämpöputki puhkesi 25.6. aamulla Erottajankadun ja Ludviginkadun kulmassa. Aamupäivällä linjaa 3 ajettiin RT–YT–KT–OLY–EIR–PMK–EIR–OLY ja 6 RT–KPT–LT2. Linja 10 kääntyi KT:lla. Maan-



Jokeri-pikaraitiotiellä matkustetaan aikanaan sinivihreissä vaunuissa. Metallinhohtoinen sinivihreä ei ole identtinen nykyisten raitiovaunujen värin kanssa. Uudessa värisävyssä on haluttu viestiä siitä, että kyseessä on nimenomaan pikaraitiotie, joka poikkeaa luonteeltaan nykyisestä linjastosta. Havainnekuva Ildis Design Oy.

sortuman vuoksi kymppi pääsi palaamaan omalle reitilleen vasta 29.6.

Pride-kulkueen vuoksi linjat 2 ja 3 kääntyivät linjan 1A päätepysäkillä 1.7. klo 12.30–15.30. Muille linjoille aiheutui viivästyksiä Mannerheimintien eteläpäässä.

Juoksutapahtumista aiheutui poikkeusreittejä 12.8. Helsinki City Marathon ja Helsinki Street Run -tapahtumien vuoksi ratikat olivat poikkeusreiteillä lähes koko iltapäivän ja illan seuraavasti:

- Klo 14.30–16 linjat 2 ja 3 ajoivat vain pohjoista lenkkiään RT–HT–UT–OP–KP–RT ja vaihtoivat tunnusta RT:llä ja UT:lla. Eiran lenkki jäi ajamatta ja se korvattiin bussilla 3X, LP–EIR–Teh-taankatu/Neitsytpolku.
- Klo 16–19 myös Helsinginkatu oli suljettu. Linja 2 ajoi reittiä TÖ3–KP–RT ja linja 3 RT–UT–Sturenkatu–PVK. Eirassa ajoi tuolloinkin bussi 3X.
- Klo 19–21 Eiran lenkki avautui liikenteelle, mutta Helsinginkatu oli edelleen suljettu. Linjaa 2 ajettiin OLY–TÖ3 ja linjaa 3 OLY–UT–PVK.
- Klo 16–21 linja 8 ajoi vain ympyräreittiä ARB–Sturenkatu–UT–SÖ–ARB.
- Klo 15.30–19 linja 6T ajettiin LTR–KPT–RT–. Bulevardin osuus jäi ajamatta.



Kaivinkone irrotti ajolankojen kannatinlangat Mannerheimintielle Musiikkitalon kohdalla 2.6. klo 8. Liikenne oli poikki noin tunnin, jolloin linjat 4, 7A/B ja 10 ajoivat RUN:n kautta. Kuva Pertti Myller.

Ajolangan katkeaminen Forumin risteyksessä 17.8. klo 16.10 aiheutti raitiolinjoille runsaasti poikkeusreittejä, mm. linjaa 1 ajettiin Hakaniemen ja Kruununhaan kautta. Korjaustyöt kestivät n. klo 17.30 asti ja siihen asti osuudet Länsilinkistä Kaisaniemeen sekä Lasipalatsilta Oopperalle ja Runeberginkadulle olivat vailla liikennettä.

Samaan aikaan Paavalinkirkon silmukasta lähteneen välipalavaunun virroitin rikkoutui ja aiheutti pienemmän ajolankavaurion. Tämä vaikutti linjojen 6 ja 8 liikenteeseen n. klo 18 asti.

21.8. ajolangan katkeaminen Laivurinkadulla taas vaikutti linjoihin 1, 2, 3 ja 6/6T. Linja 1 kääntyi KK:ssa, 2 ja 3 KT:lla ja 6T ajoi linjan 7 reittiä LT2:lle.

Katariinankadun katujuhlan vuoksi 19.8. Eiran lenkillä ajettiin koko liikennöintiajan vain myötöpäivään. Linja 3 ajoi Töölöstä ja Kalliosta tullessaan –RT–YT–KT–OLY, josta jatko linjana 2 –EIR–YT–LP ja edelleen LPA:lle. Toiseen suuntaan 2 ja 3 ajoivat normaalireittejään.

26.8. klo 16 lähtien samainen poikkeusreitti oli voimassa Illallinen Suomen taivaan allatapahtuman vuoksi.

Syödään yhdessä -tapahtuma Merisotilaantorilla 25.8. klo 11.15–13.15 siirsi linjan 4 kulkemaan KTR:lle.

Stadin Ratikoiden museoliikennettä järjestettiin edellisvuosien tapaan periaatteella

”viikonloppuisin klo 10-17 toukokuun puolivälistä elokuun loppuun”. Liikennekausi oli 20.5.–27.8. ja liikennettä oli lauantaisin ja sunnuntaisin 30 min vuorovälillä klo 10–17 seuraavin poikkeuksin:

- su 4.6. ei liikennettä (Puolustusvoimain lippujuhla)
- la 10.6. viimeinen lähtö klo 14.30 (Samba-karnevaali)
- ma 12.6. liikennettä klo 10–17 (Helsinki-päivä)
- Juhannuksena 24.6–25.6. ei ajettu
- la 1.7. liikennettä klo 10–12.30 ja 14.30–17 (Helsinki Pride)
- la 12.8. viimeinen lähtö klo 15 (Helsinki City Marathon)
- la 19.8. ei liikennettä (Torikorttelien katujuhla)
- la 26.8. viimeinen lähtö klo 15.59 (illallistapahtuma Pohjoisesplanadilla)

Ratatyöt ja infra

Vaihteenohjausjärjestelmä hankitaan koekäyttöön Hämeentien ja Kustaa Vaasan tien risteykseen itävaltalaiselta Voestalpine VAE GmbH:ltä. Nykyinen rataverkolla käytetty magneettikäyttöinen vaihteenohjausjärjestelmä (ns. Kiepe-ohjaus) on vanhaa-aikainen, eikä täytä nykyisiä turvallisuusvaatimuksia. Järjestelmän uusiminen koko rataverkolla tullaan kilpailuttamaan lähivuosina, kun käyttökokemuksia ja tietoa uusista järjestelmistä on kerätty tarpeeksi. Ennen kilpailutuksen aloittamista pyritään saamaan mahdollisimman paljon tietoa eri vaihteenohjausjärjestelmistä ja siitä, kuinka eri ratkaisut toimivat HKL:n käytössä.

Pysäkkimuutoksia tehtiin Pasilassa 19.6. Linjan 9 Ratamestarinkadulla sijainnut pysäkipari Asemapäällikönkatu (nrot 0662 ja 0663) poistettiin. Asemapäällikönkatu

10 kohdalle rakennettiin uusi pysäkki Asemapäällikönkatu (0662), jota linja 9 käyttää Länsiterminaalin suuntaan ajaessaan. Pasilan asemalle päin ajaessaan linja taas käyttää uutta pysäkkiä Ratamestarinkatu (0619) Ratamestarinkatu 5 kohdalla.

Pasilan asemalla Ratapihantiellä taas linjan 9 päätepysäkki 0612 siirrettiin entisen pysäkin 0620 kohdalle. Pysäkki on väliaikaisen rautatieaseman ylikulkusillan kohdalla, joten vaihto junien ja ysi-ratikan välillä on nyt todella vaivaton.

Linjojen 7A/B ajantasauspysäkki siirtyi Maistraatintorille (LPA). Pasilan asemalla linjan 7B pysäkki 0620 siirtyi myös alemmaksi Ratapihantiellä, ylikulkusillan pohjoispuolelle. Samalla pysäkestä tuli vain välipysäkki. 7A-puolella pysäkki 0611 siirtyi myös alemmas Ratapihantiellä. Ylikulkusillan kohdille rakennettiin korotettu bussien kanssa yhteinen pysäkki. Vanhat pysäkit jouduttiin poistamaan käytöstä Pasilan aseman rakennustöiden alta.

Seiskojen osalta tilanne Pasilassa muuttui poikkeusreittien vuoksi jo pari viikkoa myöhemmin. 3.7.–13.8. linjaa 7A ajettiin reitillä PRA–SÖ–SNT–YT–KK ja linjaa 7B vastakkaiseen suuntaan. Tällöin 7B 7A:ksi muuttuessaan käytti ajantasaukseen uudella paikallaan ollutta pysäkkiä 0612.

Reijolankadun ratatöistä koitui kaksi erillistä poikkeusta. Viikolla 26 eli 26.6.–2.7. asennettiin vaihteet Mannerheimintielle. Linjat 4 ja 10 kääntyivät Töölön hallipihalla. Busseilla 4X ja 10X korvattiin osuudet OP–MKN ja OP–PHL. Bussit lähtivät Runeberginkatu 60 pysäkillä (nro 1332) Tope-liuksenkadulle, josta 4X edelleen –Haartmaninkatu–Tukholmankatu–MKN ja 10X –TTP–Mannerheimintie–Vihdintie–PHL. Paluusuunnassa molemmat linjat seurasivat raitiolinjojen reittiä. Tässä suunnassa pääte- ja ajantasauspysäkki oli Töölön kisahallin bussipysäkki 1914, mutta ratikat lähtivät Oopperan pysäkillä 0108.

3.7. ratatyömaa siirtyi Nordenskiöldinkadulle, johon asennettiin vaihteet ja samalla uusittiin rataa Auroran sairaalan pysäkin ja Mannerheimintien välillä. Rengaslinjat 2/3 ja 7A/B olivat viimeiset hetkensä poikkeusreitillä 13.8. asti.

Linjaa 2 ajettiin –TÖT–Helsinginkatu–UT, mistä vaunut jatkoivat tunnuksella 3 HT:n suuntaan sekä päinvastoin. Bussi 2X ajoi OP (nro 1332)–TÖT–Topeliuksenkatu–EL–UT. Paluusuunnassa ajettiin Mannerheimintien kautta ja nytkin päätepysäkinä oli pysäkki 1914 Töölön kisahalli.

Linja 7A ajoi PRA–SÖ–SNT–YT–KK vain mainitussa ja 7B vastakkaisessa suunnassa. Näin ollen raitiolinja 7 poistui Töölön linjavaliokimasta hieman etuajassa. Bussikorvaus linjalla 7X oli reitillä Postitalo–LP–TÖ–LPA–Itä–Pasila. Vaihtopysäkki Pasilasassa bussista ratikkaan oli Ratamestarinkadun uudella pysäkillä 0662 ja ratikasta bussiin PRA:lla.

Pienempiä rata- tai kaivutöitä poikkeuksineen ovat olleet:

- Viidennen linjan ja Porthaninkadun risteyksen ratatöiden vuoksi L3 ja L9 yövaunut ajoivat 28.–29.5. poikkeusreitillä HT–Kurvi–UT, josta L9 edelleen Sturenkadun kautta Aleksis Kiven kadulle. Poikkeus oli voimassa 2-suunnassa 28.5. jälkeisenä ja 1-suunnassa 29.5. jälkeisenä yönä.
- Hämeentiellä VH:n kohdalla 10.7. jälkeisenä yönä. Tuolloin kaikki KH:iin ajavat hallivuorot ajettiin puolen yön jälkeen Sturenkadun kautta. Lisäksi L6T:n kaksi viimeistä lähtöä LT2:sta klo 23.21 ja 23.33 ajettiin suoraan KH:iin käymättä ARB:ssa.
- Sturenkadun ja Brahenkadun risteyksen kaarteiden uusimiset 16. ja 17.7. jälkeisinä öinä. Tuolloin KH:n hallivuorot taas ajoivat SÖ:n ja Hämeen tien kautta.
- Mannerheimintien ja Kaivokadun kulman ratatyöt 23.–24.7. jälkeisinä kahdena yönä. L3 ajoi 1-suunnassa –YTm–YTa–SNT–HT–.
- Kaivokadulla Ateneumin edessä heinäelokuussa. 30.7., 1.8. ja 9.8. jälkeisinä



öinä L2 ajoi 1-suunnassa –SN–YT–SIM–, L3 2-suunnassa –HT–SN–YTa–YTm– ja L9 –HT–SN–YT–SIM–. 31.7., 8.8. ja 10.8. jälkeisinä öinä poikkeusreitit olivat voimassa vastakkaisessa suunnassa.

- 6.–7.8. jälkeisinä öinä Bulevardilla. 120-sarjan L2/3 ajoi 6.8. yöliikenteessä –SIM–YT–EIR–OLY–YT–RT–.
- 7.8. 130-sarja ajoi reitin päinvastoin.
- Tullinpuomilla 12.–13.8. Lauantaina 12.8. L4 ja L10 kääntyivät TÖ3:lla. Busseilla 4X ja 10X korvattiin osuus OP–MKN ja OP–PHL. Sunnuntaina 13.8. linja 4 kääntyi KST:llä. Korvaavana bussina oli lauantain tapaan 4X.

Keskikesällä rakennettiin vaihteet Reijolankadun molempiin päihin. Nordenskiöldinkadun puolella, mistä kuva, pitempikestoisen poikkeusreitit aiheutti kadun muut ratatyöt. Kuva Jyrki Längman 6.7.

tarkoittaa telivaunua, ensimmäinen numero korien määrää ja toinen numeron telien määrää. Samaa merkintää käytetään myös Škoda Transtechin Articeista. Helsingin nykyinen Artic on tyyppimerkinnältään X34 ja tuleva Jokeri-Artic X54. Tampereen Articin merkintä tulee myös olemaan X34, vaikkei se Helsingin vaunun kanssa olekaan samanlainen.

Kalusto

Škodan raitiovaunujen tyyppimerkinnät on laadittu niin, että ensimmäinen kirjain X

Koskelan väliaikaiseen säilytyshalliin siirrettiin 13.6. vaunut 57 ja 66.

SRS hakee

Uutispäivittäjää verkkosivuille

SRS hakee internet-päivittäjätaistoista jäsentä uutisarkiston ylläpitäjäksi. Tehtäviin kuuluvat uutisten kerääminen useista lähteistä ja niiden tallentaminen yhdistyksen verkkosivuille uutispaketiksi. Näitä ovat virallisten tahojen (mm. HKL ja HSL) uutiset sekä jossain määrin ulkopuolisten tahojen (esim. eri mediatalojen) uutisointi, mutta erityisesti jäsenien lähettämät uutiset sekä oma havainnointi.

Työ on kohtalaisen helppoa, sillä suurimman osan uutisista pystyy linkittämään lähteisiin eri verkkosivuille.

Oman tietokoneen lisäksi tarvittavat html-ohjelmoinnin perustiedot, mutta ohjelmoinnin täydellinen osaaminen ei ole pakollista. Tarvittaessa saat tukea sekä opastusta webmasterilta.

Jäseniä johtokuntaan

Haemme nyt ehdokkaita SRS:n johtokunnan eri tehtäviin. Vaatimuksena on voimassaoleva jäsenyys sekä täysi-ikäisyys.

Johtokunnan tehtäviin kuuluu esimerkiksi seuran jäsentapahtumien suunnittelu sekä muun toiminnan kehittäminen ja johtokunnassa pääset seuraamaan tilannetta hieman lähempää kuin rivijäsenistö.

Johtokunnan henkilövalinnat tehdään syyskokouksessa 19.11. ja erovuoroisten tilalle valitaan puheenjohtaja, varapuheenjohtaja, kaksi varsinaista jäsentä, joista toinen on sihteeri, sekä varajäsen.

Mikäli olet kiinnostunut johtokuntatyöskentelystä, ota yhteys yhdistyksen nykyiseen johtokuntaan jo nyt. Voit myös asettaa ehdokkaaksi vasta syyskokouspäivänä.

Uutistoimittajaa Raitio-lehteen

Raitio-lehden Päätepsäkin toimittajaksi haetaan joukkoliikenneuutisia seuraavaa jäsentä. Uutistoimittajan tulee seurata liikenteessä tapahtuvia muutoksia jatkuvasti ja kerätä niistä neljännesvuosittain uutispaketti lehteen. Tähän työhön tarvittavat tekstinkäsittelyohjelman sekä hieman kiintolevytilaa omalta koneelta uutiskuvien säilymistä varten.

Missään näissä tehtävissä ei tarvitse olla yksin, vaan sinulla on johtokunnan sekä lehden toimituskunnan tuki käytettävissäsi. Kerro yhdistyksen johtokunnalle sähköpostitse osoitteeseen johtokunta@raitio.org halukkuudestasi mainittuihin tehtäviin mahdollisimman pian! Voimme yhdessä miettiä, mikä olisi sopivin tehtävä juuri sinulle.

Uusia Artic-vaunuja on saapunut Koskelan varikolle:

- 429 15.6.
- 430 29.6.
- 431 10.8.
- 432 29.8.

Työvaunuun HKL 2010 tilattiin etuharjan apuvaunu Konepaja Mankinen Oy:ltä HKL-Kunnossapitoyksikön (HKL-KUPI) johtajan päätöksellä 12.7. Valmiita sovelluksia ei ole tarjolla, joten apulaite on teetettävä erikseen, eikä siitä ole tulossa massatuotetta. Tuotteen prototyypilluonteisuuden vuoksi tilaus tehtiin suorahankintana ilman kilpailutusta.

Vaunut 234 ja 237 kuljetettiin Mannheimiin Saksaan kesän aikana. Vaunu 237 lähti matkaan KH:sta 16.7 ja oli perillä 18.7. Vaunu 234 teki matkan 29.7.–1.8. HKL vuokraa vaunut koekäyttöön Rhein-Neckar-Verkehr GmbH:lle (RNV) eli samalle yhtiölle, jolta aikanaan hankittiin ludde ja mannet. Varioiden vuokra-aika päättyy tammikuussa 2018, mutta vuokra-aikaa on tarvittaessa mahdollisuus jatkaa.

Mannheimissa on tilanne, jossa RNV on ostamassa toistasataa uutta vaunua. Vaunujen toimittamiseen kuluu kuitenkin useita vuosia ja HKL:n Variotramit ovat hyvä mahdollisuus paikata vanhentuneen kaluston tilannetta uusien vaunujen hankinta- ja toimitusaikana. RNV:llä on ennestään käytössä Variotram-vaunuja, joissa on osittain matala lattia, kun taas Helsingin Variot ovat kokonaan matalalattiaisia.

RNV testaa vaunujen soveltuvuutta Mannheimin ja Ludwigshafenin rataverkolla, mutta vaunujen yksisuuntaisuus estää niiden käytön Heidelbergissä. Varioiden käyttömahdollisuudet RNV:n verkolla ovat olennaisesti paremmat kuin Helsingissä. Rataverkko on teknisesti hyvässä kunnossa, maantiede ei ole hankala kuten Helsingissä ja verkolla käytetään syväuraisia vaihteita. Ne syyt, joiden vuoksi Variotramit eivät Helsingissä kestä, eivät vaikuta yhtä olennaisesti RNV:n toimialueella.

Kaikkien osapuolien kannalta on hyvä löytää Variolle sellainen käyttöpaikka, jossa niitä voidaan käyttää elinkaarensa loppuun eli vielä toiset parikymmentä vuotta. On siis mahdollista, että kaikki 39 vaunua myydään RNV:lle, mikäli vuokra-vaunut selviävät koeajoista hyvin.

Suomen satavuotista itsenäisyyttä juhlistamaan vaunu 404 teipattiin sinivalkoisin väreihin heinäkuussa. Kuva Niklas Sjöblom 8.7.

Tätä kirjoittaessa vaunut ovat vielä varustelussa ja ongelmia on ollut mm. vaunujen yhteenkytkemisessä. Sitä suurempi ongelma on vaunujen mahtuminen rataverkon tunneleihin, sillä Variot ovat 3,40 m korkeita, kun RNV:n kalusto on enimmillään 3,22 m korkea. Ellei vaunuista saa tunnelikelpoisia, niiden käyttö rajoittuisi linjoille 1 ja 3.

Variotramien hankintasopimus sekä muutos- ja yhteistyösopimus puretaan yhteisymmärryksessä HKL:n ja Bombardier Transportation Finland Oy:n kesken. HKL:lle suoritetaan lisäksi 33 miljoonaa euron sovintokorvaus. Sovintosopimus hyväksyttiin HKL:n johtokunnassa 23.8.

Metro

Yöliikennettä ajettiin metrolinjoilla kesän suurina yleisötapahtumaviikonloppuina. Perjantain 30.6. ja lauantain 1.7. jälkeisinä öinä vuoroväli oli 20 minuuttia ja yhteisellä osuudella 10 minuuttia. Metron viimeiset lähdöt olivat RL–VS 1.16, RL–VS 1.26, MM 0.55 ja VS 1.05.

Perjantain 4.8. ja lauantain 5.8. jälkeisinä öinä vuoroväli oli 10 minuuttia ja yhteisellä osuudella 5 minuuttia. Viimeiset lähdöt olivat RL–VS 1.26, RL–VS 1.31, MM 1.00 ja VS 1.05.

11.8.–12.8. oli myös jatkettu liikenne, joka toteutettiin kuten 30.6.–1.7.

Matkustajaliikenteessä M300-sarjan metrojunat ovat olleet ensi kerran:

- 301 16.11.2016
- 304 30.9.2016
- 305 1.11.2016
- 306 12.1.2017
- 307 8.9.2016
- 308 31.1.2017
- 309 10.11.2016
- 310 17.11.2016
- 311 20.1.2017
- 312 14.2.2017
- 313 17.11.2016
- 314 27.11.2016
- 315 29.11.2016
- 316 4.1.2017
- 317 8.2.2017
- 318 14.4.2017
- 319 29.3.2017



Junaa 302 ajettiin lisäksi äitienpäivän 8.5.2016 ruusumetroneina. Vaunut 301, 302 ja 309 taas olivat mukana 11.6.2016 metrolinjan 2,5 minuutin vuorovälikoikeilussa.

Juna 320 saapui Metrovarikolle 24.–25.5. Junaa käytettiin tehtaalla muutostyötilauksen prototyypinä. Työt, jotka muihin juniin tehdään Helsingissä, pitävät sisällään parannuksia ohjaamoon sekä myöhemmin ilmi tulleita, lähinnä automaation peruuntumisesta johtuvia pienten puutteiden korjauksia.

M100-sarjan metrojunat peruskorjataan nokkajunaa lukuun ottamatta vuoteen 2021 mennessä. Helsingin kaupunginhallitus päätti asiasta 21.8. HKL-liikelaitoksen esityksen pohjalta.

M100-sarjan tavoitteellinen 40 vuoden käyttöikä täyttyy lähivuosina ja esimerkiksi ohjaamon varustelu ei vastaa uusille junille nykyisin asetettavia vaatimuksia. Peruskorjauksessa tavoitteena on junien tekniikan ja huollettavuuden kehittäminen sekä niin ohjaamon ja matkustamon kuin matkustajainformaatiojärjestelmän uusiminen. Peruskorjauksella pidennetään junien käyttöikää noin 10 vuodella.

Hankkeen kokonaiskustannusarvio on 27,29 miljoonaa euroa.

Muuta

Kesällä toteutettu lipunmyynnin lopettaminen lähijunissa on aiheuttanut runsaasti keskustelua. Lehdistössä uutisoitiin heinäkuun lopulla lentoaseman rautatieasemalla olleista 40 minuutin lipunmyyntijonoista. HSL lupasi asentaa lentoasemalle lisää automaatteja. Ensi vaiheessa HSL lisäsi elokuun vaihteessa lipunmyyjä asemille. Myyjät kiersivät asemilta toisille tarpeen mukaan mutta varmuutta siitä, missä myyjät milloinkin olivat, ei ollut.

Lippuautomaatteja ei ole myöskään ehditty asentaa läheskään kaikille asemille ja

niiltä sisään astuvilla matkustajilla ei siis ole ollut mahdollisuutta ostaa matkalippua käteisellä ollenkaan. HSL:n mukaan toimitusongelmat johtuvat lippuautomaattien kuorisista, jotka on valmistettu väärillä suunnitelmilla. Tämä on aiheuttanut runsaasti käsityötä ja hidastanut asennustyötä. Tätä kirjoittaessa automaattit puuttuvat kokonaan 13 asemalta ja HSL arvioi niiden olevan asennettu elokuun lopulla.

Osaltaan viivästys johtuu automaattitoimittajan vaihtumisesta. Edellisen automaattivalmistajan automaattit oli suunniteltu vain kolikkomaksamiseen. Kaikilla lähijuna-asemilla olevista automaateista voi ostaa lipun vain maksukortilla. Koska suurimmalla osalla ihmisistä on maksukortti, HSL päätyi hankkimaan kaikille asemille tällaiset automaattit. Isoimmilla asemilla on automaatteja, joissa voi käyttää myös käteistä.

Tarkastusmaksun määräämisoikeus on myös aiheuttanut epäselvyyttä. Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on myöntänyt HSL:lle oikeuden tarkastaa lippuja ja määrätä tarkastusmaksu. Lain mukaan oikeus tarkastaa lippuja perustuu siihen, että tarkastusmaksuja perivä taho on järjestänyt matkalippujen hankinnan varmaksi ja yksinkertaiseksi. Koska lippuautomaatteja ei ole kaikilla asemilla ja kaikilla matkustajilla ei ole mahdollisuutta käyttää älypuhelinia, nämä edellytykset eivät välttämättä toteudu. Edellytysten puuttuessa tarkastusoikeus voidaan peruuttaa.

LVM lähetti elokuun alussa HSL:lle selvityspyynnön lipunmyyntiä koskeviin epäselvyyksiin liittyen ja halusi syyskuun alkuun mennessä selvityksen siitä, miten HSL aikoo jatkossa järjestää lipunmyynnin joukkoliikenteessä, minkälaisia vaikutuksia lipunmyynnillä on matkustajille ja miten lippuautomaattien puuttumiseen ja vähäiseen määrään asemilla aiotaan puuttua.

HSL:n käsitys 22.8. antamassaan vastineessa on, että matkalippujen hankinta on järjestetty tarkastusmaksulain ja sen nojalla HSL:lle myönnetyn tarkastusmaksujen perimisoikeutta koskevan päätöksen mukaisesti.

Työnseisaus 14.8. klo 18–15.8. pysäytti koko maan junaliikenteen. Hallitus on kaavailut rautateiden henkilöliikenteen avaamista kilpailulle vaiheittain vuoteen 2026 mennessä. Veturimiesten liitto vastusti poliittisella mielenilmauksella tapaa, millä kilpailutus aiotaan toteuttaa.

Korvaavaa bussiliikennettä ei pääsääntöisesti järjestetty.

SUOMEN RAITIOTIESEURA JOHTOKUNTA VUONNA 2017

PL 234
00531 Helsinki
srs@raitio.org

Nooa Säästöpankki
IBAN: FI54 4405 4020 025891
SWIFT (BIC –koodi): HELSFIHH

Jäsenmaksu 20 euroa
Perustettu 16.1.1972

Jäsenillä ilmainen
sisäänpääsy pohjoismaisten
raitiotieseuron ylläpitämille
museoraitioille ja museoihin.
Tiedustelee lipunmyynnistä.

PUHEENJOHTAJA
Tom Heino
puh. 045 324 6344
tom.heino@raitio.org

VARAPUHEENJOHTAJA
Ville Elomaa
puh. 050 483 1204
ville.elomaa@raitio.org

SIHTEERI
Jaakko Pertilä
puh. 0400 665 686
jaakko.pertila@raitio.org

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

ARKISTONHOITAJA
Pertti Leinomäki
puh. 050 538 4495

JÄSEN
Jorma Rauhala
puh. 040 845 5901
jorma.rauhala@raitio.org

VARAJÄSEN
Mikko Alameri
puh. 0400 475 352
mikko.alameri@raitio.org

Jäsentapahtumia

Syyskokous 19.11.

Suomen Raitiotie-seura ry:n sääntömääräinen syyskokous pidetään su 19.11.2017 klo 12.00 Variotram-raiotiovaunussa Paavalinkirkon silmukassa, Somerontie 13, Helsinki. Voit tulla paikalle suoraan tai halutessasi mukaan jo Koskelan varikon portilta klo 11.45. Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat, joita ovat mm. tulevan vuoden 2018 toimintasuunnitelman esittely sekä johtokunnan henkilövalinnat.

Siuntio ja Tuusula liittyvät HSL-alueeseen 1.1.2018. Siuntion kunnanvaltuusto päätti HSL:een liittymisestä kokouksessaan 30.1. ja Tuusulan kunnanvaltuusto 13.2. Liittymiset hyväksyttiin HSL:n hallituksessa sekä sen nykyisissä jäsenkunnissa. Siuntion osalta liittymisen vaati myös muutoksen HSL:n perussopimukseen, missä ei aiemmin ollut lueteltu Siuntion mahdollisuutta liittyä kuntayhtymään.

Nykyiset liikennöintisopimukset sekä aikataulusuunnittelu siirtyvät HSL:n vastuulle. Ensimmäiset muutokset liikenteeseen tehdään vaiheittain vuosien 2018 ja 2019 aikana, mutta vielä ensi vuoden vaihteessa bussiyhteydet jatkuvat ennallaan. Alustavan arvion mukaan osa suorista bussiyhteyksistä Helsinkiin on tarkoitus säilyttää, mutta erityisesti Tuusulan suunnalla on tarkoitus siirtää pitkälti liityntäliikenteeseen. Bussitarjontaa Hyrylän ja kehä- tai pääradan asemien välillä aiotaan lisätä ja HSL pyrkii sen vuoksi kiirehtimään Ruskeasannan aseman rakentamista. Asema toimisi liityntäasemana nimenomaan Tuusulan suuntaan.

Syysajelu Variotramilla 19.11.

Heti syyskokouksen jälkeen lähemme kokousvaunullamme syysajelulle ja samalla hyvästelemme miltei 20 vuotta kaupunkilaisia palveleet Variotramvaunut.

Ajelun aikana ajamme läpi ainakin uudisradat Reijolankadulla ja Välimerkadulla. Ajelulle pääsevät mukaan kaikki ne viimeksi eräänntyneen jäsenmaksunsa maksaneet jäsenet, jotka ovat osallistuneet ajelua edeltäneeseen syyskokoukseen.

Ajelu päättyy Koskelan hallille klo 14.45, mutta voit poistua sitä ennen millä tahansa reitin varren pysäkillä.

Avustajat

Daniel Federley	Jyrki Längman
Teemu Ikonen	Pertti Myller
Markku Laaksonen	Jorma Rauhala
Pertti Leinomäki	Niklas Sjöblom
Jukka Lyly	

Takakannen kuva:

Buenos Aires ei ehkä ensimmäisenä tule mieleen eteläamerikkalaisia raitiovaunukaupunkeja pohdittaessa, mutta niin vain sielläkin raitioliikennettä on. Kaukana keskikaupungilta, metrolinjan E pääteasemalta lähtee kaksi liityntäraitiolinjaa, linjat E1 ja E2, jotka kulkevat paikallisessa getossa muutaman kilometrin verran etelään. Järjestelmä on avattu vuonna 1987, ja suurin osa radasta kulkee omalla kaistallaan. Kalustona on sen ajan korkealattaisia vaunuja. Neliakseliset vaunut on valmistanut Argentiinalainen Materfer. Vastaavia liityntäraitiolinjoja piti avata kaupungissa muitakin, mutta nämä ovat ainoat, jotka todella toteutuivat. Kuvan vaunu on Avenida Soldado de la Fronteralla, Centro Cívicon päätepysäkillä. Kuva Daniel Federley 2.1.2017.



SRS
PL 234
00531
Helsinki



KH21

Posti Green

