



RAITIO

3/ 2002



Linjan 1X viimeinen ajopäivä, taulut, pikaraitiotie Turkuun?
teli-ASEAt HKL 181 - 186



Karia-vaunu HKL 12 lähdössä viimeistä kertaa linjan 1X tunnuksin kohti Hakaniemeä, josta matka jatkuu Koskelan halliin. Huomaa kilpitas-kussa mainio hallikilpi. Kuva Kari Wikström 12.4.2002.



HKL 22 linjalla 1X Kauppatorilla viimeisenä aamuna. Kuva Kari Wikström 12.4.2002.



Viimeisen ajopäivän tunnelmaa vaunussa 22 linjalla 1X. Buscom-matkakortinlukulaitteet 1950-luvun vaunussa muodostavat varsin ainutkertaisen kokonaisuuden useiden vuosikymmenien kohdatessa toisensa. Kuva Kari Wikström 12.4.2002.



Erikoinen tilanne, että jonkin linjan "kaikki" vaunut sattuvat samaan päähän samaan aikaan eli linjan 1X viimeisen aamun molemmat vaunut 22 ja 12 Kauppatorilla. Iltapäivällä linjaa ei enää liikennöity. Kuva Kari Wikström 2.4.2002.



Linjan 1X päätepysäkkien pysäkkikilvet. Hakaniemen kilvessä on harvinainen voimasaloajan kertova lisäkilpi. Pysäkin nimi ei näy kilvessä lainkaan. Kuvat Kari Wikström 12.4.2002.



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

PÄÄTOIMITTAJA

Juhana Nordlund

TAITTAJA

Eero Laaksonen

TOIMITUKSEN OSOITE

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

KUSTANTAJA

Suomen Raitiotieseura ry

PAINOPIIKKA

Päijät-Paino Oy, Lahti 2002

© Suomen Raitiotieseura ry

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

<http://www.raitio.org>

SUOMEN RAITOTIESEURA RY

PL 234
00531 Helsinki

Sampo 800 014-54 483

Jäsenmaksu 20 euroa

Perustettu 16.1.1972

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

JOHTOKUNTA VUONNA 2002

PUHEENJOHTAJA

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

SIHTEERI

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

VARAPUHEENJOHTAJA

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

RAHASTONHOITAJA

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

ARKISTONHOITAJA

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

JÄSEN

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

VARAJÄSEN

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

Helsingin Raitioliikennemuseo

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

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

- 2/1997:** mm. Vaunujen 1-30 muutostyöt ja erot,
osa 2. Leyland-bussit.
- 2/1998:** mm. 20 vuotta Raitiota. Tukholman
metro pian 50 v. Bussiliikennetietoutta
Turusta. Australian raitiotiet.
- 3/1998:** mm. Vuosaaren metro valmis.
Matkalla Amsterdamissa. KANJO.
- 2/1999:** mm. 30 vuotta sähköistä lähijuna-
liikennettä. Göteborgin raitioliikenne.
Raitiotiet palaavat Englantiin. Tampereen
Onnikoita 90-luvun lopulla.
- 3/1999:** mm. Pääkaupunkiseudun palvelu- ja
taksilinjat. Kaakkois-Aasian uudet kaupun-
kiradat. Pauli Söderholmin raitiovaunu-
kuvia osa 2.
- 4/1999:** mm. Helsingin raitiotiet ensi vuosi-
kymmenellä. Liki neljännesvuosisata
kunnallista bussiliikennettä Porissa.
Metsälän Linja Oy vuodesta 1975 nyky-
päivään.
- 3/2000:** mm. Kummervaunut. Tallinna. Turisti-
autolla Pohjois-Haagaan. Katsaus Tampe-
reelle uuden vuosituhannen merkeissä.

- 4/2000:** mm. Harjavaunut. Krasnaja Presnjan
varikko. Moskovan vaunut. Tampereen
kaupungin liikennelaitos.
- 2/2001:** mm. Työvaunut osa 5. Raitiovaunupy-
sökkien kilvet. Norrköpingin vaunuja.
Oy Liikenne Ab.
- 3/2001:** mm. Helsingin raitioteiden työautot,
ASEAn arkut, kuvia Tallinnasta, paikallis-
liikennettä Riihimäellä, Metsälän Linjan
viimeinen päivä.
- 4/2001:** mm. Raitiovaunumaksut markoissa ja
penneissä, 11 - Helsingin lyhytikäisin
raitiolinja, Pauli Söderholmin raitiovaunu-
kuvia osa 3, Katsaus Tampereelle osa 3.
- 1/2002:** mm. SRS:n ajelut ja tutustumisvierai-
lut, SRS 30 vuotta, kolmikymppiset ratikat,
Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä,
osa 2
- 2/2002:** Helsingin metro 20 vuotta

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

Kannen kuva



Linjan IX viimeinen ajopäivä, toulut, pikaraitiotie Turkuun?
teli-ASEAn HKL 181 - 186

ASEA-telivaunu HKL 182 aamu-
hämärissä Vallilassa. 6.2.1974.
Kuva Juhani Katajisto.

TAULUT

Palataksemme noin kymmenen vuoden tauon jälkeen itse asiaan eli raitioliikenteen aikatauluruodintaan, niin tässähän asiasta olisi jonkin verran. Kymmenen vuoden aikana on tapahtunut yhtä jos toista sen verran tiiviiseen tahtiin, että tässä vaiheessa lieene mielekkäämpää paneutua tämän kirjoittamisen aikaiseen tilanteeseen (loppukevät 2002). Ja liekö parempaa hetkeä aloittaa aikataulujen setviminen kuin nyt raitioliikenteen poikkeusreittikaudella. Tarkkaan sanottuna käsittelen tässä "normaalipoikkeusliikennettä" eli ei siis kesäliikennekauden aikatauluja, jos muutamia pikkukommentteja ei oteta huomioon.

Keväällä 15.4.-1.6.2002 raitioliikenteessä oli käytössä iltaruuhkan aikaan 87 vuoroa, taulukossa linjojen kaikki vakio- ja ruuhkavuorot yhteensä ennen ja jälkeen poikkeusliikenteen:

	15.4. asti	15.4. alkaen
1/1A	10	7
1X	2	
2	5	4
3B	9	7
3T	9	7
4	16	16
6	9	9
7A	7	7
7B	7	7
8	9	9
10	13	14
yht.	96	87

Kesäliikenteessä on liikenteessä vuoroja:

	kesä 2001	kesä 2002
1/1A	8	7
2	5	4
3B	9	7
3T	9	7
4	11	11
6	6	6
7A	4	5
7B	4	5
8	6	6
10	9	11
yht.	71	69

Tällä hetkellä aikataulujen analysointi on varsin rankkaa puuhaa, eikä pelkästään siksi, että linjasto koki varsin suuren remontin, vaan myös siitä syystä, että toimittajalla ei ole niin muutosta edeltäneitä kuin nykyisiä-kään vuoroaikatauluja hallussaan. Varsinkin nelosella ja kymppillä liikenteessä olevien vuorojen määrä vaihtelee alituisen ja samoin ajoajat vaihtelevat matkustajamäärien muutoksista johtuen yhtämittaa, joten selkeän kuvan muodostaminen aikataulujen rakenteesta tuottaa tuskaa. Yritän kuitenkin parhaani mukaan väläyttää jotain älykästä edes vuorovälien vaihtuvuuksista, joten jos siis tästä kunnialla selviän, voin harkita kirjoittelun jatkamistakin.

Linja 4

Aloitan siitä olennaisimmasta, eli keväällä 15.4. Aleksin tuomista poikkeuslinjoista: 4:n reittihän siirtyi Senaatintorin ja Lasipalatsin välillä kulkemaan Kruununhaan - Kaisanien - Rautatieaseman kautta. Tästä reitin pidennyksestä johtuen ajoaika linjalla piteni 3-5 minuuttia. Käytännössä pidennykseen kuluu toisinaan enemmänkin aikaa, koska Rautatieaseman kuten myös Kruununhaan suuntien liikenne lisääntyi huomattavasti ja raitiovaunukaumat varsinkin Rautatieaseman pysäkillä ovat melko suuria. Koska vuorojen määrää linjalla ei lisätty vaan niitä lieene vuorokaudenajasta riippumatta täsmälleen saman verran kuin ennen muutosta, ja kierrosaika piteni 6-10 minuuttia ajankohdasta riippuen, oli seurauksena tietenkin vuorovälin harveneminen. Esimerkiksi iltaruuhkan kierrosaika piteni 64:stä minuutis-

ta noin 72:een, tämän vuoksi aiemmasta tassaista neljästä minuutista vuorovälit harvenivat neljään ja puoleen. Toisaalta ihmeellistä, miksi Katajanokan palvelua noin rankasti huononnettiin: kakkonenhan ei myöskään tällä haavaa Nokalle kulje, joten ruuhkatuntien lähtömäärä Katajanokan ja keskustan välillä väheni noin 21:stä 13:een, prosentteissa laskettuna vähennys oli jopa 38%! Laivamatkustajille toki lanseerattiin bussilinja 13 kulkemaan muutaman vuoden jälkeen myös suunnassa keskustasta Katajanokalle, mutta ei nuo muutama laivamatkustajille tarkoitettu lähtö paljon työmatkalaisten surkeita oloja täpötäysissä nelosissa helpottane.

Nelosella ensimmäinen lähtö on totuttuun tapaan Katajanokalta kello 5.45 ja tuon jälkeen vuorovälit ovat haarukassa 12-15 kunnes vuoroja alkaa tupsahdella linjalle niin, että puoli kahdeksaan mennessä niitä on kaikkiaan 14 ja vuorovälit 69 minuutin kierroksella viitisen minuuttia (ennen muutosta 63 minuutin kierrosajalla vuoroväli oli 4,5.) Arkena aamupäivällä ajetaan 12 vuorolla, tuosta seuraa 68 minuutin kierrosajalla vajaan 6 minuutin vuorovälit. Puolen päivän molemmin puolen linjalle jo tulee pari vuoroa takaisin, 69-70 minuutin kierrosajasta seuraa 14:llä vuorolla vajaan viiden minuutin välit. Vieläpä kello 14 ja 15 saapuu linjalle pari vuoroa, joten tuosta lähtien on ajossa ne mainitut 16 vuoroa aina ilta-kuuteen asti. Sitä seuraavan tunnin kulussa vuorot ovat vähentyneet jo yhdeksään ja sitten ajetaankin vajaan kahdeksan minuutin välein ja loppuilla 20.30-23 sujuu kuudella vuorolla vuorovälin vaihdella keskimäärin 10 ja 11 välillä ja kierrosajan tipuessa kierros kierrokselta 65:stä minuutista 60:een. Sitten 23:n jälkeen yöliikenteessä ajetaan kuten ennen muinoin: 15 minuutin vuorovälit tunnin kierrosajalla; siis neljä vuoroa eli yksi aiempaa enemmän (hyvä on, onhan täällä jossain sentään lisäystä). Vartin välein ajetaan muuten myös viikonloppuina, joten erillisiä pe-la-yövaunuja ei ai-

nakaan tämän puolivuotiskauden aikana ajeta.

Lauantai liikenne alkaa arjen tapaan mutta hiljainen aamuliikenne jatkuu hiukan pitempään. 7.30 ja 9.30 välillä uusia vuoroja saapuu silloin tällöin ja kaikenkaikkiaan ennen kymmentä ulkona ovat jo kaikki lauantain 11 vuoroa. Yksi noista on mukana vain kello 15:een mutta loput kymmenen jatkavat yhdessä vielä kauppohen sulkemisaikaan kello 18:aan asti. Jäljelle jää vielä kahdeksan vuoroa ja ilta alkaa hetki hetkeltä muistuttaa arki-iltaa, puoli yhdeksältä se käytännössä sitä onkin – ellei pieniä lähtöaikaeroavuuksia oteta huomioon.

Sunnuntaiaamu on se toinen ajankohta jolloin on liikenteessä yksi vuoro aiempaa enemmän: kuten yöllä myös sunnuntaiaamuna neljällä vuorolla vuoroväleiksi tulee tasan vartti. Kirkonmenojen aikaan kierrosaika kasvaa samalla kun pari vuoroa tulee lisää ja puoliltapäivän onkin sunnuntain 7 vuoroa liikenteessä. Kierrosajan kasvettua sunnuntaina noin 6 minuuttia vuoroväli harveni noin 9:stä minuutista 9,5 minuuttiin. Sunnuntai-ilta poikkeaa muista illoista jonkin verran, eräskin vuoro lähtee halliin muita iltoja aiemmin mutta yöliikenteen kestäessä palataan taas arki-iltaan kuvioihin ja liikenne loppuu Matruusinkadun lähdöllä kello 1.30 joka vuoro ajaa Munkkiniemestä klo 1.58 Töölöön.

Linja 2

Linjan 2 vuoroista hävisi yksi kappale, mutta linjan lyhenemisen johdosta vuorovälit jonkin verran tihenevät: ennen muutosta 49 minuutin kierroksella viidellä vuorolla oli lähes kymmenen minuutin välit, kun nyt lenkkiin kuluu aikaa vain 36 minuuttia joten neljällä vuorolla väleiksi tulee 9 minuuttia. Ennen iltaruuhkaa kierrokseen kuluu minuutti vähemmän joten yksi kahdeksan minuutin vuorovälin tuolta löytyy per 35 minuuttia. Jos poikkeusliikenteen ajaksi poistuikin Katajanokan terminaalin ratikkayhteys, niin kokonaan uutena aikataulun mukaisena linjaosuutena tuli Yrjönkadun - Uudenmaankadun silmukka. (Onhan tuonne toki ajanut taiteiden öinä lisälinja 10X, jolla muistelen nähneeni painetut aikataulut = vuoroaikataulut, ei siis yleisöaikatauluja.) Kakkosen liikennöintiä pysyi suurinpiirtein ennallaan, joten Ensi linjalla ei kannata ennen seitsemää aamulla eikä puoli seitsemän jälkeen illalla ratikkaa odottaa, ei ainaakaan perjantai-ilta.

Linjat 3B ja 3T

Linjat 3B ja 3T ovat myös luku sinänsä: poikkeuskolmosia on vaikea verrata mihinkään edelliseen, koska linjojen – sanoisinko – profiili muuttui merkittävästi, virallisen tiedotuksen mukaan linjojen kahdeksikko avattiin renkaaksi. Selkokielellä linjoilta jää nyt ajamatta osuudet Kaisaniemi - Kaivokatu sekä tietenkin Aleksi välillä Ylioppilastalo - Senaatintori. Uutena osuutena tuli Liisankadun - Snellmaninkadun reitti. Tästä johtuen eteläisellä Eiran lenkillä linjat ajavat vastakkaisiin suuntiin kuin aiemmin. Mutta periaate linjakirjaimissa pysyi: 3T:llä pääsee edelleen Eirasta Töölöön ja 3B ajaa Bergalliin. (Vai oliko niin että B on keskustasta Brahenkadulle tai Brunnsparkeniin, T taas Töölöön tai Tehtaanpuistoon; onko muistikuvani oikea vai mistä lie kirjaimet aikoinaan tulleet?) Se reittiselostuksesta: kierrosaika linjoilla lyheni joka tapauksessa noin 5-7 minuutilla, tämän vuoksi saatettiin vähentää kummaltakin puolelta kaksi vuoroa. Vuorovälithän tuossa jonkin verran kärsivät, sillä aiemmin 58 minuutin kierroksella 9 vuorolla tuli vuoroväleiksi noin 6,5 minuuttia; nyt kierros kestää enimmillään 53 minuuttia joten 7 vuorolla vuoroväleiksi tulee jotakuinkin 7,5 minuuttia. Eiran - Kauppatorin - Kallion osuudella tuo ei liene merkityksellistä – päin vastoin liikenne tihentyi osuudella jonkin verran johtuen ykkösten ja kolmosten yhteisestä osuudesta – mutta käsittääkseni kolmosten ruuhkaisin osuus on keskusta - Runeberginkatu; siellä jos missä ehtii minuutin ylimääräisen odottelun aikana kertyä jos kuinka paljon lisämatkustajia per vaunu.

Kolmosten aikataulusuunnittelu muutenkin on hiukan merkittävä: linjoja ajetaan kumpaakin arkena klo 7 - 19 välillä seitsemällä vuorolla mutta koska aamupäivällä kierrosaika on vähäisistä (?) matkustajamääristä johtuen jopa 5 minuuttia lyhyempi, aamupäivän vuorovälit ovat niin ikään tiheimmät. Aamuruuhkassa kierros kestää noin 50, aamupäivän kuluessa vain 48 minuuttia. Tuosta seuraa tiheimmillään hiukan alle 7 minuutin vuoroväli, kun siis iltaruuhkassa se on 7,5 minuuttia. Kolmosten kanssahan on näin ollut ennenkin, niitä on vuosikaudet ajettu aamusta iltaan sen enempää lisäämättä kuin vähentämättäkään vuoroja. Mitä nyt viime kesänä kolmoset saivat talouden noususuhdanteen loppumetreillä nuo edellä mainitut yhdeksän vuoronsa, jotka ajoivat hallista ulos joskus puolenpäivän tienoilla. Tuossa taas huomionarvoista on se, että

kesäaikana ei ole ollut vuosikausiin hallitapahtumia muulloin kuin aamulla ja illalla koska ruuhkavuorot ovat kesäisin pysyneet lesteissään – lukuunottamatta tietenkin 1A:n kahta ruuhkavuoroa, jotka taas johtuvat ruuhkalinjan pidemmästä reitistä.

Arki-iltaisin linjoilta siis vähenee klo 19 aikaan pari vuoroa ja hetimitä klo 20 vielä yksi, eli tuon jälkeen kierrosajan ollessa 44-45 minuuttia, pysäkillä saa odottaa seuraavaa vaunua noin 11 minuuttia. Yöliikenteen ”alkaessa” vähenee vielä yksi vuoro ja 3B:n 42 minuutin kierrosajalle vuoroväleiksi tulee 14, 3T selviää 2 minuuttia nopeammin vuorovälin ollessa lähempänä 13:a minuuttia.

Lauantai kolmosilla myös on seitsemän vuoroa molemmissa suunnissa, ja koska kierros linjalla tuolloinkin vierähtää sukelammin kuin arkena päivällä, sama epäloogisuus vuoroväleissä toistuu: siis lauantaina päivällä 7 minuuttia odotus ja 49 minuutin kierros. Iltaa kohti vuoroja ajaa halliin kello 15:n ja 18:n kieppeillä ja alkuillasta onkin siis suurinpiirtein 9 minuutin vuorovälit kierroksen kestäessä 45-46 minuuttia, berttapuoli päihittää taas tahvon minuutilla. Kolmosilla ei nelosen tapaan ole poikkeusliikenteen aikana viikonlopun lisäyövaunuja vaan juoppokuljetuksista selviydytään samoilla vuoroilla kuin arkena. Lauantaiyönä tuntuisi 3T:llä kuitenkin olevan ruuhkaa, päätellen siitä, että kierrosaika on 45 minuuttia ja vuoroväli siis 15. 3B selvinnee rundista samassa ajassa kuin viikollakin.

Sunnuntaiaamuna molempien puolien kierrosaika on 40 minuutin luokkaa, joten kolmella vuorolla on vuoroväli 13-14 minuuttia. Sitten kymmenen aikaan aamulla peliin astuu loput kaksi vuoroa, siis viisi yhteensä, ja kun kierrosaika tunti tunnilta karttuu 48 minuuttiin, vuoroväleiksi tulee 9,5 minuuttia ja rapiat. Sunnuntai-ilta näyttäisi olevan samankaltainen kuin lauantainakin, muutamia eroavaisuuksia lähtöajoissa on. Yöliikenne puolestaan hoituu kuten arki-iltoina.

Linja 1/A

Kuten sanottu, 1/A:lla ja kolmosilla on nyt varsin pitkä yhteinen osuus: Kalliosta Urheilutalolta Kauppatorille ja ruuhka-aikoina aina Eiran sairaalalle asti. Sen perusteella kolmosten kuten myös ykkösen vuorojen vähentäminen lienee pakko hyväksyä. Ykkösellä oli ennen muutosta kuusi vakiovuoroa: päiväliikenteessä vuoroväli oli 9,5 minuuttia ja kierrokseen kului 57 minuuttia. 1A:n ruuhkaliikenteessä vaunuja saapui

pysäkeille 7,5 minuutin välein ja kierrosajaksi oli 75 minuuttia, vuoroja 10. Päiväliikenteestä napattiin yksi vuoro pois mutta 57 minuutin kierrosajaksi säilyi, joten vuoroväli vaihtelee 11 ja 12 minuutin välillä, löytyy jokunen 10 ja 13 minuutin väli. Iltaruuhkassa ei ole sen paremmin: nyt 1A:lla on vain 7 vuoroa eli ruuhka-ajan kahden vuoron lisäys kuluu linjan pidennykseen kuten kesäliikenteessä ennenkin (nämä 1/1A:n, 2:n, 3B:n ja 3T:n aikatauluthan ovat koko poikkeusliikenteen ajan, erillisiä kesäaikatauluja ei ole.) 1A:n kierrosajasta on nipistetty pari minuuttia, nyt siis 73 minuuttia, mutta vuoroväli on keskimäärin 10,5 luokkaa. Aamuruuhkassa löytyy tiheämpiäkin 8-9 minuutin vuorovälejä, johtuen siitä, että kaikki linjan vuorot ajavat ulos jo kuuden maissa ja ensimmäisen tunnin aikana kierrosajaksi on 66-69 minuutin luokkaa. Klo 7.30 jälkeen kierrosajaksi pitenee 73-74:ään minuuttiin, jolloin loppuaamusta linjaa ajetaan epäsäännöllisin 10-12 minuutin välein. Ykkösen ilta on myös nipistetty yksi vuoro pois, nyt niitä on klo 19-21.30 välisenä aikana neljä, joten 52:n minuutin kierroksella vuoroväliksi tulee tasainen 13 minuuttia joka kylläkin kuulostaa aika pahalta varsinkin vakiokäyttäjälle. 1:n viimeiset lähdöt aikaistuivat muutamalla minuutilla, Kauppatorilta pääsee vielä klo 21.07 Käpylään, kun ennen muutosta viimeinen lähtö oli 21.15. Marginaalista.

Iltaruuhkan alkaessa 1A:n ruuhkavuorot eivät noudata vanhaa kaavaa: Normaalisissa kesäliikenteessä molemmat ruuhkavuorot ovat ajaneet Pursimiehenkadulle (tai Kauppatorille) mistä johtuen vuorovälit ovat pysyneet tasaisina. Nyt toinen näistä vuoroista kyllä ajaa asianmukaisesti Kauppatorille, josta Käpylään lähtiessään se paikkaa pidentyvän kierrosajan tuoman vuorojen lisätarpeen – mutta toinen ruuhkavuoro ajaakin linjalle vasta suunnassa Käpylään, eli siis Hattulantien pysäkiltä Käpylään. Tästä johtuen Kauppatorin - Hattulantien väliltä löytyy 15 minuutin vuoroväli kello 15 aikaan!

Lauantai liikenteessä aloitetaan harvinaisen pitkin vuorovälein: klo 8 ja 9 välillä löytyy 18-19 minuutin vuorovälejä mutta jo 9:n jälkeen linjan kaikki 5 vuoroa ovat ulkona ja 11 minuutin vuoroväli alkaa hahmottua. 55 minuutin kierroksella onkin 11 minuutin tasaiset vuorovälit klo 15 saakka, jolloin yksi vuoro ajaa halliin ja sen jälkeen ajetaan 53 kierroksella noin 13 minuutin välein klo 17.30 saakka. Lauantai liikenne loppuu Kauppatorilta lähdöllä 17.21 joka taas on entistä hiukan myöhäisempi ja sunnuntaina

käpyläläiset, allekirjoittanut mukaan lukien, joutuvat perinteen mukaan istumaan kotoaan tai kävelemään Pasilaan odottelemaan seiskaa.

Linja 10

Linja 10 taisi poikkeusrytäkässä voittaa eniten: nyt linjaa operoidaan yhdellä vuorolla enemmän, eli kaikenkaikkiaan iltaruuhkassa on 14 vuoroa. 55 minuutin kierrosajalla tuosta seuraa tihein liikenne varmaankin vuosikymmeniin, tarkkaan ottaen vuoroväli klo 15 ja 18 välillä on nyt 3,929 eli käytännössä neljä ja yksi kolmen minuutin väli siis 55 minuutin aikana. Eipä yksittäinen kolmen minuutin vuoroväli liene koskaan harvinaisen ollut mutta keskimääräinen alle neljän minuutin vuoroväli on. Kymppillä tuo kyllä lienee perusteltua, sillä Mannerheimintielle nelosen vuoroväli harveni hiukan eikä se toisaalta aja suosituille Ylioppilastalon pysäkillekään – eikä Pikku Huopalahdessakaan vieläkin tiheämpi liikenne pahaa tehne. Kymppin liikennettä vahvistettiin lisäksi muina aikoina: aamun ensimmäisenä tuntina klo 6-7 ajetaan neljällä vuorolla kuten ennenkin eli noin 13 minuutin välein kierroksella 52 minuuttia (tosin lähtöajat tietenkin muuttuivat). Mutta heti seitsemän jälkeen linjalle tupsahdtaa 9 uutta vuoroa ja vuoroväli tihennee 4-5 minuuttiin kierrosajan ollessa noin 56. Aamupäivän ajaksi kaksi vuoroa menee levolle, mutta 55 minuutin kierroksella 11 vuorolla tulee vuoroväleiksi tasainen 5. Jostain kumman syystä aamupäivän kierrokseen on ilmestynyt ylimääräinen minuutti kun se siis ennen muutosta oli 54, vuoroja oli yhdeksän ja vuoroväli tietenkin kuusi minuuttia.

Jo totuttuun tapaan Töölön linjojen iltaruuhka-aika alkaa vaihteittain klo 12 ja 15 välillä, kymppille ilmestyy pari vuoroa lisää noin klo 13 ja vielä yksi klo 15. Iltaruuhka-aikaa on kymppille jonkin verran pidennetty, nyt ensimmäiset vuorot ajavat halliin vasta hiukan ennen iltaseitsemää. Sittenpä halliin ajoja onkin tiuhaan tahtiin, klo 20 jälkeen linjalla on enää viisi vuoroa ja noin 52 minuutin kierrosajalla vuorovälit vaihtelevat kymmenen ja yhdentoista välillä. Vielä yksi vuoro ajaa halliin 21.30 ja sen jälkeen noin klo 23 asti vuoroväli on 12-13 kierroksen kestäessä 51 minuuttia – yllättäen lähtöajat ovat samat kuin ennen muutosta.

Lauantai liikenne kymppillä alkaa kuten aiemminkin klo 8 aikaan 10-15 minuutin vuoroväleillä, mutta jo yhdeksän jälkeen kaikki kymppin kymmenen vuoroa ovat ulkona ja päivän kestäessä kierrosajaksi vakiin-

tuu 52 minuuttia eli käytännössä linjalla on viiden minuutin vuoroväli parin kuuden minuutin odottelun tahdittamina. Ennen muutosta asia oli päinvastoin: yhdeksällä vuorolla ja 52 minuutin kierroksella oli pari viiden minuutin vuorovälejä kuuden minuutin välien seassa. Iltapäivällä noin kello 14 jälkeen kierros kestää minuutin pitempään. Kymppin "päivävuorot" ajavat kahdessa erässä halliin, siten että kello 16 aikaan ajaa pari vuoroa ja kello 18-19 välillä vielä kolme. Siten noin kello 20 jälkeen aikataulut voi tarkistaa arki-illoista kunhan muistaa että kaikki lähtöajat ovat kaksi minuuttia arki-iltoja myöhäisemmät.

Sunnuntai liikenteeseen ei pikaisen vilkaisun tuloksena ilmennyt edes yhtä minuuttimuutosta, eli liikenne alkaa yhdeksältä 26 minuutin vuorovälillä! Tuon yhden 26-minuuttisen jälkeen vuoroja tosin ilmestyy linjalle lisää niin, että kymmeneltä vuorovälit ovat 46-50 minuutin kierrosajalla ja viidellä vuorolla 9-10 minuuttia. 11.30 aikaan linjan kuudes vuoro ajaa hallista ja sen jälkeen linjaa ajetaan noin klo 19 asti kuudella vuorolla, 51 minuutin kierroksella eli 8,5 minuutin välein. Ilta liikenteestä ei mainittavaa, katso lauantaita.

Linja 6

Sitten on jäljellä vielä ne muuttumattomat linjat 6, 7A, 7B ja 8. Kuutoselle oli huhupuheiden mukaan tarkoitus lisätä liikennettä poikkeusliikenteen ajaksi – toisaalta tuossa tapauksessa tarkoituksena oli myös lopettaa linjan 2 liikennöinti kokonaan. Toisin kuitenkin kävi, eli kakkonen onkin nyt Erottan ja Hakaniemen väliä vahvistava eli osittain kolmosia korvaava linja. Kuutosena aikataulut näin ollen pysyivät muuttumattomina. Linjaahan liikennöidään tätä nykyä kuudelle vakiovuorolla ja kolmella ruuhkavuorolla. Ensimmäinen aikatauluun merkitty lähtö on Paavalin kirkolta Hietalahteen klo 5.46, Arabiasta ensimmäinen lähtö on vasta 6.25. Ensimmäinen tunti kuluu 10-15 minuutin vuorovälein, aamuruuhkan yhdeksän vuoron ja 59 minuutin kierroksen yhtälöllä vuoroväliksi saadaan 6,555... minuuttia, voimme pyöristää tuon perinteiseen seitsemään minuuttiin. Päivällä kierros on tasan tunti ja kuudella vuorolla luulisi myös vuorovälin olevan tasainen kymmenen minuuttia mutta ei! Vuorovälietjusta löytyy niin yhdeksää, kymmentä kuin yhtätoistakin minuuttia, lähtöajat tosin ovat tietenkin samat tunneittain. Iltaruuhka alkaa klo 14, jolloin kolme ruuhkavuoroa lähtevät jälleen ajoon. Ilta päivän aikana kierrosajaksi kohoaa

61:een minuuttiin, jolloin vuoroväli tietenkin on vielä lähempänä seitsemää kuin aamulla. Klo 17.30 aikoihin linjalta häipyä pari vuoroa ja yllättäen linjaa ajetaan lähes kello 21 asti seitsemällä vuorolla, jolloin 59 minuutin kierrosajalla vuoroilla on 8,5 minuutin välit. Iltaliikenne klo 21 jälkeen hoituu neljällä vuorolla ja kierrosaika on 52-53 minuuttia, joten suurinpiirtein 13 minuutin väleistä voidaan puhua. Kuten aamulla myös illalla toukolalaiset jätetään turhan aikaisin oman onnensa nojaan: viimeinen lähtö Hietalahdesta Arabiaan asti on 22.24, tämän jälkeen tosin kaikki vuorot lähtevät vielä Hietalahdesta muttei Arabiaan vaan suoraan Koskelaan, joten viimeinen linjan mukainen pysäkki on Paavalin kirkko. Tätä hallireittiä käyttävät kaikki linjan vuorot, ja hallista linjallekin melkein kaikki vuorot ajavat Koskelasta suoraan Hietalahteen. Vain jokunen vuoro arki- ja lauantaiamuna viitsii kiertää Koskelasta tullessaan Vallilan pihan kautta Arabiaan.

Lauantaiamuna liikenne alkaa kolmella vuorolla vähän ennen kahdeksaa ja jatkuu heti kierroksen perästä lopuilla kolmella vuorolla. Päivän mittaan kierrosaika vaihtelee epämääräisesti 57 ja 59 minuutin välillä – ylimalkaisesti vuoroväli on hiukan alta kymmenen. Pari vuoroa poistuu näyttämöltä jälleen 20.30 korvilla ja lopuilla sujuukin kuten arkena. Sunnuntaista todettakoon vain, että yhdeksältä liikenteen alkaessa on vuoroja 4, kierros 54 minuuttia ja vuoroväli siten 13-14. Puolenpäivän jälkeen voi katsoa lauantaiakatauluja, joskin alkuillasta matka Arabiasta Hietalahteen kestää minuutin vähemmän, joten Arabian lähtöajat ovat lauantaihin nähden minuuttia myöhäisemmät klo 18-21 välillä – mutta kierrosaika ja siten myös Hietalahden lähtöajat pysyvät.

Linjat 7A ja 7B

Toukokuussa 2001 siirtyivät seiskat poikkeusreitille, joka sattuu olemaan nykyseiskan alkuperäinen reitti. Linjalta ei tuolloin poistettu vuoroja vaan vuorovälit tihenivät kierrosajan lyhentyessä (kesäliikenteen 2001 ajaksi tosin palattiin seiskoja vanhaan kaavaan eli neljä vuoroa päivällä, kolme hiljaisena aikana; näin joka päivä). Tosin uudet kierrosajat elivät omaa elämänsä ja loka-kuussa linjalle jouduttiin lisäämään päiväsaikaan kierrosaikaa (samoinkuin kolmosille ja kasilille). Näin ollen nykyiset aikataulut ovat arjen osalta mallia loka-01 ja niistä ilmenee seuraavaa: liikenne alkaa hiukan ennen kuutta kummallakin linjalla, kierrosaikaa on 40 minuuttia ja kolmella vuorolla

tulee reilun 13 minuutin liikenne. Aamuruuhkassa liikenne hoituu 6-7 minuutin vuoroväleillä 44 (7B) ja 45 (7A) minuutin kierrosajalla; vuoroja on seitsemän kummallakin puolella. Päivän ajaksi kaksi ruuhkavuoroa ajavat halliin, mutta kierrosaika pysyy 44:n tietämillä, joten vuorovälit ovat 9 tai hiukan alle. Sitten taas klo 15-20 väliseksi ajaksi palataan aamun kaltaiseen rytmiin seitsemine vuoroineen ja 6-7 minuutin vuoroväleineen. Iltaa myöten kierrosaika lyhenee ja vuoroista neljä ajaa miltei peräkkäin halliin klo 20 molemmin puolin. Jäljelle jää siis kolme vuoroa suuntaansa, joilla loppuilla sujuukin suht. mukavasti 13 minuutin väleillä ja 39 minuutin kierroksella aina klo 23 asti.

Lauantaiamuna 7A jatkaa klo 6 alkaen 17-18 minuutin vuoroväleillä, jolloin 34-35 minuutin kierrokselle mahtuu vaunuja kaksi per suunta. Samoin 7B ajaa kahdella vuorolla kierroksen ollessa 35 minuuttia, mutta jostain syystä välit ovat vuoronperään 16 ja 19; ilmeisesti myöhemmät kierrokset kahdeksan - yhdeksän aikaan, jolloin hallista saapuu uusia vuoroja, ovat tällöin tasaisemmat. Tuolloin yhdeksään mennessä linjoille tuleekin kolme vuoroa lisää, joten kierrosajan kivutessa 40 minuuttiin, linjoilla on kummallakin tasainen kahdeksan minuutin vuoroväli. Näin ajetaan iltaan asti, joskin kierrosaika klo 17 aikaan putoaa A-puolella 39 minuuttiin ja alkuillasta löytyy siis joitakin seitsemän minuutin vuorovälejäkin. Ennen iltakahdeksaa molemmilta puolilta ajaa pari vuoroa halliin, ja jäljelle jää siis kolme. Kierrosaika on kuitenkin arkea lyhyempi, 36 minuuttia, joten vuorovälitkin ovat sitten kello 20-23 vain 12 minuuttia.

Sunnuntaiaamu sujuu kuten lauantaina kahdella vuorolla; kierrokseen kuluu kuitenkin vain 33 minuuttia, joten vuorovälit puolestaan ovat 16-17 minuuttia. Yhdeksän aikaan linjoille ilmestyy kolmas vuoro ja 36 minuutin kierroksella vuoroväli on tasainen 12 lähes puolenpäivään asti. Tämän jälkeen ilmestyy kahdessa erässä, ensin kello 11 ja sitten vielä kello 12 jälkeen, yksi vuoro kummallekin puolelle ja lauantain tapaan kierrosaika on 40 minuuttia ja vuoroväli 8. Aikataulut ovat puolesta päivästä illan loppuun saakka lähestulkoon samat kuin lauantaina: alkuillasta löytyy joitakin minuuttierovai-suuksia. Erikoista seiskoja tapauksessa on, että sunnuntaisin ei ole vuosikausiin ajettu näin tihein vuorovälein millään linjalla. Jopa perinteiset töölöläiset linjat 4 ja 10 häviävät seiskoja vuoroväleille. Näin olivat siis talviaikataulut käyty läpi ja kirjoitteluni edetes-

sä kävi ilmi, että näin oli myös kesäliikenteessä. Viime kesänähän seiskoilta vähennettiin kummaltakin yksi vuoro joka päivältä ja päivällä vuoroväli olikin kymmenkunta minuuttia. Tässä erikoista taas on se, että kesäliikenteen ajaksi on toki joka vuosi vähennetty vuoroja, mutta sunnuntailiikenteessä kesäajan vähennyksiä ei ole ollut noin kymmenen vuoteen, vaan säästöt ovat kohdistuneet ainoastaan ruuhkavuoroihin sekä kolmosten, nelosen ja kymppien arki- sekä lauantailiikenteeseen. Tänä vuonna kun kesäsäästöt alkoivat jo kolmosten ja ykkösen myötä huhtikuussa, ei ilmeisesti kesän ajaksi tarvinnut enää seiskoilta liikennettä vähentää (paitsi tietenkin ruuhkavuorot) – ja todellisuudessa työvuorosunnittelija pääsi hiukan helpommalla kun kesän ajaksi ei taas tarvinnut suunnitella työvuoroja uusiksi: viikonlopun osalta kevään ja kesän aikataulut ovat toistensa kopioita ja näin ollen ilmeisesti työvuorotkin.

Seiskalla jos ei kesäliikenteessä viikonloppuna säästetäkään, niin uusi ihmeellinen kuvio linjalle kuitenkin syntyi: molemmat seiskat siirrettiin 2.6.-10.8. väliseksi ajaksi Töölöön! Kesäaikataulut ovat voimassa 24.8. asti, joten 11.-24.8. ajetaan samoilla aikatauluilla kuin 2.6.-10.8. sillä erotuksella, että halliin ajavat vuorot poistuvat linjalta noin puolta kierrosta tai jopa puoltatoista kierrosta aiemmin – nuo asiat selvinnevät sitten 11.8.

Linja 8

Linjasta 8 voimme ensin todeta, että linjan kaikki vuorot on sijoitettu Koskelaan. Kasin perinteisiin kuuluu aina epäsäännöllisin välein siirtyä operoitavaksi joko Koskelasta tai Töölöstä riippuen mm. siitä kummassa hallissa sattuu olemaan tilaa; molemmat hallit kun ovat lyhyen matkan päässä itse linjasta. Olipa vielä toissa keväänä niin, että vakiovuorot oli sijoitettu Töölöön ja ruuhkavuorot Koskelaan. Ja kun mennään edelleen muutama vuosi taaksepäin, sama oli päinvastoin, eli vakiot Koskelassa ja ruuhkat Töölössä. Nykyisen aikataulusuunnittelun aikana, jolloin kuljettajien työvuoroissa ei ylimääräistä aikaa juuri ole, tuollainen sekasijoitus on varsin hankalaa. Mutta tällä haavaa kasi on siis kokonaan Koskelassa.

Kasin ensimmäinen lähtö Paavalin kirkolta on jo vuosikaudet ollut klo 5.30, jolloin muiden linjojen vaunut vielä uinuvat täyttä häkää. Muutama vuosi sitten aamun ensimmäiset samoin kuin kaikki Koskelan hallista linjalle ajavat vuorot ovat lähteneet

Hämeentien pysäkiltä eivätkä nuo siis käy Somerontien silmukassa. Epäselvää on, onko noiden vuorojen ensimmäinen pysäkki tosiasiaassa "Paavalin kirkko" Hämeentiellä kuten aikatauluista voisi päätellä vai "Sturenkatu" samoin Hämeentiellä (joka ennen vanhaan oli nimeltään "Paavalin kirkko"). Aamun ensimmäinen lähtö 5.30 lähtee siis kuitenkin linjalle käymättä Somerontiellä ja sen jälkeen saapuu vaunuja ensin vartin välein tihentyen 12:een minuuttiin kunnes aamuruuhka ennen seitsemää alkaa. Aamuruuhkassa kierrosaika on 59 minuuttia, siis pä yhdeksällä vuorolla vuoroväli on noin 6,6 minuuttia, samoin kuin kuutosella. Erona kuutoseen on se, että sen linjan vaunut kiertävät jatkuvasti vailla taukoja, kun taas kasi on viimeinen linja, jolla tauot ovat vielä päätepysäkeillä. Tämä jääne aikataulusuunnittelussa johtuneen yksinkertaisesti siitä, että kasi ei kulje Hakaniemen tai Töölön suurien vaihtopaikkojen kautta, vaan sillä kuljettajanvaihdot ovat Sörnäsissä (eli Vilhon-vuoressa). Kuljettajan työvuoroissa on normaalisti siis vain ruokatunti koska lyhyempien kahvitaukojen sumpliminen olisi hankalaa. Kasilla tauot on Salmisaaren päässä ja taukoa kaiketi on periaatteessa viitisen minuuttia, 10 % ajoajasta.

Aamuruuhkan mentyä puoli kymmenen aikaan kasin kolme ruuhkavuoroa ajavat halliin ja jäljelle jäävät kuusi vuoroa kiertävät 57 minuutin kierrosta vuoroväleinään 9,5 minuuttia. Jo puolenpäivän aikaan kierrosaika nousee 59:ään minuuttiin, joten vuorovälikin kohoa vajaan kymmeneen minuuttiin. Ilta ruuhka alkaa 14.30 aikaan, jolloin nuo kolme ruuhkavuoroa ajavat takaisin linjalle. Vuoroväli on aavistuksen verran aamua harvempi – 6,7 – kierrosaika kun on tasan tunti. Klo 17 jälkeen kierrosaika tosin nopeutuu ja vuorojen halliin ajamisista johtuen löytyy jopa 53 minuutin kierros-ajkoja, toisaalta eräältä vuorolta löytyy myös 63 minuutin kierros. Jahka ruuhkavuorot ja lisäksi yksi vakiovuoro ovat painuneet halliin lopulta klo 19 aikaan, kierrosajaksi jää 55-56 minuuttia ja vuoroväleissä ilmenee myös 12 minuuttia 11:n rinnalla. Vieläpä kasilta poistuu pari vuoroa yhdeksän ja kymmenen välillä ja loput kolme kiertävät 16 minuutin väliajoin 48 minuutin kierroksella. Viimeinen lähtö on Salmisaaresta klo 22.44 ja Paavalin kirkolta 23.07. Salmisaaresta tuo vuoro lähtee tietenkin vielä halliin klo 23.32, mutta kyseessä ei ole aivan täysi sivu, koska viimeinen linjan mukainen pysäkki on "Sturenkatu" Hämeentiellä, Some-

rontien silmukka jää siis aamun tapaan kiertämättä.

Lauantaina liikenne alkaa klo 5.31 Hämeentien pysäkiltä ja sen jälkeen vuorovälit ovat oitis 12 minuuttia, kierroksella 48 min ja 4 vuoroa, parin tunnin ajan. Tuolloin, puoli kahdeksan jälkeen, tulee yksi vuoro samoin kuin noin kierrosta myöhemmin toinen vuoro. Yhdeksän aikaan vuoroja on siis kuusi ja aamupäivän 56 minuutin kierros-ajan jälkeen puolilta päivin kierrosajaksi vakiintuu 57 minuuttia ja vuoroväliksi keskimäärin 9,5. Näin onkin klo 18 saakka, jolloin yksi vuoro on pelistä pois. Aikataulut ovat arki-iltoihin nähden suunniteltu alusta pitäen uusiksi (tai oikeastaan päinvastoin, nykyiset arki-illan aikataulut astuivat voimaan lokakuussa 2001, jota ennen ne olivat vastaavanlaiset kuin viikonloppuinakin.) Vuorovälien ja kierrosajkojen osalta loppu-iltana kuitenkin sujuu lähes arki-iltojen mukaan mutta lähtöajoissa on minuutin-parin eroavaisuuksia, joskus enemmänkin. Lauantai-illalla ajetaan hiukan myöhempään kuin arkena: viimeinen varsinainen lähtö Salmisaaresta on klo 22.59, joka lähtee vielä Paavalin kirkolta Salmisaareen klo 23.21 ja Salmisaaresta klo 23.42 Koskelan halliin (Salmisaaresta lähtee tuossa 22.59:n ja 23.42:n välissä vielä halliin myös vuorot klo 23.11 ja 23.27.) Huomattavaa tuossa on ensinnäkin se, että viimeinen vuoro ei voi mitenkään ehtiä Koskelaan ennen puolta yötä (arvelen sisäänajon olevan n. klo 00.08) enkä tiedä onko muilla kuin yölinjoilla – kolmosilla ja nelosilla siis – ollut vuoroja ulkona vielä puolenyön jälkeen. Toisekseen viimeisellä kierroksella Salmisaareen ei ole jätetty tauko-ajaa lainkaan – siksi viimeisen varsinaisen ja ensimmäisen halliinlähden välinen vain 12 minuutin vuoroväli. Taukoajan puute taas johtuu siitä, että nykyiset aikataulut suunniteltiin aikana, jolloin kasia (tai tarkkaan ottaen sen vakiovuoroja) operoitiin Töölöstä. Nuo nykyisin Koskelaan ajavat halliinlähdet ajettiin tuolloin vain Töölön halliin ja edelleen tuosta syystä johtuneen myös se, että viimeinen halliinlähtö on klo 23.42: Töölön halliin se ehtikin ennen puolta yötä; uskoisin, että sisäänajo oli tuolloin 23.55 ja viiden minuutin vara-ajan jälkeen kuljettajan työvuorokin loppui tasan puolilta öin.

Sunnuntaiaamu alkaa minuuttia yli seitsemän Paavalin kirkolta, jonka jälkeen vartin väliajoin tulee vielä kaksi vaunua. Vuorojen välit pysyvätkin vartissa noin puoleen kymmeneen kierrosajan ollessa 45. Tuolloin

tulee yksi vuoro lisää sekä tuntia myöhemmin vielä kaksi eli kaiken kaikkiaan kuusi vuoroa on liikenteessä hieman ennen yhtätoista. Kierrosajkojen kannalta löytyy epäkohtia: nimittäin klo 9.39 ja 10.32 Hämeentieltä aloittavat vuorot tulevat kahden saman aamulla aloittaneen vuoron väliin; "änkeämällä" noin lyhyessä ajassa useampia vuoroja kahden jo ajamassa olevan vuoron väliin, ensimmäisen näistä ajossa olevista vuoroista tulee tietenkin ajaa huomattavasti nopeampia kierroksia kuin jälkimmäisen. Tuon sunnuntaiaamulta olevan esimerkin mukaan edellisen vuoron kierrosajat ovat 45-44-43-48-53 ja jälkimmäisen vuoron 45-48-51-47-56 molempien sitten lopulta tasaantuessa iltapäivän 57:ään minuuttiin ja lopulta niiden välissä on kaksi vuoroa, kun aamulla ei ollut yhtään. Tuolla jälkimmäisellä vuorolla on siis varsin leppoisa oltava, kun taas ensimmäinen saa painaa tukka putkella. (Älykkäämpää tässä tapauksessa kun linjan vuoromäärää tasan tuplaantuu, olisi laittaa linjalle tulevat vuorot joka toisen jo linjalla olevan vuoron väliin. Tällaisia esimerkkejä löytyy aikatauluista useampia (kuten arki-iltojen 53- ja 63-minuuttiset kierrosajat) ja ne johtunevat työvuorosuunnittelun nykyisistä kieroumista, koska jokainen työaikaan kuluva minuutti on arvokas ja se pitää käyttää tulokselliseen työskentelyyn.)

Seuraavat tunnit klo 11-13 kuluvat lähinnä tasatessa lähtöaikoja vastaamaan lauantain vastaavia: aikataulut kun ovat kasilakin lauantaina ja sunnuntaina puolenpäivän jälkeen miltei identtiset. Eräitä eräviä lähtöaikoja Salmisaaren päässä ilmenee illalla: mm. klo 18.05 Koskelan halliin lähtävä vuoro lienee myös jääne Töölön ajoilta, koska sekä sen edellä että takana kulkeviin vuoroihin väliaikaa on vain kuusi minuuttia. Lauantaina nuo vuorovälit on "hallinvaihdon" yhteydessä tasattu.

Tulipa jonkin verran analyysia. Ehkäpä seuraavaankin lehteen tulee, mikäli jotain mullistavaa liikenteessä tapahtuu. Tähän loppuun liitän vielä kiitokset "Taulujen" edelliselle toimittajalle Jarmo Oksaselle; "Taulut" oli juuri se palsta, jota Raitiossa odottelin kuin kuuta nousevaa. Yritän pitää perinteet yllä ja lipun korkealle, joten kertokaahan, mitä ja mistä haluatte aikataulujen saralta tietää.

Mikko Laaksonen

RAITIOVAUNULLA NAANTALIIN, KAARINAAN, RUNOSMÄKEEN, VARISSUOLLE ?

Pikaraitiotien rakentaminen Turun seudulle on mahdollista - mutta investoinnit olisivat suuria. Raitiotien uudelleenrakentamisesta Turkuun on pohdittu raitiotien lakkauttamisesta 1972 alkaen ja seudullisesta pikaraitiotiestä on puhuttu ainakin 1990-luvun alusta alkaen.

Turun kaupunginhallitus päätti 4.12.2000 Turun yleiskaavan 2020 hyväksymisen yhteydessä, että laadittaessa seuraavaa Turun yleiskaavaa 2025 "selvitetään aluevarausten mahdollisuus pikaraitiotien tai muun raide-liikennevaihtoehdon toteuttamiseksi linjalta Uudenmaantie - Satakunnantie". Touku-kuussa 2002 valmistuneessa Turun Ympäristö- ja kaavoitusviraston selvityksessä "Pikaraitiotie Turun kaupunkiseudulla: Keskusakseli Naantali - Raisio - Turku - Kaarina, Varissuo, Runosmäki" on tältä pohjalta tutkittu mahdollisia pikaraitiotielinjauksia Turun kaupunkiseudulla sekä raitiotien kustannusten suuruusluokka, edut ja haitat. Lähtökohtina olivat Turun yleiskaava 2020 sekä naapurikuntien yleiskaavat, Turun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2000 osaselvityksineen ja Turun kaupunkiseudun joukkoliikennepainotteinen keskusvyöhyke -selvitys, joiden keskeisiä tavoitteita ovat joukkoliikenteen laadun ja matkustajamäärien lisääminen, täydennysrakentaminen joukkoliikenteen varten sekä taloudellinen ja ympäristöystävällinen joukkoliikenne.

Pikaraitiotiet Euroopassa

Selvityksen lähtökohtana ovat olleet eurooppalaisten kaupunkien kokemukset nykyaikaisista raitioiteistä. Nykyaikainen raitiotie on perinteistä keskustaraitiotietä nopeampi omien kaistojen, eristettyjen rataosuuksien, liikennevaloetuuksien ja tehokkaiden pysäkkijärjestelyjen ansiosta, ja sitä nimitetään

Tukholman Tvärbanan pysäkki Valla Torg. Ruuhka-aikana suosittu Tvärbanalla käytetään kahden raitiovaunun junia. Kuva: Mikko Laaksonen, Ympäristö- ja kaavoitusvirasto, Turun kaupunki.

pikaraitiotieksi. Uusia pikaraitioiteita on 1980- ja 90-luvuilla rakennettu kymmeniin Euroopan, Pohjois-Amerikan, Aasian ja Australian kaupunkeihin ja vanhoja raitioiteita on kehitetty. Turun kokoluokan kaupunkiseuduilla kuten Ranskan Strasbourgissa tai Grenoblessa uusi pikaraitiotie on joukkoliikenteen selkäranka. Saksan Karlsruhesa ja Saarbrückenissa on otettu käyttöön sähköistetyllä rautatieradalla kulkevat raitiovaunut, raitiojunat. Pohjoismaissa Tukholma on avannut uuden pikaraitiotielinjan, Tvärbanan, Bergen rakentaa pikaraitiotien ja ainakin Århusissa, Tampereella ja Helsingin seudulla pikaraitiotien rakentamista tutkitaan vakavasti.

Euroopan kokemusten perusteella raitiovaunujen matkanopeus on etuuskien ja paremman kiihtyvyyden ansiosta 15 - 20% suurempi kuin vastaavan bussilinjan. 150 - 300 matkustajan nivelraitiovaunut ovat logistisesti busseja tehokkaampia, joten tar-

peeksi raskaasti kuormitettu raitiolinja on liikennöintikustannuksiltaan bussilinjaa edullisempi. Nykyaikaiset matalalattiaraitiovaunut ovat hiljaisia, pitkäikäisiä ja busseja mukavampia myös vanhusten, liikuntaesteisten ja lasten kannalta. Raitiovaunujen energiankulutus matkustajaa kohden on noin puolet bussien kulutuksesta ja sähkökäyttöinen raitiovaunu on paikallisesti saasteeton. Raitioiteille on toteutettu tehokkaat matkustajainformaatiojärjestelmät, viihtyisät pysäkit ja koko kaupunkikuvaa on kohennettu raitiotietä rakennettaessa. Näistä syistä tutkimuksessa on todettu, että pikaraitiotie kerää matkustajia noin 20 - 50% enemmän kuin tehokas bussilinja.

Tutkitut linjat - nykytilanne lähtökohtana

Turun seudun liikenne painottuu vuoden 1997 liikennetutkimuksen mukaan voimakkaasti Turun keskusta jonne suuntautuu 52% kaikista matkoista. Koko seudulla tehtiin noin 81 000 joukkoliikennematkaa arkipäivänä. Joukkoliikenteen matkaosuus on



10,9% ja moottoriajoneuvomatkoista (joukkoliikenne + auto) 17,7%. Joukkoliikenteen käyttö on suurinta Turun keskustan ja esikaupunkien välisillä matkoilla. Turun keskusta-alueelle ulkopuolelta suuntautuvasta liikenteestä 22% (27,8% mam) on joukkoliikennettä, noin 51 700 matkaa päivittäin. Joukkoliikenteen osuus liikenteestä vaihtelee huomattavasti eri alueilla. Turun kaupungin sisällä joukkoliikenteen markkinaosuus on kohtuullisen suuri, 14% (25% mam). Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat 1998-2001 nousseet noin 10% uuden bussikaluston, tehokkaan lippujärjestelmän ja parannetun palvelutason ansiosta. Varissuon (linja 12/32/42), Haritun (18) ja Runosmäen (18) suunnilla telibussien kapasiteetti on kokonaan käytössä, ja taloudellisempi liikenne edellyttää suurempia vaunuja. Turun, Kaarinan, Naantalin ja Raision välisessä liikenteessä joukkoliikenteen osuus on kohtuullinen, naapurikaupunkien ja Turun välillä 9-16% (9,8%-16,3% mam). Joukkoliikenteen osuutta ei voida pitää erityisen korkeana, sillä joukkoliikenne olisi omimmillaan keskustan välisillä keskipitkillä työ- ja asiointimatkoilla. Raision, Kaarinan ja Naantalin sisäisessä liikenteessä joukkoliikennettä ei juuri käytetä. Seutuliikenne on kasvanut selvästi seutulipun käyttöönoton (2000) jälkeen.

Tämän johdosta mahdollisina pikaraitiotielinjoina on tutkittu Turun kaupunkiseudun vilkkaimpia joukkoliikennesuuntia: keskustakselia Naantali - Raisio - Turku - (Harittu/Skanssi) - Kaarina sekä Kupittaa - Varissuon ja Runosmäen suuntia. Raitiotie on linjattu pääkatuja ja kokoojakatuja pitkin niin, että pysäkit sijoittuvat kaupunkirakenteen painopisteeseen - keskustan liikekaduille, asuntoalueen keskuksiin, julkisten palvelujen luo, suurimpien työpaikkojen ja liikenneterminalien luo, jolloin matkustajille saadaan lyhyimmät kävelymatkat ovelta ovelle. Naantalissa on vertailtu linjausta Paikkarin ja Naantalin välillä joko rautatietä tai Aurinkotietä, jonka varressa suurin osa naantalilaisista asuu. Kaarinan ja Turun välillä on pohdittu, suunnataanko raitiotie Kaarinaan Turun kaupunkiseudun toiseksi vahvimman bussilinjan 18 mukaisesti reittiä Petrelius - Harittu - Kairiskulma vai Skanssin

- Biolaakson suunniteltujen asuin- ja työpaikka-alueiden kautta. Ensisijaiseksi linjaukseksi on ehdotettu Haritun linjaa suuremman asukaspuhjan takia. Myös Runosmäen suunnalla on tutkittu vaihtoehtoisia linjausta Hepokullan ja Nättinummen kautta, joka kuitenkin kulkisi halki tärkeän Nunnavuoren - Riihikallion puistoalueen. Tärkein linjaston ulkopuolelle jäävä väestökeskittymä on Turun keskustan lounaisosa. Sitä palvelevia linjasuuntia Rautatieasema - Iso-Heikkilä - Satama ja Martti - Itäranta - Vähä-Heikkilä ei voitu vielä tutkia maankäyttösuunnitelmien keskeneräisyyden vuoksi.

Raitiotien ratkaisut

Raitiolinjausta tutkittaessa tavoitteena on ollut kulku omilla kaistoilla riippumattomana muusta liikenteestä ilman pysähdyksiä muualla kuin pysäkeillä. Nykyaikaisen raitiotien perusominaisuudet ovat erilaiset "olomuodot" erilaisilla rataosuuksilla. Turussa pääosa raitiotiestä kulkisi pää- ja kokoojakatujen vieressä tai keskellä omalla kaistalla. Lähiöiden ahtailla keskusalueilla (Petrelius, Varissuo, Runosmäki) raitiotie linjataan paikoin katuradalle muun liikenteen joukkoon. Turun keskustassa käytettäisiin osin raitiovaunujen ja bussien yhteisiä joukkoliikennekaistoja, ja ydinkeskustaan Kauppiaskadulle tehtäisiin Aleksanterinkadun kaltainen raitiokävelykatu. Raision - Naantalin juna-rataa käytettäisiin raitiotien pikaosuutena, jolle tehtäisiin 750 V sähköistys ja tarvittavat pysäkit ja ohitusraiteet. Huippunopeus eri linjaosuuksilla olisi 40-80 km/h.

Raitiotie korvaisi samoihin kohteisiin liikennöivän bussiliikenteen. Tiiviiltä asuntoalueilta varsinaista syöttöliikennettä ei toteuteta. Saman pääsuunnan bussilinjat ohjataan toiselle reitille keskusta-alueelta lukuunottamatta reittivaihtoehtojen tarjoamiseksi. Kaarina, Naantaliin, Raisioon ja Varissuolle rakennetaan vaihtoterminaalit bussien ja raitiovaunujen välille. Haja-asutusalueilta, joilla ei ole edellytyksiä korkeatasoiseen bussiliikenteeseen suoraan Turkuun, toteutettaisiin vuorotiheyden nostamiseksi syöttöliikenne Kaarina, Naantaliin, Raisioon ja Varissuolle. Kaupunkiseudun ulkopuolelta tulevalle seutuliikenteelle ja kaukoliikenteelle järjestetään vaihto raitiovaunuun Kaarinassa, Naantalissa ja Raisiossa, mistä bussit jatkaisivat nopeita valtatie reittejä Turun linja-autoasemalle.

Raitiotien liikenteen järjestäisivät seudun kaupungit kilpailutettuna sopimusliikenteenä ja raitiotiellä olisi yhteistariffi bussien kanssa. Raitiovaunuissa olisi Turun älykorttijärjestelmään perustuva avorahastus, jossa kertaliput myydään automaattista sekä kausikortit ja arvokortit ladattaisiin palvelupisteessä tai automaattista.

Liikennöinnin kannalta optimiratkaisu olisivat yksin liikennöitävät 30 - 40 m pitkät 200 - 300 matkustajan matalalattiaiset nivelvaunut, joiden huippunopeus olisi 80 km/h. Muiden kaupunkien kokemusten mukaan "lastentautien" välttämiseksi kannattaa hankkia koeteltu vaunutyyppi. Raideleveys olisi 1524 mm, sähköjännite 750V ja minimikaarresäde 20-25 m. Kaikille pysäkeille



Pikaraitiotie voi kulkea asuntoalueen kokoojakadun laidassa. Nockebybanan, Äppelvik, Tukholma. Kuva: Mikko Laaksonen, Ympäristö- ja kaavoitusvirasto, Turun kaupunki.



Raitiovaunu voi tuoda keskusalueenkin kaupunkiin "suuren maailman tunnelmaa". Drottninggatan, Norrköping. Kuva: Mikko Laaksonen, Ympäristö- ja kaavoitusvirasto, Turun kaupunki.

linjastolla (42,1 km) nykyisin 87 500 asukasta ja 45 000 työpaikkaa, v. 2020 109 500 asukasta ja 58 000 työpaikkaa.

Väestömäärät ovat samaa suuruusluokkaa suhteessa linjapituuteen kuin Tukholmaan toteutetun Tvärbanan -pikaraitiotien vaikutusalueella (pituus 9,2 km, 600 m pysäkeistä 30 400 asukasta ja 29 900 työpaikkaa) tai Bergenin toteutettavan pikaraitiotien vaikutusalueella (pituus 20,2 km, 400 m pysäkeistä 34 500 asukasta ja 34 000 työpaikkaa). Erityisesti on huomattava suuret täydennysrakentamismahdollisuudet, joiden toteuttamista raitiotie edistäisi.

Raitiotien matkustajaennusteissa on arvioitu, että raitiotien vaikutusalueella asuvat käyttävät yhtä paljon joukkoliikennettä kuin vuoden 1997 liikennetutkimuksen mukaisilla Turun kaupungin joukkoliikenteen vahvoilla alueilla - tehokkaiden runkolinjojen vaikutusalueella - eli 0,47 matkaa/asukas/arkipäivä. Lisäksi raitiotien houkuttelemien lisämatkustajien arvioimiseksi on tehty myös skenaariot, joissa matkustajia on 20% tai 50% enemmän. Liikennöintikustannuksia arvioitaessa lähtökohtana on ollut 10 minuutin minimivuoroväli arkisin ja lauantaisin päiväsaikaan. Liikennöintikustannukset on laskettu Helsingin ja Turun kustannustietojen pohjalta UITP:n standardimenetelmällä. Matkustajamäärät ja kustannukset on laajennettu koko vuodelle. Lipputuloksi on arvioitu Turun kaupungin sisäisen liikenteen keskim. lipputulo, 0,67 e/matkustaja.

Matkustajaennusteen mukaan Naantali - Raisio - Turku - Kaarina -linjaa käyttäisi 23 500 - 47 000 matkustajaa arkipäivänä ja Runosmäki - Turku - Varissuo -linjaa 17 500 - 30 000 matkustajaa arkipäivänä. Vuotuisen ali- tai ylijäämän liikennöintikustannuksista olisi -29,2% - +32,2%. Arvion mukaan tutkitut raitiotielinjat kuljettaisivat noin puolet koko kaupunkiseudun joukkoliikenteestä joka merkitsisi erityisesti Kaarinan, Raision ja Naantalin alueilla erittäin suurta käytön lisäystä. Optimististen matkustajamääräennusteiden toteutuminen on todennäköisempää Runosmäki - Varissuo -suunnalla kuin keskusaksellilla, jolla riskit ovat suuremmat. Matkustajamäärät ovat samaa suuruusluok-

rakennettaisiin vaunun lattian tasolla olevat korokkeet ja pysäkit suunniteltaisiin mahdollisimman toimiviksi vanhusten, liikuntaesteisten ja lastenvaunujen kanssa kulkevan kannalta. Autoille ja pyörille toteutettaisiin liityntäpysäköinti palvelukeskuksiin.

Raitiotien rakentaminen olisi tilaisuus muuttaa kaupunkikuvaa myönteisesti, jos raitiotiestä tehdään huolellinen maisemasuunnitelma. Ilmajohtorakenteet tehdään kaupunkikuvaan sopiviksi. Raitiovaunujen, pysäkkien, opasteiden ja liikennemerkkien graafisen ilmeen on oltava hillityn tyylikäs. Keskeisille pysäkeille voidaan sijoittaa ympäristötaideteoksia.

Raitiotielle tehtäisiin vaunujen paikannukseen GPS:llä ja tarkkuusmatkamittarilla sekä langattomaan viestintään vaunujen, liikennevalojen, pysäkkien ja keskusvalvomon välillä perustuva liikennevaloetuisuus- ja matkustajainformaatiojärjestelmä. Raitiotielle toteutettaisiin mahdollisimman täydellinen liikennevalopriorisointi, jolloin vaunun ei periaatteessa tarvitsisi pysähtyä kuin pysäkillä. Reaaliaikainen matkustajainformaatiojärjestelmä kertoisi vaunun saapumisajan pysäkillä sekä liikennehäiriöt pysäkeillä, vaunuissa sekä internetissä ja kännyköihin.

Raitiovaunujen ruuhka-ajan matka-ajat on arvioitu suunniteltujen pysäkkien ja linjaosuuksien perusteella olettaen, että raitiovaunu pysähtyy joka pysäkillä 15-30 sekuntia ja raitiotiellä on täydellinen priorisointi

liikennevaloissa. Esimerkiksi Naantali - Kauppatori - matka kestäisi noin 36,5 min (nyt bussilla noin 45 min) ja Varissuo - Kauppatori -matka 21 min (nyt bussilla n. 25 min). Matkanopeudet (23 - 30 km/h) ovat samaa luokkaa kuin vastaavassa kaupunkiympäristössä liikennöivillä raitioteillä. Matkanopeudet nousevat noin 15 - 20% verrattuna nykyiseen bussiliikenteeseen ja koettu nopeus liikennevaloetuksien ja rivakan kiihtyvyyden takia tätä enemmän.

Raitiotien käyttäjäpohja, matkustajamäärät ja liikennöintitalous

Linjaston vaikutusalueen asukasmäärää on tutkittu 400 - 600 metrin vyöhykkeellä radan molemmin puolin, joka vastaa 600-800 metrin kävelyetäisyyttä. Lisäksi on koottu kaupunkien nykyisten yleiskaavallisten suunnitelmien mukaiset linjojen varteen vuoteen 2020 mennessä toteutettavien uudisrakentamisalueiden asukas- ja työpaikkamäärät. Asukas- ja työpaikkamäärät ovat: Naantali - Raisio - Turku - Kaarina (29,1 km): nykyisin 55 000 asukasta ja 31 000 työpaikkaa, v. 2020 75 000 asukasta ja 37 000 työpaikkaa, Runosmäki - Turku - Kupittaa - Varissuo (14,8 km): nykyisin 42 500 asukasta ja 29 000 työpaikkaa, v. 2020 48 000 asukasta ja 37 000 työpaikkaa. Koko

Investoinnit	Raitiotie	Liikennejärj.	Km	Vaunut	Varikko	Yht. euroa
Raisio - Turku - Kaarina	91 327 000	36 687 000	22,6	28 000 000	20 000 000	176 014 000
Naantali - Raisio - Turku - Kaarina	118 938 000	44 290 000	30,2	44 000 000	20 000 000	227 228 000
Runosmäki - Turku - Varissuo	65 701 000	25 232 000	15,8	24 000 000	20 000 000	134 933 000
Kaikki yhteensä	171 112 000	61 984 000	43,1	64 000 000	24 000 000	321 096 000

kaa kuin Saarbrückenin toteutetulla raitiotie-linjalla ja Bergenin ennusteissa.

Ehdotetuista raitiotielinjoista voidaan liikenteen oikealla optimoinnilla saada itse-kannattavia, mikäli odotetut matkustusli-säykset toteutuvat. Raitiotien itsekannatta-vuus edellyttää riittävän raskasta kuormitus-ta, ja mallien mukaan Turun kaupunki-seudulla ollaan juuri tällä rajalla. Suurin on-gelma ovat Naantali - Raisio - Turku - Ha-ritt - Kaarina -linjan korkeasta vuorotihey-destä ja pituudesta johtuvat kalliit liikennöi-tikustannukset, ja linjan itsekannattavuus voi edellyttää korkeampaa, nykyistä seutulippua vastaavaa lipunhintaa pisimmillä matkoilla.

Turun seudun pikaraitiotien linjausvaihto-ehdot. Ympäristö- ja kaavoitusvirasto, Turun kaupunki.

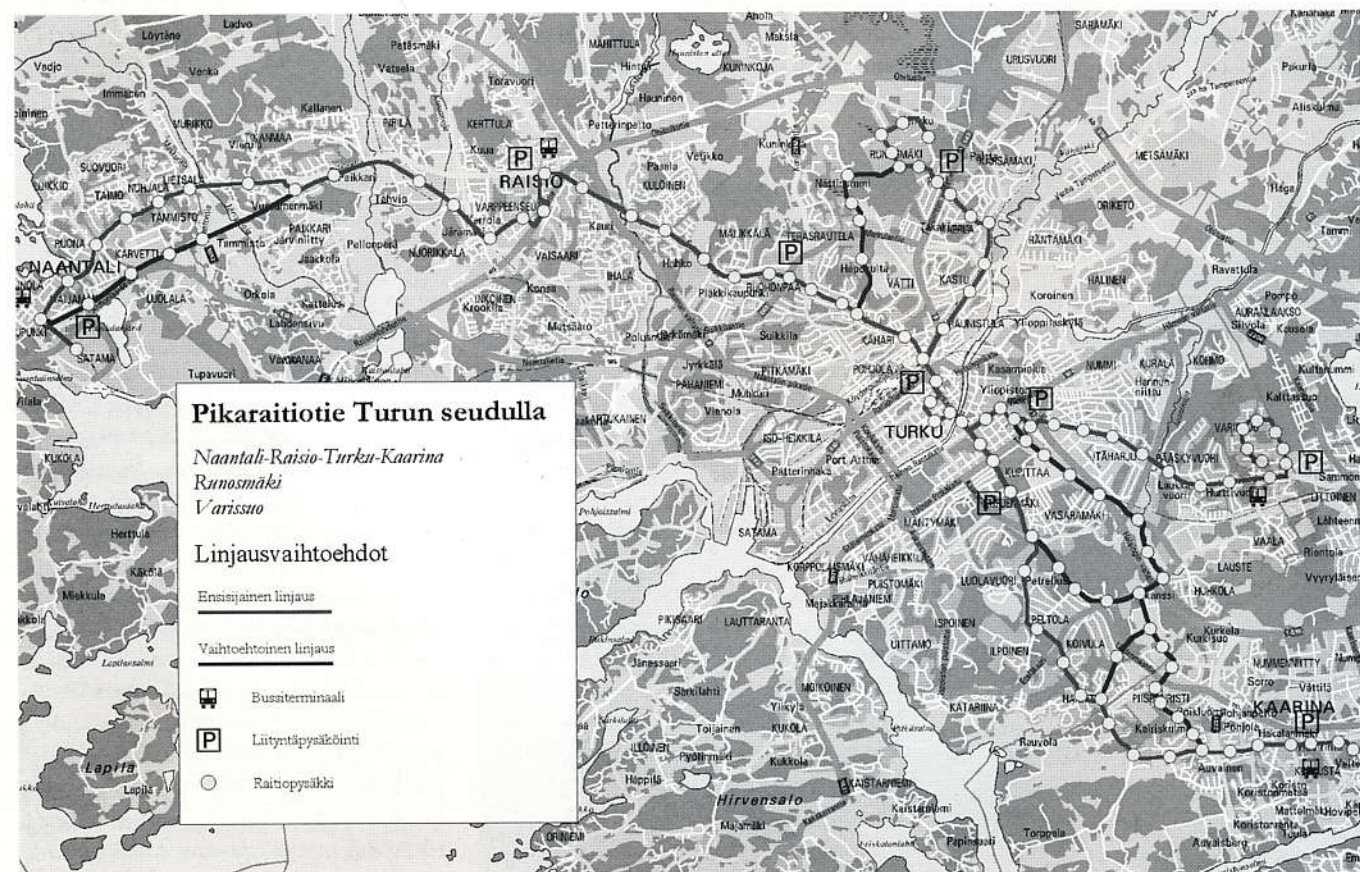
Investointikustannukset

Raitiotien rakentamiskustannukset riippuvat kaupunki- ja katuymäristöstä, johon rata rakennetaan sekä valittavasta raitiotien nopeustasosta. Selvitystä laadittaessa vertailtiin uusien raitiotiehankeiden (esim. Tukholma) ratakustannuksia ja rakentamisperiaatteita Suomen ja Ruotsin ”vanhojen” raitiotiekaupunkien (Helsinki, Göteborg ja Norrköping) kustannuksiin ja rakentamisperiaatteisiin. Osoittautui, että suunnittelema-la raitiotietä johtojatukseksi ”rakentaa raitio-tietä katupohjalle” voidaan säästää itse ra-dan ja sähköistyksen rakentamiskustannuk-sissa enintään 40% verrattuna uusiin pika-raiotiehankeisiin. Säästöt syntyvät siitä, että rata mitoitetaan raitiovaunujen akselipainoille ja nopeuksille (50 - 60 km/h) eli rakennetaan kevyemmin kuin rautatie tai metrorata. Tunnelit ja sillat nostavat myös kustannuksia, joten ne on rajattu minimiin. Radan rakentamiskustannukset on laskettu

Helsingin kaupungin liikennelaitoksen tie-tojen pohjalta, ja muun katurakentamisen kustannukset Turun kokemusten pohjalta.

Arvion perusteella raitiotie (raitiotie, vaunut, varikko ja katumuutokset) Raisio - Turku - Kaarina maksaisi noin 176 miljoo-naa euroa, jatko Naantaliin 51 milj. euroa ja jatko Runosmäkeen ja Varissuolle 94 milj. euroa, yhteensä noin 321 milj. euroa. Kus-tannusarvio on suuntaa-antava ja koskee ratkaisua, jossa on tyydytty pääosin 50 - 60 km/h huippunopeuteen ja liikenteeseen omalla kaistalla ilman suurta eristämistä muusta liikenteestä.

Liikennöintikustannuslaskelmien perus-teella investointikustannuksista vaunut ja varikko voidaan optimaalisissa olosuhteis-sa kattaa lipputuloin. Muut kustannukset olisi perusteltava raitiotie-investoinnin vai-kutuksilla joukkoliikenteeseen, kaupunkike-hitykseen ja ympäristöön. Raitiotien toteut-tamiskustannukset ovat joka tapauksessa lii-



an suuret katettavaksi yksinomaan Turun, Kaarinan, Naantalin ja Raision kunnallisverovaroin. Mikäli raitiotie päätetään toteuttaa Turun seudulle, 100% investoinnista olisi katettava valtion varoista ja joukkoliikenteen järjestämiseen kerättävistä erityismaksuista samaan tapaan kuten pikaraitiotiet Tukholmassa (valtion osuus 50%, Tukholman läänin osuus 50%) tai Bergenissä (valtion osuus 50%, tietullien osuus 50%). Myös yksityisen ja EU:n rahoituksen mahdollisuudet on selvittävä. Tarkoituksenmukaisinta on selvittää rahoitusmahdollisuudet yhteistyössä Helsingin ja Tampereen seutujen kanssa, joilla on vireillä seudullisia raitieliikennehankkeita.

Raitiotien vaikutukset

Raitiotien vaikutuksia on tutkittu eurooppalaisten kaupunkien kokemusten perusteella. Keskeisiä lähteitä ovat olleet kansainvälisen joukkoliikenneliiton UITP:n (www.uitp.com) ja Light Rail Transit Associationin (www.lrta.org) tutkimukset ja julkaisut sekä selvitysmatkat Helsinkiin, Norrköpingiin ja Tukholmaan.

Pikaraitiotie parantaisi joukkoliikenteen nopeutta, säännöllisyyttä, mukavuutta ja imagoa matkustajan kannalta, jolloin matkustajamäärät ja joukkoliikenteen matkasuus lisääntyisivät selvästi varsinkin Kaarinan, Naantalin ja Raision alueilla. Raitiotiestä ei ole oleellista haittaa jäljelle jäävälle bussiliikenteelle, vaan se pikemminkin lisäisi niiden bussilinjojen käyttöä, joille on vaihto raitiotieltä.

Turun, Kaarinan, Naantalin ja Raision keskustojen sekä muiden reitin varrella olevien palveluiden ja työpaikkojen saavutettavuus ja vetovoima paransivat. Ratkaisu tukisi erityisesti Turun keskustan asemaa kaupunkiseudun tärkeimpänä liikekeskuksena, työpaikka-alueena ja opiskelupaikkana ja lisäisi todennäköisesti keskustaan suuntautuvia asiointimatkoja kuten esim. Strasbourgin. Ratkaisu tukisi kaupunkimaista täydennysrakentamista, johon linjojen varrella on hyviä mahdollisuuksia sekä lisäisi nykyisten alueiden, varsinkin 1960-70-luvun lähiöiden, vetovoimaa raitiotien vaikutusalueella.

Pikaraitiotie kuvamanipulaatiossa Turun Tuomiokirkkosillalta. Liikennejärjestelyt, raideleveys ja kalusto ovat viitteellisiä eivätkä välttämättä vastaa täsmälleen raportissa esitettyjä tavoitteita. Kuvamanipulaatio Jani Eteläkoski, Ympäristö- ja kaavoitusvirasto, Turun kaupunki.

la. Tämä säästäisi kunnallistekniikan ja palveluiden kustannuksia. Liikenteen energiankulutus vähenisi ja ilmanlaatu paranisi varsinkin Turun keskustassa ja pääväylien varrella, koska raitiotie on paikallisesti saasteeton ja riittävästi kuormitettuna kuluttaa busseja vähemmän energiaa. Haittapuolena investointikustannukset ovat hyvin suuret. Raitiotie vähentäisi autoliikenteen käytössä olevaa tilaa sisääntulopääkauduilla ja varsinkin Turun keskustassa, Hämeenkadulla, Uudenmaankadulla, Tuomiokirkkosillalla ja Aninkaistenkadulla, joten joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden keskustaan suuntautuvilla matkoilla olisi kasvettaava kuten muissa uuden raitiotien toteuttaneissa kaupungeissa, jotta pahoilta ruuhkilta välttyään. Rakennusaikaiset haitat palveluille, autoliikenteelle ja kevyelle liikenteelle voivat olla merkittäviä. Lisäksi eräät nyt vaihdottomat bussiyhteydet muuttuisivat vaihdollisiksi.

Ennen kaikkea raitiotie koetaan Euroopassa urbaanin kaupungissa elämisen tunnusmerkiksi. Raitiotie parantaisi Turun kansallista ja kansainvälistä imagoa asuin- ja työpaikkana sekä matkailukohteena. Se parantaisi palveluyrittämisen mahdollisuuksia ja työpaikkojen edellytyksiä. Se tukisi ympäristöystävällisen, urbaanin kaupungissa asumisen kulttuurin kehittymistä.

Johtopäätökset ja toimenpidesuositukset

Turun kaupunkiseudulla on mahdollista toteuttaa nykyiseen ja suunniteltuun maankäyttöön tukeutuen selvityksessä tutkitut pikaraitiotielinjat, edellyttäen että arvioitu jouk-

koliikenteen käyttölisäys ja täydennysrakentamisoptiot toteutuvat. Pikaraitiotiestä Turun kaupunkiseudulla olisi merkittävää hyötyä joukkoliikenteelle, palvelukeskuksille, maankäytön kehitykselle ja ympäristölle, mutta investoinnit näiden hyötyjen saavuttamiseksi ovat kalliita.

Selvityksen perusteella on syytä tehdä tilavaraukset tutkituille raitiolinjoille, keskittää maankäyttöä niiden varteen ja selvittää tarkemmin raitiotien vaikutukset liikennejärjestelyihin, liikenteeseen ja kaupunkikuvaa Turun keskustassa. Pikaraitiotieiden rahoitusmahdollisuuksia, pikaraitiotiekehitysten vaikutusten arviointiperusteita sekä raitiotien ja rautatien integrointia Suomessa tulisi selvittää yhteistyössä Helsingin ja Tampereen seutujen sekä valtion viranomaisten kanssa. Vain tällaisten selvitysten pohjalta voidaan luotettavasti arvioida pikaraitiotiekehitysten kannattavuus ja vaikutukset sekä päättää toteuttamisesta valtion ja kaupunkiseutujen yhteishankkeina.

Ennen raitiotien mahdollista toteuttamista hanketta voitaisiin edistää muuttamalla keskusakselin Naantali - Raisio - Turku - Kaarina liikenne kaupunkien kilpailuttamaksi, matalalattiaisilla nivelbusseilla liikennöitäväksi runkolinjaksi, kehittämällä joukkoliikenteen liikennevalotuisuus- ja matkustajainformaatiojärjestelmä sekä ottamalla busseissa käyttöön avorahastus ja sopimalla uuden kombikortin käytöstä myös seutuliiikenteessä.

Artikkelin kirjoittaja on laatinut Turun pikaraitiotieselvityksen ja artikkeli on tiivistelmä selvitysraportista.



KESÄTÖISSÄ VAUNUVARIKOLLA

Opiskelijalle kesätyö on tärkeä paitsi taloudellisesti myös tulevien valintojen kannalta. Minulla oli kaksi opintovuotta takana Teknillisen Korkeakoulun koneosastolla, kun lähdin työpaikalleni Koskelan vaunuhalleille. Unelmatyö alan harrastajalle!

Jännityksensekaisin mielin suunnistin kesäkuun alussa ensimmäisenä työpäivänäni Koskelan vaunuvarikolle. Tunsin toki raitiovaunumallit ulkonäöltä ja tiesin jotakin niiden iästä, historiasta ja tekniikastakin. Tarkempi tekniikka ja tulevat työtehtävät olivat sitä vastoin arvailujen varassa.

Löydettyäni oikean paikan alkoi kaikki luistaa sujuvasti. Työkaverit olivat lähes kaikki pitkäaikaisia vaununhuoltajia ja ihan mukavaa väkeä. Työpaikkani oli A-hallissa, jossa vaunuille tehtiin määräaikaishuolto.

Samana päivänä aloitti työt myös toinen teekkari, joten meitä opetettavia oli kaksi. Pari ensimmäistä päivää kuljimme kokeneen asentajan parina ja meille opetettiin seikka-peräisesti kaikki tehtävät, joita meidän tuli seuraavien viikkojen aikana itse kyetä tekemään. Työtehtävien lista oli melko pitkä ja se alkoi katon imuroinnista ja päättyi akkujen tarkastukseen.

Ensimmäisten päivien opetettaviin tehtäviin kuului mm. vaunun ajaminen, joka oli tietenkin erittäin mielenkiintoinen ja mukava opittava. Ajotaitoa tarvittiin silloin tällöin, kun pääsimme ajamaan vaunun sisään halliin ja huollon jälkeen taas ulos. Samoin olimme joskus mukana koeajoilla.

Ensimmäisen päivän ihmettelyn aiheita oli huoltotilojen siisteys ja hyvä toiminnallisuus. Vuosikymmenien ikäisessä, peruskorjatussa hallissa kaikki oli hyvin suunniteltua ja ajanmukaista. Kaikkia huoltotöitä varten löytyi hyvät työasennot ja helppo pääsy kohteisiin. Tehtäviin tutustuttaminen onnistui myös hyvin ja vakituisen väen lähtiessä lomille selvisimme kaikista eteen tulleista töistä. Eikä meitä aivan yksin töihin jätettykään, vaan usein paikalla oli joku vakituinen, kokenut asentaja.

Päivittäin kävimme läpi pari vaunua. Useimmat vaunut olivat nivelvaunuja, sillä

niiden osuus on HKL:n liikenteessä olevista vaunuista selvästi suurin. Pääsin tosin onnekseni tutustumaan myös vanhoihin neliakselisiin vaunuihin, joita kävi huollossa kesän aikana muutama, mm. vaunut 3 ja 27. Elokuun lopussa tuli määräaikaishuoltoon myös ensimmäisen kerran Variotram (210), joten pääsin tutustumaan myös sen tekniikkaan ja huoltokohteisiin. Koska vaunu oli tämän linjan ensimmäinen, myös vakituiset asentajat olivat joukolla katsomassa ja tutkimassa uutta vaunua ja sen huoltokohteita. Variotrameja on kyllä huollettu myös Koskelassa, mutta ei tällä huoltolinjalla. Päästyäni tutustumaan kaikkiin liikenteessä oleviin vaunumalleihin saatoinkin konkreettisesti todeta kuinka tekniikka on puolen vuosisadan aikana kehittynyt, siis todella paljon. Näin kolmen eri aikakauden osaamista.

Yksilöimättä tarkemmin kaikkia määräaikaishuollossa tehtäviä töitä, listaan tähän kuitenkin joitakin. Vaunun huoltotyöt aloitettiin tarkastamalla ajo- ja jarruvalot sekä ovien turvajärjestelmät. Seuraavaksi imuroitiin katolla olevat luukut. Katolta tarkas-

tettiin lisäksi puhaltimien moottorien ja virroittimen hiilet. Samalla tarkastettiin virroittimen kireys. Ulkopuolisia töitä ei juuri muuten tarvinnut tehdä, mutta kaikki kotelot ja luukut imuroitiin sekä kontaktorien kontaktipinnat harjattiin puhtaiksi. Sisäkautta tarkastettiin lattian alla olevat ajomoottorien hiilet ja puhaltimen-haitarikumi. Alakautta taas käytiin tarkastamassa mm. loput ajomoottorien hiilet, jarrut ja vetopyörästön öljyt. Varsinaisten tarkastusten ja voiteluiden lisäksi uusittiin usein mm. hiiliä ja ajokontaktoreita. Jos vaunuissa oli isoja vikoja, ne lähetettiin Vallilan korjaamolle.

Sen lisäksi mitä itse pääsi ja joutui tekemään, sai myös nähdä mitä muuta varikolla tapahtui. Kesän aikana siellä ihmeteltiin mm. erään Variotramin vinoutta, paria kolaroitua vaunua sekä kuultiin muiden varikoiden tapahtumista. Yhdellä huoltolinjalla ei muutamassa kuukaudessa tietenkään saanut täysin kattavaa käsitystä HKL:n raitiotieyksiön toiminnasta, mutta yllättävän paljon mielenkiintoista tietoa ja uusia taitoja kesätyö kuitenkin antoi. Ja kaikista tehtävistä selvitettiin kunnialla.

Syksy on jo pitkällä ja uudet haasteet edessä ja pian on mietittävä pyrkiäkö ensi kesänä huoltamaan lentokoneita, raitiovaunuja vai kenties metroja. Raideliikennekalusto on mielenkiintoista...



Kolmen eri aikakauden vaunuja Koskelan huoltohallissa elokuussa 2002. Kuva Markku Laaksonen.

MATTI SOINI VIIMEISELLE PÄÄTEPYSÄKILLEEN

Vapun alla, kevään ollessa kauneimmillaan, saavutti meidät suruviesti: Matti Soini oli poistunut keskuudestamme 28.4. Viesti ei tullut yllätyksenä. Tiesimme Matin vaikean sairauden, josta huolimatta hän jaksoi vielä osallistua kanssamme SRS:n 30-vuotisjuhlakokoukseen helmikuun lopulla. Muistamme Matin aidon ilon kasvoilta, joihin sairaus oli jo antanut merkkinsä, hänen saadessaan vuorollaan ajaa raitiovaunua Koskelan varikolla. Olen tuntenut Matin jo lapsuudestani saakka, olimme kesämökkinaapureita. Muistan kaipauksella ikimuistoisia Luonnonmaan kesiä Matin sekä hänen sisarustensa ja serkkujensa kanssa. Myöhemmin juuri Matti sai minut uudelleen innostumaan raitiotieharrastuksesta, jonka olin menettänyt Turun luovuttua raitiskoista. Tulen aina muistamaan monet Turun - Helsingin junamatkat Matin kanssa SRS:n kokouksiin ja kiertoajeluihin.

Matti vietti aina kesälomansa reilaamalla pitkin Eurooppaa tutustumalla eri raitiotiekaupunkeihin, joten hänen asiantuntemuksensa alalta oli valtava. Aina syksyisin ahmimme mielenkiinnolla Matin monet valokuvakansiot, näitä kuvia olemme saaneet myös ihailla Raition sivuilla.

Matin valoisuus ja elämänmyönteisyys jatkui loppuun saakka. Hän kertoi usein innokkaana alkavan kesän matkasuunnitelmistaan. Suunnitelmat eivät kuitenkaan koskaan saaneet toteutua. Matti oli saapunut viimeiselle päättepysäkilleen, josta paluuvuoroa ei ole. Matti joutui poistumaan keskuudestamme aivan liian varhain. Vaarina ja "vapaaherrana" olon onnesta hän kerkisi nauttia vain muutaman kuukauden. Olisimme suoneet hänelle monia antoisia eläkevuosia pienen pojantytönsä Eveliinan sekä harrastuksiensa parissa.

Muistotilaisuuteen 17.5. osallistuivat kukkasin ja adressein useat Matin harrastajaystävät. Tilaisuudesta jäi lämmin muisto. Matin ainoa poika Petteri piti kauniin ja liikuttavan puheen isästään sivuten myös laajalti hänen raideliikenneharrastusta. Seuramme jäsen Hannu T. Pulkkinen vastasi harstaasta musiikista tilaisuudessa. Me SRS:läiset tulemme aina lämmöllä muistamaan Matin ystävällistä, valoisaa ja rehtiä olemusta.

Ari Elenius

Suomen Kiskoliikennekalenteri 2003

Perinteinen kiskoliikennekalenteri on jälleen ilmestynyt.
Kalenterissa on totuttuun tapaan Markku Nummelinin hienot värikuvat.

Hinta 7,50 euroa + toimituskulut.

TILAA HETI !



**Kymmenes
vuosikerta**

Syksyn kiehtova kirjauutuus **Raitiovaunu tulee taas**

Tunnettu ja tunnustettu raitioteiden puolestapuhuja
Antero Alku on koonnut erittäin mielenkiintoisen
kuva- ja tietoteoksen raitioteistä ja pikaraitioteistä
sekä niiden tulevaisuuden näkymistä.

Uutuuskirja on kovakantinen, kokonaan nelivärinen
arvoteos, jonka laajuus on noin sata sivua.

Kirjasta otetaan vain 500 kappaleen painos !

Raitiovaunu tulee taas -kirja ilmestyy aivan joulukuun alussa, joten se sopii hyvin myös joululahjaksi.

Tilaa heti, toimitamme kirjat ennakkotilaaajille
välittömästi sen ilmestyttyä.

Kirjan hinta on **23** euroa (+toimituskulut).

Muistathan myös aiemmin ilmestyneet Markku Nummelinin himotut kuvateokset:
Juna eurooppalaisessa maisemassa sekä **Raitiotiet**. Molempia on yhä rajoitetusti saatavana.

Tilaukset ja tiedustelut:
Eero Laaksonen
puh. 040-738 2716
eero.laaksonen@kiinkust.fi

Kaikkia tuotteita myy myös **Suomen Rautatiemuseo**, info@rautatie.org
Hyvinkääntäti 9, 05800 Hyvinkää puh. 0307 25241 (toimitus myös postitse)

KiinteistöStudio, Annankatu 24, 00100 Helsinki

MUISTOJA ARKUISTA

Raitiossa 3/2001 olleen Toivo Niskasen ja Jorma Rauhalan artikkelin "Asean Arkut" innoittamana aloin jälleen muistella näitä paljon kuvaamiani lempiraitiovaunujani. Arkussa nro 185 ei ollut ainakaan 1960-1970-lukujen taitteessa kumitiivisteitä takaikkunoissa. Tästä syystä pyrin kuvaamaan tätä yksilöä usein juuri takaapäin (vertaa esim. Eilispäivän Kulkuneuvot, sivu 144).

Vaunun tasapainoista linjakkuutta lisäsi vielä, että siinä, samoin kuin 186:ssakin, oli loppuaikoina viiston etuosan molempien sivuikkunoiden päällä yhtenäinen lippa. Muissa vaunuissa se oli vain jälkimmäisen ikkunan

päällä. Kaikissa Arkuissahan oli vastaavien takapään ikkunoiden päällä yhtenäiset lipat. Näiden eroavaisuuksien vuoksi vaunu 185 oli komea näky, kun sitä toisinaan näki (mm. keväällä 1969) linjakilpilaatikolla ja pienil-

lä ylävaloilla varustetun Kaipion perävaunun kanssa Munkkiniemen linjalla 4S.

Liian suuri tilannenopeus suisti 2.6.1967 Ruskeasuon kääntösilmukassa Karian valmistaman moottorivaunun nro 6 "Pilot on täyttä tupakkaa" -mainoksineen radalta, jolloin vaunu kaatui. Tästä alkaen aloin säännöllisemmin valokuvata Helsingin raitiotieliikennettä.

Alkuvuodesta 1970 koin jälleen huippuhetkiä Arkkuja kuvatessani. Olin Vallilan ratapihalla ikuistamassa Paikkuja (Pr1-sarjan höyryvetureita), jolloin Sturenkadun siltaa

Arkut 182 ja 185 kohtaavat linjalla 9 Liisankadulla. 20.4.1972.





Arkku 185 kääntymässä Liisankadulta Snellmaninkadulle. 20.4.1972.

ylittivät Arkut linjalla 9. Niinpä kuvauksen kohteena olikin usein juuri höyryveturi ja Arkku yhdessä (joskus parhaimpina hetkinä myös Arkku perävaunuineen, kun se oli matkalla joltain muulta linjalta ruuhkavuoron päättyessä Vallilan halleille).

halleilta Kauppatorille. Joskus tällaisen yhdistelmän saavuttua linjalla 10S Ruskeasuon pääte pysäkillä se jäi "Vallilan Halli" -kilvityksillä kääntösilmuksaan odottamaan, kunpi raide vapautuisi nopeammin mahdollistaen paluun kaupunkiin.

Arkku ja Kaipion perävaunu Snellmaninkadulla Kauppatori-kilvityksin matkalla Vallilan halleilta Kauppatorille. Siellä siihen muutettiin toiset eli numerolinjakilvet. 22.5.1974.

Keväällä 1974 kuvasin useita kertoja Arkkuja ASEA:n ja Kaipion perävaunujen kanssa myös linjoilla 1A, 3B, 10S ja 10S/5 sekä Kauppatori-kilvillä matkalla Vallilan

Kun keväällä 1974 Arkku tuli vastaan Nordenskiöldinkadulla Jäähallin kohdalla linjalla 3B Linke-Hofmannin perävaunun kanssa, se jäi mieleeni eräänä upeimmista





Helsingin kaduilla liikenteessä näkemistäni raitiovaunuyhdistelmistä. Vallilan raitiovaunuhallien vieressä asuneena on mieleeni jäänyt tapahtumia Helsingin raitiotieliikenteestä aina vuodesta 1950 alkaen.

Raitiotievalokuvauksen huippuhetkiä oli myös se, kun kesällä 1974 useina peräkkäisinä päivinä kaksi Arkkuja perävaunuineen yhdistelminä 182+684 ja 183+730 olivat Käpylän kääntösilmukassa yhtä aikaa linjalla

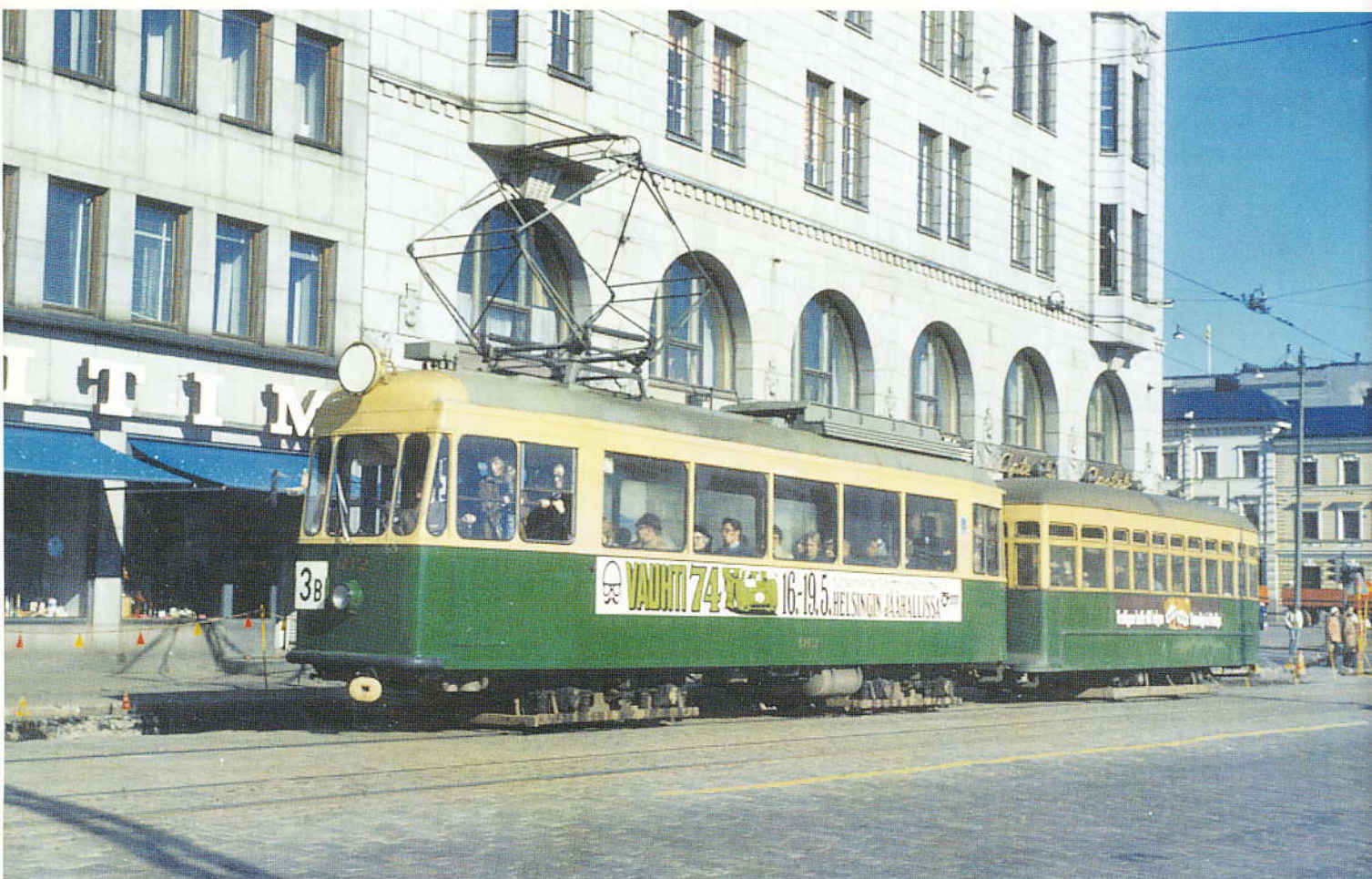
1, joskus jopa numerjärjestyksessä (Eilispäivän Kulkuneuvot, sivu 58).

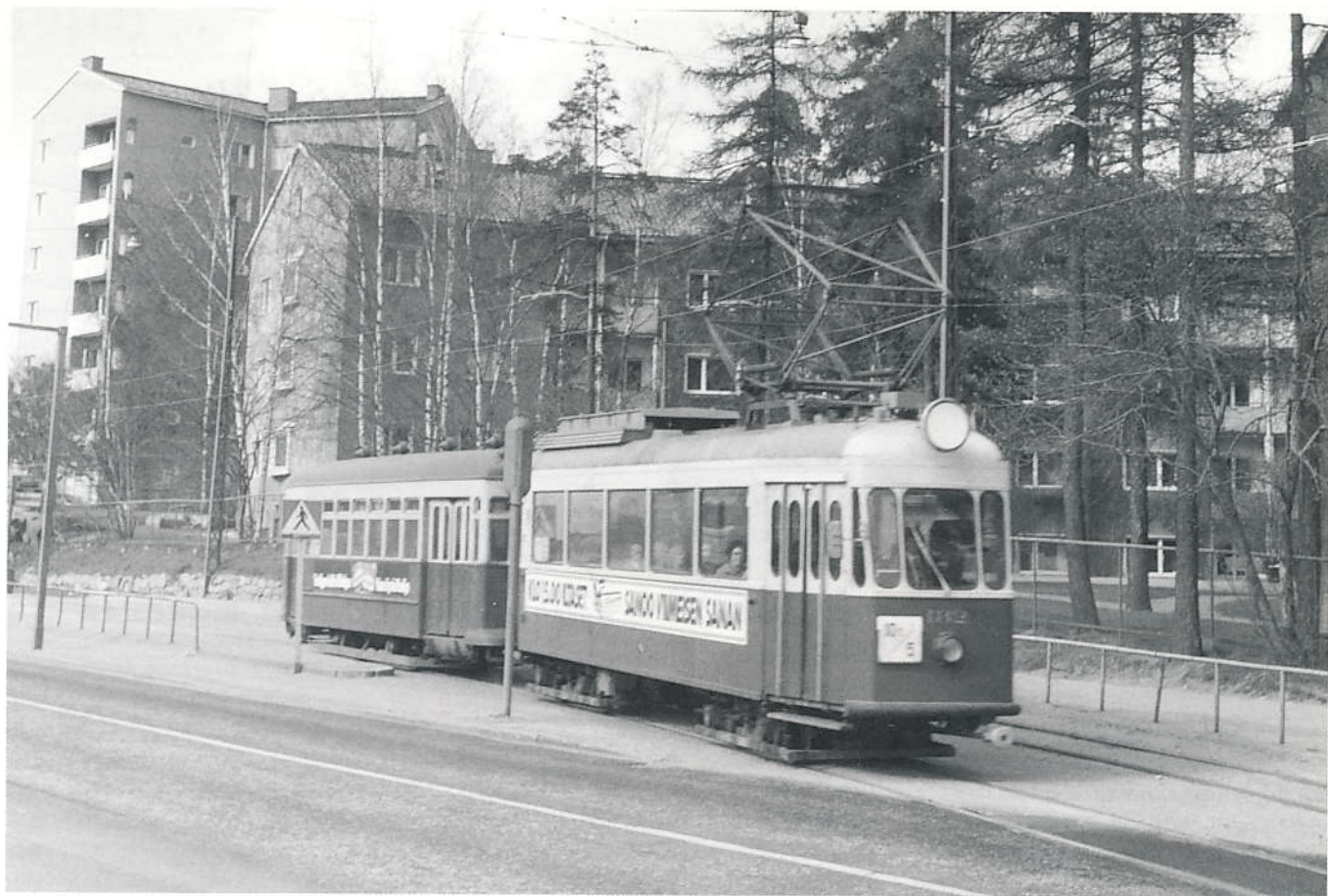
Asuin vuodet 1958-1962 Mannerheimintien ja Kuusitien kulmassa. Meiltä oli kotoa suora näköyhteys Kuusitien silmukkaan, jossa tuolloin kääntyivät linjan 12 vaunut. Ne olivat pääsääntöisesti Valmetin valmistamia VTS-moottorivaunuja numeroilla 331-375. Mutta kyllä linjalla 12 näkyi joskus Arkkujakin. Kuusitien kääntösilmukkaa

Arkku 185 on ohittanut Töölön hallin. Taustalla häämöttää raitiotieläisten asuintalo "Sipoon kirkko", jonka seinässä on suuri Coca-Cola -mainos. Huhtikuu 1974.

Arkku 185 linjatunnuslaatikolla varustetun Kaipion perävaunun kanssa linjalla 4S Munkkiniemen kääntösilmukassa. 10.4.1969.







Vasemmalla yläkuvassa kaksi Arkkua peräkkäisinä vuoroina yhdistelminä 182 + 684 ja 183 + 730 Käpylän kääntösilmukassa. 19.6.1974.

Ylhäällä arku 182 ja Kaipion perävaunu ruuhkalinjalla 10S/5 palaamassa Ruskeasuolta Katajanokalle. Tilkanmäen jälkeen siirryttiin Mannerheimintien keskelle ajokaistojen väliin. 2.5.1974.

hyödynsivät liikennehäiriöiden sattuessa muidenkin linjojen vaunut, jopa mm. nelosen ja kympin pitkät raitiovaunuyhdistelmät sekä talviaikana auravaunut. Kuusitien silmukan risteysalueella oli bussilinjan 100 päätepysäkki, josta osa raitiolinja 12:n matkustajista jatkoi pienellä HKL:n Kutterin korittamalla linja-autolla, mm. nro 130:llä, Ruskeasuolle ja Invalidisäätiölle. Raitiotieliikenteellisesti komea näky oli, kun useita kaksiakselisia raitiovaunuja oli ruuhkavuorojen päättyessä matkalla kohti Tilkan mäkeä määränpäänään Mannerheimintien päässä olleet puiset raitiotiehallit. Mannerheimintien yli sinne johtivat useat kiskoparit, joita ylitettäessä auton pyörät tärisivät villisti. Raitiotiehalleja vastapäätä Mannerheimintien toisella puolella romutettiin raitiovaunuja. Niiden jäännöksistä löytyi joskus pieniä ylämerkkivaloja, joita yritimme - tosin huonolla menestyksellä - käyttää poltolaseina.

Meilahden ja Ruskeasuon rajalla Mannerheimintien sillalla pitkät neliakseliset Karian ja Valmetin valmistamat raitiovaunuyhdistelmät, ja telimoottorivaunut yksinäänkin, saivat aikaan voimakkaan kumisevan äänen, joka kantautui kauas Ruskeasuolle. Ilmeisesti sillan tuolloin avonaisempi alaosa

toimi tiettyyn suuntaan hyvänä kaikupohjana. Arkut ja kaksiakseliset raitiovaunut olivat tässä mielessä huomattavasti hiljaisempia.

Joskus 1950-luvun puolessa välissä laitoimme Paavalin kirkolla raitiovaunujen silvulistojen päälle tulitikkuja ja jäimme odottamaan, kunnes vaunu palaisi takaisin. Ihmeen hyvin tulitikut pysyivät paikoillaan! Ainakin kerran muistan kävelleeni Arkun ohi, kun siinä ei ollut tällaista merkitsemismahdollisuutta. Raitiovaunut kiersivät silmukan tuohon aikaan toisin päin kuin nykyään. Vallilan pojat osoittivat ”rohkeuttaan” roikkumalla varsinkin pimeään aikaan perävaunujen päädyissä ensimmäisen pysäkinvälin Paavalin kirkolta Sturenkadulle. Mainittakoon vielä, että kun vuonna 1956 löin käteni Vallilassa kotirappuni oven pienen lasiruudun läpi, saatiin kuljetusapu kätevästi Paavalin kirkolta: Arkulla lähdettiin Töölön torille ja siitä kävellen Punaisen Ristin ensi-apuasemalla.

Vasemmalla arku 182 ja Kaipion perävaunu linjalla 3B matkalla Kauppatorilta Eteläsataman suuntaan 13.5.1974.

PÄÄTEPYSÄKKI



Tietäminen ei ole minkään arvoista, jollei sitä kerrota

SRS-informaatiota sähköpostitse

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

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

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

Syyskokous 2002

Suomen Raitiotieseura r.y:n sääntömääräinen syyskokous 2002 pidetään Helsingin kaupungin raitioliikennemuseossa sunnuntaina 1.12.2002 alkaen klo 14.00. Sääntömääräisien asioiden jälkeen on tarkoitus katsella mm. kuvia Berliinistä.

UUTISAVUSTAJAT

Pääte pysäkki-palstan uutisavustajien nimet laitetaan vastaisuudessa yhteen pötköön palstan loppuun. Mitään muutosta ei ole luvassa. Sen sijaan verkkosivujen uutispalstalla (SRS-Uutiset / Liikenneuutisia) on otettu 1.3.2002 alkaen uusi käytäntö, jossa avustajan nimi näkyy välittömästi ko. uutisen yhteydessä. RAITIO-lehteen voi lähettää siis uutisia siten, että yksittäisen uutisavustuksen lähettäjän nimi jää vain toimituksen tietoon. Lehden toimitus varaa itselleen oikeuden muokata materiaalia lehden linjan mukaisesti. Toimitus päättää myös, mitä julkaistaan ja mitä ei. Mieluiten materiaalia otetaan sähköpostitse, mutta muutkin tiedonsiirtotavat ovat mahdollisia.



30-vuotiasta SRS:ää muistettiin

Suomen Raitiotieseura ry. täytti 30 vuotta viime tammikuussa. Seuraa onniteltiin ja muistettiin useilta eri tahoilta. Suomen Rautatiehistoriallinen Seura ry lahjoitti peräti 200 euron suuruisen 30-vuotislahjan pankkilillemme! Myös HKL-Raitioliikenne, Helsingin kaupungin museo ja Pienoisrautatiekerho ry muistivat meitä juhlissamme. Seura kiittää kaikkia, jotka meitä muistivat juhlapäivänämme.

LINJAT

Tiistaina 9.4. iltpäivällä linjaa 1X ajettiin vaunulla HKL 9. Edellisenä päivänä vaununa oli HKL 8. Linjan "aktiiviana" vaunuja oli useimmiten kaksi samanaikaisesti.

9.4.2002 (havaintoajankohta): Arabianrannassa kiskotus paikoillaan koko osuudella Arabiankatu - Arabianranta, myös ao. katujen risteyksessä. Ainoastaan kääntösilmukan ja sivuraiteen kiskotus puuttuu vielä. Hämeentiellä ei ole tehty talven jälkeen kiskoitaita.

Linjaa 1X Kauppatori - Hakaniemi liikennöitiin viimeisen kerran 12.4.2002. Aamulla vaunut olivat HKL 12 ja 22. Iltpäivällä linjaa ei enää liikennöity. (Linjan 1X viimeisestä aamusta kuvia tässä lehdessä.)

Luantaina 13.4.2002 HKL vaikutti varautuneen jo varsin hyvin maanantain mulistukseen eli Aleksanterinkadun sulkeutumiseen, ainakin pysäkkikyltien osalta. Ylioppilastalon pysäkillä pohjoiseen oli jo valmiina kyltti "2 Hakaniemi Linjat". Kakkosen osalta kylttienvaihto olikin aikataulullisesti vaivaton operaatio, koska viikonloppuisinhan linjaa ei liikennöidä. Mannerheimintielle Nordenskiöldinkadun ja Runeberginkadun risteysten välillä oli pysäkeillä kuitenkin muutettu myös linjan 3 kylttejä. Aina-kin etelän suunnan pysäkkejä koristi jo kyltti "3B Töölö Eira" eikä enää "Töölö Kauppatori".

Raitiolinjat 2, 3B, 3T ja 4 siirtyivät poikkeusreiteille maanantaina 15.4.2002. Linjal-2 oli nähtävissä edelleenkin nk. laihian-niveliä eli vaunut 9, 14, 10 ja 16. Yksi vuoro on saatu pois linjan lyhenemisen johdos-ta. Linjalla 10 oli puolenpäivän jälkeen ajos-sa vähintään seitsemän Variota: 201, 203, 205, 206, 207, 209 ja 210.

Liikennehavaintoja 15.4.2002: Linjaa 2 ajettiin 15.4.2002 neljällä vuorolla, liiken-teessä olivat vaunut 9, 10, 14 ja 16 (eivät tosin linjalla tässä järjestyksessä). Laihialais-ten käyttö ei vaikuttanut kovinkaan suurel-ta, linjalla 1/1A niitä ei ainakaan vakiovuoroissa näkynyt. Linjan 4 vuoroväli oli muo-dollisesti lähes entisellään, mutta käytäntö oli toinen. Ajoittain vaunut ajoivat lähes let-kassa, kun taas esimerkiksi kymmeneltä aa-mupäivällä vuoroväli näytti olevan Hesperiankadun kohdalla molempiin suuntiin yli 10 minuuttia. Matkustajat olivat yllättävän hyvin osanneet varautua muutokseen. Eten-kin linjoilla 10 ja 6 oli kuitenkin selvästi tun-gosta. Esimerkiksi linja 10 tarjoaa tunnetusti nyt ainoan vaihdottoman yhteyden Töölös-

tä Mannerheimintien varrelta Ylioppilasta-lolle. Kutosen suosioon saattoi vaikuttaa myös epätietoisuus kakkosen reitistä, Erot-tajan ja Hakaniemen välillä kun kutosen vaunut ajoivat täynnä, kakkosella matkus-tajamäärät vaihtelivat kolmesta arviolta kym-meneen. Vaunut 8 ja 22 olivat opetusajossa. Vaunu 8, joka kuljeskeli matkustajitta muun muassa Kaivokadulla, oli ilmeisesti vahin-gossa kilvitetty linjalle 1A. Vaunu 22 nä-kyi kello 11.30 - 12.00 tekevän lenkin Posti-talo - Eira - Kauppatori - Hakaniemi, ikään kuin harjoituksena väliaikaiselle kolmosen reitille.

Helsinki 16.4.2002. Aleksanterinkadun rata- ja katutyömaan tilanne seuraava: ajo-langat on poistettu koko matkalta Mannerheimintie - Unioninkatu. Kiskotuksen pur-kaminen on alkanut osuuksilla Mikonkatu - Kluuvikatu ja Fabianinkatu - Unioninkatu. Linjalla 4 vaunujen pysäkinäyttö toimii poikkeusreitillä mukaisesti, mikä osoittaa, että tiedotukseen on pyritty panostamaan. Sen sijaan pysäkeillä olevat näyttötaulut eivät näytä ainakaan vielä toimivan.

Kymppi havaittu Yrjönkadulla perjantai-iltpäivänä 19.4. n. klo 17. "Ratamato" kurvasi Erottajalla, ilmeisesti vuorot olivat men-neet sekaisin tai jokin vuoro oli aikataulus-taan myöhässä.

Raitiovaunuliikenne siirtyi kesäaikatau-luihin sunnuntaina 2.6.2002. Linjat 1, 1A, 2 ja kolmoset siirtyivät kesäliikenteeseen jo huhtikuussa poikkeusreittien astuessa voi-maan. Linjoilla 7A, 7B ja 10 on enemmän liikennettä kuin kesällä 2001. Linjoilla 1, 1A, 2, 3B ja 3T liikennettä on hieman vä-hemmän. Varsinaisia ruuhkavuoroja on tä-näkin kesänä vain linjalla 1A. 100-sarjan vuoronumeroita on toki käytössä esim. lin-jalla 4.

Seutulinjat 201, 202, 204, 241, 242, 246, 247 ja 250 lakkautettiin Leppävaaran Kau-punkiradan täysimittaisen käyttöönoton ta-kia. Suurin osa linjoista korvattiin vastaa-villa Espoon sisäisillä linjoilla. Leppävaa-raan alkoi kulkea Helsingin Kampista ko-konaan uusi linja 205. Vanhat jäljelle jää-neet 200-linjat (ei 205) siirtyivät Helsingin linja-autoasemalta Elielinaukiolle. Reitti Helsingissä siirtyi Mechelininkadulta Man-nerheimintielle (ei 205). Leppävaarassa pai-kallisliikenne ja kaupunginosaan päättyvä seutuliikenne keskitettiin uuteen bussiter-minaaliin ja Läkkitorin päätepyssäkipaika-sta voitiin luopua.

HKL-Bli ajoi heinäkuun alusta alihan-kintana Connexille osan Helsingin sisäisen

linjan 52 vuoroista. Maanantaina 1.7 linjal-la oli aamulla Scania L94/Lahti 402, ja myö-hemmin päivällä vuoden 1995 Scania MaxCi. (HKL-Blin bussi näkyi ajavan myös Helsingin linjalla 22. Nähty auto (esim. 5.7.) on ollut aina Citaro-tyyppiä.

Kesän aikana tapahtuneita muutoksia Helsingin linjastossa:

- Linja 64S Kasarmitori - Oulunkylä (Patola) lopetettiin. Viimeinen liiken-nöintipäivä 14.6.
- Linja 43B Elielinaukio - Kannelmäki - Hakuninmaa lopetettiin. Viimeinen liikennöintipäivä 10.8.
- Linjan 15 reitti lyheni 11.8. alkaen. -15 Länsisatamankatu - Ruoholahti (M) - Länsiterminaali.
- Uusi linja 46T 11.8. alkaen -46T Kannelmäen asema - Hakuninmaa
- Linjan 79V reitti muuttui Huopalah-dessa. Linja ajaa Eliel Saarisen tien kautta.

11.8. alkaen Kampin rakennustöiden al-kamisen vuoksi muuttuivat linjojen 12, 14, 14B, 18, 21V, 39, 39A, 39V, 41, 45, 47, 65A, 66A ja 70T päätepyssäkit ja / tai reitit.

- Linja 86S Kasarmitori - Santahamina lopetettiin. Viimeinen liikennöinti-päivä 14.6.
- Linja 46 Kamppi - Kannelmäki - Hakuninmaa lopetettiin. Viimeinen liikennöintipäivä 9.8.
- Uusi linja 11.8. alkaen 15A Lauttasaari (Gyldenintie) - Ruoholahti (M) - Länsiterminaali
- Linjan 78 reitti muuttui Kontulassa. Linja ajaa Kivikontien ja Kurkimäen-tien kautta.

11.8. alkaen metroliikenne päättyy noin klo 22.30. Metron liityntälinjojen viimeiset lähdöt muuttuivat 30-50 min aikaisemmiksi. Vastaavasti idän "yölinjat" aloittavat liikennöinnin aikaisemmin. 12.8. alkaen muuttuivat linjojen 01N, 03N, 04N ja 08N reitit ja / tai päätepyssäkit.

11.8.2002 alkaen HKL-Bli ryhtyi aja-maan Helsingin linjoja 68, 71, 71V ja 73B. Yleisenä kalustona esiintyy sekä vanhoja että uusia Scania / Lahtia. Vanhempien kori on 402 ja uudempien Scala. Ruuhkavuoroissa voi nähdä lisäksi MaxCi- ja OmniCity-tyyp-piä ja jopa yksittäisiä korkeita autoja.

11.8.2002 alkaen useilla seutulinjalla vaihtui liikennöijä. HKL-Bli teki huomatta-via aluevaltauksia. Sinisiä busseja näkee nyt sekä Espoossa että Vantaalla kaupunginosis-

sa, joissa ennen ei niitä voinut nähdä edes oikein unissakaan. HKL-Bli ajaa nyt mm. linjoja 121(A/T), 122(A), 324(K), 345, 518 sekä koko 740-sarjaa. Uutta kalustoa on tullut ajoon runsaasti. Lahti Scalaja on tullut numeroon 259 saakka ja siitä eteenpäin uusia Ikarus E94F:ia numeroon 264 asti. Moderneja Ikaruksia näkee etenkin Vihdintien seutulinjoilla 324 ja 345. Westendin Linja Oy:lläkin on samanlaisia Ikaruksia numeroilla 39 - 43, ja niitäkin näkee Vihdintiellä esim. linjalla 315. WL palasi juurilleen voittamalla takaisin linjan 111. WL:lle on tulossa syksyllä muutama Scalakin tätä voitettua liikennettä täydentämään. Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab alkoi ajaa seutulinjaa 205. Linja 231 siirtyi STA:lta Concordialle. STA:n ajettaviksi siirtyivät linjat 206 ja 212 seudulta ja Helsingissä mm. linjat 47 ja 63.

METRO

Kesäkuun lopulla havaittiin, että metrojunat kulkevat linjalla siten, että parittomien vaunujen keulat osoittavat itään ja parillisten vaunujen keulat länteen. Junat lieene käännetty keskikesällä hyvin lähellä juhannusta. Havainto koskee molempia vaunusarjoja (100 ja 200).

Helsingin metro täytti virallisesti 20 vuotta 2.8.2002. Koeliikenne osuudella Hakaniemi - Itäkeskus alkoi kuitenkin aikanaan jo 1.6.1982. Helsingin metron historiasta kerrotaan varsin monipuolisesti RAITIOssa 2 / 2002.

Syksyllä (11.8.2002 jälkeen) metro alkoi kulkea runko-osuudella 2,5 minuutin vuorovälein ja haaroilla 5 min tiheydellä. Mellunmäen junat käännetään lännessä ruuhka-aikaan Kampissa, joten rataosan

Ruoholahti - Kamppi vuorotiheys on ruuhkassa 5 minuuttia. Ruoholahdesta ruuhka-aikana Mellunmäen haaralle matkustavat joutuvat siis vaihtamaan junaa.

Sunnuntaina 8.9. metro ajoi 15 minuutin välein reiteillä Ruoholahti - Mellunmäki ja Itäkeskus - Vuosaari. Vuosaarenradan liikenne perustui vaihtoyhteyteen Itäkeskuksesta. Junat olivat kuusivaunuisia. Noin klo 11 - 19 metroa tuettiin STA:n hoitamalla bussilinjalla 00X. Tämä liikennöi noin 10 minuutin vuorovälein osuudella Rautatientori - Itäkeskus. Keskeinen osa kalustosta oli Scania L94UB 6x2 / Ikaruksia. Erikoisjärjestely johtui Siilitien aseman läheisyydessä tehdyistä vaihdetöistä. Kulosaaren puolen vaihtopaikasta Itäkeskuksen (tai Roihupellon) vastaavaan ajettiin vain yhtä raidetta käyttäen.

KALUSTO

Helsingissä keskiviikkona 27.2.2002 noin kello 17 Vanhan ylioppilastalon kohdalla Mannerheimintielle kiskoilta suistunut ruuhka-ajan raitioliikenteen totaalisesti sekoittanut ratikka oli kakkosen linjaa liikennöinyt vaunu nro 25. Vaunu oli suistunut poikittain kolmen kiskoparin yli tullessaan Katajanokalta ja kääntyessään Aleksilta Mannerheimintielle rikkoon samalla virroitimensa, joten se esti kaiken liikenteen linjoilla 2, 3B, 3T, 4, 6 ja 10 kyseisessä paikassa. Kaikkia em. linjoja liikennöitiin noin tunnin ajan Kruununhaan kautta kummassakin suunnassa. Sen jälkeen kiskot vapautuivat liikenteelle yksi kerrallaan. Viimeisenä, noin klo 18.45, pääsivät omille raiteilleen Mannerheimintietä pohjoiseen liikennöivät linjat, kun linjaa 3B liikennöinyt vaunu NrII+ 92

työnsi hajonneen vaunun pois ja kun kiskoille aiheutuneet vauriot oli korjattu. Poikkeus-tilanteen aikana Kruununhaassa oli ratikka-liikennettä ruuhkaksi asti ja muiden vaunujen joukossa liikkui Aleksillakin ainakin neljä Variovaunua (nrot 205, 210 ja 221 linjalla 10 sekä nro 208 linjalla 6).

25.3. Raitiolinjalla 10 iltaruuhkan aikaan seitsemän Variota, joista kuusi peräkkäisissä vuoroissa. Linjalla 6 lisäksi Vario 222 ruuhkavuorossa. Parhaimmillaan näki Lasipalatsin ja Erottajan välillä viisi Variota yhdellä silmäyksellä. Samaan aikaan oli myös ravintolaratikka, HKL 175, liikkeellä.

Variotram 227 saapui Otanmäestä Talgo-Transtech Oy:n vaunutehtaalta Helsinkiin 26.3.2002.

Raitiolinjalla 10 oli torstaina 4.4.2002 keskipäivän jälkeen ajossa kiitettävä määrä Variota; jopa 8 kpl. Havaintoaikana (n. klo 12.30 - 13.30) kymppillä kulkevat vaunut 203, 223, 104, 207, 44, 221, 210, 201, 208, 209, 76 ja 37 luetellussa järjestyksessä. Siten kaksi kolmasosaa kymppilinjan vaunuista oli matalalattiaisia. Linjan 6 iltapäiväruuhkassa oli Vario 222.

Karia-vaunu HKL 9 on nykyään jälleen aktiivikäytössä. Vaunu liikkui linjalla 1(A) mm. 4.4.2002. Tuona torstaina linjaa IX ei ajettu Hakaniemessä (Arenatalon kohdalla Toisella Linjalla) käynnissä olleen johtotyön takia.

Variotram 228 saapui Otanmäestä Talgo Oy:n vaunutehtaalta Helsinkiin 23.4.2002. Talgo-Transtech Oy on muuttanut toimimensä 28.1.2002 lyhyempään muotoon Talgo Oy.

Helsinki. Raitiovaunu HKL 339 (VTS) entisöidään alkuperäiseen asuunsa.

Raitioliikennehavaintoja 7.5.2002: Aamuruuhkassa linjalla 4 olleen vaunun vaurioitui pahoin Töölön hallin ja Töölön tulin välisellä osuudella. Vaunu työnnettiin sen perässä kulkeneella linjan 10 vaunulla Kuusitien kautta halliin. Sekä vaurioitunut että työntävä vaunu olivat perinteisiä niveltaunuja, vaikka numerot jäivät näkemättä. Iltapäivällä liikkui vaunu 208 TOO-kilvin. Vaunu otti matkustajia ja oli täysin normaalisti liikenteessä linjalla 10, myös määränpääkilvet osoittivat oikeaa päätepyssäkkiä. Ilmeisesti kilvitys olikin vahinko: ainakaan halliajo tuskin on kyseessä koska



Arabianranta keväällä 2002. Kuva Kari Wikström, 12.4.2002

vaunu näkyi samoin kilvin liikkeellä ensin kello 13.00 matkalla pohjoiseen ja kello 17.50 etelään Meilahdessa.

Vaunu 41 saapui Postitalon pysäkillä pohjoisesta koeajo-kilvityksin arviolta kello 17.30. Ilmeisesti vaunu oli ollut jollakin linjalla, koska pysäkillä tullessaan siinä oli matkustajat sisällä. Kaikki matkustajat kuitenkin poistuivat pysäkillä. Vaunun pitämä lähes korviasärkevä melu viittaa tekniseen vikaan, vaikkakaan ainakaan ulkoisia vaurioita ei ollut. Samoihin aikoihin päivästä linjan 10 liikenne oli hiukan sekaisin, ainakin yksi myöhässä ollut vaunu joutui kääntymään Kuusitiellä takaisin keskustaan.

Taivalkoskella sijaitseva Telatek Oy:n konepaja on saanut 24.4. kunnostettavaksi HKL:n raitiovaunun nro 95. Vaunu palaa entistä ehompana Helsinkiin elokuun lopulla. Tänä vuonna Telatek Oy kunnostaa Taivalkoskella vielä toisenkin nivelvaunun (97) ja näiden kunnostustöiden jälkeen HKL tekee päätöksen töiden jatkamisesta. Kunnostustöiden ulkoistaminen johtuu Vallilan korjaamon toiminnan tämänhetkisestä täystyöllisyydestä, sillä vuosittain korjattavien vaunujen määrän pitäisi olla 12 vaunua. Tällä hetkellä aikataulusta ollaan jäljessä siten, että noin viisi seuraavaa vuotta pitäisi korjauksia tehdä tuplavauhdilla. Kunnostukseen lähetetystä nivelvaunusta on jo Helsingissä purettu pois telit, istuimet ja ikkunat. Vaunun korin palatessa kesän lopulla takaisin Vallilaan se laitetaan ajokuntoon HKL:n korjaamolla. Valmet-vaunu vietiin Kainuuseen kätevästi samalla kuorma-autolla, joka oli ensin tuonut Helsinkiin uuden Variotramin. Telatek Oy valmistaa tällä hetkellä mm. ruoripotkureita laivateollisuudelle sekä Sr2-veturien koreja toimitettavaksi edelleen Talgo Oy:n Otanmäen tehtaalte. Telatek on kuulunut alunperin Talgo-Transtechin kanssa Rautaruukki Oy:n vaunutehdasryhmään.

Kesäkuussa Variotrameja on alkanut esiintyä linjalla 6 myös vakiovuoroissa, koska myös viikonloppuja. Linjan 2 vaunut olivat sarjasta 1 - 30 myös kesäkuussa (neljä vuoroa).

6.6.2002. Variotramit 201 ja 202 puolil-tapäivin linjalla 6

Variotram HKL 224 oli linjalla 6 tiistai-na 11.6.

Vaunu 224 joutui linjalla 10 kääntymään takaisin keskustan suuntaan 19.6. kello kuuden jälkeen iltapäivällä. Vaunun meno silmukkaan sujui niin nopeasti, että välittömästi herää kysymys siitä, onko Kuusitien käsi-käyttöinen vaihde äskettäin sähköistetty. Jos



HKL 209, Volvo B10BLE 6x2 CNG / Volvo 8500LE. Korityön teki HKL:n vuoden 2002 maakaasuautosarjaan Volvo-konserniin kuuluva Säfle Karosseri AB. Kuva Juhana Nordlund 26.4.2002.

linjan 9 tuloon liittyvät suunnitelmat toteutuvat, tulee linja 10A joka tapauksessa käyttämään silmukkaa, joten ajatus vaihteen sähkökäyttöisyydestä ei ainakaan pidemmällä aikavälillä olekaan välttämättä aivan mahdollon.

HKL 225 nähtiin ajossa (linjaliikenteessä) kesäkuun lopulla ensimmäisen kerran.

Variotram 204 havaittu koeajossa tors-taina 1.8.2002. Klo 8.40 se oli Aleksilla Senaatintorin kohdalla ja klo 12.05 Kaisaniemessä kääntymässä Hakaniemen suunnasta Liisankadulle.

Variotram 226 on liikennöinyt raitio-linjalla 10 jo muutamaan otteeseen, esim. maanantaina 5.8.2002 alkuiltaan saakka.

Variotram HKL 227 oli linjalla 10 maanantaina 19.8.2002.

Tiistaina 3.9.2002 rv-linjalla 1 oli keskipäivällä ajossa vain nk. Laihianneliä. Liikenteessä olivat vaunut 3, 9, 10, 11 ja 14. Kakkosellakin oli vastaavaa kalustoa eli vaunut 12, 13, 25 ja 30. Ainoat RM3-Valmetit siis kulkivat kakkosella.

Raitiovaunu HKL 21 seisoj Koskelassa "lunastuskunnossa". Liikennevaloihin pysähtyttyä sen perään oli ajanut nivelvaunu 112 ja puskenut takaseinää ja -siltaa huomattavassa mitassa kasaan. Nivelvaunu selvisi vähemmällä ja se palasi korjaamolta elokuun

lopussa. Vaunussa 21 oli jaossa Metrolehti päiväyksellä 12.8.2002

HKL on hankkinut palveluliikennelinjoille viisi Itävallassa rakennettua VW Kutsenits City III -kaupunkibussia numeroille 118 - 122. 16-paikkaisissa busseissa on huomioitu mm. lastenvaunujen vaatimat tilat ja pyörätuolin kiinnitysmahdollisuus. Ovet, sisäkorkeus, käytävälevyydet jne. on mitoitettu palvelulinjan asettamien vaatimusten mukaisesti. Volkswagenin 75 kW:n TDI-moottoria käskyttää 4-portainen automaattivaihteisto. Kutsenits on toimittanut vastaavanlaisia kaupunkibusseja eri puolille Eurooppaa yli 400 kappaletta.

Keskiviikko 18.3.2002: Tavallisesta poiketen HKL-Bli 9825 eli MB Citaro oli ajossa seutulinjalla 505 aamupäivällä. Ilmeisesti nämä Helsingin sisäiseltä linjalta 32 vapautuneet autot etsivät vielä uutta kotiaan.

Maanantaina 18.3. 2002. HKL:n teliauto Scania / Ikarus nro 4 sille oudolla linjalla 59.



Vaunu 21 Koskelan hallilla peräänajon jälkeen. Kuva Markku Laaksonen.

19.3.2002. HKL-Bli 234 (Scania L94UB 4x2 / Lahti Scala) Helsingin linjalla 14B. Autoissa 233 ja 234 oli aluksi kultaiset järjestysnumerot vuosina 1995 - 2001 hankittujen autojen tapaan, mutta huhtikuun lopulla kultanumerot oli jo korvattu Variotram-tyyppisillä, siisteillä, hyvin erottuvilla numeroilla. Samankaltaisia pieniä valkoisia numeroita on käytetty jo vuosia myös Tukholman punaisissa (ja sittemmin myös sinisissäkin) kaupunkibusseissa. Edellisen keran tätä vastaava fonttimuutos tehtiin vuonna 1996 autoille 9504 ja 9616. Tällä välillä olemassa olevalle kalustolle on tehty päinvastaisia toimenpiteitä eli lähinnä K202-autoihin on aika ajoin laitettu kultanumeroita muunlaisten tilalle. Nyt jää nähtäväksi, miten käy vuosina 1995 - 2001 hankittujen autojen järjestysnumeroille. Tampereellahan kultanumerot poistettiin järjestelmällisesti vuonna 1999 koko kalustosta (siis niistä autoista, joissa sellaiset numerot oli).

26.3: HKL-Bli 9508 (Scania MaxCi) oli Helsingin linjalla 23 klo 19 aikaan. Yleensä linjalla on HKL:n ja Tammelinin Liikenteen maakaasukalustoa.

HKL-Bussiliikenne 233, EZI-757, Scania L94UB 4x2 / Lahti Scala vm. 2002, oli seutulinjalla 453 aamulla 27.3.2002.

Pari tavanomaisesta poikkeavaa sijoitusta Pääsiäissunnuntaina 31.3.2002: HKL-Bli 36 seutulinjalla 730, jolla käytetään miltei yksinomaan ei-matalia autoja. Seutulinjalla 111 esiintyi varsin erikoinen auto: Concordia 186, Volvo B10BLE 6x2 / Ikarus E94. Tällaisia teli-Ikaruksia näkee lähes poikkeuksetta vain Vantaan sisäisillä linjoilla.

1.4.2002: HKL-Bussiliikenne 233 (Scania L94UB 4x2 / Lahti Scala) oli Helsingin linjalla 17 iltapäivällä viiden aikaan.

HKL oli sekoittanut Itä-Helsingin pakan ainakin pääsiäisenä: ainakin linjoilla 83, 86, 88 ja 93 näkyi Scania OmniCityjä, joita harvemmin näkyy ko. linjoilla. Vastaavasti Volvo 7000 -autoja liikkui linjoilla 96 ja 58 (tällä tietysti vain lauantaina). Linjalla 80A taas kulki Scania / Ikarus.

13.4.2002. Lauantai-iltapäivänä oli Helsingin Eteläsatamassa havaittavissa kaksi HKL:n tulevaa maakaasu-Säffleä (teli), sekä

Nurmijärven Linja Oy 82 (ex Keskuslinja Oy 3), SFU-858, Scania N113CLB / Lahti 402 (puolimatala). Nykyinen omistaja on sijoittanut auton U-seutulinjalle 339. Auto liikkui Kalajärven - Lahnuksen suunnalla myös edellisen omistajan aikana, vaikkakin selvästi eri linjoilla. Kuva Juhana Nordlund 23.4.2002, Helsinki

Venäjän vientiä odottelevia vanhoja ruotsalaisia busseja. Näiden joukossa oli muutamia katureitakin (=kaupunkilinja-autoja).

15.4. aamulla ruuhka-aikaan Unioninkatua ajoi alas jollain S-linjalla erittäin tuore Scala, mahdollisesti HKL-Bli 235 tai 236. Niissähän ei aluksi ollut ulkopinnalla lainkaan järjestysnumeroita.

Huhtikuun lopulla HKL-Bussiliikenne vastaanotti 28 kpl uusia Volvo 8500LE CNG -telibusseja nro 201 - 228 sekä vastaavat kaksiakselliset linjurit 229 - 232 (4 kpl). Autot ovat maakaasukäyttöisiä ja näin ollen erittäin ympäristöystävällisiä. Vuoden 2002 HKL-bussien tapaan järjestysnumerot on merkitty Variotram-tyyppisillä, siisteillä fontteilla. Hopeanvärinen vyön on korvannut alemmaksi ulottuva valkoinen sektori. Autot esiteltiin julkiselle sanalle 29.4. ja sijoitettiin laajamittaiseen liikenteeseen 1.5.2002.

Vartiokylän bussivarikon liepeillä näyttää seisovan (tilanne huhtikuun viimeisenä viikonloppuna) enemmän tai vähemmän virkaheittoina HKL:n nivelbussit 8503, 8512, 8513, 8515 ja 8605. Muut kuin 8503 ja 8605 ovat todennäköisesti seisseet jo pidempään. Maanantaina 29.4. ja tiistaina 30.4. lienee ollut viimeiset mahdollisuudet nähdä liikenteessä saman hankintaerän niveliä, esim. autot 8507, 8509 ja 8601.

29.4.2002. Havaintoja puoleltapäivin: HKL-Bli 9301 Helsingin linjalla 14B ja HKL-Bli 9040 seutulinjalla 132.

HKL:n linjalla 59 havaittu maakaasu-Säffle nro 216 aamulla 30.4. Myös vuoden 1985 nivelbussi ajoi kyseisellä linjalla.

Vapunpäivänä 1. 5. 2002 ei Helsingin linjalla 14 ollut siirretty kaasubusseihin, vaan kalusto (6 vuoroa) oli: joka toinen vuoro 96- tai 98-mallinen Mersu, joka toinen nivelbussi. Linjalla 66A oli myös ainakin yksi nivel. Linjalla 18 havainnoitsija näki uuden teli-Säfflen, muista linjoista ei ole ha-

vaintoja. Vappulinjaa 17X (Merikatu - Rautatientori) ajettiin pelkällä nivelkalustolla.

Toukokuun alun jälkeen Helsingin linjalla 83 on liikkunut säännöllisesti HKL-Bli 37 (Scania L94UB / Lahti 402).

Helsingin linjalla 21V oli uuden liikennöintisopimuksen myötä seuraava kalusto aamuruuhkassa 2.5.: HKL 8809, 9002, 9106, 8807, 9003 ja WL 24.

Helsinki 8.5. Varhan (Vartiokylän halli) poistoriviin ovat ilmestyneet HKL:n nivelbussit 8507, 8509, 8601, 8604, 8610, 8701, 8702, 8704, 8705, 8706, 8707, 8708, 8709, 8711, 8712 ja 8713. Viimeinen jäljellä oleva 87-nivel 8714 oli Koskelan hallilla. 8714 onkin syksyllä 2002 liikkunut mm. linjalla 79 (Hki).

22.5.2002. HKL-Bli 9835 linjalla 77S iltapäiväruuhkassa.

Kesäkuussa HKL-Bli:n vuoden 2000 Scania / Lahti on siirretty huomattava määrä Ruskeasuon varikolta Koskelaan. Autoja on käytetty ainakin linjalla 17, mutta myös linjojen 71 ja 73B alihankinta-ajossa. Myös vuoden 1995 Scaniaa on siirtynyt Ruhasta Koskelaan. Scania / Lahdet jäivät sittemmin Koskelan vakituiseen käyttöön.

Telibussi HKL-Bli 9604 (Scania L113TLL 6x2 AA) oli seutulinjalla 730 keskiviikkona 14.8.2002.

Viikonvaihteessa 17. - 18.8.2002 oli ainakin HKL:llä erinäisiä bussimalleja oudoilla linjoilla. Lauantaina oli Helsingin linjalla 71 ainakin kaksi puolimatalaa Volvo / Carusta vuosimalleja 1996 ja 1998. Linjan kaluston pitäisi aikataulujen mukaan olla matalaa. Kaasukäyttöinen Volvo / Säffle oli puolestaan lauantaina Helsingin linjalla 14B, kaksiaksellinen versio sekä vastaavanlainen telibussi sunnuntaina seutulinjalla 452.

Maanantaina 19.8.2002 seutulinjan 324K klo 9.18 Elielinaukiolta Kalajärvelle



lähteneessä vuorossa oli auton HLK-Bli 9403, Scania N113CLL / Carrus K204 City L Voithin vaihteistolla. Tuon värinen ja muutenkin tuollainen urbaaniakin urbaanimpi katuauto on varmasti pidempään esim. Niipperissä asuneelle varsin shokeeraava näky Pohjois-Espoon metsissä. Havainnoitsijan isoisovanhemmilla ja sittemmin heidän jälkeläisillään oli kesämökki Niipperissä, jossa havainnoitsijakin noin 30 vuotta sitten oli satunnaisesti kesäpäiviä viettämässä. Jos joku silloin olisi "loikkaissut", että tänne pääsee HLK:n bussilla, ei asialle varmasti olisi viitsitty edes nauraa. Tosin vielä pohjoisemmassa Espoossa oli jo tuolloin hyvinkin runsaasti HLK:n sinisiä linjavaunuja, mutta vihonviimeisellä päätepyysäkillään Takkulan autohajottamossa. Melko lähelle tuota paikkaa pääsee nykyään niin ikään HLK-Blin liikennöimällä seutulinjalla 345. Linjan 345 autot ovat onneksi palanneet ehjinä takaisin Elielinaukiolle....

HLK-Bli 11, Scania N94UB 4x2 / Lahti 402 (täysmatala), ei seutulinjalla 345 (Elielinaukio - Rinnekoti) tiistaina 27.8.2002. Havainto tehty aamulla noin klo 7.10.

Tiistaina 27. 8. 2002. oli HLK:n Scania OmniCityjä oudoilla linjoilla kuten 68 ja 16. Linjalla 68 vastaavia on näkynyt sittemmin toistuvasti.

HLK:n nestekaasubussi nro 9401 (GAS-1) kulkee nykyään säännöllisesti ruuhkaliikenteessä linjalla 324. Viimeinen lähtö Elielinaukiolta on niinkin myöhään kuin 19.18.

8.4.2002. STA/PKL 128 (Volvo B10M / Carrus City) linjalla 20 Helsingissä puoliläpöivin.

Huomioita ensimmäisiltä kesäaikataulujen mukaan ajettavilta päivistä: STA:n seutulinjalla 248 on kalustona teli-Scania / Ikaruksia vuosimallia 2001 - 2002 ja arkipäivinä myös Volvo / Carrus U-busseja, (sarjat 1 - 5, 6 - 9). Helsingin linjalla 63 kulkee mm. Westendin linjan bussi 34, Volvo / Ikarus (ent. Metsälän linja). Linjoilla 71 ja 73B kulkee Connexin kaluston lisäksi myös HLK:n busseja: Volvo / Carruksia vm. 1998, matalia ja vm. 1996 puolimatalia. Ruuhka-aikoina näkyy kulkevan korkeitakin HLK:n busseja.

STA:lle tuli kesän alussa teli-Scaniat nrot 192 ja 193. Ne ovat samanlaisia kuin viime talvena tulleet autot 190 ja 191.

Torstaina 28. 2. 2002. havainnoitsija näki pitkistä aikaa dieselbussin Tammelundin Liikenteellä. Bussi oli Mersu nro 2 ja se tuli linjalla 16 Hakaniemen torille Merihaan

suunnasta n. klo 18.50 ja vaihdettiin johonkin vastaavaan kaasubussiin. Ko. kakkonen ei selvästikään ollut vähään aikaan ollut käytössä katolla olleesta lumimäärästä johtuen. Havainnoitsija puolestaan siirtyi Connexin 51:een, joka oli Volvo / Carrus nro 158, "Vantaan värinen" bussi, jonka keskiosassa oli matkatavarahylly. Autoa lienee aiemmin käytetty jollain Vantaan lentokenttälinjalla.

Helsingissä näkyi rautatieaseman edessä tiistaina 25.6.2002 kuvassa oleva maakaasu-Mersu. Bussin voisi veikata olleen linjalla 55A. Tammelundin Liikenteelle on tullut "uusi", vähän käytetty bussi Saksasta.

Aiemmin havaittu outo maakaasubussi on Tammelundin Liikenne Oy 12 (AZN-700). Kyseessä on siis Mercedes-Benz O405N CNG, ilmeisesti taas Saksasta tuotu. Vanhat mainosraidat on jätetty kylkiä piristämään. Matriisinäytöissä on määränpääteksit niin edessä kuin sivullakin, takalinjakilpi sen sijaan on pimeänä. Autossa on ovijärjestys 2-2-2. Kaasutankki näyttäisi olevan taaempaa kuin yhtiön aiemmissa busseissa. Pysähtyy-kilpi kertoi asian nyt ranskaksi (lienee yksi virallinen EU-kieli).

5.3.2002 Länsiväylällä Espoossa bussin ja henkilöauton kolari hidasti liikennettä noin klo 16 - 17 aikaan Tapiolan ja Haukilahden liittymän välisellä osuudella. Connex Espoon auto 217 (Scania L94UB / Ikarus E94) oli linjalla 156 matkalla Kampista Sunnanniittyn. Bussi oli ajanut harmaan henkilöauton perään ja henkilöauto oli mennyt peräosastaan merkittävästi kasaan. Bussin oikea etukulma näytti kärsineen pieniä vahinkoja, kuten tuulilasin säröytymisen. Poliisi ohjasi paikalla liikennettä.

Keskiviikko 13.3.2002: Connexin teli-bussien oudot sijoittelut jatkuvat, sillä normaalisti Concordia Busin liikennöimällä seutulinjalla 530 oli liikenteessä Connex 376 (TIO-105, Carrus City L / Volvo B10B LE teli).

18.3. Connexin Volvo / Aabenraa nro 236 seutulinjalla 520.

11.4. Linjalla 206 oli Connexin auto 321, Scania CN113 Liikenne Oy:n punakeltaväreissä. Normaalisti tämä auto on esiintynyt Helsingin 73B:llä ja 77:lla. Connex on myynyt auton EFA-918 Vainion Liikenteelle. Auto on mallia Scania L113CLB / Ajokki Express ja oli Connexilla numerolla 21. Vainio on käyttänyt autoa mm. Salon seudun vakiovuoroliikenteessä esim. Märyn suunnalla.

Helsingin sisäisellä linjalla 75 yleensä liikkuva Connex 183 oli torstaina 2.5. klo

16 jälkeen Mannerheimintiellä lentokenttälinjalla 617 matkalla kohti keskustaa. Lie-neekö linjanvaihto kuukauden vaihteesta johtuvaa? Auto kulki Lentoasema-kilvityksin ja ainakin takalinjakilvessä vuorotteli "Airport"-sana ja lentokonesymboli. Taannoin tällä palstalla todettiin, että Connexin City L -autoissa määränpääteksiä ei käytetty linjalla 75. Em. 183 on tähän kuitenkin poikkeus, tekstinä vuorottelee Rautatien - Tattarisuo ja Puistolän asema (siis molemmat näkyvät vuorotellen suunnasta riippumatta).

Connex on myynyt Koiviston Autolle kesäkuun alusta numerot 82, 84, 85, 86, 87, 88, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 201, 208, 209, 221, 222, 295, 296, 297, 298 ja 299. Viimeiset Aabenraa palautuivat kesäkuussa Tanskaan eli 234, 235, 241 ja 242

Connex 209 (BFA-922) joka meni Pohjolan Turistiautolle, on nyt Kemissä Heiskasen Liikenne Oy:llä

8.3.2002: Westendin Linja on hankkinut käyttönsä Metsälän Linjan vanhan Volvo B10BLE / Ikarus E94 -matalalattiabussin. Entinen Metsälän Linja 5 oli tänään Espoossa linjalla 13. Auto on kokovalkoinen ja uudesta omistajasta kertovat pienet tarrat auton kyljissä. Auto on valmistettu vuonna 1999 ja sen rekisteritunnus on JCX-996.

Entinen Westendin Linja 3 (ex. 9) eli Kutter 9 Scanian K92 -alustalla (UUU-509) on saanut uuden elämän Teekkaribussina. Bussi on TKY:n alla toimivien järjestöjen käytettävissä erilaisiin kuljetuksiin. Tulikaasteensa se sai perjantaina 1.3. Tietokillan vuosijuhlan yhteydessä ja oikein mukavaa kyyti olikin. Linjaliikenteestä auto poistui syksyllä 2000. Sittemmin teekkarit kuitenkin tekivät päätöksen olla hankkimatta autoa.

15.3.2002: Westendin Linjalla uusi palvelulinjabussi. WL 30:n kaltaisessa WL 29:ssä on Renaultin alustalle tehty Omninoxa MaxiRider -kori. Auton rekisteritunnus on GET-467.

2.4.2002: WL 11 (Renault Agora Line) on saanut nokkaansa Mitronin määränpääkilven. Yksirivinen määränpääkilpi on laitettu kilpikotelon alareunaan ja vanha numerokilpi on siirretty kotelon vasempaan laitaan bussin edestä katsottuna. Auto liikui tänään Espoon linjalla 3 ja kilvissä oli vaihtuva teksti "KERA / KIVENLAHTI". Ex-Metsälän Linja 5 on saanut Westendin Linjalla kylkinumeron. JCX-996 on siis WL 33. Bussi oli Espoon linjalla 43.

Oy Pohjolan Henkilöliikenne Ab sijoitti Kotkan paikallisliikenteeseen yhden Volvo 8700LE -matalalattiabussin. Täysin samantyyppisiä on Oy Pohjolan Kaupunkiliikenne Ab:lla Espoossa. Kuva Juhana Nordlund 4.7.2002, Kotka.

11.4.2002: WL on saanut käyttöönsä toisenkin Metsälän Linjan Ikaruksen. Ex Metsälä 20 (Volvo B10BLE / Ikarus E94, JCX-997) kulki tänään Espoon linjalla 43.

Westendin Linjan autoon 7 (M-B OH1625L/Wiima Combi vm. 1990) on vaihdettu Kutterin korkeaselkänojaiset istuimet, jotka ovat peräisin auton 4 puretusta Kutter Deca -korista.

Pääsiäissunnuntaina 31.3.2002 linjalla 111 esiintynyt Concordia 186 (Ikarus E94 - Volvo B10B teli) seikkaili samaisena iltapäivänä myös Helsingin linjalla 15. Auto liikennöi normaalisti Vantaan sisäistä linjaa 53 eikä sen luulisi olevan noin kaukana poissa normaalilta alueeltaan.

Concordia Bus Finland Oy Ab sai käyttöönsä touko-kesäkuun vaihteessa kaikkiaan 11 uutta Scania L94UB 4x2 / Ikarus E94 matalalattia-autoa. Autojen numerot ovat 68, 111, 112, 286, 287, 289, 324, 332, 333, 335 ja 345. Kymmenkunta autoa tästä joukosta sijoitettiin Leppävaaran Kaupunkiradan syöttöliikenteeseen.

Pohjolan Liikenteen bussi oli osallisena 12.3. Espoossa Finnoontieellä sattuneessa liikenneonnettomuudessa. Linjalla 42 ollut bussi oli matkalla Hyljelahdesta Jorviin kun se ajoi yhteen Espoon Keskuksesta tulleen henkilöauton kanssa Suvimetsän pysäkin kohdalla noin kello 7.30. Henkilöauton kuljettaja menehtyi ja auton matkustajan paikalla ollut henkilö sekä yksi bussin matkustaja toimitettiin sairaalahoitoon. Tie oli tahtumahetkellä jäinen.

19.3.2002: Pohjolan Liikenne 826 (Volvo B10L / Lahti 402) oli Espoon sisäisellä linjalla 42. Normaalisti auto liikkuu seutulinjalla 160.

Pohjolan Liikenteen Volvo 8700LE:t ovat rantautuneet Helsinkiin ja olivat 27.3. iltpäivällä nähtävissä yhtiön varikolla Ilmalassa. Lisäksi Ruhan pihassa seisoi numeroton etuosastaan matala Scala, josta kylkimäärön lisäksi puuttui myös rekisterikilvet.

28.3.2002: Pohjolan Liikenne 819 (Volvo 8700LE) oli yhtiön Suomenojan varikolla Espoossa. Auton rekisteritunnus on UYE-444. Tämä auto oli tuotu Suomenojalle tänään Ilmalan varikolta. Autossa on 46 istupaikkaa ja sisustus on PL:n vihertävää tyyliä. Istuimet ovat perinteiset peltikupit.



Autossa on Mitronin linjakilvet määränpäänäytöllä. Samanlainen auto numeroltaan 922 siirtyi PL:n käyttöön Kotkan paikallisliikenteeseen (esim. linjat 6 ja 7).

6.4.2002: Pohjolan Liikenne 820 (Volvo 8700LE, UYE-445) seutulinjalla 160K. Autossa on pieniä yksityiskohtia erona pk-seudun aikaisempiin matalalattiabusseihin: takaovella on kolme porrasta kahden sijaan ja ohjaamossa soi varoituskello keski- tai takaoven ollessa auki. Myös matkustamon STOP-merkkivalo on hieman erikoinen ratkaisu, sillä se on integroitu auton kellonäyttöön.

12.4.2002: Pohjolan Liikenne 819 tuli linjaliikenteeseen keskiviikkona 10.4. Auto on samanlainen Volvo 8700LE -matalalattiabussi kuin jo aiemmin liikenteeseen tullut PL 820. PL 819:n rekisteritunnus on UYE-444 ja 12.4. se kulki auton 820 kanssa seutulinjalla 160. Elokuussa ajoon saatiin vielä autot 821 ja 822.

Pohjolan Liikenne 888, vanHool-nivel, on ollut usein (kesäkuussa) U-seutulijan 277Z Helsingin klo 11.30 lähdessä.

Entinen Connexin auto 212 (BFA-761, Wiima K-202 - Volvo B10M) on nyt Pohjolan Kaupunkiliikenne 817. Havainto tiistaina 20.8.2002 Helsingin linjalla 67.

Lähilinjojen Citaro 60 näkyi olevan 7.3 linjalla 873 (Keravan terveyskeskus - Etelä-Päiväkumpu). Hieman omituista kaluston sijoittelua, mutta kokomatalana auto sopii kahden terveyskeskuksen väliseen ajoon varsin hyvin.

Lähilinjat Oy 24, FBB-404, Scania N113CLB / Lahti 402 (puolimatala) oli U-seutulinjalla 634 sunnuntaina 21.4.2002. Autossa on kaksioportainen Scania-automaatti GAV783R.

4.4.2002: Lähilinjat 60 (RYG-860, M-B Citaro O530N3) seutulinjalla 631.

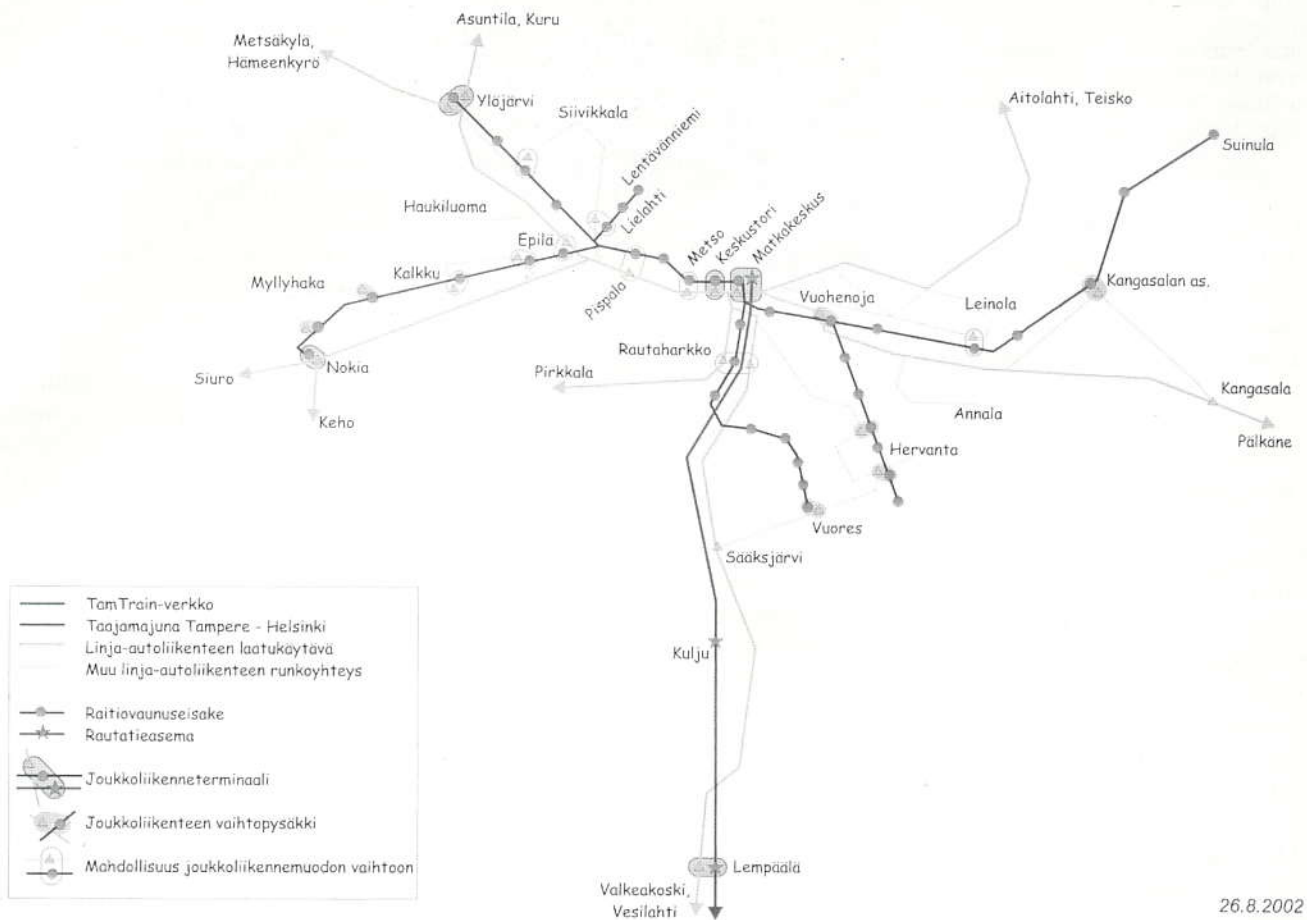
Maanantaina 25.2.2002 oli Porvoon Liikenne 28 seutuliikenteen U-linjalla 633 Helsinki - Kerava. Auto näytti "laatikko-Wiimalta", lieneekö ollut korvaamassa viikolla 8 palanutta Lähilinjojen autoa nro 3?

Taksikuljetus ajaa voittamallaan Espoon linjalla 16 (16B) mielenkiintoisella kalustolla: Maanantaina 3.6. linjalla ajoi aamusta iltpäivään MB O405N CNG -maakaasumidibussi, illalla vuoroon tuli suoraan Saksasta tuotu MB Cito -midibussi. Linjakilpiä ei kumpaankaan vielä ole ohjelmoitu, pahvikyltit ikkunoissa ajavat asian. Cito on jännä paitsi muotoilultaan, niin myös tekniikaltaan. Dieselmoottori pyörittää generaattoria, joka taas käyttää sähkömoottoria, joka pyörittää pyöriä. Auto on vielä tehtaan esittelyväreissä ja hassun värinen onkin.

TAMPERE

18.4.2002 Tamperelaisen Paunun kaluston uusimmat autot, kaksi kpl Volvo 8700 LE matalalattiabussia ovat ilmestyneet linjoille. Auto 52 (SEF-652) ajossa jo 12.4. ja nyt 18.4. aloitti 68 (SEF-668) Pirkkalan suunnan linjoilla. Toukokuun puolesta välistä alkaen Paunu on saanut liikenteeseen uusia Scania L94UB 4x2 / Lahti Scalvoja numeroille 82 - 87.

Uutta on myös Wiima K202 / Volvo -tyyppinen auto Alhonen & Lastunen Oy:n kalustossa. Tämä auto on Connex 67 (JBA-637), jonka väritys on edelleen Vantaan Liikenteen peruja. Auton havaitsemista häiritsee sen sijoitus Teiskon sisäiseen liikenteeseen iltpäivisin, mutta aamuisin auto käy myös kaupungin keskustassa.



26.8.2002

Tampereelle suunniteltavana oleva
TamTrain-pikaraitiotieverkosto.

TKL:n kesään jää vakitukselle ajosarjalle vain 2 korkealattiaa; linjalle 22 pitkäosa-päivävuoro nro 1 auto 358 ja lyhyt osapäivä auto 345. Muutoin on matalalattiaa. Linja 1 on telilinja, linjalle 4 tulevat 606 ja 608 (? merkitty myös linjalle 6), linjalla 26 on vain OmniCity-niveliä. Vara-autoiksi TKL:lle jää

109, 110, 210-213, 217-221, 342-344, 346-357, 359-361, 400, 600-605, 615, 616, 635, 636. Seisomaan menee 105, 200-209 (koko sarja), 330-341, 588-599. TKL 584 on myyty KLHS ry:lle. Auto on ollut seuran hallussa jo vuosia hallintaoikeudella.

Tampereen raitiotieaiheisia nettisivuja on mm. seuraavissa osoitteissa:

Yleisesittely projektista:

<http://www.tampere.fi/projekti/raideliikenne/index.htm>

Keskustelusivu projektista:

<http://www.tampere.fi/mielipid/raide/index.htm>

TKL:n keskustelusivut, joilla keskustelua projektista:

http://194.89.10.212/idea_tkl/info.taf



Väinö Paunu Oy on viime aikoina uusinnut kovasti lähiliikennekalustoaan. Tässä varsin ajanmukainen Volvo 8700LE uudella 12-litraisella makaavalla Euro 3 -moottorilla. Kuva Juhana Nordlund 11.7.2002, Tampere.

TURKU

Turku 26.2.2002: Koiviston Auto -yhtymä on myynyt tytäryhtiönsä Turun Linja-Auto Oy:n (TLA) LS-Liikennelinjoille, jonka takana on paremmin Sopimus Seitsikkona tunnettu seitsemän liikennöitsijän yhteenliittymä. TLA liikennöi Turussa kilpailutetuilla linjoilla Tarjousyhteenliittymä SAL&TI:ssa (TLA, Linjaliikenne J. Salonen Oy ja Lehtisen Linja Oy) 1, 18, 320 + Paattisten suunnan linjoja, yksinään linjoja 90, 91 ja 100 sekä TLO:n seutulinjoi. TLA:lla myyntihetkellä oli 57 autoa. Myynnin syynä oli liikennöinnin kannattamattomuus. Suurimasta osasta kalustoa on jo revitty Koiviston Auton logot pois. Sittemmin KA-konsernin värit on korvattu lähinnä TLO-väreillä.

Turussa Muurisen busseissa 106 ja 109 on kameravalvonta. Hyvä ajatus jos se ehkäisee ilkivaltaa.

Kalustotietoa Turusta 2.4.2002: Entiset "Turun linja-auton" tekstit on poistettu ja tilalle laitettu "Sopimuseitsikon numerot". Turun Linja-Auto Oy sulautetaan Sopimus Seitsikkoon (= Turun Citybus Oy, Jalobus, Lasse Julin Ky, Linjaliikenne V. Nyholm Oy, Raision Turistiauto Oy, Raision Linja Oy ja Linjaliikenne Antti Muurinen Oy) huhtikuussa 2002. Kaikki autot jaetaan Sopimus Seitsikon osakkaiden kesken.

Bussiasiaa Turusta: 3.4.2002 kello 17.45 Aurakadulla Turkubus Lehtisen Linjan nro 4, Scania 113 Ajokki Fifty, rek.nro LLF-294. Auto on käytetty, vuosimallia 1992. Siinä on digitaaliset kilvet. Ovitus on 1+1+0. Keski-ovi on vippityyppinen varustettuna ulkopuolisella valolla. Auto oli menossa Kairiskulmalle numerolla 11.

HÄMEENLINNA

Vekka Liikenne Oy:n käytössä oli keväällä kaksi linja-autoa, joita aiemmin ei Hämeen-

linnassa ollutkaan näkynyt. Autoista uudempi on Mercedes-Benz O530 Citaro ja auton järjestysnumero on 12 ja rek. tunnus FFI-579. Autossa ei ole takaovia lainkaan. Toinen Vekka Liikenteen uusi tuttavuus on käytettynä hankittu Scania CN112CL ovilla 2-2-0 (vm. 1984). Auto on aikanaan ollut Luleå Lokaltrafik (LLT) 98. Nyt autolla on järjestysnumero 19 ja rek. tunnus FEZ-878. Citaro-Mersu on mainosväreissä (Handelsbanken) ja Luulajan Scania luultavasti odotelee mainosteippejä, auton kyljet nimittäin ovat paljaat. Vain keulassa on Vekan tunnusvärit ja -teksti.

Vekka Liikenne Oy 18, UYB-530, Scania CN113CLB60 vuodelta 1990-91, on entinen Uppsalabuss 567. Vaihteisto on 2-portainen GAV783R ja moottori välijäähdytetty DSC1104. Auto oli tiistaina 20.8.2002 Hämeenlinnan linjalla 15. Mainitun linjan aikaisempi nimikkoauto VL 15 (RGK-192, Scania CN112CL vuodelta 1984) puolestaan kulki Parolan ajosarjoilla entisen göteborgilaisen KIU-800:n (Scania CN112CL vuodelta 1986) kaverina. VL 18 lienee hankittu Hml:aan loppukesällä 2002.

Alla vasemmalla Vekka Liikenne Oy 19, Scania CN112CL vm. 1984. Auto oli aiemmin Luleå Lokaltrafik 98. Ovijärjestys tässä autossa on CN112:lle harvinainen 2-2-0. Yleisin ovijärjestys CN112:ssa on ollut 2-2-1, mutta kaikenlaisia variaatiota välillä 1-1-0 ... 2-2-1 on esiintynyt asiakkaiden toiveiden mukaan. VL 19:n vaihteisto on Scania GAV762 (4-portainen täysautomaatti). Kuva Juhana Nordlund 3.7.2002.

Alla oikealla Vekka Liikenne Oy 18, Scania CN113CLB60AA vm. 1990 (rekisteröity 1991). Auto oli aikanaan Uppsalabuss 567. Auton erikoisuutena voidaan mainita yksittäisistuinten käytävän oikealla (ovi-) puolella. Kuva Juhana Nordlund 20.8.2002.

PORI

Porin Linjat Oy on hankkinut kolme vähän käytettyä Setra S315NF -matalalattiabussia. Ne on sijoitettu lähinnä nk. Meri-Porin linjoille. Kaluston sijoittelua on muillakin osin tarkistettu. Aiemmin linjan 3 nimikkoautona tunnettu auto 19 (Scania L113CCL / Carrus K204 City L vm. 1997) ajaa nyt pääasiassa linjaa 31. Tämän tilalta auto 22 (Scania N113CCL / Carrus K204 City L vm. 1995) on taas siirretty linjalle 3 ja auto on saanut elektronisen linjanumeronäytön. Linjoilla 2Y, 11 ja 12 käytettiin talvella 2001 - 2002 säännöllisesti myös pienkalustoa, kuten Neoplan N8008:ia.

KERAVA

Sisäisen linjan 8 reitti tyhistettiin Savion päässä Elloksen kohdalle ja liikennöitsijänä toimii porvoolainen Soppari Oy arkipäivisin klo 6 - 18 ja muina aikoina Keravan Taksi kutsuliikenteenä. Linjan 733 osa vuoroista alkoi ajaa Hyrylän linja-autoasemalle tunnuksella 733A. Linjan 733 sunnuntailiikenne loppui (korvattiin linjalla 634 Ahjossa). Linja 863 Kerava - Korso - Lentoasema - Tammisto lakkautettiin ja perustettiin uudeleen välille Kerava - Korso - Lentoasema - Jumbo. Linjan 633 Nikkilän vuorojen tilalle perustettiin uusi linja 850 Terveyskeskus - Asema - Ahjo - Nikkilä. Merkittävä osa linjan 633 vuoroista ajaa Keravalla Kalevan ja Kurkelan kautta sillä periaatteella kuin linja 633K aikaisemmin. Tunnus 633K jäi 12.8.2002 pois.

LÄHIJUNA

Leppävaaran kaupunkirata otettiin käyttöön sunnuntaina 2.6.2002 täydessä laajuudessa. Uusi A-juna aloitti liikennöinnin ja E-, S- ja U-junien aikataulut ja pysähdyspaikat muutuivat. Välille Helsinki - Karjaa luotiin kokonaan uusi Y-junayhteys. Se kulkee vain



muutaman kerran päivässä ja juna pysähtyy ainoastaan pääteasemien lisäksi Pasilassa, Leppävaarassa, Masalassa, Kirkkonummella, Siuntiossa ja Inkoossa. Leppävaaran suunnalla siirryttiin liityntäliikenteeseen. Junayhteydet paranivat huomattavasti myös Leppävaaran ja Espoon välisillä väliasemilla. Esimerkiksi Kilosta on useissa tapauksissa paremmat junayhteydet Helsinkiin verrattuna yhteyteen Pitäjänmäki - Helsinki. Ruuhka-aikoina A-junien kulkiessa 10 minuutin vuorotiheydellä tilanne on kuitenkin päinvastainen. Rataosalla Helsinki - Huopalahti kulkee ruuhka-aikaan jopa 16 junaa suuntaansa. Vuorovälit ovat kuitenkin sangen epätasaiset verrattuna esimerkiksi meteroon. Kaupunkiradalla vuorovälit toki ovat täysin tasaiset (A- ja M-junilla). Eräs mielenkiintoisimmista yksityiskohdista on se, että silloin, kun nopeiden raiteiden junilla ja M-junilla on samanaikaisesti 15 minuutin vuorotiheys, suunnassa Huopalahti - Helsinki M-junat lähtevät Huopalahdesta Helsinkiin täsmälleen samaan aikaan kuin E-, S- ja U-junat. Tätä esiintyy sunnuntaisin klo 13 jälkeen sekä myöhään arki-iltais.

VR on tilannut kesäkuussa 20 uutta Sm4-kaupunkijunaa. Ne on tarkoitettu lähinnä Riihimäelle ja Karjaalle suuntautuvaan lähiliikenteeseen, mutta myös pidemmille matkoille kuten Helsinki-Tampere-välin ja Lahden oikoradan taajamajunaliikenteeseen. Kaupunkijunat tulevat Suomeen vuosina 2004-2005. Junat valmistaa italialainen Alstom Ferroviaria. Sopimuksen arvo on noin 110 miljoonaa euroa. Tällä hetkellä VR:llä on käytössään kymmenen Sm4-kaupunkijunaa. Ne ovat liikennöineet pääasiassa YTV-alueella vuodesta 1999 lähtien. Kaupunkijuna on alumiinirakenteinen. Sen huippunopeus on 160 kilometriä tunnissa. Yhdessä yksikössä on kaksi vaunua ja 184 istumapaikkaa. Seisomapaikkoja on noin sata. Matalalattiaiseen junaan pääsee suo-



Porin Linjat Oy hankki loppukeväällä 2002 kolme vähän käytettyä Setra S315NF -matalalattiabussia. Autot sijoitettiin ensisijaisesti Pori - Mäntyluoto - Reposaa - linjastolle vanhojen Carrusten siirtyessä suureksi osaksi kevyemmille linjoille ja sarjoille. Kuva Juhana Nordlund 24.4.2002.

raan laituritasosta. Kussakin junayksikössä on paikka pyörätuolille ja inva-wc. Junassa on tilaa myös pyörille ja lastenvaunuille. Kaupunkijuna on ilmastoitu, ja siellä on infomonitorit. Uudet junat säästävät sähköä, koska ne ottavat talteen jarrutuksessa syntyvän energian. Näin saadaan noin 25 prosentin säästö sähkönkulutuksessa. Uusien junien hankkimisen lisäksi VR on saneerannut Sm1-junayksiköt. Sm2-junayksiköt kunnostetaan tämän vuosikymmenen loppuun mennessä. Prototyyppi uusitusta Sm2-junayksiköstä (6061) siirrettiin Hyvinkään konepajalta Ilmalaan kesäkuussa ja yksikkö tuli koeliikenteeseen elokuun lopussa. Juna-sarjan kunnostus alkaa vuonna 2003 käyttökokemusten ja asiakaskyselyiden pohjalta.

VR Osakeyhtiön sähkömoottorijunayksikkö Sm2 6061 + Eioc 6261 on havaittu Tikkurilan suunnan lähiliikenteessä mm. tiistaina 27.8.2002. Runko on ensimmäinen saneerattu Sm2. Saneeraus on tehty ulkopintoihin kevyemmin kuin Sm1:iin. Esim. kaikki sivu- ja päätyikkunat näyttävät täysin samanlaisilta kuin saneeraamattomissa, mutta täyskorjatuissa Sm2:issa. Näkyvin muutos on luonnollisesti punavalkoinen ulkoasu, joka vastaa nykyistä Sm1-värikaavaa. Vaunujen sisätiloihin on sen sijaan panostettu

erittäin voimakkaasti. Lähes kaikki mahdollinen on uusittu tai uusintakäsitelty.

ULKOMAAT

Tukholma. Keskiviikkona 14.8.2002 otettiin Tukholmassa käyttöön Tvärbananin rataosuus Gullmarsplan - Sickla udde. Avajaispäivän kunniaksi junahenkilökunta jakoi mehua ja karkkia matkustajille. Rata kulkee pääosin Hammarby Sjöstadin kaduilla. Radalle tuli neljä uutta asemaa: Märtdensdal, Luma, Sickla kaj ja Sickla udde. Rata kulkee osittain entisiä rautatiekiskoja myöden uuden Hammarby Sjöstadin asuntoalueen keskellä, ja rataa avatessa osa rakennuksista oli vielä kesken. Myös asemilla oli viimeistelytyöt käynnissä. Jo seuraavana päivänä kohdattiin ongelmia, kun bussi jäi jumiin Sickla udden asemalle. Bussien oli tarkoitus käyttää Tvärbananin laitureita pysäkinä, mutta laiturin ja keskikaiteen väli olikin liian ahdas isoille nivelbusseille. Tapauksen jälkeen bussipysäkit siirrettiin pois raiteilta.

Norrköping. M97-sarja (Düwag) on nyt kokonaisuudessaan valmis. Marraskuun 1. päivänä vuonna 2001 saatiin viimeisenä saneerattuna vaununa ajoon entinen M94 66

Joskus Helsingissä käy sellaisiakin busseja, jotka yleensä pysyttelevät jossain muualla. Tässä Lähi-
linjat Oy 24, Scania N113CLB / Lahti 402 (puolimatala) vaihteistolla GAV783R, U-seutulinjalla 634. Auto liikkuu lähes aina linjalla 873(B) välillä Kerava - Etelä-Päiväkumpu (Vantaa). Kuva Juhana Nordlund 21.4.2002, Helsinki.



(katso RAITIO 2 / 2001). M97-vaunuja on nyt 10 kpl nro 61 - 70. Täysmatalista vaunuista 21 - 24 vaunut 21 ja 22 ovat pois liikenteestä kehikon halkeamien (21) ja laakeri- ja moottorivikojen (22) vuoksi. Vaunun 21 ongelma on erityisesti se, että Ruotsissa ei ole valtuutettua hitsaajaa, joka voisi hitsata vaunussa käytettyjä materiaaleja. Vaunu 23 liikkuu linjan 3 ajosarjalla 670. Siemensin teknikat puolestaan tutkivat vaunua 24 ja selvittävät, voiko ylipäänsä vaunua sovittaa Siemensin tekniikkaan. Jos tämä ei käy päinsä, saatetaan vaunu laittaa palasiksi. Vaunuista M67K (81 - 90) vaunu 83 on pois liikenteestä kolarin vuoksi ja vaunut 85 ja 88 huonojen pyörien vuoksi. Vaunut 81, 82 ja 90 ovat käyneet Göteborgissa pyöränsorvauksessa. M67B 93:sta tulee työvaunu.

Nivelvaunujen nimilista näyttää nyt tältä: 21 Bremen, 22 München, 23 Nürnberg, (24 Augsburg), 61 Duisburg, 62 Düsseldorf, 63 Mannheim, 64 Dessau, 65 Kassel, 66 Braunschweig, 67 Mülheim, 68 Köln, 69 Bonn, 70 Essen, 71 Köpenhamn. Jokaisella M98- ja M97-vaunulla on oma nimikko-kaupunki.

MUUTA

Leppävaaran kaupunkirata kansissa. Kesäkuun alussa 2002 täysimääräisesti käyttöön otetusta Helsinki - Huopalahti - Leppävaara -kaupunkiradasta on ilmestynyt kirja, jonka nimenä on Kaupunkiratakirja 2002. Kirjan julkaisevat ratahankkeen osapuolet Ratahallintokeskus, Helsingin kaupunki ja Espoon kaupunki. Kirjan ovat kirjoittaneet osapuolten toimeksiannosta Pertti Mustonen ja Pekka Ryttilä.

Varsinainen kaupunkirata rakennettiin vuosina 1997 - 2001. Hankkeeseen liittyviä Leppävaaran linja-autoterminaalien rakennustöitä on tehty vielä kuluvan vuoden aikana. Terminaali avattiin liikenteelle 2.6. Hanke maksoi kaikkiaan n. 165 milj. euroa ja se oli merkittävä yhteinen ponnistus kaikille osapuolille. Kirja kertoo, miten laaja ja monimutkainen hanke saatiin onnistumaan kireässä aikataulussa ja miten tahto sen tekemiseen syntyi.

Kirja asettaa kaupunkiradan myös laajempaan kokonaisuuteen. Rautateiden ja raideliikenteen kehitys, kansainväliset vaikutteet, pääkaupunkiseudun historia, liiken-

nepolitiikka jne. muovautuvat kirjassa kokonaisuudeksi, jossa kaupunkiradan päättäjät ja rakentajat toimivat. Kirja on kiinnostava tietopaketti niin rautateistä, alueen historiasta kuin rakentamisestakin kiinnostuneille. Kirja on yleisön lainattavissa pääkaupunkiseudun kirjastoissa. Sitä voi myös ostaa Helsingin kaupungin tietokeskuksesta tai Espoon kaupungin yhteispalvelupisteestä hintaan 20 euroa. Kirjaa myydään myös Suomen Rautatiemuseossa.

Tampereen rautatieasemalla oli heinä- ja elokuun ajan nähtävillä näyttely "Raitiotie kaupunkisuunnittelussa". Näyttely esitteli julistein monen eurooppalaisen kaupungin kuten Nizzan, Pariisin, Strasbourgin ja Karlsruhen raideliikenne- ja raitiotieratkaisuja. Näyttely liittyi Tampereen seudulla tehtävään pikaraitiotieselvitykseen Tam Train.

Luonnontieteellisessä museossa (Pohjoinen Rautatiekatu 13; moni tuntee laitoksen nimellä eläinmuseo) on myytävänä raitiovaunuhaarrastajien kiinnostavia väripostikortteja. Kuvassa näkyy museorakennuksen lisäksi Arkadiankatua kulkeva linjan 5 (Töölöntori-Katajanokka) VTS-vaunu. Korti on kuvattu 1970-luvulla. Hinta on yksi euro.

SEURAAVA NUMERO

Lehti 4 / 2002 ilmestyyneen vuodenvaihteessa 2002 / 2003. Materiaali toimitukseen tulee jättää 15.11. mennessä, uutisia Päätepyssäkkile voi toimittaa 25.11. saakka.

KIIITOKSET

Tällä kertaa avustukset tulivat seuraavilta, joille kiitokset: Teemu Collin, Johannes Erra, Daniel Federley, T. M. Hagberg, Erkki Heinonen, Jouni Hytönen, Pasi Hölttä, Niko Kortelainen, Ville Koskinen, Arttu J. Kuukankorpi, Mikko Laaksonen, Tauno-Juhani Lappi, Lars-Göran Lassander, Tuomas Lehti, Risto Leino, Jyrki Längman, Jaakko Mäkinen, Leo Männistö, Juhana Nordlund, Jarkko Nyman, Tuomas Paasiala, Kari Paavola, Jaakko Perttilä, Antti Perälä, Miska Peura, Jorma Rauhala, Jani Ristolainen, Lauri Rätty, Niko Setälä, Kai Sillanpää, Niklas Sjöblom, Kimmo Säteri, Kari Vaari, Sauli Vähäkoski sekä mahdollisesti vielä joku, jonka nimi on unohtunut poikkeuksellisen pitkän toimitusajan takia.

JOUKKOLIKENNELAUTAKUNNAN KOKOUS

Kokousaika Torstai 4.4.2002 klo 8.00 alkaen
LAUSUNTO HELSINGIN YLEISKAAVA-LUONNOKSESTA 2002

Kaupunkisuunnitteluviraston lausuntopyyntö 13.2.2002, nro 93

Yleiskaavan laadinnassa joukkoliikenneasiat ovat hyvin keskeisiä. Kaupunkirakenteen ja joukkoliikenteen perusratkaisujen on liitettävä hyvin yhteen. HKL on ollut mukana yleiskaavan valmistelussa varsinkin kun on keskusteltu raideliikenteen ratkaisujen esittämisestä yleiskaavassa. Lautakunnan jäsenille on jaettu esityslistan liitteenä yleiskaavaluonnosta koskevaa materiaalia.

Tiivis kaupunkirakenne saa aikaan hyvän joukkoliikenteen. Hyvä joukkoliikenne saa aikaan toimivan ja terveellisen kaupungin.

Helsinki on väljä. Helsinkiä voi tiivistää. Vain alle 30 asukasta hehtaarille on todella väljyyttä ylikorostava maankäyttölinja. Ainakin Kehä I:n sisällä, kohtuullisen joukkoliikenne-, kävely- tai pyörämatkan päässä merenrantaviivasta, maankäyttöä voisi kehittää kantakaupunkimaisesti. Se merkitsee seudullisesti kestävästä kehitystä: vähemmän liikennettä, vähemmän ympäristöhaittoja, vähemmän energiankulutusta, enemmän korkealuokkaisia palveluja, elävää kaupunkikulttuuria.

Liikennetutkimusten mukaan asukas kantakaupungissa aiheuttaa vain 25 - 30 % siitä henkilöautoliikenteestä, jonka espoolainen saa aikaan ja 10 - 15 % siitä, mitä nurmijärveläinen tuottaa. Menneiden vuosikymmenien liikennetilanteen kehitys on todistamassa, miten tiiviillä rakentamisella säästetään ja säästytään monilta vuosisatoja hierävililtä ympäristöllisiltä ja toiminnallisilta epäkohdilta. Korkealuokkaista kaupunkitilaa syntyy vain tiiviillä rakenteella.

Yleiskaavaluonnoksessa on pyritty tiivistämiseen. Yllättäen ehdotuksen toteuttamissuunnitelmassa kuitenkin kaupunki katsoo täyteen rakennetuksi parin vuosikymmenen kuluttua. Silloin kaupungissa olisi noin 32 asukasta/hehtaari; siis likipitään amerikkalaisen autokaupungin asumisväljyys.

Mereen täyttö on perinteinen tapa hankkia Helsingissä, kapealla niemellä, raakamaata keskeisiltä alueilta. Helsingin rantaviiva on pitkä ja sen käsittely joiltakin osin on perusteltu. Liikenteen kulut ja haitat syntyvät seudulla pääosin liian hajanaisesta maankäytöstä. On ympäristöteko tuottaa kes-

keisillä alueilla rakennuskelpoista maata vaikka rantatäytöillä.

Moottoriteiden tunnelointi on toinen ja uudempi keino uuden raakamaan tuottamiseen asunto- ja toimitilakäyttöön keskeisillä alueilla. Kehä I:n sisäpuolisella alueella olisi etsittävä systemaattisesti näitä mahdollisuuksia

Raideverkkovisio

Yleiskaavaehdotuksen raideverkkoesitys sisältää kaikkien nykyisten raideliikenteen kuljetusmuotojen palvelualueen laajentamissuunnitelmia. Helsingissä raideliikenteen osuus joukkoliikenteessä onkin jatkuvasti kasvanut ja yli puolet kaikista joukkoliikennematkastoista tehdään raideliikenteellä. Laatu- ja kustannuskehitys raideliikenteessä on myös ollut myönteinen. Matkustajan kannalta joukkoliikenteen houkuttelevuus on turvattavissa parhaiten laajentamalla raideverkkoa jatkuvasti myös tulevaisuudessa.

Raideliikenteen ja maankäytön laajentamishankkeet kulkevat käsi kädessä. Kantakaupungissa on ehdotuksen mukaan mittaavia raideliikenteen laajennuksia niin raitio-, metro kuin lähijunaliikenteelle. Osa näistä liittyy kantakaupungin alueella tapahtuvaan lisärakentamiseen, osa taas esikaupunkialueiden uuden kaupunkirakenteen liikenneyhteyksien järjestämiseen kantakaupungin suuntaan. Tähän liittyen tulee kantakaupungin alueella olla varautunut siihen, että bussiliikenteen määrä vähenee tuntuvasti mm. liityntäliikenteen käyttöön oton kautta. Joukkoliikenteen hoidon edullisena pitäminen myös jatkossa edellyttää selviä rakenteellisia muutoksia bussiliikenteessä raideliikenteen laajetessa.

Länsimetro

Länsimetro on hankkeena määritelty entistä tarkemmin Helsingin ja Espoon yhteisessä suunnitteluprojektissa. On vielä epävarmaa, toteutuuko hanke nopealla vai hitaalla aikataululla. Länsiväylän suunnalla joukkoliikenteen käyttäjämäärät kasvavat maankäytön kasvun myötä jatkuvasti. Kampille suunniteltu bussiterminaali on liian pieni vastaanottamaan koko kasvua. Niinpä osa laituritiloista joudutaan sijoittamaan keskustan katuverkkoon. Mm. tämä tilanne puoltaa nopeaa länsimetron toteuttamista. Jos Espoo kuitenkin ei ole valmis nopeaan toteuttamisaikatauluun, pitäisi tutkia myös sellainen toteutusvaiheistus, että metro rakennetaan välille Ruoholahti – Koivusaari ensimmäisessä vaiheessa. Koivusaareen olisi mahdol-

lista rakentaa liityntäliikenteen terminaali länsisuunnan bussiliikenteelle. Näin saatettaisiin jo monia metrohankkeen etuja.

Toinen metrolinja

Suunnitelma toisesta metrolinjasta, joka perustuu yleiskaavaaluonnoksen ajatukseen tiivistää maankäyttöä lähellä keskustaa Laajasalo - Santahamina alueella, on rohkea ja kauaskantoinen kehittämiskeino saada nykyistä hajanaista maankäyttörakennetta tiiviimmäksi merenrantavyöhykkeellä, joka on kaikkein houkuttelevinta uuden asumisen sijoittumisaluetta. Vaikka metro on suuri perustamiskustannus, sillä saadaan Helsingissä käyttöön alueita, jotka ovat vain muutaman minuutin päässä ydinkeskustasta. Ongelmaksi voi muodostua kaupunkiyksikön toteuttamisen vaiheistaminen. Öljysatama-alue pitäisi ottaa käyttöön vasta, kun metropolvelu sinne voidaan toteuttaa. Öljysatamalle tulisi antaa jatkoaikaa.

Meren ylitys/alitus Katajanokan ja Laajasalon välillä on haasteellinen suunnittelukohde. Sen osalta on voitava tutkia useita vaihtoehtoja esimerkiksi kansainvälisen suunnittelukilpailun muodossa. Ennakkoluulottomalla suunnittelulla on tässä mahdollisuus saavuttaa sellainen ratkaisu, josta Helsinki saa kiitoksia vielä vuosikymmenienkin päästä.

Toisen metrolinjan suunnittelu on käynnistymässä. Suunnitteluprosessi on monivaiheinen. Sen ensimmäinen vaihe on Töölön metron saattaminen hankkeena niin pitkälle, että sen perustamissuunnitelma voidaan tehdä jo lähivuosina. Monet reunaehdot on määriteltävä koko toisen metrolinjan suunnittelulle. Yksi suunnittelua ohjaava rajausta tulee olemaan se, miten pitkälle kulunvalvonnan automatisoinnissa toisen linjan osalta mennään. Automatisoidussa ohjauksessa päästään hyvin lyhyisiin vuoroväleihin ja laituripituuksiin.

Yleiskaavaaluonnoksessa toinen metrolinja päättyy Pasilaan. Pitkällä tähtäyksellä linjaa kannattaa jatkaa Pasilasta eteenpäin. Näin perusinvestoinnille saadaan suurempi hyöty ja jatkaminen tukee ajatusta käyttää kantakaupungin ja sen lähialueet tiiviin kaupunkirakenteen periaattein. Hyvä potentiaali kehittää kaupunkirakennetta metron avulla on Pasilasta Kumpulan, Koskelan ja Viikin kautta Malmin lentokenttäalueelle. Myös on mahdollista haaroittaa metro Pasilan itäpuolella ja viedä toinen haara lentoaseman suuntaan.

Metron jatkaminen Pasilasta tarjoaa Viikin suunnalta korkeatasoiset yhteydet niin

Pasilaan kuin keskustaan. Samalla tarjoutuu mahdollisuus uudistaa esikaupunkibussilinjaston rakennetta niin, että raide-bussiyhteistyö toimii nykyistä paremmin ja keskustan suurista bussiterminaaleista voidaan pitkällä tähtäyksellä luopua.

Viira-raitiotievaraus Viikissä on yleiskaavaaluonnoksessa vanhan yleiskaavaehdotuksen jäljiltä. Varaus sopii lähinnä poikittaisyhteysvarauksena eikä sellaisenaakaan sijoitu hyvin. Ajatus hoitaa Viikin ja keskustan välistä joukkoliikennettä raitioliikenteenä on huono seuraavista syistä.

1. Nykyinen raitiovaunutyypin ja rataverkko ovat riittämättömiä välityskyvyltään hoitamaan niin suurta liikennevirtaa. Tarvittaisiin vähintään 250-300 matkustajapaikan kuljetusyksikkö eli nykyistä raitiovaunua suurempi. Tarvittaisiin kokonaan uusi reitti Hakaniemi – keskusta vyöhykkeellä, koska nykyinen raitiotierata välillä Hakaniemi – keskusta ei voi ottaa vastaan merkittävästi uutta liikennettä ruuhkautumatta.

2. Liityntälinjana raitiotie Viikistä esimerkiksi Kalasataman metroasemalle voisi onnistua teknisesti, mutta toiminnallisesti ratkaisu jää vajaaksi, koska osa liikenteestä olisi kuitenkin hoidettava busseilla. Toisen metrolinjan avaamat mahdollisuudet Helsingin attraktiivisuuden kehittämiseen ovat suuret. Toivottavasti valtiokin ymmärtää hankkeen kauaskantoisuuden pääkaupunkinsa ja sitä kautta koko maan kilpailukyyn lisääjänä kaupunkiseutujen kansainvälisessä kilpailussa.

Kun uutta metrolinjaa suunnitellaan, on tarpeen samalla miettiä, mihin laajentamis- ja haaroitusmahdollisuuksiin linjalla on järkevää varautua. Nykyisen metrolinjan osalta haaroitus on jo tehty linjan itäpäässä. Melunmäestä on säilytettävä jatkamismahdollisuus Sipoon suuntaan. Myös linjan länsipäässä haaroittamis- ja jatkamistarpeita on. Toisen metrolinjan osalta tulisi varautua linjan haaroittamiseen Pasilan itäpuolella sekä Laajasalossa.

Pisara

Pisara-ratavarauksen tarpeellinen lähiliikenneverkon toimintakyvyn varmistajana. Hankkeen ongelmia ovat rahoitus ja keskustan aseman sijoittuminen syvälle keskustan alle sekä vaiheittaisen rakentamismahdollisuuden puuttuminen. Hakaniemen vaihtoasema tarjoaa erinomaisen metro-juna-vaihtoyhteyden, mutta se on laajoja matkustajavirtoja palveleva vasta kun länsimetro on valmis.

Poikittaisliikenteen Jokeri II ja III

Joukkoliikenteen palvelujen jatkokehittämisessä hyvin tärkeä rooli on poikittaislinjaston palvelun määrän ja laadun parantamisella. Jokeri-linja on ensimmäinen askel tällä tiellä. Yleiskaavassa tulisi varautua muun muassa Itäkeskus – Malmi – Myyrmäki -yhteyden saamiseksi samantasoisena kuin Jokeri-linja.

Varikot

Varikkotilojen kokonaistarve kasvaa koko ajan, koska on varauduttava niin bussi- kuin raideliikenteen laajenemiseen. Varikoiden oikea sijoittuminen ja mitoittaminen on tui- ki tärkeää joukkoliikenteen toimivuudelle. Nykyiset bussivarikot sijoittuvat toiminnan taloudellisuuden kannalta hyvin. Jos varikoita jouduttaisiin sijoittamaan uudelleen, uudet paikat olisivat nykyisiä epädullisempia. Jos joku varikko sijoitetaan uudelleen, uuden paikan realistisuus olisi oltava korkea ja rahoitus on saatava muista kuin joukkoliikenteen budjetista. Vaikka bussiliikenteen osuus kantakaupunkiin suuntautuvassa lii-

kenteessä saattaa vähentyä, se tulee voimakkaasti kasvamaan poikittaisliikenteessä. Näin varikkotilojen tarve kasvaa ja nykyisten varikkojen säilyminen on hyvin tärkeää.

Laajeneva raideliikenne tarvitsee nykyistä laajemmin varikkotiloja. Yleiskaavaluonnoksessa on varikkotoiminnoille sopivina uudelleensijoittumispaikkoina pidetty kallio-tiloja. Niiden käyttöönottoon liittyy kuitenkin paljon niin työsuojelu- kuin muita turvallisuuskysymyksiä. Yleiskaavaluonnoksessa esitetyt varikkotilojenmerkinnät tulee tarkistaa nykyisen käytön mukaisiksi.

Toteuttamisohjelma

Toteuttamisohjelma vaatisi vielä perusteellista pohdintaa. Toisen metrolinjauksen toteutus Kampilta etelään on voimia vaativa tehtävä sinä aikana, kun satamalta vapautuvia Sompasaarta ja Jätkäsaarta rakennetaan yhteyksineen: Laajasalon öljysataman vuokra-aikaa olisi syytä jatkaa vielä kymmenellä vuodella, jotta alueen käyttöönotto voidaan tehdä tulevaan metrorakentamiseen liittyen.

Kalasataman metroaseman ajoitusta määrittelee enemmän kiinteistöpolitiikka kuin liikennetarve. Aseman rakentaminen ennen kuin sen matkustajamäärä on kasvanut riittävän suureksi, tuo metron nykyisille käyttäjille huonosti perusteltavia aikaviiveitä. Roihupellon aseman toteuttamisedellytykset on vielä selvitettävä huolellisesti. Asemainvestointi ja liikennöinnin hidastuminen pysähdysten vuoksi tulevat perustelluiksi vasta, jos aseman matkustajamäärän arvioidaan kasvavan likimain 10000 päivittäiseen käyttäjään.

Toteuttamisohjelmassa esitetyt rakentamisvarausten ja eri toimenpidealueiden ajoitukset kertovat myös toisaalta Viikin suunnan olevan voimaperäisen rakentamisen kohteena tulevana vuosikymmeninä ja toisaalta siitä, että toisen metrolinjan eteläpään ja uuden maankäytön rakentamisen ajoitus ei ole riittävän hyvin yhteen sovitettu.

VÄRIPOSTIKORTTEJA à 1 euro

Seuran omat, myynnissä olevat postikortit:

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

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

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

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



Toukokuun alussa HKL-Bussiliikenne sijoitti liikenteeseen kaikkiaan 32 uutta Volvo / Säfle - maakaasubussia. Kuvassa koko 32 auton ryhmä vastaluvutettuna Ruskeasuon eli Ruhan bussivarikolla. Kuva: Volvo.

Ensimmäisenä Sm2-runkona saneerattu 6061+6261 tunnuksella M matkalla Vantaankoskelle. Kuva Juhana Nordlund 29.9.2002, Pasila.



Takakannen yläkuva. Arkku ylittämässä Sturenkadun siltaa linjalla 9. Alhaalla valmistautuu Pr 1 771 lähtemään Gb-tavaravaunujen kanssa Pasilaan.

Takakannen alakuva. Arkku linjalla 9 Sturenkadun sillalla. Alhaalla höyryää Pr 1 769 vaihto-
töissä. 13.2.1970.



SRS

PL 234

00531 Helsinki



* . A G 1 7 *

