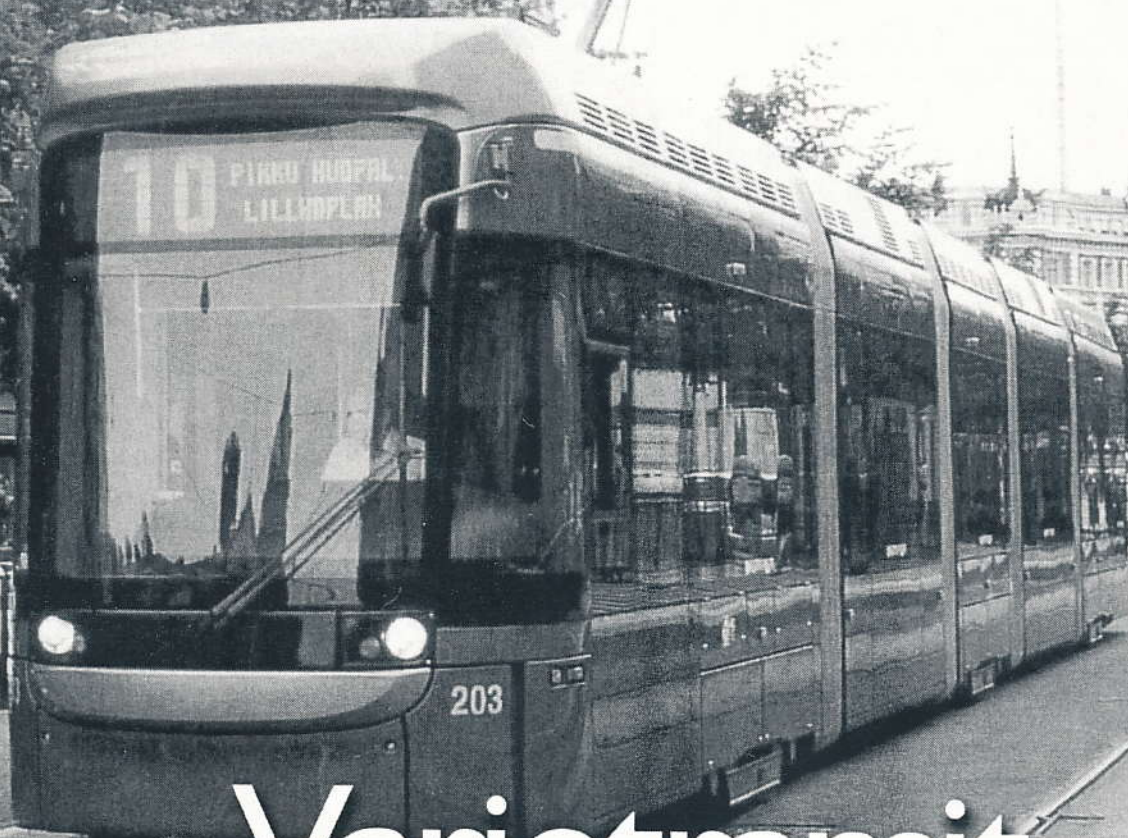


TRAITIO

3 / 1999



Variotramit
liikenteeseen



Herttoniemen palvelulinja: Ecobus Herttoniemen metroasemalla 28.5.1999.

Pääkaupunkiseudun palvelu- ja taksilinjat

Kirjoittaja tutki harrastajille lähes tuntemattomaksi jääneitä linjoja ja kävi seikkailumielisenä testaamassa linjat sekä tutkimassa kalustoa.

TEKSTI: TOM HEINO

KUVAT KIRJOITTAJAN JOLLE MUUTA MAINITA

Kuten kaikki tietenkin tietävät, pääkaupunkiseudulla liikennöidään neljää taksilinjaa sekä yhdeksää palvelulinjaa (kymmenes tulee kuvioihin syysliikenteen myötä). Taksilinjat palvelevat "syräkyliä", joissa tiestö on ahdas ja matkustajamäärä pieni. Pal-

velulinjojen kohderyhmänä ovat vanhukset ja liikuntaesteiset, mutta saavat niitä muutkin käyttää.

Taksilinjoja oli vielä keväällä neljä (yksi Espoossa ja kolme Vantaalla). Espoon linja 16T (Puolarmetsä - Kuitinmäki - Henttaa) oli taksilla ajettava, liikennöitsijänä Lars Stenlund eli Sten Line. Tämä linja muuttui heinäkuussa lopullisesti isokalustoiseksi, ja T-kirjain putosi pois. Vantaalla ajetaan kolmea taksilinjaa: Katriinan sairaalalta Koivikoon, Tapolaan ja Pirttirantaan (linja 1),

Martinlaaksosta Petakseen (linja 2) sekä Hakunilasta Sotungin Nybyggetiin ja Länsisalmeeen (linja 3). Linjoilla käytetään tavallisia 8 hengen tilataksia, ja yrittäjiä on kullakin linjalla kaksi, jotka keskenään sopivat ajovuoroista (usein vuoroviikoin).

Vantaalla on kaksi palvelulinjaa, joiden tunnuksena on sydänkuviot: Martinlaakso - Myyrmäki (punainen sydän) sekä Kaivoksela - Myyrmäki - Varisto (sininen sydän). Kolmas palvelulinja (vihreä sydän) tulee Korson - Koivuky-

KANSI

Uudet upeat Variotramit aloittivat linjaliikenteen Helsingissä 30.8.1999.

Kuvassa HKL 203 ruuhkavuorossa 195 linjalla 10.

Kuva Juhana Nordlund 2.9.1999

” matkustajia oli äärimmäisen vähän – tiettävästi vain muuan mummo Röylästä, ja hänen kuoltuaan ei ketään

län alueelle syksyllä 1999. Tätä kirjoitettaessa ollaan kuitenkin vasta heinäkuussa. Kaikilla linjoilla on kalustona erilaisia pikkubusseja, joista tarkemmin tuonnempana.

Espoossa on yksi palvelulinja (”Tapiolan palvelulinja”), jolla on neljä erilaista reittiä (Tapiolasta Oravannahkatorille, Haukilahteen, Pohjois-Tapiolaan ja Itärantaan).

Helsingissä on kuusi palvelulinjaa eri puolilla kaupunkia: Lauttasaari, Munkkiniemi, Haaga, Kontula, Vuosaari ja Herttoniemi.

Linjojen esiasteina voidaan pitää ns. kutsutaksikokeiluja 1980-luvulla. Pohjois-Espoossakin tällaista kokeiltiin, mutta matkustajia oli äärimmäisen vähän (tiettävästi vain muuan mummo Röylästä, ja hänen kuoltuaan ei ketään), joten kokeilu päättyi lyhyeen. Vantaan taksilinjat toimivat myös koululaiskuljetuksina. Helsingissä ajettiin linjaa 33 (Munkkiniemi – Tarvo) jo 1960-luvulla MB-pikkubusseilla, samoin linjalla 100 (Ruskeasu – Invalidisäätiö) nähtiin pienkalustoa. Suomenlinnaan ajettiin talvisin 1970-luvun lopulla jäätietä pitkin VW-Transporteilla linjaa 19 (Kaivopuisto – Suomenlinna). Eli onhan pienkalustoa käytetty, nykyään sitä vain käytetään enemmän, ja mitä pitemmälle ”maaseudulle” mennään, sitä varmemmin sieltä löytyy pal-



Taksilinja 2: linjan tilataksi Martinlaakson asemalla 20.5.1999. Kaikilla taksilinjalla käytetään vastaavankokoisia tilatakseja, yleensä kullakin linjalla on kaksi eri autoa, jotka ajavat vuorovii-

velulinjoja (esim. Palojoki, Hyrylä jne.).

Ryhdytäänänpä käsittelemään aihetta. Pysyttelen pääosin kevään 1999 tilanteessa ja reitistössä.

Vantaan taksilinjat

Vantaalla on tähän mennessä ollut neljä taksilinjaa. Päiväkummun taksi-

linja on tosin jo muuttunut normaaliksi sisäiseksi linjaksi numerolla 79; linjaa ajaa Taksikuljetus samanlaisella pikkumersulla kuin Myyrmäen palvelulinjaa. Vuoden 2000 alusta linjaa kuitenkin ryhdytään ajamaan isolla kalustolla. Linjaa alettiin liikennöidä 28.2.1994 reitillä Koivukylän puistotie – Kytötie – Peijaksentie. Matkustajamäärät ovat koko ajan kasvaneet, joten reitti on nykyisellään Vantaan sisäisistä normaalinlinjoista lyhyin.

Muut kolme taksilinjaa ovat yksityisten taksiyrittäjien tilatakseilla liikennöimä pienoislinjoja. Kalustovaatimus on, että autoon mahtuu kahdeksan matkustajaa sekä yhdet lastenvaunut. Liikennöitsijöistä on tähän mennessä vaihtunut jo noin puolet; sopimukset ovat voimassa toistaiseksi. Reitit ovat pysyneet joksikin ennallean, joskin Seutulassa ja Sotungissa on tullut lisää ns. haaroja reitin varrelle. Taksilinjat 1 ja 3 ovat ensisijaisesti koululaisten käytössä, linja 2 (Petas) syöttää myös juna. Linjat ovat luonteeltaan melko lähellä palvelulinjoja, ja Sotungin linjan (3) voisi sellaiseksi tulkita. Matkustajia on kullakin linjalla 100-200 henkeä vuorokaudessa, Petaksen linjalla vähiten. Kaikkia liikennöidään myös kesällä, joskin harvennetuin aikatauluin. Linja 1 palvelee varsinkin Koivikon ”kesäkylää”, joten sen liikennöinti myös kesäsunnuntaisin on perusteltua.

Taksilinjatojen olemassaolo perustuu toisaalta pienehköön matkustajamäärään, toisaalta ahtaaseen tiestöön; Petaksen linjaa voisi kylläkin ajaa myös



Martinlaakson palvelulinja: Nurmijärven Linjan Rapidi 97 Paalutorilla 20.5.1999.

isolla kalustolla. Linjataksin käyttö on kuitenkin 40 % linja-auton käyttöä halvempaa.

Linjojen aikatauluja ei ole Vantaan aikataulukirjassa, mutta esim. YTV:n nettisivuilta ne löytyvät. Syy puuttumiseen kirjasta on toisaalta se, että talviliikenteen aikataulut saadaan valmiiksi usein vasta elokuussa (koululaisten määrä ja tulosuunta vaikuttaa linjojen 1 ja 3 aikatauluihin), toisaalta myös sekä se, että aikatauluja muutellaan tarpeen tullen, että se, että linjoilla on vakio-käyttäjänsä. Satunnaisia matkustajia ei juurikaan ole, mitä nyt joku hullu alan harrastaja joskus eksyy niillä ajelemaan.

Linja 1 (Katriinan sairaala – Koivikko/Tapola/Pirttiranta) oli Vantaan ensimmäinen taksilinjakokeilu. Liikennöinti alkoi koemielessä 21.10.1989, ja kokeilua jatkettiin 1.6.1990. Seuraavana vuonna linja jäi vakinaiseksi. Pirttirannan osuus on lisätty reittiin myöhemmin. Koivikkoon ja Tapolaan liikennöidään kaikkina viikonpäivinä (arkisin ruuhka-aikoina, lauantaisin ja pyhäisin keskipäivällä), Pirttirantaan vain arkisin pari vuoroa ruuhka-aikoina. Linjan aikataulua on moitittu vaikeaselkoiseksi, poikkeuksia on merkitty viisi erilaista ja osa niistäkin vain tiettyinä viikonpäivinä (Solbackan kautta joko aina tai torstaisin ja perjantaisin tai arkisin paitsi tiistaisin; Pirttirannan kautta; Tapolan kautta; tarvittaessa Myllypöntön kautta; Myllykylän tienhaaran kautta). Koivikon reitti kulkee Katriinan sairaalalta Katriinantietä Kesäkylläntielle ja siis joitakin lähtöjä Katriinantietä Myllykyläntien liittymään ja tarvittaessa edelleen lenkki Myllykyläntie --Myllypöntö -- Myllykyläntie. Tapolan reitti kulkee sairaalalta Katriinantietä ja Riipiläntietä Suosaarentielle ja edelleen Solbackantietä Tapolantielle tien päähän asti; osa vuoroista ajaa kuitenkin Solbackantietä aina Solbackaan asti ja palaa sieltä jatkaakseen



Myymäen palvelulinja: Taksikuljetuksen Starbus Variston palvelukeskuksen luona 20.5.1999.

Tapolantielle; Tapolasta taas osa vuoroista poikkeaa Suosaarentien kautta Pirttirannantien päähän ja sieltä takaisin edelleen Riipiläntielle ja Katriinantietä sairaalalle. Pirttirannan reitti onkin itse asiassa osa Tapolan reittiä; vuoroja Katriinasta pelkästään Pirttirantaan ei ole.

Linja 2 (Martinlaakso – Petas) kulkee vain arkisin ruuhka-aikoina. Liikennöinti alkoi 1.6.1992. Pari vuoroa käy

poikkeuksellisesti Suotien ja Turvetien liittymässä eli parisataa metriä Petakseen päätepysäkiltä eteenpäin. Myöhemmin on lisätty myös pari A-vuoroa (siis 2A), jotka menevät Petakseen Koivupään kautta, jolloin matka-aika kaksinkertaistuu. Linja lähtee Martinlaakson asemalta Kivivuorentietä ja Martinkyläntietä, Vanhaa Nurmijärventietä ja Vantaanreittiä Hämeenlinnantiet alittain Korpitielle, josta osa vuoroista siis



8) Taksikuljetuksen Mercedes-Benz Vantaan linjalla 79 Peijaksentiellä 25.5.1999.

jatkaa Suotietä Turvetien risteyskseen. A-vuorot liikennöidään kaikki samassa suunnassa eli Petakseen päin siten, että Vanhaa Nurmijärventietä ajetaan Piispankyläntielle ja edelleen Riipiläntien kautta Koivupääntielle, josta Kantotien kautta Runkotielle ja tien päähän asti, josta palataan samaa reittiä Riipiläntielle, josta Mestarintien ja Vanhan Hämeenlinnantien kautta Korpitielle ja edelleen Petakseen.

Linja 3 (Nybygget/Länsisalmi – Hakunila) eli Sotugin taksilinja aloitti 3.6.1991. Linjaa liikennöidään arkisin koko päivän ja lauantaisin keskipäivällä. Nybyggetiin ajetaan noin kolme kertaa enemmän vuoroja kuin Länsisalmeen; yhteinen reitti alkaa Hakunilan Kimokujalta kirkon ja kirjaston välistä jatkuen Hakunilantieltä Sotungintielle; Nybyggetin reitti jatkuu Nurmimäentietä, Kalkkiuunintietä ja Uunirinnettä pitkin Nybyggetintielle, Länsisalmen reitti edelleen Sotungintietä Östersundomintielle linjan 83 pääte pysäkeille. Osa Nybyggetin vuoroista ajetaan (kummassakin suunnassa) tarvittaessa Länsisalmen koulun kautta.

Kuten kaiketi huomattiin, linjojen nykyinen numerointi ei vastaa linjojen syntyjärjestystä. Numerot tosin otettiin käyttöön vasta myöhemmin.

Linjoilla on myös joitakin erikoisjärjestelyjä kuten se, että tietyn pysäkin jälkeen matkustajia ei enää oteta (ellei ole tilaa).

Syysliikenteeseen siirryttäessä linjalta 2 katosivat A-vuorot Koivupään kautta.

Vantaan palvelulinjat

Vantaalla on kaksi palvelulinjaa, joiden liikennöinti aloitettiin 6.11.1995. Linjojen tunnuksena on sydänkuvio, Martinlaakson linjalla (Martinlaakso – Myyrmäki) punainen ja Myyrmäen linjalla (Kaivoksela – Myyrmäki – Varisto) sininen. Syysliikenteeseen 1999 siirryttäessä tulee (tai tätä luettaessa varmaankin: tuli) kolmas palvelulinja (vihreä sydäntunnus) Korson – Koivukylän alueelle; linjan reitti oli tätä kirjoitettaessa vielä suunnitteluvaiheessa.

Martinlaakson palvelulinjaa liikennöi Korsisaari/Nurmijärven Linja Rapidipikkubussilla nro 97 (rek. MGO-563). (Rapidin liikennöitsijän tuotemerkki; alusta kuuluu Citroen Jumper –pakettiautolle). Autossa on 11 istumapaikkaa ja yksi pyörätuolipaikka, ja auton keski-osa on matalalattiainen. Autossa on yksi etuovi. Leimauslaite lyö linjatunnuksen 010. Reitti on alkuajoistaan yksinkertaistunut, kun nimismiespiirin avustuksella on sallittu auton kulku (entisillä) kevyen liikenteen väylillä, ja taloyhtiöltä on saatu lupia ajella pihojen ja parkkipaikkojen läpi. Nykyinen reitti sisältää siten myös vähemmän ”haaroja”

kuin entinen (siis edestakaisin ajettavia kadunpätkiä). Lähtö on Laajavuorenkujalta Laajavuorentien risteysksestä ja jatkuu Raappavuorenrinteeseen, Raappavuorenkujan ja Raappavuorenpolun kautta Laajametsänkujalle, edelleen Martinlaaksontie – Laajaniityntie (terveysasema) – Laajaniitynkujat – Raiviopolku – Raiviosuonmäki – Laajavuorentie – Kivivuorentie – Kivimäentie – Koivikkorinne – Koivikkotie – Kukintie – Lintukallionkujat (haara) – Kukintie – Kukinkujat – Kukinpolku – Kivivuorenkujat – Kivivuorentie – Martinlaakson asema (laituri 6) – Kivivuorentie – Martinlaaksontie – Raikukujan palvelutalo (haara) – Martinlaaksontie – Louhelantie – Louhelan tori – Uomatie – Myyrmäentie – Vaskivuorentie – Ruukkukujat (Myyrinkoti) – Liesikuja – Liesitori (Ykköshalli) – Myyrmäenraitti – Paalutori. Ja samaa reittiä takaisin. Ajoaikaa kuluu 40 minuuttia ja keskinopeudeksi tulee 12 km/t. Linjaa ajetaan arkisin

rakennettu, osaksi matalalattiainen kaupunkilinja-auto. Kiinteitä istumapaikkoja on 14, lisäksi perässä olevan matalalattiaosan takaseinässä kolme taittoistuinta. Etuovi on portaallinen, mutta auton takaosassa on toinen, portaaton sisäänkäynti. Mukaan mahtuu kaksi pyörätuolia, jotka voi joko nostaa sisään tai työntää takaovesta ramppia pitkin. Leimauslaite lyö linjatunnuksen 000. Tämänkin linjan reittiä on joissakin kohdin oikaistu, ja tiettyjä ”turhia” haaroja kuten Lammaslammentien koukkaus on poistettu. Liesitori sekä Leiritie ja Apajakuja on lisätty reittiin 14.9.1998. Nykyinen reitti alkaa Kaivosrinteentien pohjoispäästä jatkuen Kaivostien ja Kaivosvoudintien kautta Ukonkivenpolulle ja edelleen Vaskivuorentie – Louhelantie – Norotie – Haltiantie (haara) – Louhelantie – Eräkuja (haara) – Uomatie – Myyrmäentie – Virtatie – Putouskuja (haara) – Virtatie – Raappavuorentie – Vaskivuorentie –



Taksilinnan 3 tilataksi Kimokujalla 25.5.1999.

keskipäivällä neljä edestakaista vuoroa. Yksi vuoro (Paalutorilta) jatkaa normaalireitintä jälkeä Raiviosuonmäen päiväkodista (tenavat kyytiin ottaen) Askiston koululle reittiä Laajavuorentie – Kivivuorentie – Martinkyläntie – Vihdintie – Kehä III – Askistontie – Uudentuvantie. Nykyiset reitit ovat tulleet käyttöön 14.9.1998. Viikkoa myöhemmin eli 21.9.1998 linjalle lisättiin kaksi aamuruuhkalähtöä Hämeenkylässä Myyrmäkeen reittiä Sahrantie (Santamäentien risteys) – Ainontie – Martinlaaksontie – Laajavuorentie – Kivivuorentie – Martinlaaksontie – Raappavuorentie – Vaskivuorentie – Jönsäksentie – Myyrmäen asema. Tällöin kyydissä on lukioikäisiä ja sitä nuorempia. Aiemmin linjalla oli yhdeksän eri haaraa, mutta mainittujen erikoislupien avulla reitti on saatu sekä 15 minuuttia nopeammaksi että myös sujuvammaksi.

Myyrmäen palvelulinjalla ajelee Taksikuljetus itse korittamallaan Mercedes Benz 711/4250 Starbusilla (rek. TGN-659). Tämä on kuorma-auton alustalle

Ruukkukujat (Myyrinkoti) – Liesikuja – Liesitori (Ykköshalli) – Myyrmäenraitti – Paalutori – Iskostie (terveysasema) – Rajatorpantie – Leiritie – Apajakuja (haara) – Leiritie – Rajatorpantie – Lastutie – Nuijatie – Vapaalantie – Rajatorpantie – Viittatie – Viisaritie – Hämeenkylläntie – Viikatetie (haara) – Vaakatie – Viputie – Viittatie – Viisaritie – Rajatorpantie – Pähkinärinteentie – Pähkinäntie (haara) – Pähkinärinteentie – Lammaslammentie – Luhtitie – Varistontie – Niittäjantie (Variston palvelutalo). Ajoaikaa on 55 minuuttia, ja lähtöjä on Kaivokselta kolme, Varistosta neljä keskipäivällä. Paluureitti on muuten sama, mutta Ukonkivenpolulta

”
epäselvyyttä oli siitä, että linjat on tarkoitettu kaikille, eikä vain eläkeläisille tai sydänvikaisille (sydäntunnus)

mennäänkin suoraan Kaivokselantietä Kaivosrinteentielle. Keskinopeudeksi tulee 18 km/t.

Kumpikin linja käyttää matkan varrella olevia bussipysäkkejä. Lisäksi pikukuteilla, joilla ei kulje muita linjoja, on valopylväisiin liimattu sydäntarroja; näillä ns. viittausalueilla kyytiin pääsee mistä kohtaa tahansa antamalla selkeän käsimerkin. Linjat on suunniteltu erityisesti vanhuksille ja liikuntaesteisille; kohderyhmänä ovat olleet yli 65-vuotiaat, mutta tietenkin kuka tahansa saa matkustaa näilläkin linjoilla. Reittisuunnittelu tapahtuu siten, että väestötietokannasta merkitään alueen karttaan pistein kiinteistöt, joissa asuu 65 vuotta täyttäneitä, sekä terveys-, kauppa- ja sosiaalipalvelujen tarjoajat. Tämän jälkeen suunnitellaan mahdollisimman hyvin alueella sukku-loiva reitti, ja haetaan tarvittaessa lupia poikkeavien reittiosien (pihat, pyörätiet jne.) käyttöön.

Palvelulinjoista tehtiin vuonna 1996 seurantatutkimus. Matkustajamääräksi todettiin Martinlaakson linjalla keskimäärin 2,2 matkustajaa/vuoro ja Myyrmäen linjalla 6,0 matkustajaa/vuoro. Vaihtelua oli tyhjästä autosta 11 matkustajaan. Linjojen yhteiseksi keskiarvoksi tuli 4,1 matkustajaa/vuoro. Matkustajamäärät ovat kuitenkin tämän jälkeen kasvaneet. Matkustajahaastattelusta ilmeni, että eläkeläisiä oli 72 % ja työikäisiä 28 % matkustajista. Alle 20-vuotiaita ei ollut. Matkustajista 78 % oli naisia ja 22 % miehiä. Pyörätuoleja oli tutkimusviikolla kaksi, lastenvaunuja samoin kaksi. Ensisijainen matkan kohde oli myymälä, toisena terveysasema.

Matkustajakommenteja oli saatu tutkimukseen varsin mielenkiintoisissa muodoissa. Todettiin mm. usein olevan epäselvyyttä siitä, että linjat on tarkoitettu kaikille eikä vain eläkeläisille tai sydänvikaisille (sydäntunne!). Sanaa "taksi" vierastettiin yrityksen nimessä "Taksikuljetus Oy"; niinpä Myyrmäen linjan Mersun keulassa sana "taksi" onkin nyttemmin peitetty kolmella sinisellä sydäntunnuksella (vrt. kuva) ("sydän-sydän-sydän-kuljetus"?). Reittitoivomuksia oli tietenkin esitetty: Pähkinärinteessä pitäisi käydä vanhustentalolla, tulisi ajaa Uomatien kautta ja käydä Luhtimaessä, mennä Hämeenkyän kir-

kolle ja Vapaalaan ja Hämevaaraan sekä jatkaa reittiä Varistoon Askoon ja Iskuun... Suuri osa ehdotuksista on sittemmin kyllä toteutettu. Vuoroja on myös lisätty ja aloitusaikaa aikaistettu ("...jotta ehtisi aamuisin terveysasemalle verikokeisiin...").

Erityistä kiitosta saivat linjojen kuljettajat ystävällisyydestä ja palveluult-

Hämäävää aikataulussa (joka sitten löytyy netin lisäksi myös aikataulukirjasta) on siirtyminen reitiltä toiselle, esim. Itärannasta ajetaan pieni pätkä uimahallille, josta alkaa seuraava reitti, mutta Itärannan lähtöä ei näykään aikataulussa, vaikka sieltä tässäkin vaiheessa pääsee mukana uimahallille.

Oli miten oli, auton työpäivä on maanantaisin, keskiviikkoisin ja perjantaisin: Haukilahti – Uimahalli – (tyhjänä Oravannahkatorille) – Uimahalli – Haukilahti – Uimahalli – Oravannahkatori – Uimahalli – Haukilahti – (tyhjänä uimahallille) – Oravannahkatori. Reitti tiistaisin ja torstaisin: Pohjois-Tapiola – Uimahalli – (tyhjänä Itärantaan) – Kulttuuriauukio – (tyhjänä Oravannahkatorille) – Uimahalli – Pohjois-Tapiola – Uimahalli – Itäranta – Kulttuuriauukio – Oravannahkatori – Uimahalli – Pohjois-Tapiola – (tyhjänä Kulttuuriauukiolle) – Itäranta – (tyhjänä uimahallille) – Oravannahkatori. ("Tyhjänä" tarkoittaa, että aika-



Lautasaaren palvelulinja: Linjebuss 2 Laukkaniemessä 28.5.1999.

taudesta. Näillä linjoillahan kuljettajat avustavat matkustajia kyytiin nousemisessa ja poistumisessa; erillistä autotoisäntää tai –emäntää (kuten Helsingin palvelulinjoilla) ei ole. Aikatauluihin on lisäksi painettu suora puhelinnumero autoon. Auto voi siis noutaa asiakkaan myös reitiltä poiketen, mikäli se ei aiheuta myöhästymistä aikataulusta.

Espoo: Tapiolan palvelulinja

Espoolaisten ainoa palvelulinja liikkuu usealla alueella, vieläpä eri viikonpäivinä. Yhteinen nimittäjä neljälle eri reitille on Tapiolan uimahalli.

Oravannahkatorin reittiä ajetaan kaikkina arkipäivinä kaksi lähtöä kumpaankin suuntaan. Maanantaisin, keskiviikkoisin ja perjantaisin myös Haukilahden reittiä samoin kaksinkin lähdöin. Pohjois-Tapiolan ja Itärannan reittejä ajetaan vain tiistaisin ja torstaisin, jälleen kaksinkin lähdöin. Sama auto ajaa joka reittiä vuoronperään. Työrupeamaksi muodostuu viisi tuntia eli klo 9 – 14.

taulussa ei ole merkitty tätä osuutta, mutta se ajetaan, ja mukaan pääsee).

Linjaa liikennöi Pohjolan Kaupunkiliikenne pikku-Mersullaan nro 75.

Eritellään nyt vielä reittikadut (tai -tiet):

Oravannahkatorin reitti: Oravannahkatori – Jousenkaari – Puhuripolku – Kelohongantie – Merituulentie – Pohjantie – Kauppamiehentie – Kulttuuriauukio – Kauppamiehentie – Pohjantie – Tapiolan palvelukeskus – Merituulentie – Tapiolantie – Menninkäisentie – Kirkkopolku – Uimahalli.

Haukilahden reitti: Uimahalli – Kirkkopolku – Menninkäisentie – Tapiolantie – Tapionaukio – Sampokuja – Merituulentie – Etelätuulentie – Länsiväylä – Haukilahdenkatu – Kiiskitie – Ukko-hauentie – Haukilahdenkatu – Toppelundinportti – Toppelundintie – Mellstenintie – Pitkänkalliontie (haara) – Mellstenintie – Toppelundintie – Sännävie – Haukilahdenranta – Hauenkalliontie – Haukilahdenkatu – Ukko-hauentie – Kiiskitie – Haukilahdenkatu – Länsiväylä – Etelätuulentie – Tapiolan palvelukeskus – Merituulentie – Tapiolantie – Menninkäisentie – Kirkkopolku – Uimahalli.



STA 399, Scania-DAB S11 Paatsamatien ja Orapihlajätien risteyksessä. Kuva Juhana Nordlund 21.6.1999

Pohjois-Tapiolan reitti: Takojantie – Sepontie – Piilopolku (haara) – Sepontie – Louhentie – Ukonvaaja – Vemmelssärentie – Kaskenkaatajantie – Pohjantie – Kaupinkalliontie – Kulttuurialue – Kauppiemientie – Pohjantie – Tapiolan palvelukeskus – Merituulentie – Tapiolantie – Menninkäisentie – Kirkkopolku – Uimahalli.

Itärannan reitti: Harjuviita – Itäranta – Tapiolantie – Menninkäisentie – Kirkkopolku – Uimahalli – Kirkkopolku – Menninkäisentie – Tapiolantie – Tapionaukio – Sampokuja – Merituulentie – Pohjantie – Kauppiemientie – Kulttuurialue.

Helsingin palvelulinjat

Helsingissä kokeiltiin palvelulinjaa 12 vuonna 1994: linjaa ajettiin maanantaista lauantaihin 4.-16.7. ja 5.-11.10. autolla ECO-1 (Valmet 74T/4280 "Eco-bus", nykyisin Herttoniemen palvelulinjalla). Reittinä oli Kampin metroasema – Linja-autoasema – Mannerheimintie – Postikatu – Kaivokatu – Mikonkatu – Hallituskatu (nyk. Yliopistonkatu) – Unioninkatu – Kauppatori (Etelä-Esplanadi) – Eteläranta – Pohjois-Esplanadi – Mannerheimintie (Erottaja) – Bulevardi – Fredrikinkatu – Pohjoinen Rautatiekatu – Runeberginkatu – Kampin metroasema. Suunnitteilla oli keskustan palvelulinja, joka ei ainakaan toistaiseksi ole toteutunut. Koska reitille ei ollut linjalupaa, matkustaminen oli ilmaista.

Palvelulinjoja perustettiin sitten muihin kaupunginosiin ja lähiöihin. Ensimmäisenä aloitti 1.9.1997 Herttoniemen palvelulinja, seuraavana 1.10.1997 Haaga, Kontula ja Lauttasaari, sitten 17.8.1998 Vuosaari (korvaten linjan 99) ja uusimpana 31.8.1998 Munkkiniemi (korvaten linjan 33).

Käsittelen linjat ikäjärjestyksessä,

mutta mainitsen jo tässä niiden liikennöitsijät ja kaluston:

*Herttoniemi: HKL-Bussiliikenne/Itä; Valmet 74T/4280 "Eco-bus", rek. ECO-1 (autossa järjestysnumero 800), 23 istumapaikkaa

*Haaga: STA 399; DAB Silkeborg S11 MK3, rek. CCO-772, 21 istumapaikkaa, joista läppäistuimia 6 (3 x kahdenistuttava)

*Kontula: HKL/Suunnitteluyksikkö, HKL 9812; DAB Silkeborg S11 MK3, rek. CCO-779, 21 istumapaikkaa, joista läppäistuimia 6 (3 x kahdenistuttava)

*Lauttasaari: Linjebuss, LB 2, Volkswagen/Kutsenits, rek. MGZ-847, 17 istumapaikkaa, joista 6 läppäistuimia (alunperin Lauttasaarella tosin ajoi Lars Stenlund)

*Vuosaari: HKL/Suunnitteluyksikkö, HKL 9813, Csepel/Ikarus E21.20, rek. TIO-186

*Munkkiniemi: Korsisaari/Nurmijärven Linja

Linjojen reitit ovat kokeneet vain pieniä muutoksia; asiakaspalautteen jälkeen muutettiin 5.10.1998 Haagan, Herttoniemen, Kontulan ja Lauttasaaren palvelulinjojen reittejä ja aikatauluja. Linjatunnus on keltainen aurinko, mutta leimauslaitteesta tulee linjatunnus 000 (HKL:n autoissa) tai 002 (Lauttasaarella). Linjoilla on myös ns. kutsuosuuskia, jotka ajetaan vain puhelintilauksesta.

Kesäliikenteen 1999 aikana (tarkemmin: 28.6.-1.8.1999) ei liikennöity Lauttasaaren, Haagan eikä Herttoniemen



Kontulan palvelulinja: HKL 9812 Mellunmäen metroasemalla 28.5.1999.

linjoja. Kontulaa ajettiin entisiin aikatauluihin, Vuosaaren linja alkoi 7.6. käydä myös Uutelassa kahdesti päivässä. Samoin 7.6. alkaen Munkkiniemen linjaa jatkettiin Tarvoon asti, ja Lehtisaaren – Kaskisaaren reitti jäi pois kesäajaksi.

Linjat kilpailutettiin kesällä 1999. Tuloksena oli se, että vuonna 2000 HKL ajaa edelleen kolmea itäistä palvelulinjaa, mutta Vuosaaren tulee toinenkin auto. Lauttasaaren voitti Korsisaari/Nurmijärven Linja, Haagan Taksikuljetus ja Munkkiniemen Askaisen Auto.

Vantaan tapaan myös Helsingin palvelulinjoilla käytetään reitin varrella olevia bussipysäkkejä. Vain palvelulinjan liikennöimillä katuosuuksilla pysähtymispaikkoja on merkitty jalkakäytävään maalatulla keltaisella palvelulinjatunnuksella, mm. Kivihaantiellä. Ne vain eivät näy kovinkaan pitkälle, ja kuluvat aikaa myöten pois.

Joka linjalla on kuljettajan lisäksi bussiemäntä tai -isäntä, joka pitää seuraava matkustajille ja avustaa heitä tarpeen mukaan.

Määritellään nyt vielä näidenkin linjojen reitit.

Herttoniemen linja on rengaslinja, jota ajetaan vuoronperään kumpaankin suuntaan, päätepysäkinä Herttonie-

men metroasema. Reitti: Herttoniemi (M) – Hiihtomäentie – Mäenlaskijantie (haara) – Hiihtomäentie – Majavatie (haara, vain kutsusta) – Hiihtomäentie – Kettutie – Siilikuja – Siilitie – Muuntajankatu – Sahaajankatu – Roihuvuorentie – (kutsusta Tuhkimontien kautta) – Abraham Wetterin tie – Linnanrakentajantie – Kaivolahdenkatu – Laivalahdenkaari – Laivalahdenportti – Linnanrakentajantie – Herttoniemi (M). Aikataulu kertoo myös, että kutsu- osuuksia ei ajeta kadun viikkosiivouspäivinä. Linjaa ajetaan arkin 4+4 eli 8 kierrosta keskipäivällä. Kierrosaika on 36-37 minuuttia.

Haagan linja on sokkeloinen. Reitti: Munkkivuoren ostoskeskus – Rauman tie – Huopalahdentie – Lapinmäentie – Vihdintie – Hakamäentie – Kivihaantie – Kylänevantie – Kauppalaantie – Vanha Turun maantie – Talontie – Ristolantie – Kylänevantie – Kylätie – Haagan urheilutie – Isonnevantie – Riistavuorenuja (haara) – Isonnevantie – Haagan urheilutie – Vespertie – Matkamiehen tie – Nuijamiestentie – Laajasuontie – Orapihlajatie – Paatsamatie – Orapihlajatie – Laajasuontie – Tunnelitie – Ilkantie – Huovitie (haara) – Ilkantie – Aino Aktén tie – Tolarintie – Ohjaajantie – Näyttelijäntie – Ida Aalbergin

tie ja Adolf Lindforsin tie (tuplahaarat) – Näyttelijäntie – Kaupintie – Kanteletarentie – Maxi-Market – Kanteletarentie – Kaupintie – Hopeatie (Pohjois-Haagan palvelutalo). Munkkivuoresta ajetaan kolme ja Pohjois-Haagasta neljä lähtöä keskipäivällä. Ajoaika yhteen suuntaan on 51 minuuttia, joka lähentelee kyllä maksimia. Saattaapa se olla turhankin pitkä, sillä matkustajia on vähän.

Kontulan palvelulinja on kaksiosainen reitti, jonka keskipisteenä on Kontulan metroasema. Toinen ääripää on Mellunmäessä, toinen Naapurintiellä. Koska kummassakin päässä käydään vuoronperään, on luontevaa esittää reitti sellaisena kuin se ajetaan: Kontula (M) – Kontulantie – Porttitie – Naapurintie (pohjoispää) – Porttitie – Kontulantie – Kontula (M) – Keinulaudantie – Kurkisuontie – Veteraanikuja (haara) – Kurkisuontie – Kurkimäentie – Kivikonkaari – Kivijätatie (haara) – Kivikonkaari – Kontulankaari – Sakara (terveysasema, haara) – Kontulankaari – Jäkärläntie – Kotikonnuntie – Ostostie – Ostoskuja (haara) – Ostostie – Kotikonnuntie – Vesalantie – Tuukkalan tie – Aartenetsijäntie – Mellunmäki (M) – Mellunmäentie – Saariseläntie – Saariselänkuja (haara) – Saariseläntie –



Vuosaaren palvelulinja: HKL 9813 Vuosaaren metroasemalla 19.5.1999.

Mellunmäentie – Kaunispaantie. Takaisin Kontulan metroasemalle muuten samaa reittiä, mutta Aartenetsijäntietä mennäänkin Paneliantietä Tuukkalan tielle. Linjaa ajetaan kolme ja puoli kierrosta keskipäivällä (Mellunmäestä neljästi Kontulaan, Kontulasta neljästi Naapurintielle, mutta Kontulasta vain kolmesti Mellunmäkeen). Naapurintien kierrokseen menee 11 minuuttia ja Mellunmäen kierrokseen 87 minuuttia, joten kierrosaika on kokonaiset 98 minuuttia.

Lauttasaaren linja kattaa lähes koko saaren. Reitti: Särkiniementie (Länsilahdenkujan risteys) – Wavulinentie – Heikkiläntie – Melkonkatu – Melkonkuja – Vattuniemenkatu – Purjeentekijänkuja (Aurinkosatama, haara) – Vattuniemenkatu – Meripuistotie – Lauttasaarentie – Pohjoiskaari (etelään, haara) – Pohjoiskaari (pohjoiseen) – Taivaanvuohentie – Lauttasaarentie – Gyldeintie – Tallbergin puistotie – Haahkatie – Haahkakuja – Tallbergin puistotie – Isokaari – Kajavatie – Tiirasaarentie – Lounaisväylä – Viklakuja – Isokaari – Puistokaari – Isokaari – Katajaharjuntie – Koivusaarentie – Luoteisväylä – Katajaharjuntie (Laukkanieniemi). Aurinkosatamassa käydään vain maanantaisin, keskiviikkoisin ja perjantaisin. Särkiniemestä ajetaan arkin keskipäivällä kolmesti Katajaharjuun, mutta Katajaharjusta neljästi Särkiniemeen. Yksi lähtö päivittäin kummastakin suunnasta poikkeaa Särkiniementien ja Isokaaren sekä Tallbergin puistotien risteyksestä Lauttasaaren kirkon pihaan. Ajoaika yhteen suuntaan on 40 minuuttia (tai 43 minuuttia Aurinkosataman kuullessa reittiin).

Vuosaaren palvelulinjan erikoisuutena on varsin pitkä kutsureitti Meri-Rastilaan, joka ajetaan aikataulun mukaan kolmesti päivässä – paitsi jos ei kutsuta. Reittiin kuuluu myös erillinen Kallahden kierros, joka ajetaan sitten kutsuttakin. Reitin keskipisteenä on Vuosaaren metroasema, joten lähdetään sitten sieltä: Vuosaari (M) – Valkopaadentie – Vuosaarentie – Punakiventie – Porslahdentie – Lokkisaarentie (kutsusta, haara) – Porslahdentie – Isonvillasaarentie (haara) – Porslahdentie – Niinisaarentie – Kallvikintie – Mustalahdentie – Neitsytsaarentie (kutsusta, haara) – Mustalahdentie – Kallvikintie – Purjetie – Merikorttatie – Merikorttikuja (kutsusta, haara) – Merikorttatie – Kallvikintie – Rastilantie – Lokitie – Kallvikintie – Satamasaarentie – Ulappasaarentie – Vuosaarentie – Valkopaadentie – Vuosaari (M) ja edelleen Kallahteen: Valkopaadentie – Iiluodontie – Leikosaarentie – Hiekkalaiturintie – Hiekkajalanranta – Kalkkihiekantie – Hiekkalaiturintie – Leikosaarentie – Iiluodontie – Valkopaadentie – Vuosaari (M), ja sitten vanhan Vuosaaren kierros eri suuntaan kuin äsken. Lyhyesti: Vuosaari (M) – Keski-Vuosaari – Rastila – Vuosaari (M) – Kallahti ja takaisin. Jos Meri-Rastilan

kutsureitti ajetaan, se ajetaan varsinaisen kierroksen jälkeen: Vuosaari (M) – Valkopaadentie – Iiluodontie – Leikosaarentie – Meri-Rastilantie – Ramsinniementie – Verkkotie – Katiskatie – Ramsinniementie jne. takaisin metroasemalle. Jos reittiä ei ajeta, pidetään tauko, jonka jälkeen jatketaan tavallista ajoa. Kierrosaika on 67 minuuttia, josta 12 minuuttia kuluu Kallahteen ja 5 minuuttia metroasemalla ennen Kallahtea ja sen jälkeen. Meri-Rastilan kutsuajovie 17 minuuttia. (Kesäliikenteeseen linjalle lisättiin kaksi käyntiä Uutelassa arkisin.)

Munkkiniemessä on monimutkainen linja, joka jakaantuu kahteen osaan: Niemenmäki – Munkkiniemi – Ritokallio ja Niemenmäki – Munkkiniemi – Seurasaari – Kuusisaari – Lehtisaari – Kaskisaari. Reitit täytyy siten kuvailla erikseen. Ritokallion reitti: Niemenmäentie – Luuvaniementie – Niemenmäentie – Lapinmäentie – Huopalahdentie – Rauman tie (Munkkivuoren ostoskeskus, haara) – Ulvilantie – Professorintie – Laajalahdentie – Munkkiniemen puistotie – Tammitie – Saunalahdentie – Hollantilaisentie – Tiilimäki – Tuulaspolku – Ritokallion tie – Ritokallion polku; takaisin reittiä Ritokallion tie – Apajapolku – Tuulaspolku – Munkkiniemenranta – Saunalahdentie – Kaartintorantie – Kadetintie – Tallikuja – Tammitie – Munkkiniemen puistotie jne. Niemenmäkeen. Kaskisaaren reitti: Niemenmäestä kuten edellä Laajalahdentielle asti – Riititie – Solnantie – Kadetintie – Kaartintorantie – Saunalahdentie – Ramsaynranta – Meilahdentie – Heikinniementie – Seurasaarentie – Tamminiementie – Meilahdentie – Ramsaynranta – Pikkuniementie – Kuusisaarentie – Lehtisaarentie – Lehtesniityntie (haara) – Lehtisaarentie –

Hiidenkiukaantie (haara) – Kaskisaarentie (Saarihuhdantien risteys). Paluumatka muuten samaa reittiä, mutta Seurasaaren silmukka ajetaan nytkin samansuuntaisesti (Meilahdentie – Heikinniementie – Seurasaarentie – Tamminiementie – Meilahdentie). Auton työpäivä on siitä outo, että se alkaa Kaskisaaresta, josta tullaan Niemenmäkeen. Tämän jälkeen käydään kolmesti Ritokalliossa, josta viimeisen kerran palatessa jäädäänkin Munkkivuoren ostoskeskukseen ja pidetään puolen tunnin tauko. Tämän jälkeen käydään kerran Kaskisaareissa ja sitten vielä neljästi Ritokalliossa. Lopuksi ajetaan Niemenmäestä Kaskisaareen, jossa päivä päättyy. Tämäkin on keskipäivälinja, kierrosaika Ritokallion reitillä on 36 minuuttia; Kaskisaaren reitillä se olisi 64 minuuttia, jos reitillä edes kerran tehtäisiin täysi kierros.

Kesäliikenteeseen tuli pieniä reittimuutoksia, linjaa pidennettiin Tarvoon asti, ja Lehtisaaren – Kaskisaaren osuus jäi kesäajaksi pois.

Loppukaneetti

Olemme nyt onnistuneet käsittelemään pääkaupunkiseudun taksi- ja palvelulinjat jollain lailla. Epäilemättä yhtään reittiselostusten mielenkiintoisuutta voin vain todeta, että kaikkea maailmaan mahtuu. Tekstini ei ehkä juuri nyt ole enää ajan tasalla, mutta raportoimme jatkossakin Raition sivuilla näiden mielenkiintoisten linjojen muutoksista.

Kiitokset erityisesti Vantaan joukko- liikennetoimiston välle avusta ja taustamateriaalista.

Lakiasiaintoimisto Kämäräinen & Korvenkontio Ky

Pohjoinen Hesperiankatu 3 B
00260 Helsinki

puhelin (09) 440 414 telekopio (09) 440 447

Kaakkois-Aasian uudet kaupunkiradat

TEKSTI JA KUAVAT:
MARKKU NUMMELIN

Maailmassa investoidaan tällä hetkellä voimakaimmin uuteen kaupunkiliikenneteknologiaan Kaakkois-Aasian kehittyvissä metropoleissa Hong Kongissa, Singaporessa, Kuala Lumpuriissa ja Bangkokissa. Teknologia on uusinta mahdollista. Ympäristövaikutukset on otettu erittäin tiukasti huomioon. Matkustajille järjestelmien käyttö on tehty niin helpoksi kuin vain mahdollista. Eurooppalainen kehitys on jäämässä jälkeen Kaakkois-Aasiasta.

Määritelmiä

Tässä on aluksi määriteltävä käytettyjen ratatyyppien nimitykset:

RAITIOTIE:

Suurimmaksi osaksi kaduilla kulkeva perinteinen raitiotie. Virta otetaan yläpuolisesta ajojohdosta.

PIKARAITIOTIE:

Raitiovaunuilla hoidettava reitti, joka on pääsääntöisesti omalla linjauksellaan eikä kadulla. Raitiotien ja pikaraitiotien erottaa toisistaan radan rakenne; liikkuva kalusto on samaa.

METRO:

Rautatietyyppinen raskas kuljetusjärjestelmä, jossa on suuret kuljetusyksiköt. Vaatii rautatietyyppisen ratageometrian, joten sen sijoittaminen yhdyskuntarakenteeseen ilman tunnelia on vaikeaa. Junissa voi olla kuljettaja tai junat ovat automaattiohjauksellisia. Virta otetaan yleensä raiteen vieressä olevasta virtakiskosta.

AUTOMAATTIRATA:

Pienillä yksiköillä hoidettu kuljettajaton järjestelmä. Vuoroväli on usein erittäin pieni. Koska matkat tällä järjestelmällä ovat varsin lyhyitä, ei nopeudenaan tarvitse olla kovin suuri. Siksi rata voi olla hyvinkin kaarteinen ja mäkinen. Se on melko helppo sijoittaa ympäristöön. Virta otetaan virtakiskosta



Hong Kongin KCRC:n junat kulkevat metrosta poiketen pääosin maan pinnalla. 8.3.1989.

tai kalustossa on akkujärjestelmä. Koe-käytössä on myös ratkaisuja, joissa liike-energia varastoidaan vaunun vauhtipyörään. Ajomoottori saa virtaa ainoastaan pysäkeillä, jolloin vauhtipyörää kiihdytetään. Ensimmäiset automaattiradat on otettu käyttöön lentokenttien terminaalien välisissä kuljetuksissa (mm. Frankfurt am Main ja Kuala Lumpur)

ILMARATA:

Katujen päälle omille silloilleen rakennettu metro tai automaattirata. Ratkaisu on yleinen tämän artikkelin käsittelemällä alueella, mutta Euroopassa

harvinainen.

YKSIKISKONIN RATA:

Yleensä automaattirata, jossa ei ole perinteisiä kahta kiskoa, vaan raiteen keskellä tukipalkki, johon ohjauspyörät tukeutuvat. Järjestelmää on käytetty mm. jo kymmeniä vuosia joillakin lentoasemilla, mutta myös kaupunkiliikenteessä, mm. Sydneyssä Australiassa.

Englanninkielisissä julkaisuissa käytetään runsaasti termiä Light Rail Transit (LRT). Sillä ymmärretään yleisimmin pikaraitioiteita. Nimitykset ovat kuitenkin horjuvia. Esimerkiksi Kuala



Perinteinen hong kongilainen kaupunkiraitiovaunu. Vanhastavasta ulkonäöstä huolimatta osa vaunuista on hyvinkin uusia. 7.3.1989.

Lumpurissa LRT tarkoittaa ilmaratoja riippumatta ovatko ne metroja vai automaattiratoja. Englannin kielessä puolestaan peoplemover (ihmiskuljetin) tarkoittaa joskus kevytrakenteista pientä kuljettajallista raitiovaunua, joskus taas automaattirataa.

Järjestelmäratkaisut

Uusimman teknologian käytön mahdollistaa luonnollisesti se, että Kaakkois-Aasian järjestelmät rakennetaan vasta nyt. Kasvaneet autoruuhkat ja ilman saastuminen ovat yksinkertaisesti pakottaneet hakemaan uusia ratkaisuja. Nyt oli löydettävä ratkaisut, jotka olisivat yksityisautoja houkuttelevimpia. Järjestelmien tuli siten olla nopeita, käyttäjälle miellyttäviä ja ympäristöys-

tävollisiä. Mahdollisten kulkuneuvojen vaihtojen tuli tapahtua helposti, mieluiten aina samalla tasolla ilman portaita, siltoja tai tunneleita.

Järjestelmäratkaisuina on käytetty kullekin alueelle parhaiten sopivaa teknistä ja toiminallista ratkaisua. Itsetarkeisuus ei ole ollut rakentaa yhdelle ja samalle kalustolle sopivaa verkkoa, vaan luoda toimivat runkoverkot ja niitä täydentävät ja syöttävät lähirataverkot. Äärimmäisenä tapauksena on Kuala Lumpur, jonne on rakenteilla viisi tekniikaltaan erilaista rataverkkoa. Ne tulevat toimimaan kuitenkin yhtenäisenä liikennejärjestelmänä. Asiakkaalle ratkaisu on hyvä, vaikka kunnossapitäjät ehkä harmittelevatkin viiden erillisen varikon tarvetta.

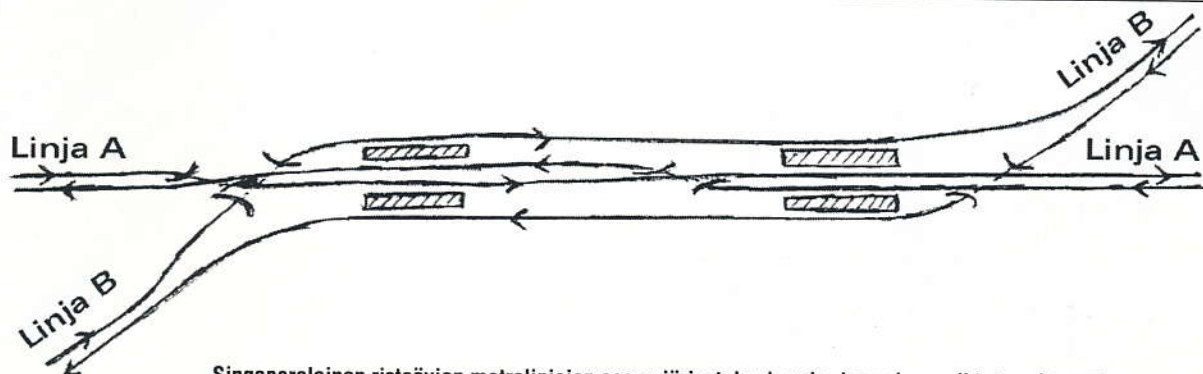
Ratkaisut esitetään tässä ikäjärjestyksessä. Nykyaikainen kiskoliikenne on "vanhinta" Hong Kongissa ja Bangko-

kissa liikenne on vasta alkamassa kuluvan vuoden lopussa.

Hong Kong

Hong Kongissa on neljä laajaa eri kiskoliikenneverkkoa, jotka täydentävät kitkattomasti toisiaan.

Hong Kongissa alettiin rakentaa viime lokakuussa täysin uutta Kowloon–Tuen Mun -rautatietä. Tämä 30,3 km pitkä rata valmistuu 2003. Tämä West Rail-nimellä kutsuttu on suunniteltu kuljettamaan suunnattomia matkustajamääriä, 100.000 henkeä tunnissa kumpaankin suuntaan. Uusi rautatie liittyy keskustassa nykyiseen KCRC-rataan (Kowloon Canton Railway Corp.) KCRC on toiminut voitollisena viimeiset 14 vuotta. Uusikin rata tehdään ja sitä



Singaporelainen risteävien metrolinjojen asemajärjestelyn kaavio, jossa junavaihto tapahtuu aina samassa tasossa.

liikennöidään ilman valtion rahoitusta. Radan väitetään tulevan olemaan kulkuaaneltään maailman hiljaisin.

KCRC:ään liittyy myös Tuen Munin pikaraitiotie, jota pidennetään edelleen.

Myös metroa (Mass Transit Railway, MTR) laajennetaan edelleen voimakkaasti.

Perinteistä raitiotietäkään (Hong Kong Tramways, HKT) ei ole unohdettu. Se muodostaa elintärkeän paikallisen verkon. Raitiotien kalusto on kaksikerroksista.

Singapore

Singaporessa Mass Rapid Transit (MRT) on maan peruskuljetusväline. Se on viimeisen päälle tehty metrojärjestelmä. Keskusta-alueella radat kulkevat tunnelissa ja muualla maan tasossa tai ilmaratoina. Tunneliasemilla laitureilla on läpinäkyvät sivuseinät, joiden ovet avautuvat vasta junan pysähtyttyä. Risteävien metrolinjojen väliset kaikki vaihtomahdollisuudet on toteutettu niin, että matkustajan ei tarvitse koskaan vaihtaa tasoa, vaan kävellä vain laiturin yli. Ihmiset eivät kiipeä, vaan junat tekevät sen. Ratkaisu edellyttää, että risteävät linjat kulkevat yhden asemanvälin rinnakkain. Tällä välillä toisen linjan raiteet vaihtavat eritasossa väliaikaisesti puolta (Singaporessa on vasem-



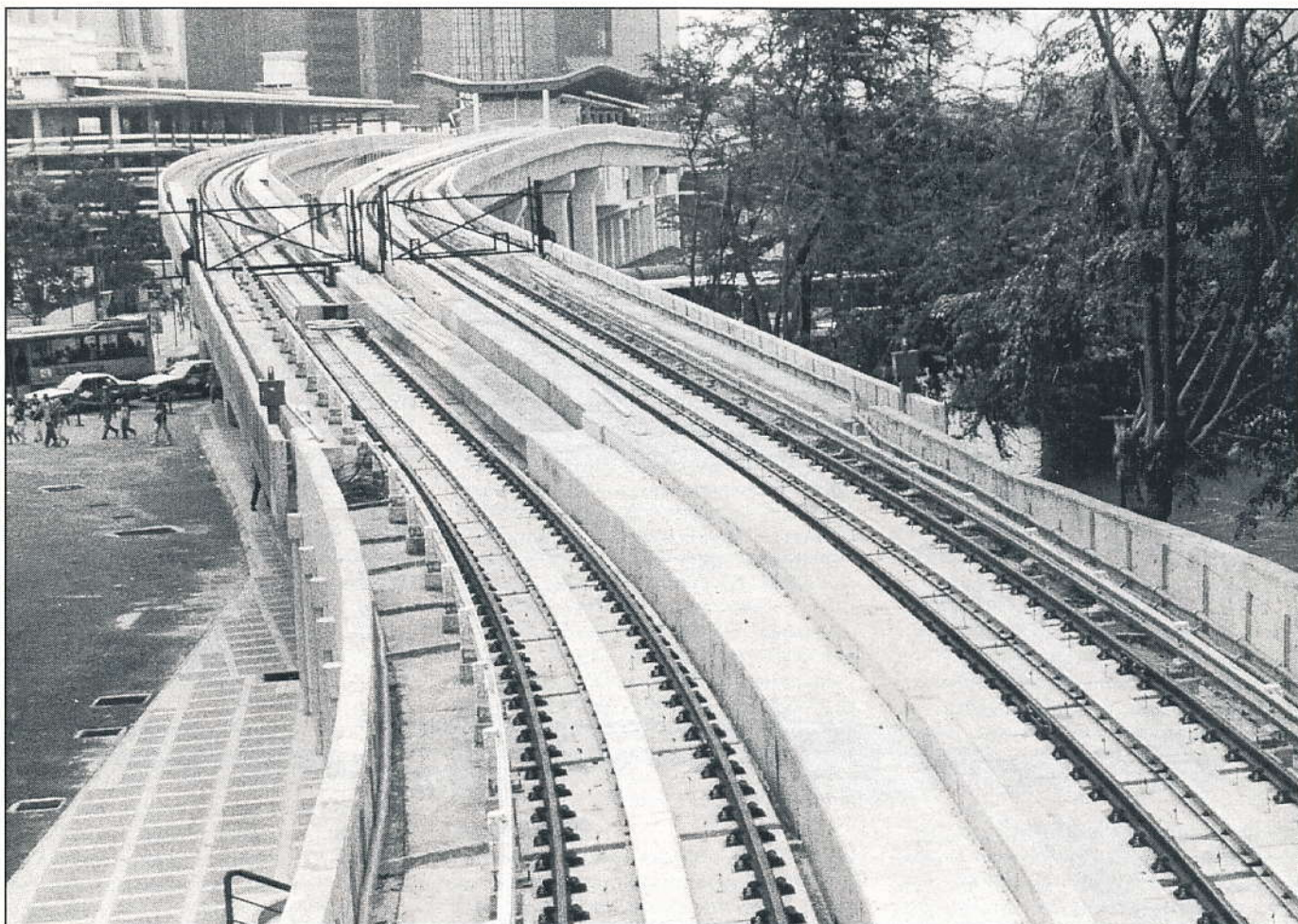
Malesian 10 ringgitin seteli PUTRA-junineen. Automaattirata on setelissä hallitsevin liikenne-
muoto.

manpuoleinen liikenne). Tämä on suuri etu verrattuna vaikkapa Lontoon tai Pariisin metroihin, joissa matkustajat joutuvat vaihtaessaan kiipeämään lukemattomat portaat ja vaeltamaan käytäviä pitkin. Singaporessa vaihtoaika on onnistuttu minimoimaan (parhaimmillaan noin yksi minuutti) ja tapahtuma tekemään todella miellyttäväksi. Samaa ideaa voidaan käyttää myös metron ja automaattiradan tai bussien liityntä-asemilla.

Kaikilla asemilla on nimien lisäksi myös järjestysnumero, esim. N9 on pohjoisen linjan yhdeksäs asema. Tämä helpottaa huomattavasti satunnaista matkustajaa, koska esimerkiksi aseman

N8 kohdalla hän tietää, että seuraava asema on hänen mahdollinen määränpäänsä N9.

Metrorataa on nyt käytössä 83 km. Kiskoliikenteeseen investoidaan nyt niin voimakkaasti, että verkon pituus on viiden vuoden kuluttua kaksinkertainen ja 400 km 10–15 vuoden kuluessa. Suurin kilometrilisäys tulee olemaan metrojärjestelmää syöttävillä automaattiradoilla. Metron kapasiteetti on noin 45.000 matkustajaa tunnissa yhdessä suunnassa ja automaattiratojen 5.000–10.000/h/suunta. Automaattiradoista valmistuu ensimmäinen syyskuussa 1999. Sen kussakin vaunussa on 20 istuinta ja tilaa 85 matkustajalle.



Rakenteilla olevaa PUTRA-ratelinjaa Kuala Lumpurissa. Kuva M Nummelin 1.2.1999.



STAR-juna ilmarataosuudella Kuala Lumpurissa. 1.2.1999.

Näiden lisäksi Singaporessa on Malesian rautateiden hoitama perinteinen dieselkäyttöinen rautatie, jolla on kuitenkin vain kaukoliikennettä.

Mainittakoon, että myös Valmet (Transtech) on tarjonnut Singaporeen metrojuna. Tarjottu malli oli Helsingin metrolinjan mukainen ratkaisu.

Metroratojen liikennöinti kilpailutetaan. Merkille pantavaa, että junaliikenteen hoitoa saavat tarjota vain yhtiöt, joilla on jo kyseisellä alueella linja-autoliikennettä. Näin varmistetaan liikennemuotojen keskinäisen koordinaation sujuvuudesta.

Henkilöauton hankinta on tehty Singaporessa tarkoituksellisesti hankalaksi ja jopa luvanvaraiseksi ja sen käyttö kalliiksi. Keskusta-alueen kaduilla ajosta on maksettava lisävero. Asukkaat ovat kuitenkin tyytyväisiä koska joukkoliikennejärjestelmä on jo nykyin hyvä ja uusien ratojen valmistuttua suoraan erinomainen. Katuvarsien ilma on puhdasta ja ruuhkia ei oikeastaan ole.

Kuala Lumpur

Malesian pääkaupunki Kuala Lumpur (asukkaita 1,3 miljoonaa) on tällä hetkellä ehkä maailman suurin ratajärjestelmätyömaa. Sinne on juuri valmis-

tunut tai valmistumassa viisi eri kiskoliikennejärjestelmää sekä ne yhdistävä uusi keskusasema. Ratajärjestelmät ovat ilmaratatyypin metrorata STAR (Sistem Transit Aliran Ringan), ilmaratana toteutettu automaattirata PUTRA (Projek Usahasama Transit Ringan Automatik), yksikiskoinen (monorail) ilmarata, keskustasta uudelle lentokentälle 57 km:n päähän rakennettava rautatie ja juuri modernisoitu rautateiden (Keretapi Tanah Melayu, KTM) lähiliikenneverkko. STAR:ista ja PUTRA:sta käytetään yhteisnimitystä Light Rail Transit (LRT). Suurin osa radoista rakennetaan yksityisen rahoituksen turvin. Ratoja pidetään hyvänä liiketointana. Myös KTM yksityistettiin muutama vuosi sitten. Entisten dieselratojen 25 kV sähköistys otettiin käyttöön 1995. KTM:n raideleveys on yksi metri, mutta muut radat rakennetaan normaaliraiteisina (yksikiskoista lukuun ottamatta). STAR:in ensimmäinen osuus valmistui 1996 ja PUTRA:n 1998. Molempien jatkorakentaminen on intensiivisesti menossa. Monorail valmistuu parin vuoden kuluttua. Uusi keskusasema valmistuu 2000 ja lentokenttärata 2001.

PUTRA on tekniikaltaan kaikkein piimmälle viety. Radalla käytetään lineaarimoottoriteknologiaa. Lähes äänet-

tömät vaunuparit kulkevat pehmeästi automatiikan ohjaamina. Vaikka junissa ei ole kuljettajia, asemilla ja junissa on runsaasti ystävällistä ja aktiivisesti palveluultista henkilökuntaa. Vieraillekaan ei jää sormi suuhun. Järjestelmän arvostusta kuvaa PUTRA-junan pääsy Malesian uuteen kymmenen ringgitiin seteliin. Junia käytetään luonnollisesti eniten työpäivinä. Jottei pyhinäkään siirryttäisi autoihin, ovat lippujen hinnat pyhinä 50 % normaalia halvempia.

STAR on ehkäpä maailman kukikkain metro. Ilmaratasilloilla on molemmin puolin lyhyin välein kukka-altaita. Malesiassa tulee lyhyitä sadekuuroja tiheästi, joten kasvien kastelukin hoituu ongelmitta. STAR-rataa on nyt valmiina 27 km.

Kaikkien järjestelmien asemat on numeroitu Singaporen tapaan.

Kuala Lumpurissa tuntee siellä kilpailtavan ratojen lisäksi siitä kuka tekee kauneimman ja mielenkiintoisimman pilvenpiirtäjän. Eurooppalaiset kerrostalot ovat paljon yksitoikkoisempia.

Bangkok

Thaimaan pääkaupungissa Bangkokissa (asukkaita virallisesti runsaat 6 miljoonaa, käytännössä selvästi enem-



SkyTrainin ratakaukaloita rakenteilla Bangkokissa. Ilmaratoja tulee kulkemaan paikoitellen useassa tasossa. 12.2.1999.

män) päättäjät totesivat, että kaupunkiratajärjestelmä on elinehto koko kaupungin taloudelliselle kehitykselle. Ulkomaalaiset investoijat eivät enää tulleet kaupunkiin, koska liikeneuvotteluja ei voitu enää sopia tiettyyn kellonaikaan. Ruuhkasta riippuen keskusta-alueella ajomatka saattoi kestää vartista pariin tuntiin! Liike-elämä edellytti ratajärjestelmää, eivät niinkään perinteiseen rauhalliseen kiireettömään elämään tottuneet tavalliset kaupunkilaiset. Nyt sen valmistumista toki odottavat kaikki, jotta pahasti saastunut kaupunki-ilma saataisiin puhtaammaksi.

Bangkokissa on työn alla kaksi järjestelmää, ilmaratana toteutettava SkyTrain ja tunneliratkaisuna tehtävä metro. Ilmaradan ensimmäiset linjat valmistuvat vuoden 2000 alussa ja metron vuonna 2001. Molempien raideleveys tulee olemaan normaali eli 1435 mm. Thaimaan valtion rautateiden raideleveys on näistä poiketen vain yksi metri.

SkyTrain-ilmaradan päällysrakenne toteutetaan pitkittäispölkky menetelmällä. Kiskot on kiinnitetty erikoiskinnityksillä pitkittäispölkkyihin. Kiinnitys on erittäin elastinen kulkuäänän pitämiseksi mahdollisimman pienenä. Rai-

de on sillalla noin metrin syvyydessä kaukalossa, josta melu ohjautuu lähinnä vain ylöspäin. Radat rakennetaan lähes kokonaan silloille katujen päälle; kaupunkikuvallisesti ratkaisusta voi olla monta mieltä. Ilmarata toteutetaan kokonaan yksityisrahoituksella.

Metro toteutetaan kaiva-ja-täytä -menetelmällä. Bangkokia kutsutaan usein Aasian Venetsiaksi. Kanavat ja maanalaiset joet ovatkin tehneet metrotyöt hyvin hankaliksi. Lisäksi auki otetut kadut ovat pahentaneet väliaikaisesti entisestään autoruuhkia. Metron rakentaa valtion ja yksityisten yhteisyritys. Myös rautateiden pääasemalle tulee metroasema, mikä antanee vauhtia rautateiden lähiliikenteen kehittämiseksi.

Mitä Kaakkois-Aasiasta voi oppia

Kaakkois-Aasiassa on suurkaupungeissa sovellettu hyvin kokemuksiin seuraavassa yhteenvetona esitettyjä periaatteita.

Perinteinen kaupunkiraitiotie toimii hyvin Hong Kongin tapaan. Pysäkkivälit ovat lyhyet. Sen sijaan keskustasta ulos

tulee rakentaa raskas metromainen rata. Sitä syöttävät esikaupungeissa ja jopa harvakkoon asutuilla alueilla kevyet maastoon hyvin sopeutuvat automaattiradat. Äärimmäisen tärkeitä ovat hyvin suunnitellut vaihtomahdollisuudet. Runkolinjojen vaihtojen tulee tapahtua tasossa ilman portaita. Junien tulee kiivetä eikä matkustajien. Runkolinjan syöttöasemilla syöttöratojen tulee päättyä U-muotoiselle runkoradan keskilaiturille, josta on tasoyhteys runkojuuniin.

Kaiken kaluston tulee olla valoisaa ja turvallisen olon saamiseksi läpikuljettavaa. Asemien ja pysäkkien tulee olla numeroituja; toki niillä on myös nimet. Matkustajainformaatiojärjestelmän tulee olla ensiluokkainen. Kalusto- ja rataratkaisuissa tulee käyttää nykyteknologian mahdollistamia hiljaisia vaihtoehtoja.

Pikaraitiotie ei sovi raskaaseen runkoliikenteeseen. Se on hyvä vaihtoehto esikaupunkien syöttöradoiksi. Automaattiradat ovat kuitenkin käyttökustannuksiltaan halvempia.

Pauli Söderholmin raitiovaunukuvia 1970-luvulta

OSA 2



Kaksiakselisista 1920-30-lukujen vaunuista koostuva raitiovaunujuna linjalla 3B Aleksanterinkadulla.



HKL 1, Karia/Strömberg vuodelta 1959, linjalla 4 Munkkiniemessä.

HKL 8 halliraiteilla





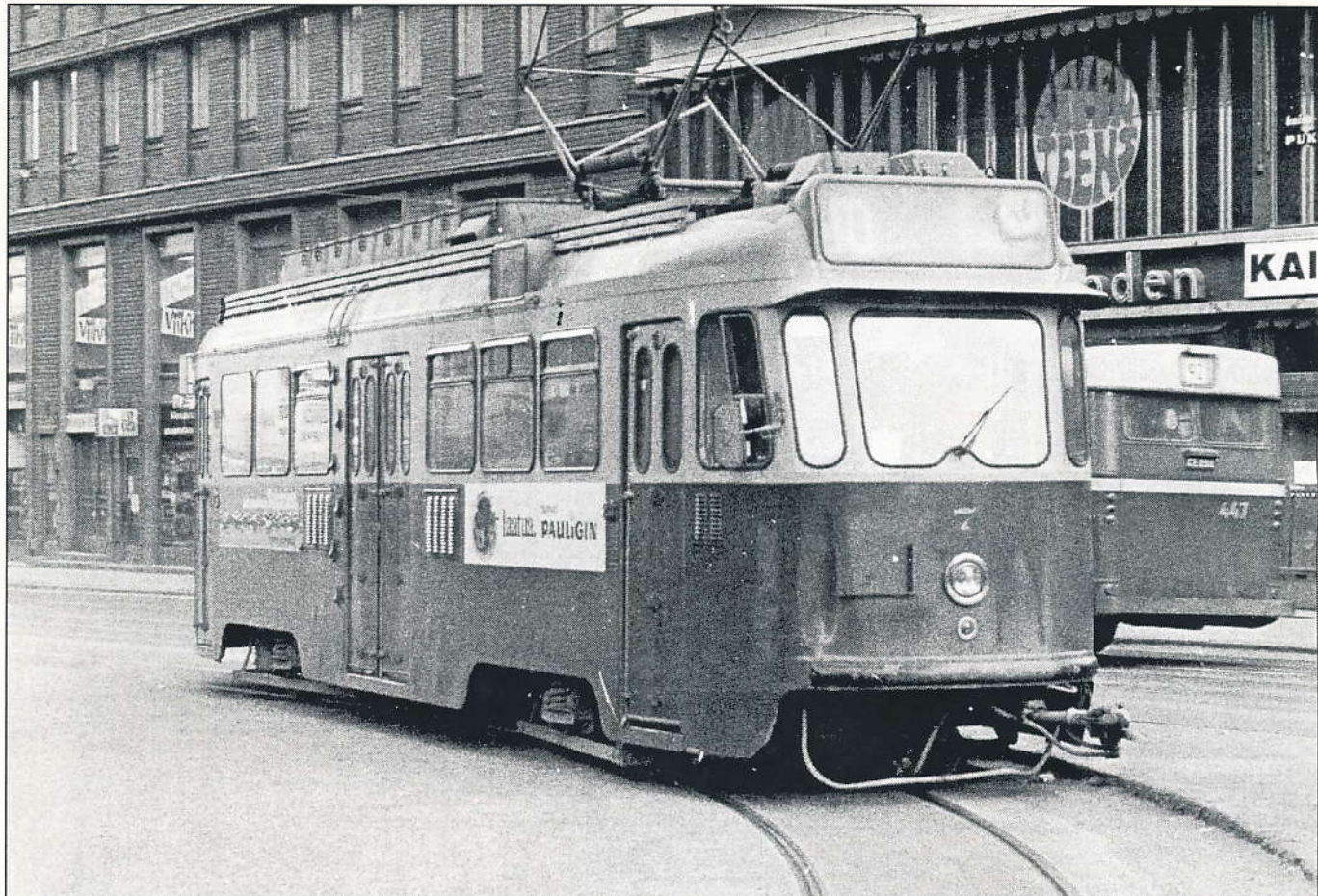
Moottorivaunu HKL 1 Töölön vaunuhalleilla.



Linjan 8 Karia-moottorivaunu 1950-luvun alusta ja LHW:n valmistama perävaunu vuodelta 1939 Vallilassa.



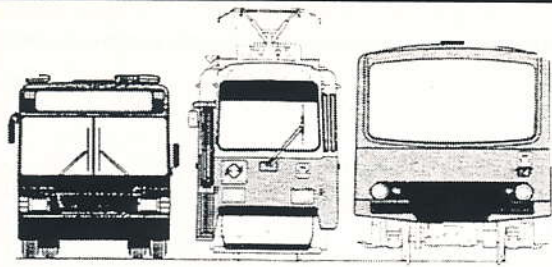
VTS-vaunu HKL 344 vuodelta 1955 linjalla 5.



HKL 7 linjalla 10 Kaisaniemessä ennen nivelvaunujen aikakautta.

Ihmisvilinää ja VTS-vaunuja Kauppatorilla.





päätepysäkki

"Tietäminen ei ole minkään arvoista, jolle siitä kerrota"



HKL 203 linjalla 10 vuorossa 195. Kuva Juhana Nordlund 2.9.1999

SYYSKOKOUS

Suomen Raitiotieseura r.y:n sääntömääräinen syyskokous pidetään lauantaina 27.11.1999 Helsingin kaupungin Raitioliikennemuseossa klo 14.00 alkaen. Kaikki jäsenet toivotetaan tervetulleiksi kokoukseen. Sääntömääräisten asioiden jälkeen on luvassa jälleen mielenkiintoista ohjelmaa.

SYYSAJELU VARIOTRAMILLA JA SM4-LÄHIJUNALLA

SRS järjestää 23.10.1999 ajelun VR Osakeyhtiön uudella matalalattiaisella Sm4-tyyppisellä sähkömoottorijunalla. Lähtö tapahtuu Helsingin rautatieasemalta klo 12.00. Ajamme tällä Pikku-Pendolinolla välin HKI-VKS-HKI. Juna-ajelun jälkeen järjestetään ajelu Variotram-vaunulla, lähtöpaikkana Minkonkadun raide. Reittiin sisältyvät käynnit Yrjönkadun silmukassa, Katajanokan terminaalilla, Linjoilla, Arabiassa,

Käpylässä ja Hietalahdessa. Paluu Töölön hallille n. klo 17.00.

MUITA TAPAHTUMIA

Pienoisorautatiepäivät ovat tänä vuonna 30. – 31.10. Turun Konserttitalossa Aninkaistenkatu 9:ssä lauantaina klo 12 – 18 ja sunnuntaina 11 – 17. SRS osallistuu näyttelyyn.

Pienoisorautatiekerhon Joulunäyttely on 4. – 5.12.1999 Helsingin rautatieasemalla henkilöstöravintola Höyrypannun tiloissa. SRS:llä on oma osasto/pöytä myös tässä tilaisuudessa. Esillä on muun muassa raitiovaunujen pienoismalleja.

seitsemälle bussilinjan 23 pysäkillä on asennettu näyttötäulut, joilta matkustajat saavat reaaliaikaisia ennusteita siitä, monenko minuutin kuluttua seuraava vaunu on tulossa pysäkillä. Tauluissa näkyy linjan numero ja määränpää sekä ennustettu odotusaika minuutteina. Tauluissa voi olla myös teksti "Tietokatos – Data-avbrott". Odotusaikaennusteita saadaan tänä vuonna vain linjojen 4 ja 23 vuoroista. Muiden linjojen liikuvassa kalustossa ei ole järjestelmän vaativia paikannus- ja radioviestilaitteita. Pysäkkitaulujen lisäksi järjestelmään kuuluu seuraavasta pysäkestä kertova kuulutus vaunujen sisällä sekä valotetuuden tilaus liikennevaloin ohjatuissa risteyksissä.

Linjat

KAHDEKSALLE raitiovaunulinjan 4 ja

LINJA 11, Herttoniemi(M) – Korkeasaari(Mustikkamaa), liikennöi maanantaista 31.5.1999 alkaen kesäaikataulun mukaan eli arkisin klo 10 – 20 puolen tunnin välein. Viikonloppuisin klo

torilla.

MYÖS RAITIOVAUNULINJALLA 2 toimii vaunujen näyttötauluissa näkyvä pysäkkitiedotus. Kakkosella vaan on niin harvoin NrI+-/NrII+ -kalustoa, ettei järjestelmän tarjoamasta mahdollisuudesta useinkaan päästä nauttimaan.

HELSINGIN BUSSILINJAT 54(B), 58(B), ja 75A siirtyivät syysaikatauluihin 2.8.1999 alkaen. Linja 71V palasi juhannuksen jälkeiseltä kesätauloltaan ja noudatti kesäaikatauluja 13.8. saakka. Haagan, Herttoniemen ja Lauttasaaren palvelulinjat palasivat myös kesätauloltaan. Metro palasi syyskauteen, juna-koot muuttuivat (aikataulut eivät).

RAITIO LINJA 2 korvattiin linjalla 2X 9.8. – 27.8.1999. Väliaikainen linja kulki muuten samalla tavoin kuin tavallinen linja 2, mutta Linjojen päätepysäkki oli korvattu Areenatalon luona olevalla pysäkillä. 2X:llä oli kulussa vain neljä vuoroa.

LAUANTAINA 14.8. bussi- ja raitiovaunuliikenteessä oli poikkeusreittejä ja viivytyksiä Helsinki City Marathonin vuoksi noin klo 15 – 19. Rv-linja 1 ajoi linjan 2 reittiä Katajanokalle. Linjoilla 3B ja 3T jäi Eiran lenkki ajamatta. 3B ajoi Aleksanterinkatua linjan 2 reittiä Katajanokalle ja 3T ajoi Erottajankadulta linjan 10 reittiä Kirurgille. Linja 6 ei ajanut Hietalahteen, vaan se kääntyi Bulevardin, Yrjönkadun ja Uudenmaan-

kadun kautta Erottajankadulle. Korvaa-va bussilinja 3X ajoi reittiä Aleksanterinkatu (Ylioppilastalo) – Keskuskatu – Pohjoisesplanadi – Bulevardi – Fredrikinkatu – Laivurinkatu – Tehtaankatu – Neitsytpolku – Pietarinkatu – Raatimiehenkatu – Tehtaankatu – Laivurinkatu – Fredrikinkatu – Bulevardi – Mannerheimintie – Aleksanterinkatu. 3X käytti raitiovaunupysäkkejä.

YLIMÄÄRÄINEN RAITIO LINJA 3X kuljetti juhlijoita Kaivopuiston kansanjuhlaan sunnuntaina 15. elokuuta. Raitiovaunut kulkivat noin 10 minuutin välein Aleksanterinkadun ja Eiran väliä. 3X ajoi noin klo 11.30 – 16.00 linjan 3B reittiä eteläisen kehän osalta. Noin klo 17.00 – 21.00 ajettiin samaa kehää linjan 3T suuntaisesti. Kaivopuiston juhlan ajan bussilinjalla 17 ajettiin nivelkastustolla.

16.8. SUURIN OSA bussilinjastoista siirtyi talviaikatauluihin. Linjat 64S, 67X, 85V ja 86S palasivat liikenteeseen. Uuden bussilinjan 94V Kivikko – Kontula(M) liikennöinti aloitettiin. Linjaa liikennöidään ma – pe ruuhka-aikoina. Reitti: Kontula(M) – Kontulankaari – Kivikonkaari – Kurkimäentie – Karpalotie – Keinulaudantie – Kontula(M). Linjan 78 reitti muuttui Malmilla. Uusi reitti-
osuus: - Latokartanontie – Kirkonkyläntie – (Malmin sairaalakuja) – (Talvelanpolku) – päätepysäkki Malmin sairaalan alueella – Talvelantie – Kirkonkyläntie – .

LINJOILLA 4 JA 10 oli viime kevään aikataulut käytössä 16. – 29.8.

17.8. ALKAEN linjan 54 koululaislähtöjä ja linjaa 92T alettiin liikennöidä.

21.8. ALKAEN LINJAN 22B kolme lähtöä (Sörnäisistä 16.00, 18.00 ja 20.00) jatkoi Suurhallilta Postikeskukseen. Päätepysäkki on Posti 2.

TAITEIDEN YÖNÄ 26.-27.8. liikennöi perinteiseen tapaan kaksi yöraitiolinjaa. Linja 6X Erottaja – Vallila kulki klo 23.45 – 4.05 ja 10X Erottaja – Kuusitie klo 23.30 – 4.30. Molemmilla oli 10 minuutin vuorovälit.

29.8. LINJAA 79A Siilitie(M) – Latokartano liikennöitiin viimeisen kerran.

30.8. SIIRRYTTIIN talviaikatauluihin raitiolinjoilla ja lopuilla linja-bussilinjastoilla. Linjaa 11 liikennöidään vain viikonloppuisin ja klo 20.00 asti. Linjalla 55A ajetaan arkisin kolme lähtöä. Viikonloppuisin ajetaan noin klo 8 – 19. Liikennöinti alkoi bussilinjalla 68 Rautatien-
tori – Latokartano. Linjaa liikennöidään ma – su noin klo 6/7/8 – 23. Liikennöitsijä on Stagecoach Finland Oy Ab.



HKL 34 linjalla 2X Hakaniemen hallin edessä kääntymässä ns. Areenatalon silmukkaan elokuussa 1999. Kuva Tuomas Karppinen.

Reitti: Rautatientori – Hakaniemi – Sörnäisten Rantatie – Työpajakatu – Varastokatu – Kiiskinkatu – Hämeentie – Viikintie – Talonpojantie – Tilanhoidajankaari.

RAITIOLINJA 2 PALASI kokonaisena takaisin 30.8. Linjojen päässä kiskoja on "vedetty mutkalle" pysäkkien luona.

HKL:N RAITIOLIIKENTEEN vuorot linjoittain alkaen 30.8.1998:

Maanantai – perjantai

1	1 – 6, 101, 104 – 106
1A	1 – 6, 101 – 106
2	11 – 15
3B	22 – 29
3T	32 – 39
4	40 – 49, 140 – 142, 144, 146 – 149
6	51 – 56, 151, 154
7A	61 – 65, 161, 163
7B	71 – 75, 173, 175
8	81 – 86, 182, 183, 185
10	90 – 99, 190, 195

Laureti

1	1 – 6
3B	22 – 29
3T	32 – 39
4	40 – 49, 149
6	51 – 56
7A	61 – 65
7B	71 – 75
8	81 – 86
10	92 – 99

Sunnuntai

3B	24 – 29
3T	34 – 39
4	43 – 49
6	51 – 56
7A	61 – 65
7B	71 – 75
8	81 – 86
10	94 – 99

Edellä olevasta käy ilmi, että ruuhkavuoro 149 ajaa lauantaisinkin. Varsinkin linjoilla 4 ja 10 on toisaalta runsaasti vakiovuoroja, jotka lopettavat jo illan-suussa tai alkuillasta. Linjan 10 vakiovuoro 93 on ma – pe luonteeltaan kuin ruuhkavuoro, sillä on muutaman tunnin päivätauko ruuhkien lomassa. Linjan 4 ruuhkavuorojen runsauteen vaikuttaa myös se, että jotkut niistä ovat "ulkona" vain jommassakumassa ruuhkassa, aamulla tai illalla. Eli nelosella ei sentään 18 vaunua liiku samanaikaisesti, mutta 16 kuitenkin kulkee (iltapäivällä).

SYYSKAUDEN ALKAESSA Espoossa tapahtui muun muassa seuraavanlaisia bussilinjoihin muutoksia: linja 2 Otaniemi – Tapiola – Soukka (pikalinja), 4 Otaniemi – Tapiola – Kivenlahti (pikalinja), 4T kuten edellinen, mutta Kivenlahden teollisuusalueelle (entinen 12T), 12 Tapiola – Soukka – Kivenlahti – Tapiola (entiset 12S ja 14S), 14 Tapiola – Kivenlahti – Soukka – Tapiola (entiset 12K ja 14K), 29 Leppävaara – Punametsä – Kalajärvi ja 44 Henttaa – Olari –

Niittykumpu – Henttaa (korvaa linjan 16 Tapiola – Henttaa). Lisäksi lakkautettiin linjat 249 ja 323.

SYYSKAUDEN ALKAESSA Vantaalla bussilinjoihin tapahtui seuraavia muutoksia: 43B lakkautettiin, linjaa 44 jatkettiin Linnaisiin, perustettiin uusi linja 45 Myyrmäki – Reuna, 51 muutettiin Martinkyläntie – Kivivuorentie, perustettiin uusi linja 54 Mikkola – Myyrmäki, uusi linja 57 Tikkurila – Myyrmäki, uusi linja 60 Tikkurila – Vantaanportti (4.10. alkaen), uusi linja 86 (entinen 87), 87 (entinen 87N).

KERAVAN LINJASTOUUDISTUKSET: Katso kohta kalusto (Lähilinjat Oy).

PORISSA MÄNTYLUODON ja Reposaaressa viikonloppuliikennettä, lähinnä lauantailiikennettä supistettiin 17.8. alkaen. Linjalla 40M Pori – Pikatie – Mäntyluoto – Reposaaari ajetaan enää vain kaksi edestakaista lähtöä lauantaisin, lähdöt Porin linja-autoasemalta klo 9.15 ja 13.15. Muut Reposaaressa vuorot hoidetaan tunnuksilla 30M, joka korvaa samalla joka toisen lähdön linjalla 31 Pori – Pihlava – Vanha tie – Mäntyluoto. Myös arki-iltojen klo 20.15 linjojen 31 ja 40M lähdöt on yhdistetty yhdeksi lähdöksi, tunnuksena 30M. Meri-Porin linjoista 31 on ainoa, joka ajaa Vähäraumalla Professorintien kautta. Tällä on merkitystä sikäli, että lauantaisin todella noin joka toinen entinen 31 on korvattu 30M:llä, joka ei ajakaan Professorintien, vaan Korventien kautta.

JYVÄSKYLÄSSÄ paikallisliikenne siirtyi talviaikatauluihin 11.8.1999. Uusia linjoja: 5 Kauppatori – Mattilanniemi – Ylistönmäki – Kauppatori, 12K Kauppatori – Ylämyllyjärvi, 17 Kauppatori – Keljonkangas – Hautalanmäki – Rajala, 31 Keskusta – Palokka – Lintukangas – Saarenmaa, 35 Keskusta – Keski-Palokka – Haukkanmäki ja 37 Palokka – Puupola – Vertaala. Kuokkalan asukasmäärän lisääntyä linja 33 on muutettu heilurilinjaksi Kuokkala – Keskusta – Kirri. Ennen linja 33 ajoi vain osuuden Keskusta – Kirri. Yliopiston kampukselle Mattilanniemeen lisätään liikennettä. Aiemmin kulki ainoastaan linja 9, nyt sinne lisätään myös linjat 5 ja 20.

Metro

NYKYISTEN VAUNUJEN sisäseinistä on poistettu ovien luota tarrat, joista ilmeni, saako vai eikö saa lemmikkejä kuljettaa kyseisessä vaunussa. Ovien ulkopuolella tarrat ovat näkyvillä.

UUSIA M200-SARJAN vaunuja tullaan

toimittamaan seuraavan aikataulun mukaisesti: 203+204 9.2000, 201+202 11.2000, 205+206 3.2001, 207+208 4.2001, 209+210 5.2001, 211+212 6.2001, 213+214 6.2001, 215+216 7.2001, 217+218 8.2001, 219+220 8.2001, 221+222 9.2001 ja 223+224 10.2001.

VAUNUPROJEKTIN ensimmäisen junan korin valmistus alkoi heinäkuussa ja se valmistuu joulukuussa. Ensimmäinen vaunupari jää aluksi Saksaan valmistajalle Bombardier Transportationille, minkä vuoksi toinen vaunupari tulee Suomeen aikaisemmin. Ensiksi toimittamalla junayksiköllä tulee hankintasopimuksen mukaan ajaa testiajoa kesään 2001 mennessä 30 000 km, jonka jälkeen sille tehdään rasiutustestejä syksyllä 2001.

RUOHOLOHDESTA ARKISIN klo 14.21 Vuosaareen lähtevä juna aloittaa nimenomaan Ruoholahdesta, juna on ollut päivätaulolla Ruoholahden päässä kääntöraiteiden yhteydessä. Sama koskee klo 14.30 Mellunmäkeen lähtevää juna. Mellunmäestä klo 14.12, 14.24 ja 14.42 lähtevät junat arkisin Ruoholahden suuntaan näyttäisivät aloittavan nimenomaan Mellunmäestä, eli junat ovat seisneet keskipäivällä Mellunmäen kääntöraiteiden yhteydessä Vantaan rajan luona olevassa tunnelissa. Vuosaa-resta ei vastaavalla tavalla aloita mikään vuoro.

Kalusto

RAITIOLINJALLA 2 käytettiin myös kesäaikataulujen ollessa voimassa vuoden 1959 vaunuja, vaikkakin nivelkalustoa oli joissakin vuoroissa päivittäin. Heinäkuussa lähes kaikissa vuoroissa oli kuitenkin nivelvaunu.

3.7. (LAUANTAI) HKL 10, Karia vm. 1959, oli hetken aikaa linjalla 4!!!

VARIOTRAM-VAUNU HKL 203 saapui noin touko-kesäkuun vaihteessa ja 204 tuli 17.6. Vaunu 205 tuli Helsinkiin noin heinäkuun puolessa välissä. 206:n oli tarkoitus lähteä tehtaalta 3.9.

MAANANTAINA 30.8. Variotram-vaunut 202 ja 203 aloittivat linjaliikenteen linjan 10 ruuhkavuoroissa 190 ja 195. Vuorossa 190 ollut vaunu 202 ajoi hallista ulos aamulla klo 6.04 ja ajoi Pikku Huopalahteen. Sieltä ensimmäinen aikataulunmukainen lähtö oli klo 6.16. Vuoro 195 ajettiin Töölön hallista ulos klo 7.03 ja vaunu suuntasi kohti Kirurgia. Ensimmäinen Kirurgin virallinen lähtöaika oli 7.18. Samat vaunut ajoivat

linjan 10 ruuhkavuoroissa myös illalla, mutta toisin päin sijoitettuina (202/195 ja 203/190). Ensimmäisinä ajopäivinä oli havaittavissa myöhästymisiä. Pahimmissa tapauksissa vaunu jouduttiin kääntämään jo Kuusitien silmukassa. Vaunut suunnitelleen Adtranzin nimestä tuli 30.7. alkaen DaimlerChrysler Rail Systems. Kun koko 20 vaunun sarja on toimitettu Liikennelaitokselle, sijoitetaan vaunut miltei kaikille linjoille. Matalalattiavaunuin hoidettavat vuorot merkittäneen yleisöaikatauluihin vastaavalla tavalla kuin bussipuolella.

LINJALLA 8 OLI aamuruuhkassa 30.8. HKL 1. Linjan 8 ruuhkavuorot ajetaan Koskelasta käsin, vakiovuorot taas Töölöstä. Linja 3T siirtyi syysliikenteen alkaessa Töölöstä Koskelaan. 3T:llä käytetään edelleenkin +-vaunuja pysäkkietiedotusjärjestelmän vuoksi. Vastaavaa kalustoa näkee lähes yksinomaan myös linjoilla 4 ja 10, mutta tietenkin eri syystä (kertalippujen uudet myyntilaitteet).

MAANANTAINA 6.9. LINJALLA 10 ei ollut iltaruuhkassa Variotrameja. Havaintojen mukaan vuorot 190 ja 195 olisivat olleet kokonaan ajamatta.

TIISTAINA 7.9. iltapäivällä linjalla 10 oli vuorossa 190 vaunu 203 ja vuorossa 195 vaunu 202. Huippumodernit matalalattiavaunut olivat siis ruuhkavuoroissa. Samaan aikaan vakiovuorossa 93 viiletti

40 vuotta vanhempi Keppi-Karia HKL 14! Vuoro 93 ei kuitenkaan ole "pitkä" vakiovuoro. Linjalla 1A oli paljon johdonmukaisempi kalustopolitiikka, valikoimaan kuuluivat muun muassa Super-Valmetit 23, 25, 27 ja 30.

9.9. ILTARUUHKASSA oli vain yksi Variotram, vuoro 190 näkyi olevan sisällä (=ajamatta). Toista Variota olisi kuulemma aamulla kolhittu.

10.9. 202/10/195 iltaruuhkassa.

HKL:N TELIAUTOT 9803 – 9806 ovat liikkuneet 7.6.1999 alkaen lähinnä Laajasalon linjastolla eli autot on siirretty Varhaan (tilapäisesti). Lukuisia kaasukäyttöisiä Volvo B10L:iä on siirretty Ruhasta muille varikoille lähinnä linjoja 64S, 71S ja 77S varten. Linjat on kilpailutettu ja niillä edellytetään uutta kalustoa. Tätä lehteä tehtäessä autot 9912 – 9932 (Volvo B7L/Carrus K206) olivat luovuttamatta. Kuitenkin auto 9912 oli esillä Jyväskylän paikallisliikennepäivillä 9. – 10.9. Scania MaxCit 9502 ja 9507 on siirretty Varhaan, jotta matalaa kalustoa riittäisi idän suunnan linjoille.

HKL BUSSILIIKENNE siirtää nykyään kalustoa niin tiheään varikolta toiselle, etteivät tämän palstan tekijät aina perässä tahdo pysyä. Mainittakoon taas joitakin esimerkkejä: 9604 on siirretty jossain vaiheessa Koskelasta Ruhaan.

Kaikki jäljellä olevat 87-sarjan nivelautot on keskitetty Koskelaan. Nivelautot 8901, 8902, 8905, 8909 ja 8910 on siirretty Koskelasta Varhaan, lähinnä linjaa 86S varten. Nivelautot 8801 – 8803 on siirretty Ruhasta Koskelaan.

HKL:N BUSSIT 8840 ja 8843 on myyty Rovaniemelle syyskesällä 1999. Auto 8625 myytiin samaan kohteeseen varaosiksi. Nivelbussi 8703 on romutettu.

27. – 28.7. HKL:n linjalla 65A oli vain kaksiakselisia linja-autoja. Syy lienee ollut päätepsäkin asfalttityöt. Vapaita nivelautoja liikkui linjalla 77.

HKL BUSSILIIKENNE on käyttänyt syyskesällä seutulinjalla 453 verrattain usein maakaasu-Volvoja vuosimallia 1999. Myös auto 9701 on nähty 453:lla arkipäivinäkin.

HKL BUSSILIIKENTEELLÄ on uusi tilausajo-/koulutusbussi numerolla 23. Se on Volvo B10M/Lahti 451 Eagle. Sen edellinen omistaja oli Pukkilan Liikenne. Scania/Kutteria (14) ei HKL:lla enää ole, ei myöskään Taival-korista Volvoa.

9.6. HKL 9301 on nähty linjalla 57. Ei kovin yleistä linjalla 57.

STA SAI KESÄLLÄ käyttöönsä linja-autot 230-244, Volvo B10BLE-70/Ikarus E94. Autot sijoitettiin ensisijaisesti Hel-



Pohjolan Liikenne Oy:n täysmatalalattialinja-auto Scania CN94UB4x2 OmniCity 858 Turussa linjalla 4. Kuva Juhana Nordlund 3.6.1999



Pohjolan Liikenne Oy:n Volvo B10L/Lahti 402 –matalalattialinja-auto 826 Helsingin Rautatien torilla. Kuva Juhana Nordlund 12.5.1999

singin sisäisille linjoille. Autojen pituus on noin 13 metriä. Kesäkuussa STA sai muutaman vuoden tauon jälkeen Scania-merkkistäkin kalustoa. Autot 155 – 158 ovat näet tyyppiä Scania L94UB6x2/Ikarus E94. Näiden teli-Scanioiden oma linja on kilpailutettu bussilinja 72. Autojen pituus on 14,5 metriä.

28.5. STA 231 (Volvo/Ikarus) Espoon linjalla 19

STA Sijoitti voittamilleen Espoon sisäisille linjoille 1.7. alkaen pääasiassa vuoden 1995 Volvoja. On jopa havaittu autoja sarjasta 1 – 5.

2.7. STA 146 (Ikarus 415) linjalla 72 il-taruuhkassa, kun ei ollut riittävästi matalia autoja.

STA ON OTTANUT uudelleen liikenteeseen sellaisia 1980-luvun autoja, jotka eräissä vaiheissa seisovat Volvolla Kai-vokselassa. Liikenteessä myös autot 23, 25, 38 ja 41.

OY LIIKENNE AB ON numeroinut (taas) uudelleen lukuisat autonsa. Ta-voite lieene se, että järjestysnumerot asettuvat välille 101-199. Yhtiöltä on siirretty hävityn liikenteen johdosta lukuisia autoja muualle Suomeen. Esi-

merkiksi kaikki Kabusit 131 – 135 ovat nyt Kuopiossa. Monia Volvo B10M/Wiima K202:ia on siirretty sinne tänne, jotkut Porvooseen, jotkut jonnekin muualle. Autot 61 ja 66 (Lahti 400) on siirretty Jyväskylään. Matalat Mersut 55 ja 137 ovat nyt numeroilla 132 ja 131. Nämä kaksi ovat ne takaovettomat LOY:n Mersut.

POHJOLAN KAUPUNKILIIKENNE sijoitti uudet Volvo B10L/Lahti 402 –autot 824 – 827 linjalle 67 7.6.1999 alkaen vakituiseen käyttöön. Myöhemmin (ainakin 12.8. alkaen) nämä autot saivat seurata varsin mielenkiintoisesta autosta eli Pohjolan 860:sta. Auto on tyyppiä Scania N94UB4x2/Lahti 402 ovilla 2-2-1. Auto on kokonaan matala etuvilta takimmaiselle ovelle. Auto poikkeaa alkuperäisestä OmniCitystä varsinkin pituutensa puolesta, tämä ”suomalainen OmniCity” on peräti 13,4 metriä pitkä.

POHJOLAN KAUPUNKILIIKENNE ryhtyi ajamaan Helsingin linjaa 64 7.6. alkaen ja käyttämään linjalla tätä varten hankittuja Scania L94UB6x2/Lahti 402 –teliautoja. Autojen numerot ovat 828 – 832, 850 ja 852. Vastaavia teliautoja ei pääkaupunkiseudulla ole ollut aikaisemmin. Kesällä sarjan autoja liikkui enemmän tai vähemmän tilapäisesti myös linjalla 67 (toukokuun koeajovai-

heessa tietenkin vain tuolla linjalla).

POHJOLAN KAUPUNKILIIKENTEELLÄ on nyt Helsingissä myös auto 839, BGN-327, Volvo B10BLE/Carrus K204 City L v. 1994. Auto on tuotu Turusta Helsinkiin! Auton ensimmäinen omistaja oli Linjaliikenne K. Hakanen Oy (TLO) ja autossa oli vuoteen 1999 asti TLO-maalaus.

POHJOLAN LIIKENTEELLÄ on Espoossa linjalla 35 käytössä kolme Volvo B10B/Lahti 400 –autoa, numerot 163, 165 ja 168. Näitä pari vuotta vanhoja autoja on käytetty aikaisemmin muun muassa Helsinki – Lohja – Hanko –linjoilla vakiovuoroliikenteessä. Autoissa on ilmastointi ja 1-2-0 –ovet. Alkuperäiset pehmeät korkeaselkänoiset istuimet on nyt tosin vaihdettu teräskuoppiin. Espoon linjalla 42 puolestaan liikkuu vanhojen Tylsilän autojen joukossa yksi uusi auto, 859, Scania L94UB4x2/Lahti 402, joka on kaksiakselinen matalalattia-auto.

STAGECOACH Finland Oy Ab sijoitti Helsingin linjoille 70 (V,T) uusia Volvo B10BLE/Carrus K204 L –autoja. Autot 50, 53 – 56 sekä 101 – 104 ovat kaksiakselisia, kun taas autot 106, 122 – 124, 130, 134, 136 ja 137 ovat 3-akselisia teliautoja. Autoissa on Coutsin tyyliin

Voith-automaattivaihteisto.

28.5. STAGECOACH 53 seutulinjalla 102.

STAGECOACH FINLAND on sijoittanut linjoille 70T ja 70V myös nk. Jönköpöngin Säftelejä (Volvo B10R-59), jotka ennen liikkuvat lähes yksinomaan Espoon sisäisessä liikenteessä.

7.9. LINJALLA 70 liikkui "Espoon Auto 63" ZEA-963, Volvo B10M-65/Wiima K202 vihreässä asussa.

24.6. LINJEBUSS 224 (Scania N113/Carrus K204L v. 1992) seutulinjalla 742. Tämän sarjan autoja käytetään ensisijaisesti Helsingin linjoilla 71, 71V ja 73B.

LINJEBUSS FINLAND on saanut kesällä käyttöönsä kaksi Volvo B10BLE/Ikarus E94 -linja-autoa numeroille 386 ja 387. Autot on sijoitettu lähinnä Espoon sisäiseen liikenteeseen.

16.8. LINJEBUSS 562 ajoi Espoon linjalla 13, vaikka linjaa on 1.7. alkaen liikennöinyt STA. Ehkä kyseessä oli alihankintaa, kuljettajan vaatetuskin hie-man antoi viitteitä siihen suuntaan.

10.7.1999 LINJEBUSSIN autot 583 - 586 ajettiin Helsingistä Vaasaan laivatavaksi Sundsvalliin. Nämä olivat ne "tanskandoggit", jotka Linjebuss hankki aikanaan De Blaa Omnibusserilta.

KESKUSLINJA (Espoo) on saanut uuden auton. Kylkinumeroa 5 kantaa nyt Scania L94UB4x2/Lahti 402, JCZ-288. Ovjärjestys on 2-2-0, vaikka ulkoapäin voisi kuvitella, että autossa olisi myös takaovi. Takaovi kyllä on, mutta sisällä oven kohdalla on penkki. Vanha 5 eli AVC-888 (ex MLO 13) on siis poistettu.

JÄRVENPÄÄN LINJA KORSISAARI 141 U-seutulinjalla 632 1.7. Ja autohan on STA:lta vuokrattu Rába-MAN/Ikarus!! Linjatunnus oli tuulilasissa, sillä linjakilpinauhoihin ei saa kolminumeroista tunnusta.

LÄHILINJAT OY KÄYTTÄÄ uudistetulla, ja nyt U-seutulinjaksi muutetulla linjalla 738 pääasiassa täysturistikalustoa. On nähty jopa Gold Linen turitibusseja siellä. Linja 738 ajaa nyt muulloinkin kuin ruuhka-aikoina ja jopa lauantaisin. Linjalla ei ole enää päätepysäkkiä Tuusulan Mattilanpuistossa. (Mattilanpuisto sijaitsee Keravan ja Tuusulan rajalla Tuusulan puolella). 738 tekee lenkin Keravan Kalevassa. Myös muut Lähilinjien Keravan linjat muuttuivat melkoisesti, esimerkiksi linjan 633 lukuisat vuorot jatkavat Keravalta Nikkilään korvaten kokonaan entisen linjan 850.

Linja 633K tekee myös lenkin Keravan Kurkelassa ja Kalevassa, kiertosuunta riippuu siitä, onko auto tullut Helsingistä vai menossa sinne. Osa 633K:n aamulähdöistä kuitenkin aloittaa vanhalta päättäjältä Mattilanpuistosta. Linjan 733 "normaalit" vuorot eivät koukkaa Kalevan kautta Keravalla, vaan ajavat Mattilanpuistosta suoraan keskustaan ja asemalle ja edelleen Helsinkiin. Yllä merkityt vuorot, samoin kaikki 733N:t, ajavat edelleen Kalevan kautta. Linjatunnus 633A on jäänyt pois. Linjan 633N viikonloppujen yölähtö korvaa ko. vuoron ollen samalla ainoa Nikkilään asti ajava 633N. Muut 633N:t lopettavat nykyään Keravan asemalle. Sorsakorvessa ei ole enää minkään 633:n päätepysäkkiä. Kuitenkin muutama iltapäivän Nikkilään ajava 633 tekee piston Sorsakorpeen. Linjalla 873B ei ole enää talvisinkaan sunnuntailiikennettä. Ehkä siksi pyhien 633:t ovat nykyään 633N:iä, eli Korson yhteydet haluttiin varmistaa tuolla tavoin? Linjan 738S lähtöjä on vähennetty, nyt niitä on yksi/ruuhkasuunta. Keravalla 738S vastaa linjaa 738. Helsingissä S-versiolla on päätepysäkki Kasarmitorilla.

TAMPEREEN Liikennelaitoksen (TKL) bussi numero 603 liikkui Helsingissä kesäkuussa Pirkanmaa-tapahtumien aikana.

TAMPEREEN KAUPUNGIN Liikennelaitos TKL sai heinäkuun alussa ajoon upouuden Scania CN94UA6x2 OmniCity -nivellibussin. Autolla on numero 408 ja rekisteritunnus KIS-827. Auto oli esillä syyskuussa Jyväskylän Paikallisliikennepäivien kalustonäyttelyssä. Näyttelyssä oli myös TKL:lle myöhemmin luovutettu teli-Volvo/Carrus.

TKL:N VANHA Scania BR11060A/Ajokki 05 v. 1970-72 oli pysäköitynä Rastilan leirintäalueella sunnuntaina 22.8.1999. Auto oli maalattu oudosti, väritys muistutti jopa Tukholman 1970-luvun kaupunkibussien ulkoasua.

TURUN KAUPUNGIN Liikennelaitos TuKL sai heinäkuussa liikenteeseen kuusi uutta Scania L94UB4x2/Carrus K204 City L -kaupunkilinja-autoa numeroille 107 - 112.

TURUN LINJA-AUTO Oy:lle tuli syyskuussa kokonainen sarja Mercedes-Benz Citaroja. Yhtiölle tuli myös teliranteisia Volvo B10BLE/Carrus Vegoja. J. Salonen Oy (TLO) hankki puolestaan kolme OmniCityä. Lehtisen Linja otti käyttöönsä Scania L94UB6x2/Lahti 402 -teliautoja.

PORIN LINJAT OY:N auto 2 on saanut uuden Carrus K204 City -korin. Auto on kokomainsbussi. Autoihin 66, 68,

72 ja 74 on tehty myös uusi kori, mutta Ikarus E95. Järjestysnumerot ovat nyt 25 - 28. Autossa 25 on Voith-automaattivaihteisto, muiden vaihdelaatikko on mekaaninen. Myös autot 64, 65 ja 73 aiotaan uudelleenkorittaa, sen sijaan autot 67 ja 69 myydään pois.

LAHDEN LIIKENTEEN uusia Kabus matalalattia-autoja saatiin alkukesällä liikenteeseen. Ne ovat tyyppiä Kabus TM62Z/68. On havaittu autot 337 XIB-737 ja 340 XIB-740. Ensimmäiset autot sijoitettiin linjalle 21, jolla pääsee Liipolaan ja Mukkulaan. Seuraavaksi saataneen ajoon autot 346 ja 349. Autoissa on 39 istuma- ja 35 seisomapaikkaa. Autoissa on nykysuuntauksen mukaisesti levyjarrut jokaisessa pyörässä. Lahden Liikenne on Lahden paikallisliikenteestä vastaava Koiviston Auton aputoiminimi.

JYVÄSKYLÄN LIIKENTEEN vakiobussi-
na linjalla 18K oli kesällä auto 414, entinen STA:n 159. JL 477 on Finnairin kokomainsbussina ja se liikennöi Jyväskylän lentokentälle Tikkakoskelle. 15.7. 477 liikennöi illalla myös lähiliikennereittiä Peurungalle.

Lähijuna

KESÄKUUN alkupäivistä elokuun puoleenväliin rataosalla Huopalahti - Kannelmäki oli vain radan itäinen raide käytössä. Järjestelyn syy oli Leppävaaran kaupunkiradan työt Huopalahden aseman luoteispuolella. Huopalahden aseman raiteet on (tilapäisesti) numeroitu uudelleen. Entiset raiteet 2 - 4 ovat nyt numeroiltaan 1 - 3. Vanha raide 1 on tilapäisesti purettuna. Huopalahden vanha risteysilta purettiin kesällä 1999.

9. - 10.9. VÄLISENÄ yönä oli mahdollista matkustaa 1. luokassa L-junissa tavallisilla 2. luokan lipuilla, samoin HKL:n, YTV:n yms. lipuilla. Sähköradan huoltotöiden vuoksi ko. junat hoidettiin Dv12-vetoisella (2728 ja 2731) kalustolla ja yksinomaan vaunuilla CEit ja CEift.

Ulkomailta

TUKHOLMAN UUDEN pikaraitiotien nimeksi tulee Tvärbanan (poikittaisrata). Liikenne alkanee vasta vuoden 2000 kesällä, eli noin vuoden myöhässä. Näin siksi, että kulunvalvontaa ei saatu käyttökuntoon määräaikaan mennessä. Liikenteen alkaessa koko linja tulee olemaan käytössä Alvikiin asti.

TUKHOLMAN UUDET metrojunat sarjasta C20 olivat vähän aikaa pois käytöstä ovivikojen vuoksi. Vanhin kalusto, eli vaunusarjat C2 ja C3, poistettiin lopullisesti liikenteestä viime keväänä.

OSLON RAITIOTIEVERKKOA on laajennettu Ullevål Hagebystä Rikshospitaletiin. Päätös uudesta Gausta-radan rakentamisesta tehtiin maaliskuussa 1998 ja kireästä rakennusaikataulusta huolimatta aloitettiin liikenne tällä uudella 1,6 km:n pituisella rataosuudella 30.5.1999 toisin sanoen vain kaksi viikkoa suunnitelmista myöhässä. 1.6. pidettiin viralliset avajaiset. Radalla on neljä pysäkkiä, suurin nousu on 70 promillea, ei siis mikään pikaraitiotie vaan vuorisatorata. Rikshospitalettiin liikennöi aluksi linjat 17 ja 18.

GAUSTA-RADALLA ei Rikshospitaletissa ole kääntösilmukkaa vaan ylimenovaihteet. Koska Ansaldo-Fireman uusien kaksisuuntamatalalattiavaunujen toimitukset ovat myöhässä, ei linjoille 17 ja 18 ole riittänyt kuin muutama uusi vaunu. Siksi Rikshospitaletin kääntöpaikalle on rakennettu väliaikainen kolmioraide, jolla käännetään vanhemmat nivelvaunut. Kolmioraide puretaan, kun koko 30 Ansaldo-matalalattiavaunun erä on saatu liikenteeseen.

TALLINNASSA ON TÄNÄ vuonna panostettu johdinautoihin. On näet hankittu ainakin neljä uutta johdinautoa, joista ainakin vaunu nro 309 on korjattu Ikarus 415:een pohjautuva korkealattiainen trollicka, tyyppimerkintä on Ikarus 415 T. Muut uudet johdinautot ovat TÄYSMATALIA IKARUKSIA! Niiden tyyppimerkintä on 412 T. Aivan jotain ennenkokematonta Tallinnassa. Yksi niistä on numero 313. Sisustuskin on poikkeuksellisen hieno: värillisiä otetankoja, kangaspenkit, pysäkkietodustajajärjestelmä kuulutukseineen ja näyttötauluineen, autossa 309 on jopa kangaspäällysteinen sisäkatto. Autoissa on sähköiset linjakilvet. Auto 309 on maivosväreissä, matalalattiaiset taas TTK:n omissa väreissä.

LONTOON BUSSILIIKENNE 1998. Lontoon merkittävien bussiyhtiöiden piirissä tapahtui vain kaksi yrityskauppaa vuonna 1998. Capital Citybus myytiin FirstGroupille ja yhtiön uudeksi nimeksi tuli FirstCapital. London Northern puolestaan siirtyi Metrolin-yhtiön omistukseen uudella nimellä Metrolin London Northern.

Kuten edeltäkin jo voi huomata ovat useat suuret konsernit omaksuneet nimikäytännön, jossa tytäryhtiöiden nimen alkusana on emoyhtiön nimi. Liikennöitsijöinä on edellisten esimerkkien lisäksi mm. sellaisia yhtiöitä kuin

Stagecoach East London, Stagecoach Selkent, First CentreWest jne. Myös Arriva-yhtymä on nimennyt kaikki seitsemän Lontoon firmaansa vastaavalla tavalla ja se on kaiken lisäksi muuttanut monia lontoalaisille tuttuja yhtiönimiä. Esimerkiksi Leaside (aikanaan yksi liikennelaitoksen yksiköistä) on nyt Arriva London North ja Grey-Green on Arriva London North East.

Yhtiöiden suurusjärjestys Lontoon liikenteessä on pysynyt ennallaan - ykkösenä on Arriva, toisena Go Ahead Group ja kolmantena Stagecoach.

Arrivalla, Stagecoachilla ja FirstGroupilla on kullakin oma väriyksensä, jota Lontoon keskustalinjoja lukuunottamatta käytetään valtakunnallisesti kaikilla omistukseen kuuluvilla yhtiöillä - joskus jopa ulkomaillakin (kuten Stagecoach Helsingissä). Lontoon kantakaupungissa käyttävät kaikki kuitenkin yhtenäistä punaväriä, valkoisilla tai keltaisilla raidoilla koristeltuna.

Kalustopuolella ostolistoja hallitsivat entiset valtiaat; Dennis Dart SLF - matalalattiainen midibussi sekä Volvo Olympian kaksikerrosbussi. Mutta uutta on tulossa. 5. päivänä marraskuuta 1998 otettiin käyttöön Lontoon ensimmäiset kaksikerrosbussit, joissa alakerta on matalalattiainen. Aloittajana oli Arriva London North-yhtiö linjalla 242. Bussien alustana on DAF DB250, kori on Alexander ALX400. Autojen pituus on 10,6 - ja leveys 2,55 metriä. Linjan 242 autot olivat ainoat käyttöönotetut matalalattia-kaksikerrosbussit vuonna 1998. Tästä eteenpäin on kuitenkin tulossa liikenteeseen huomattava määrä tällaisia busseja, joten matalalattiabussien osuus Lontoossa tulee reippaasti kasvamaan nykyisestä vajaasta 15-prosentista. Uuden sukupolven kaksikerrosbusseja tullaan rakentamaan DAF:n lisäksi myös Volvo B7L- ja Dennis Trident-alustoille ja korittamaan Alexanderin lisäksi Plaxton President, Optare Spectra ja East Lincs Lolyne-koreilla.

Uusien kaksikerrosbussien tulo liikenteeseen tulee myös merkittävästi vähentämään vielä hengissä olevaa Routemaster-kalustoa. Tällä hetkellä pisimmät liikennöintisopimukset Routemastereiden käytölle ovat vuoteen 2003 saakka linjoille 11 ja 94.

VENÄJÄN UUTISIA. Spektr-niminen numeroa 001 kantava tyylikäs raitiovaunu nähdään päivittäin koajossa Jekaterinburgin kaduilla. Puolustusteollisuuden kuuluvassa Uraltransmash-tehtaassa suunniteltu raitiovaunu on koottu yksinomaan venäläisvalmisteisista osista. Nykyaikaisella elektroniikalla varustetun vaunun sarjatuotanto aloitetaan jo kuluvana vuonna ja se tulee korvaamaan vanhentuneet vaunut 20 Venäjän kaupungissa. Uutuuden hinta on huomattavasti alempi kuin vastaavien

ulkomaisten vaunujen.

Muuta

SCANIA JA VOLVO YHTEN

Volvo osti loputkin Scanian osakkeista elokuussa. Molemmista yhtiöistä vaikutellaan, että "kaikki jatkuu ennallaan, mikään ei muutu miksiäkään". Todennäköisesti tutkimustoiminta yhdistetään, ja luultavasti joskus myöhemmin tulevaisuudessa jotain komponenttivalmistukseen liittyviä toimintoja yhdistellään.

TRANSTECH UUELLE OMISTAJALLE

Rautaruukki Oyj Transtechin osti espanjalainen Patentes Talgo SA. TALGO tulee sanoista Tren Articulado Ligero Goicoechea Oriol.

UPEA KIRJA VOLVO B10M/WIIMA K202:ISTA

Jäsenemme Kimmo Nylander on kirjoittanut ja Suomen Linja-Autohistoriallinen Seura ry kustantanut kirjan, joka käsittelee "Volvo KN202:ta". Teos sisältää runsaasti korkeatasoisia kuvia ja erittäin mielenkiintoisia ja suurella vaivannäöllä laadittuja tilastoja.

Kirjassa Volvo B9/10M/Wiima K/N202:ta luonnehditaan jopa Helsingin seudun perusbussiksi. Sitä se melkein olikin eräessä välivaiheessa. HKL:n miltei kaikki vuosina 1985-91 hankkimat autot kuuluivat tähän ryhmään. Samankaltaisia autoja hankkivat lukuisat kunnalliset ja yksityiset yhtiöt muuallakin pääkaupunkiseudulla. Autotyypin menestys oli selvä, erittäin monikäyttöinen ja lujarakenteinen alusta, joka oli vielä varmatoiminen ja kulkuominaisuksiltaan markkinoiden kärkeä. Kuten kirjassakin osuvasti todetaan, kaikki matalalattiabussit eivät välttämättä ole yhtä mukavakulkuisia kuin KN202 oli ollut.

1990-luku matalalattia-autoineen koki kuitenkin KN202:n kohtaloksi: seuraavat tilastolliset merkinnät joudutaan kirjaamaan poistojen ja romutusten sarakeeseen. Ensi vuosituhannen alussa viimeisetkin KN202:t pääkaupunkiseudun osalta korvattaneen joko puolimatalalla tai täysmatalalla kalustolla. Perusteelliseen historiankirjoitukselle oli selvä tilaus. Kymmenen vuoden kuluttua joutunemme matkustamaan muualle tai lukemaan KN202-kirjaa voidaksemme palauttaa mieliimme tämän unohtumattoman bussityypin.

Kirja on ollut myynnissä ainakin Raitioliiikennemuseossa ja autoalan kirjamyymälä Alfamerissa. Julkaisua voi kysyä myös Suomen Linja-Autohistoriallisesta Seurasta.

EIKÖ SINUN UUTISESI PÄÄSSYT MUKAAN?

Olemme sen tilanteen edessä, että Päätepusäkillä on nykyään tarjolla merkittävästi enemmän uutismateriaalia, mitä pystymme julkaisemaan. Lehden yhden numeron suurin taloudellisesti järkevä sivumäärä on 28 sivua. Tuon määrän ylittäminen käy kohtuuttoman kalliiksi. Jos taas 28:aa sivua ei tahdo saada mielekkäällä tavoin täyteen, seuraavaksi pienempi mahdollinen sivumäärä on vain 24 sivua. Päätepusäkki-palstalle ei ole kohtuullista hankkia lisätilaa myöskään vähentämällä varsinaisille kirjoituksille tarkoitettuja palstamillimetrejä. Näin joudumme hyväksymään sen tosiasian, että osa lähetetyistä uutismateriaaleista ei sellaiseenaan tule milloinkaan julkaistuksi. Sen, mitä julkaistaan ja mitä ei julkaista, ratkaisee lähes yksinomaan arpa. Ketään avustajaa ei näillä sivuilla eikä meidän seurassamme syrjitä. Kaikki Helsingin raitiovaunuihin liittyvä materiaali pyritään aina julkaisemaan, olemmekaan me Raitiotiesseura. Jos jotain tippuu, se koskee useimmin muihin liikennemuotoihin liittyviä juttuja. Uutisia lähetetään

edelleenkin kolmeen vaihtoehtoiseen osoitteeseen 1) SRS:n postilokeroon PL 234, 00531 HELSINKI 2) lehden päätoimittajalle, yhteystiedot takimmaisella sivulla 3) sähköpostitse seuran internetyhteyshenkilölle Arto Hellmanille sähköpostiosoitteeseen srsry@mbnet.fi. Viimeksi mainittua käytettäessä tulee viestin otsikoksi kirjoittaa "SRS-uutisia".

RAITIO-lehteä luetaan muuallakin kuin vain meidän harrastajien kotona. Käytämme hyvää kirjakieltä myös Päätepusäkki-palstalla. Nettiiutisissa uutiset on usein julkaistu juuri siinä muodossa kuin avustajat ovat ne lähettäneetkin. Tässä mielessä toivomme asialisuutta kaikilta uutisten lähettäjiltä. Mutta kuten on jo kauan toistettu: kaikki avustukset ovat jatkossakin erittäin tervetulleita! Ja myös kirjoituksia varsinaisiksi artikkeleiksi kaivataan kuvien kera.

NÄYTTÄÄKÖ TÄMÄ LEHTI ERILAISelta KUIN AIKAISEMMA?

Jos näyttää, kysymys ei ole pelkästä sattumasta. Nyt meillä on RAITIO:n toimituksessa ammattitaitoinen taittaja,

Tuomas Karppinen. Hän on taittanut lehtiä jo pidemmän aikaa, joten häneltä sujuu tämä työ erittäin mukavasti ja taitavasti. Toivottavasti uudistunut ilme miellyttää kaikkia lukijoitamme. Seuramme olemassaolon keskeinen turvaa ja on nimenomaan RAITIO-lehti.

AVUSTUKSET tulivat tällä kertaa seuraavilta, joille kiitokset: Mikko Attila, Teemu Collin, Jeppe Hansen, Tom Heinonen, HKL, Henri Hovi, Jouni Hytönen, Izvestija, Harri Koskikallio, Arttu Kuuskankorpi, Pertti Leinomäki, Juha Lepistö, Ville Lindblom, Jyrki Längman, Karlos Nikolaos, Juhana Nordlund, Kimmo Nylander, Jorma Rauhala, Niklas Savinsaari, Kimmo Säteri, Matti Visuri, Sauli Vähäkoski, YTV



Meidän oloissamme harvinainen vaihdetyyppi. Kuva Pauli Söderholm.



* . A G 1 7 *

raitio

ISSN 0356-5440

PÄÄTOIMITTAJA
Juhana Nordlund**TAITTO**
Tuomas Karppinen

22. vuosikerta

Lehti ilmestyy neljästi vuodessa ja
jaetaan SRS:n jäsenlehtenä.**TOIMITUKSEN Osoite**Juhana Nordlund
Orapihlajantie 12 A 14
00320 Helsinki
j.nordlund@kolumbus.fi**KUSTANTAJA**

Suomen Raitiotiesseura ry

PAINOPIIKKA

Painopörssi Oy, Helsinki 1999

© Suomen Raitiotiesseura ry

Tekijänoikeusmääräysten perusteella
mitään osaa lehdestä julkaistusta ar-
tikkeleista ei saa käyttää ilman toimi-
tuksen lupaa.**VANHOJA RAITIOITA** à 30 mkTavanomaisten uutispalstojen li-
säksi lehdissä on seuraavanlaisia
juttuja:**2 / 1997**mm. Vaunujen 1-30 muutostyöt ja erot, osa
2. Leyland-bussit.**4 / 1997**mm. Turun raitiovaunuvetoisuus, HKL:n Si-
su-bussit, osa 1.**1 / 1998**mm. HKL:n Sisu-bussit, osa 2. Raitiotiesäh-
kölaitteiden käytöstä ja kunnossapidosta v.
1963. Helsingin bussilinjoja, osa 12. Koske-
lan pikaraitiolinja KOPRA.**2 / 1998**mm. 20 vuotta Raitiota. Tukholman metro
pian 50 v. Bussiliikennetietoutta Turusta.
Australian raitiotiet.**3 / 1998**mm. Vuosaaren metro valmis. Matkalla
Amsterdamissa. KANJO.**4 / 1998**mm. 25 vuotta nivelraitiovaunuja Helsingis-
sä. Ensimmäinen Variotram tuli Helsinkiin.
Liikkeellä Ateenassa. Pikku Huopalahti en-
nen ja nyt. Norrköpingin raitiovaunuja sa-
noin ja kuvin.**VÄRIPOSTIKORTTEJA** à 5 mk**HELSINKI** SAT:n pulamoottorivaunu
1950-luvun alkupuoliskolla Erottajalla.**HELSINKI** Kaipion moottorivaunu, ny-
kyaikaisin kaksiakselinen vaunusarja,
1970-luvun alussa Sederholmin talon
edustalla.**HELSINKI** punaharmaa nivelvaunu nro
68 Munkkiniemessä ruska-aikaan syksyllä
1978.**HELSINKI** Karia-vaunu 303 Snellmanin-
kadulla Suomen Pankin edustalla
17.1.1985.**HELSINKI** Johdinautot 622 ja 625 Tuk-
holmankadulla 6.5.1974.**TILAUKSET SRS:N MASULIKETILIN LEONIA 800**
014-54 483 KAUTTA, MERKITSE TIEDONANTONA
LEHDEN NUMEROT JA KORTIN AIHE**1 / 1999**mm. Havaintoja Pietarin raitioteiltä. Pauli
Söderholmin raitiovaunukuvia osa 1. Variot-
rameja Otanmäellä. Menoa Tallinnassa.**2 / 1999**mm. 30 vuotta sähköistä lähijunaliikennet-
tä, Göteborgin raitioliikenne, Raitiotiet pa-
laavat Englantiin, Tampereen Onnikoita
1990-luvun lopulla.**Helsingin Raitioliikennemuseo****Töölönkatu 51 A, 00250 Helsinki**

- *Töölön vaunuhallilla on avoinna keskiviikosta sunnuntaihin klo 11-17.*
- *Vanhoja raitiovaunuja sekä johdinauto, valokuvia Helsingin julkisen liikenteen historiasta.*
- *Myynnissä on postikortteja, vaununrakennussarjoja, opaskirjasia ja videoita.*

suomen raitiotiesseura ry

PL 234
00531 Helsinki

Leonia 800 014-54 483

Jäsenmaksu 100 mk

www.nettilinja.fi/~ahellman/

Perustettu 16.1.1972

Jäsenkortilla ilmainen sisäänpääsy Hel-
singin Raitioliikennemuseoon sekä
useimmille pohjoismaisten raitiotiesseuro-
jen ylläpitämille museoraitioille ja muse-
oihin. Tiedustele lipunmyynneistä.**JOHTOKUNTA VUONNA 1999****PUHEENJOHTAJA****Jorma Rauhala**
puh k. (09) 873 5836 tai
0400-843 330
puh t. (09) 707 2957
jorma.rauhala@vr.fi**SIHTEERI****Juhana Nordlund**
puh k. (09) 458 7794
puh t. (09) 6183 8512
j.nordlund@kolumbus.fi**VARAPUHEENJOHTAJA****Ari Oksa**
puh k. (09) 802 2393
puh t. (09) 472 3644 tai
050-559 1911
ari.oksa@hkl.hel.fi**RAHASTONHOITAJA****Krister Engberg**
puh k. (09) 386 2960
puh t. (09) 8392 3181
haeng@koulut.vantaa.fi**ARKISTONHOITAJA****Pertti Leinämäki**
puh k. (09) 701 2408**JÄSEN****Daniel Federley**
puh k. (09) 458 4033
daniel.federley@kolumbus.fi**VARAJÄSEN****Teemu Collin**
puh k. (09) 757 1301
tcollin@cc.hut.fi