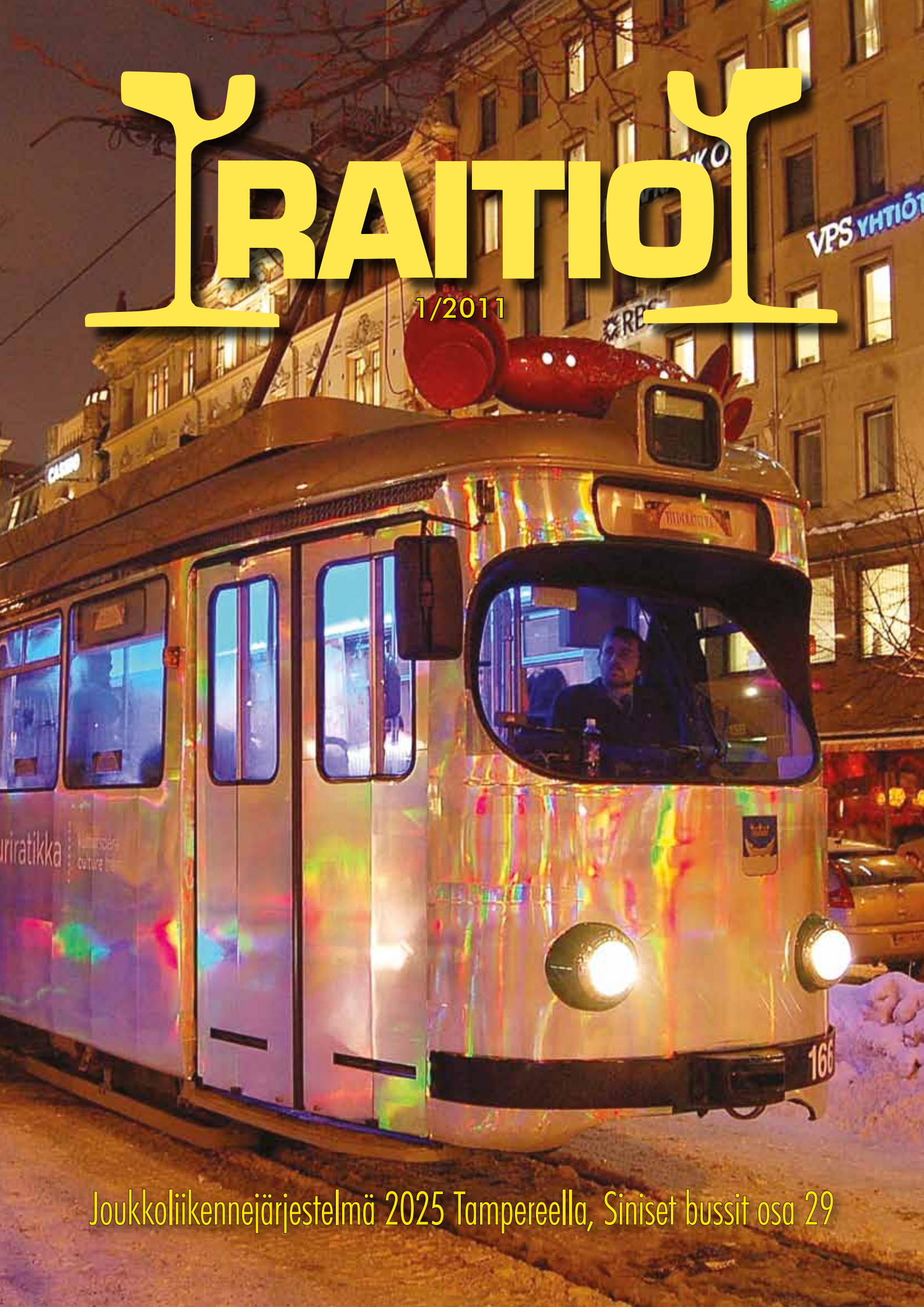
RAITIO

1/2011



Joukkoliikennejärjestelmä 2025 Tampereella, Siniset bussit osa 29

ISSN 0356-5440

34. 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
juhana.nordlund@raitio.org

KUSTANTAJA: Suomen Raitiotieseura ry

PAINOPAIKKA: Edita Prima Oy 2011

© Suomen Raitiotieseura ry

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

SUOMEN RAITIOTIESEURA RY

suomen.raitiotieseura@raitio.org

OSOITE PL 234
00531 Helsinki

Nooa säästöpankki
FI54 4405 4020 025891

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

Jäsenmaksu 20 euroa

Perustettu 16.1.1972

Jäsenillä ilmainen sisäänpääsy Helsingin Raitioliikennemuseoon sekä pohjoismaisten raitiotieseurojen ylläpitämille museoraitioteille ja museoihin. Tiedustele lipunmyynnistä.

JOHTOKUNTA VUONNA 2011

PUHEENJOHTAJA
Jorma Rauhala
puh. 040 862 0957
jorma.rauhala@raitio.org

SIHTEERI
Juhana Nordlund
puh. 040 836 1394
(09) 458 7794
juhana.nordlund@raitio.org

VARAPUHEENJOHTAJA
Daniel Federley
puh. 040 702 8488
daniel.federley@raitio.org

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

ARKISTONHOITAJA
Pertti Leinomäki
puh. 050 538 4495

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

VARAJÄSEN
Teemu Collin
puh. 040 820 2337
teemu.collin@raitio.org

SRS-INFORMAATIOTA SÄHKÖPOSTITSE

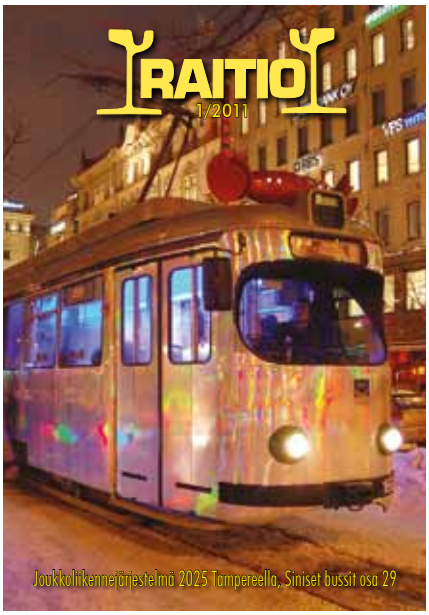
Mikäli haluat saada nopeasti ajankohtaisia tietoja SRS:n tapahtumista, ilmoittaudu mukaan seuran sähköpostirinkiin (rinkiin hyväksytään vain seuran jäseniä). Mikäli olet kiinnostunut esimerkiksi SRS:n tapahtumiin liittyvistä viime hetken uutisista, varmista että olet mukana ringissä.
Ilmoitukset juhana.nordlund@raitio.org

www.raitio.org

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

Nobina aloitti vuoden alussa liikennöinnin uudella kalustolla mm. linjalla 65 A. Kuva Juhana Nordlund 1.1.2011.

Kannen kuva



Kulttuuriratikka HKL 166 Tiederatikan erikoislinjalla Mikonkadulla. Kuva Jorma Rauhala 13.1.2011.

JOUKKOLIIKENNE-JÄRJESTELMÄ 2025 TAMPEREELLA

Arja Aalto

Tulevaisuutta Tampereella? Tässä vielä Ranskassa. Kuva Markku Nummelin.

Maankäytön rakenteellisten muutosten ja elintason nousun johdosta Tampereen kaupunkiseudun liikenne on voimakkaassa kasvussa. Kasvu on ohjautunut erityisesti henkilöautoiluun. Ongelman ratkaisun hakemiseen on tartuttu seudun liikennejärjestelmätyössä ja rakennemallien laadinnassa. Seudun väestönkasvuksi on arvioitu 90 000 asukasta seuraavan 20 vuoden kuluessa.

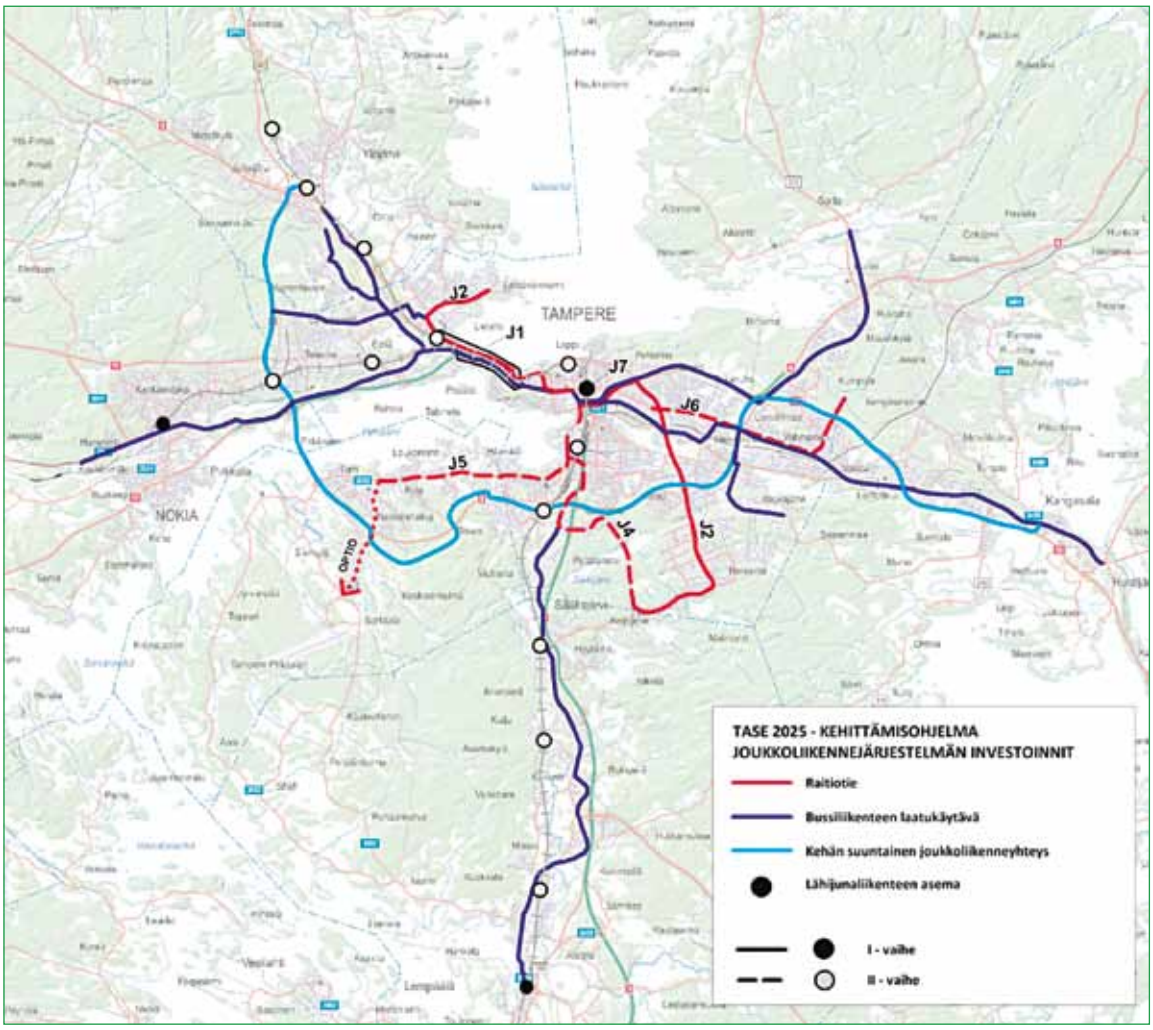
Tampereen kaupunkiseudun liikennepoliittisen ohjelman visiona on saattaa joukkoliikenne positiiviselle kasvu-uralle. Vähimmäistavoite vuoteen 2025 mennessä on pysäyttää henkilöauto-osuuden kasvu koko seudun tasolla. Keinona tähän on esitetty joukkoliikenneyhteyksien kehittämistä sekä Tampereella että Tampereen ja seudun keskusten välillä. Ratkaisumallia joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseksi on etsitty koko 2000-luku.

Liikennejärjestelmä vuonna 2025

Tampereen seudun liikennejärjestelmäsuunnittelun (TASE 2025) päivitystyö alkoi vuoden 2004 lopulla. Työtä on tehty laajana seudullisena yhteistyönä. Seudun muodostavat Tampereen, Nokian ja Ylöjärven kaupungit ja Kangasalan, Lempäälän, Pirkkalan ja Vesilahden kunnat. Lisäksi työssä ovat olleet mukana liikenne- ja viestintäministeriö, väylänpitäjät ja muut liikennealan toimijat. Laaja-alaista vuoropuhelua on käyty kansalaisten, elinkeinoelämän ja muiden vaikuttajien kanssa.

Ennen liikennejärjestelmäsuunnittelun aloittamista 2000-luvun alussa laadittiin muun muassa selvitys rataverkon hyödyntämisestä Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteessä. Siinä tutkittiin pikaraitiotiejärjestelmän soveltuvuutta Tampereen kaupunkiseudulle. Jo tällöin tunnistettiin uuden järjestelmän toteuttamisen korkeat investointikustannukset, myönteiset ympäristövaikutukset, seudullisen yhteistyön tarve kuin myös hankkeen imago-merkitys. Hyviä esimerkkejä oli käytössä tällöin monissa Keski-Euroopan kaupungeissa.

TASE2025-työssä on vuonna 2005 selvitetty Tampereen seudun liikenteen ja liikkumisen olosuhteiden perustiedot ja laadittu Tampereen kaupunkiseudun liikennepoliittinen ohjelma, jossa on kuvattu liikennejärjestelmän kehittämisvisio. Tavoitteeksi asetettiin henkilöauton käyttöosuuden kasvun vähentäminen sekä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen. Joukkoliikenne-järjestelmävaihtoehtojen vertailu ja suositus joukkoliikennejärjestelmäksi valmistuivat vuonna 2007.



Liikennejärjestelmän kehittämisohjelman päivitys käynnistyi em. selvitysten pohjalta. Osana suunnittelua laadittiin kaupunkiseudun joukkoliikenteen organisointitavoista esiselvitys. Kuntayhtymään nimetty joukkoliikenteen selvitysmies laati varsinaisen joukkoliikenneselvityksen. Kehittämisohjelma valmistui huhtikuussa 2010. Liikennejärjestelmän kehittämistarpeiden toteuttamista on arvioitu kolmessa toteutusluokassa, joista vain ensimmäinen luokka on ajoitettu sisältäen vuosina 2010 – 2015 toteutettavia tai käynnistettäviä, ehdottoman tarpeellisia toimenpiteitä joilla on hyvä suunnitteluvalmius.

TASE:n kehittämisohjelmasta ei laadittu erillistä aiesopimusta, vaan kaupunkiseudulla on valmisteltu ns. MAL-aiesopimusta (Maankäyttö, Asuminen, Liikenne) seudun kuntien ja valtion kesken. Siinä on priorisoitu muun muassa kehittämisohjelman ensimmäiseen vaiheen toimia. Sopimusneuvottelut on saatu päätökseen ja MAL-aiesopimus 2011 - 2012 allekirjoitettiin maaliskuun alussa. Sopimuksella ohjataan Tampereen kaupunkiseudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelua.

Joukkoliikennejärjestelmä-vaihtoehdot

Liikenteen ja maankäytön yhteispeliä tarvitaan toiminnallisen ja alueellisen hajautumisen estämiseksi.

Kun tässä onnistutaan, on kaupunkiseuduilla liikkuminen helppoa ja turhalta liikenteeltä vältytään. Palvelut ja työpaikat ovat saavutettavissa joustavasti.

TASE2025-työssä tarkasteltiin neljää perusvaihtoehtoa: bussiliikennettä, katuraitiotietä, pikaraitiotietä ja lähijunaliikennettä. Vertailukelpoisuuden säilyttämiseksi maankäytön erot eri vaihtoehtojen välillä pidettiin pieninä. Kuhunkin vertailuvaihtoon liittyy sille ominainen alue- ja yhdyskuntarakenne.

Erilaisten järjestelmien ominaisuuksia on kuvattu varsin osuvasti ja havainnollisesti työn loppuraportissa:

1) **Bussiliikenteeseen perustuva järjestelmä** sopii tasaisesti eri suuntiin kasvavaan kaupunkirakenteeseen. Se suosii myös luonnonläheistä pientalorakentamista ja on joustava mukautuen mm. työpaikkojen sijoittumisratkaisuihin.
2) **Katuverkossa kulkeva raitiotie** tukee yhtenäistä, toiminnallisesti monipuolista kaupunkiympäristöä. Painopiste on keskustassa ja linjaston varsilla. Järjestelmä edistää osa-alueiden profilointia. Raitiovaunu ottaa tilansa katuverkossa.
3) **Rataverkon hyödyntämiseen perustuva pikaraitiotie** vahvistaa länsi-itäsuuntaista sormirakennetta ja luo kehityspotentiaalia kantakaupungin ulkopuolellekin. Pikaraitiotie hyödyntää osittain rataverkkoa.
4) **Lähijunaliikenteeseen perustuva järjestelmä** vahvistaa seudun puutarhakaupunkirakennetta ja luo edellytyksiä asemanseutujen kehitykselle. Myös uusia asemapaikkoja syntyy kantakaupunkiin.

Vaihtoehtoja tarkasteltiin sekä itsenäisinä ratkaisuina että mahdollisesti rinnakkain toteutettavina. Kaikkiin vaihtoehtoihin sisältyy bussiliikenteen kehittäminen.

Vaihtoehdoista muodostettiin vaikutusten arvioinnin pohjalta sellainen kokonai-

suus, joka on yhteiskuntataloudellisesti tehokas, vastaa tavoitteita ja aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa ympäristölle ja ihmisten elinoloille.

Suositus TASE 2025 joukkoliikennejärjestelmäksi

Kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmä pohjautuu bussi-, raitiotie ja lähijunaliikenteen yhdistelmään, missä hyödynnetään eri joukkoliikennevälineiden vahvuuksia kustannustehokkaasti.

Suositus otettiin lähtökohdaksi Tampereen seudun rakennemallityöhön. Maankäytön ja liikenteen yhteissuunnittelun avulla päädyttiin kaupunkiseutua eheyttävään maankäyttöratkaisuun, joka luo edellytykset voimakkaiden joukkoliikennekäytävien kehittymiselle. Uusi asuminen sijoittuu pääosin joukkoliikenne-vyöhykkeille.

Joukkoliikenteen perustana toimii nykyisen bussiliikenteen hyödyntäminen ja kehittäminen. Maankäytön ja liikennekysynnän luodessa edellytykset riittävän vahvoille joukkoliikennevirroille, otetaan käyttöön tehokkaampia joukkoliikennevälineitä: kaupunkirakenteen sisällä tai reunoille ulottuvissa maankäyttökäytävissä raitiotieliikennettä ja nykyisiä ratoja hyödyntävää lähijunaliikennetyyppistä junatarjontaa.

Seudullinen joukkoliikenne nojautuu 1. vaiheessa bussiliikenteeseen, jolloin kehitetään erityisesti bussiliikenteen laatukäytäviä. Tämä merkitsee bussiliikenteen sujuvuuden ja nopeuden lisäämistä erillisten bussikaistojen ja etuisuuksien avulla. Bussiliikenteen vuorotarjontaa nostetaan laatukäytävillä vaiheittain 10 minuuttiin.

Lähijuna palvelee seudun etäisimpiä kuntakeskuksia Nokiaa ja Lempäälää sekä reiteillä olevia väliasemia. Asemapaikkoja voidaan lisätä esim. Tampellan, Viinikan – Nekalan ja Kuljun – Sääksjärven – Marjamäen alueille ja kehittää asemaseuduista puutarhakaupunkiperiaatteen mukaisia "lähiyhdyskuntia".

Joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen vaikutuksia

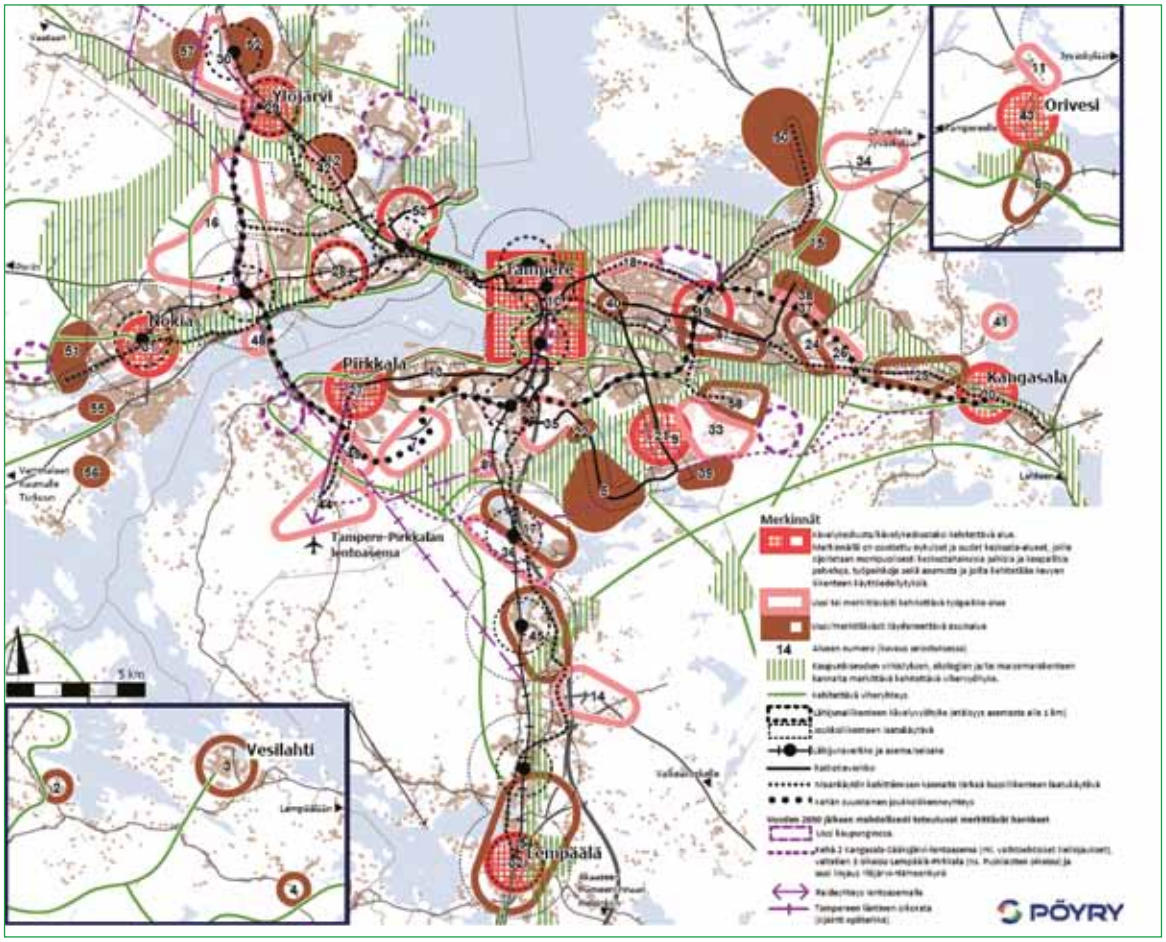
+ Parantaa seudun asukkaiden liikkumismahdollisuuksia.
+ Lisää joukkoliikenteen käyttöä koko seudulla.
+ Antaa maankäytölle mahdollisuuden vastata kasvuun perustuen tehokkaaseen joukkoliikennejärjestelmään.
+ Vahvistaa Tampereen ydinkeskustan asemaa ja tukee aluekeskusten kehitystä.
+ Positiivisia ilmastovaikutuksia.
- Järjestelmän rakentaminen kestää useita vuosia.

Liikennejärjestelmää kehitetään

TASE 2025 -liikennejärjestelmän kehittämisohjelma sisältää Tampereen kaupunkiseudun rakennesuunnitelman edellyttämiä joukkoliikenteen ja seudun pääväylästön, keskustojen kehittämisen sekä pyöräilyä ja kävelyä edistäviä toimenpiteitä. Nämä tarkentuvat kuntien suunnittelussa. Kehittämisohjelma toimii lähtökohtana Tampereen kaupunkiseudun liikennejärjestelmän kehittämisessä kuin myös syksyllä 2010 käynnistyneen Pirkanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnassa.

Kaupunkiraitiotietä suunnitellaan

Tampereen kaupunki on käynnistänyt alustavan yleissuunnitelman laatimisen raitiotielinjalle Hervanta–Keskusta - Lentävänniemi. Siinä vertaillaan kahta raitiotien reitti- ja va-



Nykyaikainen, nopea raitiotie Zürichin esikaupungissa 10.9.2010. Autotien ja raitiotien välissä on puurivi. Raitiotie on toteutettu sepelöitynä pölkkyratana rautatiemäisesti. Raitiotie erotetaan pensasaidalla kevyen liikenteen väylästä, jotta turvallisuustaso pysyy korkeana. Kevyen liikenteen väylä sijoittuu kauas meluisasta autotiestä, mikä lisää jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden viihtyisyyttä. Kuva Daniel Federley.

rikkovaihtoehtoa bussivaihtoehtoon. Kaupunki kartoitti mm. kansalaisten näkemyksiä alustavista raitiotien linjausvaihtoehdoista nettikyselyn avulla. Kyselyn tulokset on raportoitu ja ne ovat saatavilla hankkeen kotisivuilta. Alustavassa yleissuunnitelmassa ei vielä tehdä suositusta valittavasta vaihtoehdosta. Päätös suunnittelun jatkamisesta tehdään työn valmistuttua.

Raitiotiesuunnittelun kantavana ajatuksena on joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen joukkoliikenteen palvelutasoa nostamalla. Tulevaisuudessa bussiliikenteen laatukäytävät, lähijunaverkko ja katuverkossa kulkeva moderni kaupunkiraitiotie muodostavat Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenteen rungon, joka hyödyntää tehokkaasti eri joukkoliikennemuotojen parhaita ominaisuuksia.

Hankkeen kotisivut: http://www.tampere.fi/liikennejakadut/projektit/kaupunkiraitiotie.html

Lähijunaliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan

TASE-kehittämisohjelmassa on esitetty lisäraiteiden toteuttamistarpeen arviointia ja ratkaisumallin tarkentamista, jotta seudun kunnat voivat ottaa huomioon lisäraiteiden edellyttämät tilatarpeet ja että valtakunnallista liikennettä palvelevan pääratavaverkon kehittämisedellytykset voidaan turvata.

Lähijunaliikenteen toimintaedellytyksiä parantavat Tampereen henkilöratapihan kehittämistoimet (muun muassa kolmas välilaituri ja raidejärjestelyt, uudet laiturikatokset ja uusi huoltoraiteisto), joista on tehty yleissuunnitelma. Tampereen seudun raideliikennesuunnitelmien ja henkilöratapihan kapasiteettiselvityksen yhteydessä on aiemmin havaittu lähijunaliikenteen vaativan tietyille yhteysväleille lisää ratakapasiteettia, eli käytännössä lisäraiteen tai -raiteita. Nykyinen rataverkko on kaksiraiteinen Tampereelta Lempäälään, Lielahteen ja Orivedelle. Lielahdesta Nokialle ja Lielahdesta Ylöjärvelle radat ovat yksiraiteisia. Lisäkapasiteetin edellyttämiin lisäraideratkaisuihin on tärkeää varautua maankäytön suunnittelussa.

Tampereen asemanseudulla on käynnissä pyörätietunnelin ja parkkitalon rakentaminen. Ratapihan päälle suunnitellaan monitoimihallia. Entistä tärkeämpää on selvittää uusien ratkaisujen vaikutuksia ennen päätöksentekoa. Näin ei luoda uusia pullonkauloja, vaan päästään entistä parempiin liikkumisolosuhteisiin. Yhteistyö ja yhteentoimivuus ovat avainsanoja sekä suunnittelussa että liikkumisen matkaketjuissa.

Artikkelin kirjoittaja on Liikenneviraston henkilöliikenneasiantuntija. Artikkeli on julkaistu Liikenneviraston liikennealan tutkimusta ja kehittämistä esittelevässä ***Liikenteen suunta*** -lehdessä 1/2011.

Raitiotien tasoristeys Zürichissä 10.9.2010. Keski-Euroopassa on yleistä, että keskusta-alueen ulkopuolella raitiovaunulle tarjotaan esteetön ja turvallinen kulku tasoristeys-järjestelyillä. Myös Tampereella kuvasarjan kaltainen järjestely voi tulla kyseeseen ruutu-kaava-alueen ulkopuolella, kun halutaan hyödyntää raitiovaunun korkeaa nopeutta ja samalla huolehtia kaikkien tienkäyttäjien turvallisuudesta. Auto- ja kevyen liikenteen viivästys on raitiovaunun saapuessa alle puoli minuuttia. Kuvat Daniel Federley.

Turvalaitejärjestelmä on havainnut lähestyvän raitiovaunun. Punainen liikennevalo syttyy ja varoitusääni alkaa soida.

Puomit laskeutuvat.

Raitiovaunu saapuu tasoristeykseen. Kuvan polkupyöräilijä on pysähtynyt puomin taakse odottamaan.

Raitiovaunun takapää näkyy vielä, kun turvalaitejärjestelmä alkaa nostaa puomeja. Kun puomit ovat ylhäällä, varoitusvalot sammuvat.

OLYMPIAKAUPUNGIN UUDET VAUNUT

Eero Laaksonen

Innsbruck on uusinut koko raitiovaunukalustonsa. Kaupungissa on nyt liikenteessä 32 Bombardier Flexity -vaunua, jotka ovat korvanneet aiemmat DÜVAG-vaunut. Uusissa vaunuissa on ohjaamo molemmissa päissä, joten ne eivät tarvitse kääntösilmukkaa päätepysäkeillä.

Pituus:	27,6 m
Leveys.	2,4 m
Huippunopeus:	70 km/h
Kokonaan matalalattiainen	
Istumapaikkoja:	56
Seisomapaikkoja:	102
Operaattori:	Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (IVB)
Lisätietoja:	http://www.ivb.at http://www.bombardier.com/

HKL 9002 uutena Ruhassa 8.8.1990. Kuva Juhani Poussa.

HKL 8817 Ruskeasuon päätepysäkillä 28.4.1988. Kuva Pertti Leinomäki.

Taulukon on koonnut Kimmo Nylander, avustajinaan Pertti Leinomäki ja Juhana Nordlund

SINISET BUSSIT VUODESTA 1936, OSA 29

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

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

Kalustoluettelon merkkien selityksiä

NRO = auton HKL-numero. Sama bussi voi esiintyä listalla useamman kerran eri kohdissa, jos sen numeroa on vaihdettu.
Tp. = alustatyyppi
N = nokkamallinen,
B = bulldog (etumoottori),
E = hetku (etumoottori),
K = mahuri (keskimoottori),
T = takamoottorinen
Vm = alustan vuosimalli
Va / Ov = varustelutyyppi ja ovikoodi
K = kaupunkibussi,
L = lähiliikenne-/esikaupunkibussi – katuri-istuimet,
S = seutu-/lähiliikennebussi/puolituristi, kuten L mutta korkeat selkänojat,
P = paremmin varusteltu puolituristi,
E = täysturisti
Ovikoodi on esitetty pelkistetysti kolmella (nivelbusseissa neljällä) numerolla – etuovi-keskiovi-takaovi.
1 = kapea ovi,
2 = kaksoisovi,
0 = ei ovea.
Etuovi on yleensä etuakselin etupuolella, keskiovi akseleiden välissä ja takaovi takaakselin takapuolella. Nokka- ja bulldog-mallisissa autoissa kuitenkin etuovi ja keskiovi ovat molemmat akseleiden välisellä alueella.
KOK = auton koko
B = normaali 2-akselinen
T = teliauto
N = nivelauto
M = miniauto
D = midiauto
LK = Lattiakorkeus
4 = korkea
3 = puolimatala
2 = etuovilta keskioville matala, takaovella 2 askelmaa
1 = kuten edellä, takaovella 1 askelma
0 = täysmatala, ei askelmia
VAIHT = vaihteisto
M = mekaaninen,
P = puoliautomaatti (”Wilson”),
AA = automaatti-Allison,
AM = automaatti-Mercedes,
AS = automaatti-Scania,
AV = automaatti-Voith,
AZ = automaatti-ZF,
A = automaatti, muu merkki kuin edellä tai merkki ei tiedossa. Numero viittaa vaihteiden määrään, jos tiedossa.
K.OTTO ja POISTO = käyttöönotto ja poistoajankohta
Numerot ovat järjestyksessä: vuosi, kuukausi, päivä – vvkkpp. 00=kuukaudesta tai päivästä ei tietoa. 00 vuosiluvun kohdalla sen sijaan tarkoittaa vuotta 2000.
Päivämäärillä on pyritty kertomaan se koska auto on todellisuudessa otettu liikenteeseen tai poistettu käytöstä. Vanhoista busseista ei kuitenkaan yleensä ole tiedossa kuin HKL:n virallinen pvm. Käyttöönotto on silloin tapahtunut jokin aika päivämäärän jälkeen ja käytöstä poisto on käytännössä saattanut tapahtua jo useita kuukausia aikaisemmin.
HUOM. = muita tietoja ja huomautuksia
< = aikaisemmin / edellinen,
> = myöhemmin / seuraava
jhdpa = ajojohtimien puhdistusauto
Pk = peruskorjattu

HKL 8857 Munkkiniemen aukion päätepysäkillä 14.4.1992. Kuva Pertti Leinomäki.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Malli	Va/Ov	KOK	LK	MOOTTORI	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
8811	Volvo	B10Mn-55(MkII THD101)	K	88	Wiima	N202	K2220	N	4	THD101GC	AZ5	52	BJE-811	88ks00	050101	
8812	Volvo	B10Mn-55(MkII THD101)	K	88	Wiima	N202	K2220	N	4	THD101GC	AZ5	52	BJE-812	88ks00	041231	
8813	Volvo	B10Mn-55(MkII THD101)	K	88	Wiima	N202	K2220	N	4	THD101GC	AZ5	52	BJE-813	88ks00	040310	
8814	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-814	880400	010602	
8815	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-815	880400	010000	
8816	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-816	880400	000000	
8817	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-817	880400	010000	
8818	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-818	880400	010000	
8819	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-819	880400	010000	
8820	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-820	880400	010000	
8821	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-821	880400	000000	
8822	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-822	880400	000000	
8823	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-823	880400	99sk00	
8824	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-824	880400	000000	
8825	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-825	880400	010000	
8826	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-826	880500	000000	
8827	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-827	880500	010000	
8828	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-828	880500	010000	
8829	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-829	880500	010000	
8830	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-830	880500	010602	
8831	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-831	880500	99sk00	
8832	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-832	880500	000000	
8833	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-833	880500	000000	
8834	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-834	880500	99sk00	
8835	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-835	880500	010000	
8836	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-836	880500	010000	
8837	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-837	880500	99sk00	
8838	Scania	N112CLB60	T	88	Wiima	K202	K221	B	4	DS11 26	AV3	35	BJE-838	880500	99sk00	
8839	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-839	880900	990100	
8840	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-840	880900	990100	
8841	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-841	880900	990100	
8842	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-842	880900	990100	
8843	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-843	880911	990100	
8844	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-844	880900	990100	
8845	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-845	880900	990100	
8846	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-846	880900	991100	
8847	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-847	880900	000600	
8848	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-848	880900	000600	
8849	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-849	880900	000600	
8850	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-850	880900	000600	
8851	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-851	881000	000600	
8852	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-852	881000	00kv00	
8853	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-853	881000	000600	
8854	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-854	881000	000500	
8855	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-855	881000	000500	
8856	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-856	881011	010601	

HKL 8815 Simonkentällä 29.5.1993. Kuva Pertti Leinomäki.

HKL 8830 Itäkeskuksessa. Kuva Juhana Nordlund.

HKL 8836 Rautatientorilla. Kuva Juhana Nordlund.

HKL 8845 Vuosaaren kauppakeskuksen pysäkillä 15.9.1998. Kuva Pertti Leinomäki.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Malli	Va/Ov	KOK	LK	MOOTTORI	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
8857	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-857	881000	000600	
8858	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-858	881000	010601	
8859	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-859	881018	01kv00	
8860	Volvo	B10M-60 (MkII THD101)	K	88	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	36	BJE-860	881000	00kv00	
8901	Volvo	B10MA-55 Mk III	K	89	Wiima	N202	K2220	N	4	THD101GC	AZ5	58	BLP-901	890600	050600	
8902	Volvo	B10MA-55 Mk III	K	89	Wiima	N202	K2220	N	4	THD101GC	AZ5	58	BLP-902	890600	050600	
8903	Volvo	B10MA-55 Mk III	K	89	Wiima	N202	K2220	N	4	THD101GC	AZ5	58	BLP-903	890600	050600	
8904	Volvo	B10MA-55 Mk III	K	89	Wiima	N202	K2220	N	4	THD101GC	AZ5	58	BLP-904	890600	050600	
8905	Volvo	B10MA-55 Mk III	K	89	Wiima	N202	K2220	N	4	THD101GC	AZ5	58	BLP-905	890600	050600	
8906	Volvo	B10MA-55 Mk III	K	89	Wiima	N202	K2220	N	4	THD101GC	AZ5	58	BLP-906	890600	050600	
8907	Volvo	B10MA-55 Mk III	K	89	Wiima	N202	K2220	N	4	THD101GC	AZ5	58	BLP-907	890600	050600	
8908	Volvo	B10MA-55 Mk III	K	89	Wiima	N202	K2220	N	4	THD101GC	AZ5	58	BLP-908	890600	050600	
8909	Volvo	B10MA-55 Mk III	K	89	Wiima	N202	K2220	N	4	THD101GC	AZ5	58	BLP-909	890600	050600	
8910	Volvo	B10MA-55 Mk III	K	89	Wiima	N202	K2220	N	4	THD101GC	AZ5	58	BLP-910	890600	050600	
8911	Volvo	B10MA-55 Mk III	K	89	Wiima	N202	K2220	N	4	THD101GC	AZ5	58	BLP-911	890600	050600	
8912	Volvo	B10MA-55 Mk III	K	89	Wiima	N202	K2220	N	4	THD101GC	AZ5	58	BLP-912	890600	050600	
8913	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-913	890400	040300	
8914	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-914	890400	030000	
8915	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-915	890400	030000	
8916	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-916	890400	030000	
8917	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-917	890400	030000	
8918	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-918	890400	030000	
8919	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-919	890400	030000	
8920	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-920	890400	030000	
8921	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-921	890400	030000	
8922	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-922	890400	030000	
8923	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-923	890400	040000	
8924	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-924	890400	030000	
8925	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-925	890400	030000	
8926	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-926	89ks00	030000	
8927	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-927	89ks00	030000	
8928	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-928	89ks00	030000	
8929	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-929	89ks00	040000	
8930	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-930	89ks00	030000	
8931	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-931	89ks00	030000	
8932	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-932	89ks00	030000	
8933	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-933	89ks00	030000	
8934	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-934	89ks00	040100	
8935	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-935	89ks00	040528	
8936	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	BLP-936	89ks00	030000	
8937	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-137	891025	030000	
8938	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-151	891000	040000	
8939	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-163	891000	030000	
8940	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-183	891000	02kv00	
8941	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-200	891000	010600	

HKL 8912 Oulunkylässä Jokiniementiellä 13.6.1998. Kuva Pertti Leinomäki.

HKL 8908 Teollisuuskadulla ennen sen leventämistä 3.8.1998. Kuva Pertti Leinomäki.

HKL 8924 Viikin päätepysäkillä 20.9.1998. Kuva Pertti Leinomäki.

HKL 8931 Messukeskuksen luona yleisurheilun EM-kisojen aikaan 9.8.1994. Kuva Pertti Leinomäki.

NRO	ALUSTA	Malli	Tp.	Vm	KORI	Malli	Va/Ov	KOK	LK	MOOTTORI	VAIHT.	IST.	REK.	K.OTTO	POISTO	HUOM.
8942	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-295	891000	040000	
8943	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-236	891000	980000	
8944	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-250	891000	030000	
8945	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-285	891000	030000	
8946	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-320	891000	040100	
8947	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-401	891100	030000	
8948	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-443	891100	040528	
8949	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-477	891100	040528	
8950	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-480	891100	040528	
8951	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-497	891117	041231	
8952	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-534	891100	041000	
8953	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-565	891100	040528	
8954	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-604	891100	02kv00	
8955	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-605	891100	030000	
8956	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-706	891100	030000	
8957	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-700	891100	040528	
8958	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-710	891100	040528	
8959	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-768	891100	040528	
8960	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-717	891100	040528	
8961	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-766	891100	040528	
8962	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-841	891100	040528	2,60 lev.
8963	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-850	891100	040900	2,60 lev.
8964	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-851	891100	040528	2,60 lev.
8965	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-854	891100	040528	2,60 lev.
8966	Volvo	B10M-60 Mk III	K	89	Wiima	K202	K221	B	4	THD101GC	AZ4	43	AFA-858	891100	040624?	2,60 lev.
9001	Volvo	B10MA-55 Mk III	K	90	Wiima	N202	K2220	N	4	THD102KF	AZ5	58	NAB-713	900600	051231	
9002	Volvo	B10MA-55 Mk III	K	90	Wiima	N202	K2220	N	4	THD102KF	AZ5	58	NAB-707	900600	050000	
9003	Volvo	B10MA-55 Mk III	K	90	Wiima	N202	K2220	N	4	THD102KF	AZ5	58	NAB-666	900600	051231	
9004	Volvo	B10MA-55 Mk III	K	90	Wiima	N202	K2220	N	4	THD102KF	AZ5	58	NAB-684	900600	060200	
9005	Volvo	B10MA-55 Mk III	K	90	Wiima	N202	K2220	N	4	THD102KF	AZ5	58	NAB-740	900600	050000	
9006	Volvo	B10M-60 Mk III	K	90	Wiima	K202	K221	B	4	THD102KF	AZ4	43	BFM-910	900426	041231	Pölykaps. ja verhot v.96
9007	Volvo	B10M-60 Mk III	K	90	Wiima	K202	K221	B	4	THD102KF	AZ4	43	BFM-912	900400	050000	Pölykaps. ja verhot v.96
9008	Volvo	B10M-60 Mk III	K	90	Wiima	K202	K221	B	4	THD102KF	AZ4	43	BFM-913	900400	050000	Pölykaps. ja verhot v.96
9009	Volvo	B10M-60 Mk III	K	90	Wiima	K202	K221	B	4	THD102KF	AZ4	43	BFM-915	900425	041231	Pölykaps. ja verhot v.96
9010	Volvo	B10M-60 Mk III	K	90	Wiima	K202	K221	B	4	THD102KF	AZ4	43	BFM-916	900400	040900	Pölykaps. ja verhot v.96
9011	Volvo	B10M-60 Mk III	K	90	Wiima	K202	K221	B	4	THD102KF	AZ4	43	BFM-914	900500	040900	Pölykaps. ja verhot v.96
9012	Volvo	B10M-60 Mk III	K	90	Wiima	K202	K221	B	4	THD102KF	AZ4	43	ELR-589	900500	041231	Pölykaps. ja verhot v.96
9013	Volvo	B10M-60 Mk III	K	90	Wiima	K202	K221	B	4	THD102KF	AZ4	43	ELR-590	900500	041231	Pölykaps. ja verhot v.96
9014	Volvo	B10M-60 Mk III	K	90	Wiima	K202	K221	B	4	THD102KF	AZ4	43	ELR-591	900500	050000	Pölykaps. ja verhot v.96
9015	Volvo	B10M-60 Mk III	K	90	Wiima	K202	K221	B	4	THD102KF	AZ4	43	ELR-592	900500	050000	Pölykaps. ja verhot v.96
9016	Volvo	B10M-60 Mk III	K	90	Wiima	K202	K221	B	4	THD102KF	AZ4	43	ELR-593	900500	030000	
9017	Volvo	B10M-60 Mk III	K	90	Wiima	K202	K221	B	4	THD102KF	AZ4	43	GAK-805	900500	041231	
9018	Volvo	B10M-60 Mk III	K	90	Wiima	K202	K221	B	4	THD102KF	AZ4	43	GAK-806	900500	041231	
9019	Volvo	B10M-60 Mk III	K	90	Wiima	K202	K221	B	4	THD102KF	AZ4	43	GAK-807	900500	041231	
9020	Volvo	B10M-60 Mk III	K	90	Wiima	K202	K221	B	4	THD102KF	AZ4	43	GAK-808	900500	041231	

HKL 8944 Ruoholahden päätepysäkillä 31.8.1993. Kuva Pertti Leinomäki.

HKL 8946 Tapulikaupungin välipäätepysäkillä 12.8.1996. Kuva Pertti Leinomäki.

HKL 8964 kuvattuna 16.7.1992. Sarjan 8962-8966 vaunuissa oli Zebra-matriisikilvet. Kuva Pertti Leinomäki.

HKL 9018 Oulunkyläntiellä 14.5.1990. Kuva Pertti Leinomäki.

Teksti ja kuvat Daniel Federley

KUULUMISIA JÄTKÄSTÄ

Runsaslumisen talven aikana Jätkäsaaren ratatyöt eivät edenneet, vaan syksyllä jäätiin käytännössä tilanteeseen, joka viime Raition kartassa esitettiin. Kevään kuluessa tulevan kesän ratatyöaikataulu on kuitenkin tarkentunut, joten julkaisemme kartan uudelleen päivitettyine työaikatauluineen.

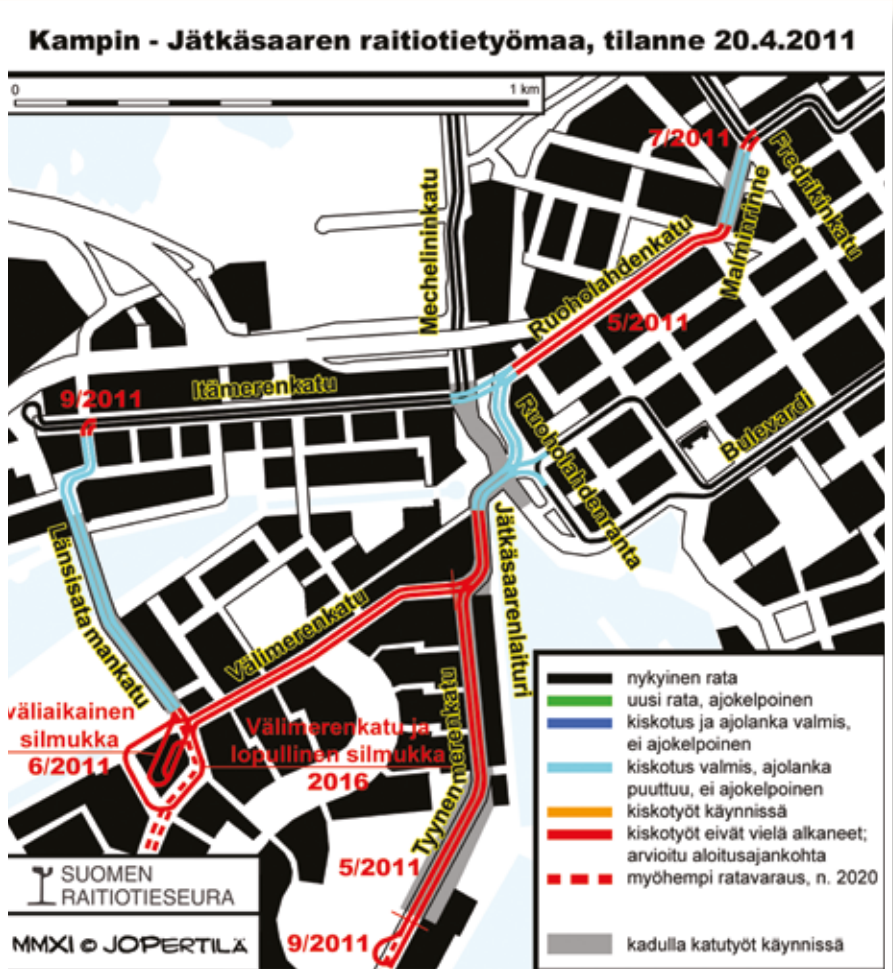
Linjan 8 pidennys Saukonpaaden kääntöpaikalle on edelleen tarkoitus ottaa käyttöön 1.1.2012, kun sähkönsyöttöasema on valmistunut.

Samoin linjan 9 pidennys on tarkoitus avata liikenteelle elokuussa 2012. Vaikka ratatyöt onkin tarkoitus saattaa päätökseen jo tämän vuoden aikana, jää runsaasti viimeistely- ja päällystystöitä, mahdollisesti myös ratasähkötöitä, vielä ensi vuoden puolelle. Lisäksi linjan 9 reitin varrella on vielä jonkin verran kysymysmerkkejä. Ruoholahdenkadun eteläosaan, Hietalahdenkadun kohdalle, tullaan kesän 2011 aikana rakentamaan uusi vesijohto. Sen vuoksi ratatyöt aloitetaan Ruoholahdenkadun pohjoispäästä, mutta tarkoitus on kuitenkin päästä kesän ja alkusyksyn aikana tekemään koko kadun kiskotyöt valmiiksi.

Toinen toistaiseksi epäselvä asia on Tyynenmerenkadun jätteidenkuljetusjärjestelmän toteutusaikataulu ja maanalaisten putkien tarkka paikka. Tällä hetkellä näyttää nimittäin siltä, että pääosa putkista rakennettaisiinkin puiston puolelle, jolloin jätteidenkuljetusjärjestelmän ja raitiotien rakennustyöt eivät olisi toisiinsa sidoksissa. Tämä mahdollistaisi sen, että rata kääntöpaikkaa myöten saataisiin valmiiksi ennen talvea.

Liikenteen aloitus on kuitenkin Länsiterminaalin haarallakin kiinni sähkönsyöttöasemasta. Uusi syöttöasema on tarkoitus saada valmiiksi keväällä 2012.

Jos kaikista näistä osasista koottu palapeli saadaan valmiiksi hyvissä ajoin ensi vuoden keväällä, saattaa linjan 9 liikenne Länsiterminaaliin alkaa hiukan suunniteltua aiemminkin, kesäliikennekauden alussa.



Crusellinsillalla vain viimeistelytyöt ovat vielä kesken. Raitiotien ajolankojen kannatinlangatkin ovat jo paikoillaan, ainoastaan varsinainen ajolanka puuttuu vielä. 7.4.2011.

Ruoholahdenrannassa varsinaiset katutyöt ovat jo valmiit. Myös raitiotien ajolankojen kannatinlangat on asennettu paikoilleen, varsinainen ajolanka puuttuu vielä. Kadulla on kiinnitetty erityistä huomiota kadunvarsipysäköintiin: parkkipaikat ovat puoli metriä tavanomaista leveämpiä ja ne on sijoitettu teoreettisen korotuksen päälle, jotta autoilijat ymmärtäisivät jättää kulkupelinsä riittävän etäälle raitiovaunukiskoista. 7.4.2011.

Välimerenkatu

Nyt rakenteilla olevien raitiolinjojen lisäksi myös Välimerenkadulle on tulossa raitiotie. Välimerenkadun katusuunnitelmat on hyväksytty yleisten töiden lautakunnassa jo aikaa sitten, sillä ensimmäinen osuus Tyynenmerenkadun risteyksestä Hietasaarenkujalle oli lautakunnan käsiteltävänä ja hyväksyttävänä jo 7.5.2009 ja kadun loppupää Hietasaarenkujalta Länsisatamankadulle vastaavasti 23.2.2010.

Kuten katusuunnitelmakuvista näkyy, raitiotielle on varattu koko katuosuudelle omat kaistat kadun keskeltä. Katua jäsennetään myös liikenteenjakajilla, jotka sijoittuvat raitiovaunukaistan keskelle. Liikenteenjakajien vuoksi raitiovaunukiskot on tarkoitus sijoittaa aivan leveähkön kaista-alueen ulkoreunoihin, joten autokaistan reunaan ryhmittyvät autot, varsinkin leveät raskaat ajoneuvot, tulevat viivästyttämään ja haittaamaan raitioliikennettä tällä katuosuudella ainakin Länsisatamankadun risteyksessä.

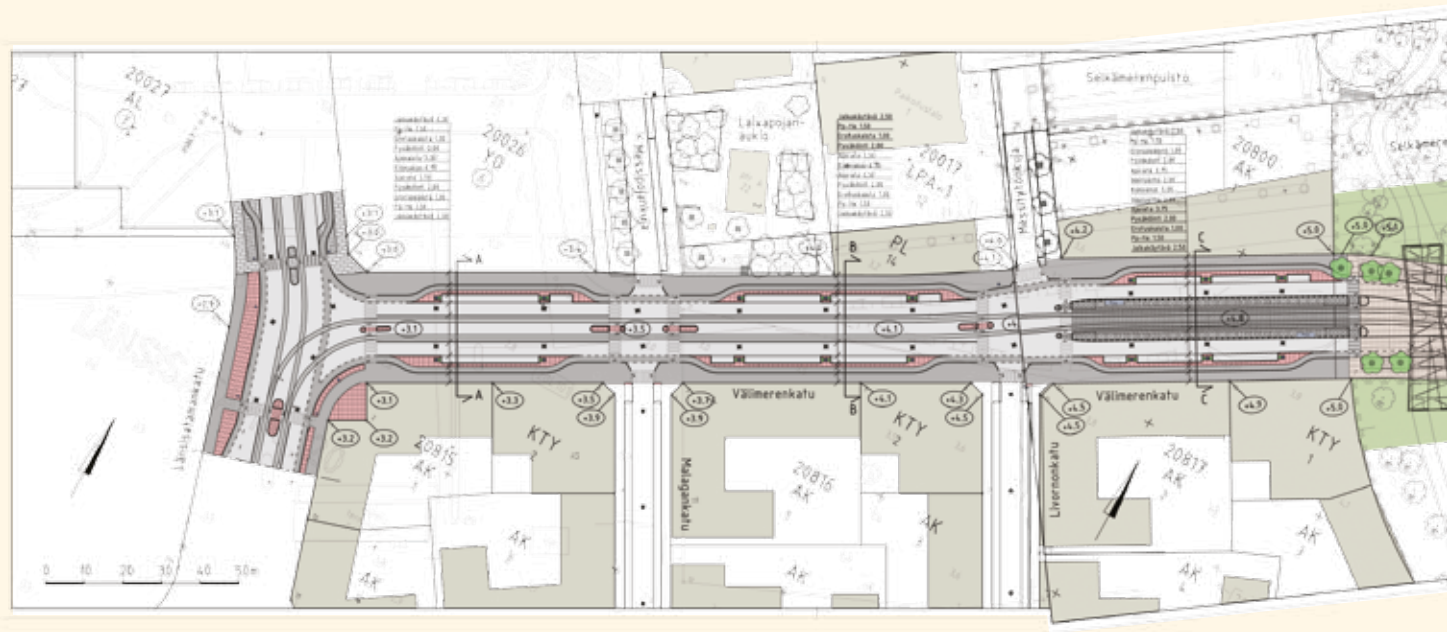
Välimerenkadulle tulee kaksi raitiovaunupysäkkiä, toinen Tyynenmerenkadun risteykseen ja toinen Hyväntoivonpuiston länsipuolelle.

Kadun rakentaminen on osittain jo alkanut, sillä lähellä Tyynenmerenkadun risteystä on paikalle valettu raitiovaunun ajolankojen kannatinpylväiden perustuksia sekä asennettu pylväät, joihin ripustetaan myös katuvalaisimet. Kadunrakentaminen tulee jatkumaan vielä vuosia, sillä viimeistelytyöt tehdään vasta sitten, kun kaikki kadunvarren tontit on rakennettu. Muutoin on vaarana, että talonrakennustyöt vaurioittavat katupäällysteitä. Raitiovaunukiskot asennetaan tämän hetken arvion mukaan vuoden 2016 tienoilla.

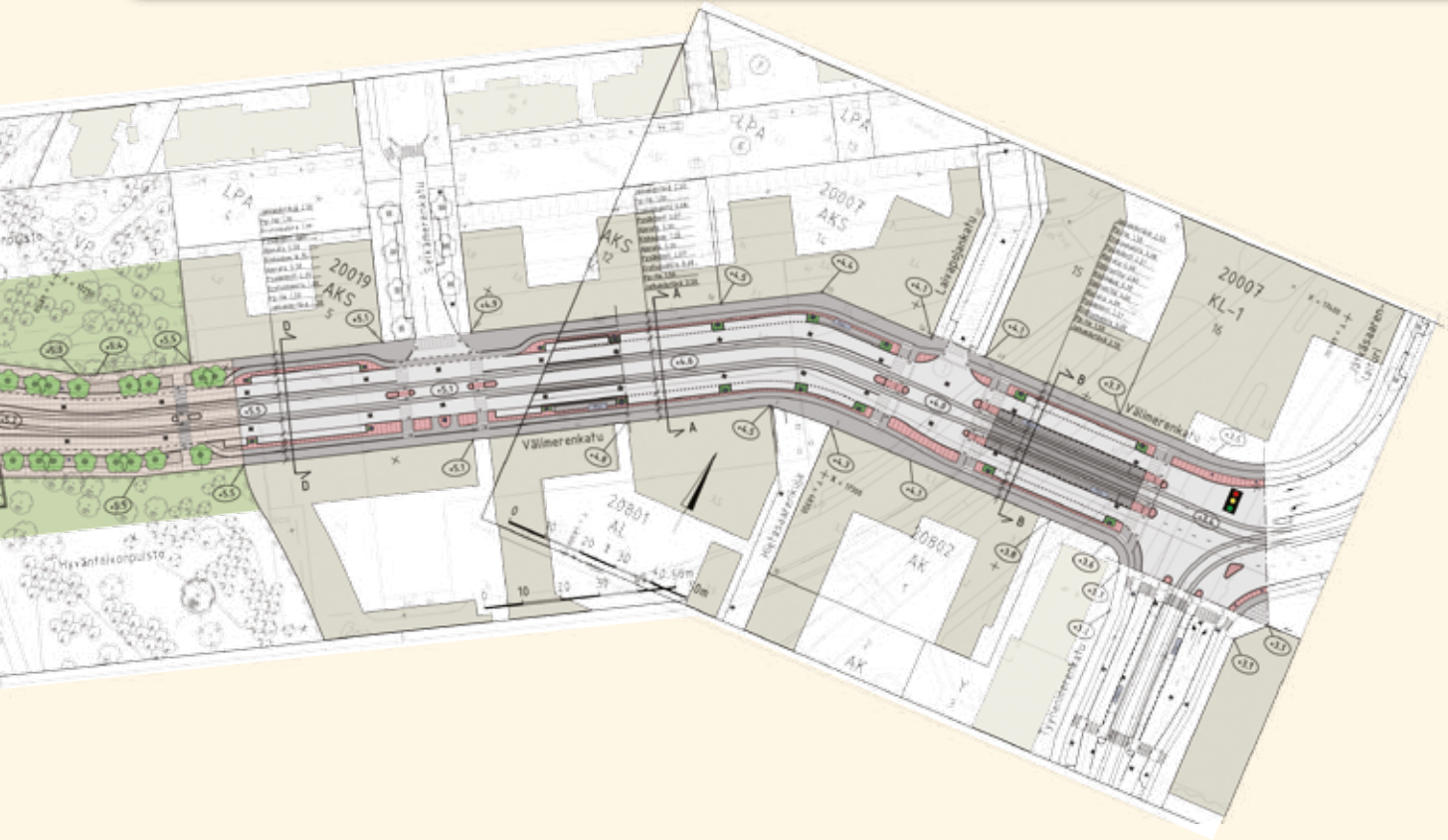
Välimerenkadulle tulevaa raitiolinjaa ei ole vielä valittu. Linjaa 9 ei kuitenkaan tulla Jätkäsaaressa haaroittamaan, sillä sen vuoroväli jäisi haaroilla liian pitkäksi. Tämä merkitsee käytännössä sitä, että linjojen 8 ja 9 lisäksi Jätkäsaareen tulee kolmaskin raitiolinja. Tämä uusi linja kulkee ensi vaiheessa samalta päätepysäkiltä kuin linja 8, siis Saukonpaaden alueelta, Välimerenkatua Ruoholahdenrantaan ja Kampin kautta Simonkadulle. Siitä eteenpäin reitti ei vielä ole tiedossa.

Aiemmin on useaan otteeseen kaavailtu Jätkäsaaren sekä Laajasalon Kruunuvuorenrannan yhdistävää raitiolinjaa, mutta tämänhetkisen arvion mukaan Välimerenkadun rata otettaisiin kuitenkin käyttöön useita vuosia ennen kuin Laajasaloon pääsee raitiovaunulla.

Välimerenkadun raitiolinjaan palaamme tulevina vuosina, kun linjastosuunnittelu etenee.



Tulevan Välimerenkadun rakennustyöt ovat alkaneet Tyynenmerenkadun risteyksen suunnasta ajolankojen ja katulamppujen kannatinpylväiden asennuksella. Pylväiden juurelle on tarkoitus istuttaa köynnöskasveja, jotka kasvaessaan lähtevät kipuamaan pylväitä pitkin ylös. Kadun nimi on vielä virallisesti Laivapojankatu, kuten työmaakyltistä näkyy. Taustalla hotelli Seaside. 7.4.2011.



SRS:n jäsenille tarjoutui 16.1.2011 mahdollisuus tutustua uuteen Windhoff-työvaunuun Vallilan halleilla. Vaunun monipuolisia ominaisuuksia esiteltiin ratapihalla ja jäsenillä oli myös mahdollisuus osallistua koeajoille Sammatin-Somerontien silmukkaan ja takaisin.

Kuvissa lumenharjausesittely käynnissä Hämeentiellä, ohjaamonäkymä Hämeentien/Sturenkadun risteyksessä. Vallilan ratapihalla vaunun kummatkin virroittimet ovat ylhäällä. Etupään Stemmann-virroitin eli ajojohdon glyserolikäsittelyvirroitin on nostettu ajolangalle. Vain taaempi Schunk-virroitin johtaa ajovirtaa vaunuun.
Kuvat Jorma Rauhala.

Korjaus Windhoff-artikkeliin lehden numerossa 4/2010. Artikkelissa mainittiin kahdessa kohtaa huurteenpoistovirroittimen vaikuttavan aineen olevan glykolia. Oikea vaikuttava aine on kuitenkin glyserolia. Vaunussa kuvienottohetkellä ollut virroitin ei ole myöskään lopullinen, vaan se vaihdetaan katolle, kunhan ensin valmistuu tehtaalta.

2010
www.windhoff.de

PÄÄTEPYSÄKKI

SRS-INFORMAATIOTA SÄHKÖPOSTITSE

Mikäli haluat saada nopeasti ajankohtaisia tietoja SRS:n tapahtumista, ilmoittaudu mukaan seuran sähköpostirinkiin (rinkiin hyväksytään vain seuran jäseniä). Ilmoitukset osoitteeseen j.nordlund@kolumbus.fi

LINJAT

Bussilinjat 55K, 55AK ja 506 ajavat jälleen normaalilla reitillään Kumpulan kampuksella, kun alueen kadut on saatu liikennöitävään kuntoon. Linjat olivat usean viikon ajan poikkeusreitillä, kun mäelle ei päässyt ajamaan linja-autolla.

Suomen Raitiotieseura ry:n kevätajelu järjestetään ma 30.5.2011. Ajeluvaununa on Kulosaaren Jumbo.

Ajelu alkaa Käpylästä Pohjolanaukiolta ja kulkee linjan 1 reittiä Vallilan ja Alppilan kautta Hesarille, josta linjan 9 reittiä Itä-Pasilaan ja takaisin Alppilaan, josta Hesarille ja Sörnäisten sekä Vallilan kautta paluu Pohjolanaukiolle. Reitin kesto on noin 50 minuuttia. Lähtöjä on kaksi: kello 16.00 ja 17.00. Ajelulle voivat osallistua vain SRS:n jäsenet, jotka ilmoittautuvat ajelulle etukäteen. Ilmoitus tarvitaan Jumbon rajallisen istumapaikkakapasiteetin vuoksi. Ajelu on maksuton.

Ajeluvaraus tehdään lähettämällä sähköposti osoitteeseen ajeluvaraukset@raitio.org. Mainitse sähköpostissa nimesi sekä kummalle ajelulle haluat ensisijaisesti osallistua. Jos sähköposti-ilmoittautuminen ei ole mahdollista, voit ilmoittautua myös puhelimitse: numerossa (09) 489 263 vastataan pe 6.5. klo 14–16.

Tervetuloa!

METRO

Kulosaaren metroasema tullaan avaamaan työn rakennuttajan eli HKR-Rakennuttajan arvion mukaan väliaikaisjärjestelyin 6. kesäkuuta. Aikataulu ei ole ehdottoman täsmällinen, koska aseman laiturien laatoitustyöt on mahdollista aloittaa sen jälkeen, kun laiturin betonirakenteen lämpötila on vähintään + 5 astetta. Rakenteita on lämmitetty jo kaksi viikkoa, kertoo HKR-Rakennuttaja. Tällä hetkellä laiturin lämpötila on vielä selkeästi pakkasen puolella. Ulkoilman lämpötila vaikuttaa olennaisesti satojen tonnien painoisen betonirakenteen lämpiämiseen.

Laiturien käyttöönotto osittain tai ilman asianmukaisia pinnoitteita ei ole metron matkustajien kannalta riittävän turvallista.

Puolet Länsimetron louhintaurakoista allekirjoitettu

Länsimetro Oy ja SRV Toimitilat Oy allekirjoittivat 28.3. Otaniemen metrotunnelien ja aseman louhintaurakkasopimuksen. Nyt allekirjoitetun sopimuksen myötä yli puolet metrotunnelilouhinnoista on sovittu. Otaniemen urakka on Länsimetron kymmenes louhintaurakkasopimus. Sopimuksista viisi on koskenut työtunneliurakoita ja viisi metrotunneliurakoita. Kuluvan vuoden aikana käynnistyvät viimeisetkin louhintaurakat. Myös ensimmäinen aseman rakennusurakka on tarkoitus kilpailuttaa vuoden lopulla.

Otaniemen urakka käsittää yhteensä kahden noin 1,6 kilometrin pituisen rinnakkaisen metrotunnelin, aseman sekä kahden pystykuilun louhinnan. Metrotunnelilouhinta alkaa toukokuussa välittömästi työtunnelin valmistuttua. Urakkahinta on lähes 30 miljoonaa euroa.

Tällä hetkellä Länsimetrolla on käynnissä kahdeksan työmaata. Lisäksi Espoon kaupunki rakennuttaa Tapiolaan kahta työtunnelia. Työtunneleita Länsimetroa varten tehdään kaikkiaan vajaa 4,9 kilometriä, josta tähän mennessä on louhittu vajaa 2 kilometriä. Metrotunnelia Ruoholahdessa valmiina 1,4 kilometriä. Ruoholahdesta Matinkylään louhitaan kaksi rinnakkaista tunnelia, jolloin metrotunnelia tehdään lähes 28 kilometriä.

Osa mainosmanneista on saanut uudet värit. Vaunu HKL 151 on etuovi.comin punaisena "unelmiesi asunto - siellä se asunto on", vaunu HKL 154 on Fazerin sinisenä "120 vuotta makuelämyksiä", vaunu HKL 162 on 7 päivää -lehden riemunkirjavana "seiska: täynnä puheenaiheita" ja HKL 164 mainostaa TUC-keksejä, "aina herkullinen - aina mukana - uusi mukaanotettava". Vanhoista väreistä ovat jatkaneet taivaltaan Alepa sekä LUT. Kuvat Jorma Rauhala, 151 2.3.2011, 154 16.3.2011, 162 9.3.2011, 164 28.2.2011.

Aivan uusi raitiovaunumalli on otettu käyttöön, eli ilmastointilipalliset välipalavaunut. Tässä HKL 72 Mannerheimintiellä Kuva Jorma Rauhala 9.3.2011.

Kulttuuriratikka HKL 166:ssa on siniset sisävalot, jotka erottuvat parhaiten talviaikana. Kuvassa vaunu on Tiederatikan erikoislinjalla Mikonkadulla. Kuva Jorma Rauhala 13.1.2011.

Karhusaaren metrotunnelilouhinnan sopimus allekirjoitettiin

Länsimetro Oy ja työyhteenliittymä Metro (suomalainen Destia ja tsekkiläinen Metrostav a.s.) allekirjoittivat maanantaina 28.2. sopimuksen Karhusaaren metrotunnelilouhinnasta. Urakka käsittää kahden rinnakkaisen noin 1,3 kilometrin pituisen metrotunnelin louhinnan kaupunkien rajalta länteen. Urakan arvo on noin 15,5 miljoonaa euroa. Metrotunneliurakka käynnistyy huhtikuussa Karhusaaren ajotunnelin valmistuttua. Nyt solmittu louhintaurakka jatkuu vuoden 2013 alkupuolelle.

Louhinnat etenevät Lauttasaaressa

Länsimetron louhinnat Lauttasaaressa käynnistyvät keväällä jälleen pienen tauon jälkeen. Töitä tehdään sekä Myllykalliossa että Lauttasaaren ostarin vieressä. Koivusaaren puolella työtunneli valmistuu kesällä. Metrotunnelin louhintaurakoitsijaksi valittu Kaliorakennus-Yhtiöt on aloittanut poraukset metrotunnelissa. Ensimmäiset räjäytykset kuullaan tämän viikon alussa. Metrotunnelilouhinnat etenevät Myllykallion työtunnelin kautta sekä kohti ostaria että Koivusaarta.

Työtunneleita louhiva työyhteenliittymä METRO on saanut Lauttasaaren työtunnelin betonikannen valmiiksi ja aloittaa myös louhinnat ostarin viereisessä työtunnelissa huhtikuun alussa. Työtunneli valmistuu syksyllä, jonka jälkeen Kaliorakennus-Yhtiöt jatkaa sen kautta metrotunnelin ja aseman rakentamista.

Koivusaaressa työtunnelia on jo valmiina 300 metriä. Työyhteenliittymä METRO saa urakan valmiiksi kesäkuussa. Kesällä rakentaminen jatkuu metrotunnelilouhinnoilla. Urakoitsijaa Koivusaaren metrotunnelilouhinnoille ei ole vielä päätetty.

KALUSTOASIAA

HKL ja suomalainen kiskokalustonvalmistaja Transtech allekirjoittivat sopimuksen 40 uuden raitiovaunun hankinnasta torstaina 24.3. Sopimus käsittää 40 vaunun lisäksi option 90 lisävaunusta, mikäli raitiovaunuliikenteen laajennukset Helsingissä toteutetaan suunnitelmien mukaisesti. Sopimuksen arvo ilman optioita on 113 miljoonaa euroa.

HKL-RL on käyttänyt option ja tilannut Windhoffilta toisen työvaunun. Vaunu toimitetaan elokuussa 2012.

NrII:ien väliosaprojekti jatkuu. Väliosallisia vaunuja ovat ainakin 71 - 77, 80, 82, 84, - 86, 89 - 91, 93, 94, 96, 98, 99, 101, 102, 104, 105, 107 - 112. Väliosan saanevat lähitulevaisuudessa myös vaunut 83, 88, 97, 103 ja 106.

Vallilan hallin raiteet 1 ja 2 remontoidaan täydellisesti tulevana kesänä. Raiteet saavat vaunujen kattotason huoltotasot ja mm. huoltokanaalit uusitaan. Myös viereinen raide 3 uusitaan. Ratapihalla raidegeometriaa uudistetaan, jotta nykyiset pitkät vaunut voivat kulkea näillä korjaamon laitimmaisilla raiteilla sujuvasti. Vähäisempiä muutoksia tehdään myös raiteille 4 ja 5. Työt suoritetaan touko-lokakuun aikana. Nykyään raiteilla 1-3 säilytetään hinaus-, harja- ja hiomavaunut sekä raiteentukemiskone. Kuva Jorma Rauhala 29.11.2010

Automaattiset matkustajalaskentalaitteet on tällä hetkellä asennettu vaunuihin HKL 72, 73, 74, 76, 86, 94, 96, 101 ja 109. Kaikki 13 laskentavaunua ovat käyttökunnossa arviolta keväällä.

Laskentalaitteet on myös 15 bussissa ja 9 lähijunayksikössä. Myös kaikki SM5 junat tullaan varustamaan laskentalaitteilla. Kaikki tällä hetkellä käytössä olevat laitteet on toimittanut saksalainen Dilax Intelcom GmbH. Järjestelmä kerää jatkuvasti tietoja nousevista ja poistuvista matkustajista, matka-ajoista sekä viiveistä. Ajoneuvon sijainti määritetään GPS:n avulla. Kerätty tieto lähetetään GSM-yhteydellä vaunuista taustajärjestelmään.

Vanhat laskentalaitteet vaunuissa 50 ja 201 on poistettu käytöstä.

HAVAINTOJA LIIKENTEESTÄ
(ratikka ja bussit)

Nobina 334, Volvo B10B LMF / Carrus City M, oli linjalla 65A 5.4.2011 keskipäivällä.

LÄHIJUNA

Kaikki Sm2:t (6051 - 6100) on nyt saneerattu. Viimeisenä saneerattuna saatiin käyttään 6056. Toiseksi viimeinen taas oli 6097.

Sm5- eli Flirt-junia on nyt seitsemän yksikköä Suomessa, 01 - 07. Kaupallisessa käytössä on nähty viisi ensimmäistä. Yksikkö 05 nähtiin ajossa A-reitillä ensimmäistä kertaa 31.3.2011. Junakalusto Oy:n logo on alkuun laitettu vain kahden ensimmäisen yksikön päätyihin (01 ja 02).

Sm5:ien käyttö laajeni 4.4. alkaen. Arkisin A- ja M-junissa Sm5:iä on liikenteessä yhteensä neljä. Ruuhka-aikaan ajetaan M-reitillä myös tupla-Flirtillä. Viikonvaihteessa Sm5-junia on taas N-reitillä (Hki - Kerava) kaikkiaan neljä.

ULKOMAAT

Norrköpingin raitioteille Ruotsiin hankittiin kuusi T6A2-tyyppistä Tatran teliraitiovaunua käytettyinä Berliinistä.

Norrköpingissä on viime aikoina vallinnut huomattava vaunupula, koska linjaa 2 on viime vuonna pidennetty etelässä, muutama vaunu on vaurioitunut onnettomuuksissa ja kolme uusimman M06-sarjan vaunua on vuokrattuna Tukholman keskustaraitiotielle.

Norrköpingiin toimitetut vaunut myytiin alun alkaen Itä-Berliinin liikennelaitokselle vuonna 1988, ja modernisoitiin Saksojen yhdistymisen jälkeen vuosina 1995-1996 länsimaisia vaatimuksia vastaaviksi. Matalalattiavaunujen hankinnat ja vuorojen vähentämiset johtivat kuitenkin vaunujen poistumiseen käytöstä vuonna 2007. Norrköpingissä vaunut saavat numerot 10-15 ja tyyppimerkinnän M11.

T6-vaunujen ohella Berliiniin aikoinaan hankittuja B6-perävaunuja ei sisälly kauppaan.

Vaunuhankinta on luonteeltaan tilapäisratkaisu, ja M06-sarjaan tehdyn kymmenen vaunun lisätilauksen toteutuessa sekä M11-vaunujen että kaupungin tätä nykyä ainoiden linjaliikenteen telivaunujen sarjasta M67K voidaan olettaa poistuvan käytöstä.

M11-vaunuilla liikennöitiin Norrköpingissäkin lähinnä kahden vaunun junina.

Ennen M11-sarjaa pohjoismaihin on hankittu vain yksi Tatra-raitiovaunu. Tämä vaunu palveli Oslon raitioteitä linjaliikenteessä vuosina 1991-1994 ja myytiin sittemmin tilausajovaunuksi Göteborgiin.

MUUTA

HSL:n hallitus valitsi seudun tulevan taksa- ja lippujärjestelmän 2015 perusperiaatteeksi kaarimallin. Vyöhykekaarien rajat perustuvat ensisijaisesti etäisyyteen Helsingin keskustasta. Pääkaupunkiseudun alueella (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa) on ainakin kausilipuissa minimiostoksena kaksi kaarta, jolloin kunnan sisälle ei yleensä muodostu vyöhykerajaa.

Vyöhykekaarten rajojen sijainti, lippulajit ja niiden hinnoitteluperiaatteet, kustannusvaikutukset kunnille sekä muut tarkennettavat asiat määritellään jatkoselvitysten perusteella. Hallitus päättää toteutettavasta kaarimallista vuoden 2012 loppuun mennessä. Ennen päätöstä hallitus pyytää asiasta kuntien lausunnot.

Tulevaa taksa- ja lippujärjestelmää on valmisteltu rinnan matkakorttijärjestelmän uudistamishankkeen kanssa vuodesta 2006 alkaen. Hanke on edennyt vaiheeseen, jossa tarvitaan tulevan taksa- ja lippujärjestel-

Saint-Étiennen raitiloinjat numeroitiin elokuussa 2010 uudelleen: entsistä linjoista 4 ja 5 muotoiltiin uudet linjat T1, T2 ja T3. Raideleveys on 1000 mm ja vaunut ovat kapeita, maksimileveyden ollessa vain 2100 mm. Kuva Juhana Nordlund, St. Étienne, Ranska.

Lyonin johdinautojärjestelmä (nyt 7 linjaa) laajenee ensi syksynä: uusi runkolinja C2 perustetaan. Sitä varten on hankittu lisää Cristalis-niveljohdinautoja nroille 2918 - 2928. Lyonissa on myös hyvin nykyaikainen pikaraitiotie sekä nelilinjainen metro. Kuva Juhana Nordlund 12.4.2011, Lyon, Ranska.

Genèven Bernex'n raitiotien työt ovat hyvin käynnissä. Rataa on jo pitkältä matkalta maassa, mutta ilmajohdot puuttuvat. Kuvassa näkyvät johdot ovat johdinautojen, joita väylällä kulkee. Juhana Nordlund 13.4.2011, Genève.

Genèven CERNin raitiohaara avataan liikenteelle tämän lehden ilmestymisen aikana. Huhtikuun puolessa välissä rata oli jo koeajokuntoinen. Kuva Juhana Nordlund 14.4.2011, Genève, Sveitsi.

männ perusperiaatteiden määrittely. Hallituksen päättämä kaarimalli on lähtökohtana uudistamishankkeen jatkovalmistelussa.

Vyöhykekaarten sijainnin ja muiden avoinna olevien kysymysten valmistelua jatketaan yhteistyössä kuntien kanssa. Etäisyyden lisäksi voidaan ottaa huomioon, että toiminnallisesti yhtenäisiä palvelualueita ei jaeta eri vyöhykekaarille. Vyöhykerajat voivat tarvittaessa mukailla paikoittain myös kuntarajoja sekä merkittäviä maantieteellisiä rajoja kuten vesistöt tai suuret liikenneväylät.

Kaarimallissa vyöhykkeitä on vähemmän (kuin muissa vaihtoehdoissa) ja vyöhykerajat voidaan määritellä vapaammin toiminnallisia ja maantieteellisiä rajoja noudatellen. Pääperiaatteena on kuitenkin, että vyöhykerajojen sijainti ja matkan hinta perustuvat nykyistä enemmän matkan pituu-

teen. Kahden kaaren minimiostos-mallilla voidaan pääosin ehkäistä vyöhykerajan syntyminen kunnan sisälle.

Lähes kaikissa lausunnoissa kaarimallia pidetään kehittämiskelpoisena vaihtoehtona. Kaarimalli vaatii kuitenkin vielä kehittämistä ja useita lisäselvityksiä ennen lopullista päätöstä. Jatkotyössä on tärkeää löytää ratkaisu, joka on toimiva, oikeudenmukainen ja tasapainossa lippujen hinnoittelun, lipputulokertymän ja kuntien rahoituksen suhteen.

Raideliikenteen kehittämispolku tällä hetkellä:

01.2012 linja 8 Ruoholahdesta saukonpaateen +2 vaunua

08.2012 linja 9 -Kamppi - Länsilinkki - Länsiterminaali +3 vaunua

xx.2017 -------- -Länsilinkki - Välimerenkatu - Saukonpaasi +2 vaunua

xx.2025 -------- -Saukonpaasi - Länsiterminaali +4 vaunua

Telakkakadun ympäristön rakentuessa 2018 (+1 vaunu) ja Hernesaareen linja 6 (+1-2 vaunua lisää), jossa olisi mahdollista siirtää esim. linjan 1A päätepysäkki Eiranrantaan.

Ilmala 2016 linja 9: aloittamisen edellytyksenä Pasilan sillan leventäminen sekä raitioradan rakentaminen Radiokadulle ja Ilmalankujalle.

Topeliuksenkatu 2015 linjat 3T, 7A ja 7B (+2 vaunua): osa kehityspolkua bussiliikenteen korvaamiseksi raitioliikenteellä Töölössä. Aiemmin laskettu +4 vuoroa. Suunnittelun lähtökohtana tarpeeksi nopea yhteys.

Yliskylä ja Kruunuvuorenranta 2018 linja 10 (+9 vaunua). 2023 uusi linja (+8 vaunua). Toteutusajankohtaan liittyy epävarmuustekijöitä: Laajasalon sillan toteutuminen, Hanasaaren voimalaitoksen kehittämissuunnitelmat. Lisäksi Yliskylässä tutkitaan suorempaa (lue: pääkatuja hyödyntävää) reittiä.

Kalasatama ja Hermanninranta: tavoitteena nopea poikittaisyhteys metrolta Pasilaan, eli Pasila-Kalasatama 2018 uusi linja (+5 vaunua), nopeutettu aikataulu. Aikataulu riippuu maankäytön kehittymisestä ja erityisesti katujen rakentumisesta. Sidoksissa myös Laajasalon hankkeen aikatauluun, jotta ei rakenneta kaikkialle samaan aikaan. Nopea jatke Pasilasta Mannerheimintielle toivottava.

-Merisataman raitiotie: näillä näkymin sitä ei tulla ehdottamaan rakennettavaksi

Yhteenvetona, vuoteen 2025 mennessä ajokilometrit kasvavat nykyisestä 5,6 miljoonasta 8,1 miljoonaan ja kalustotarve nykyisestä 117 vaunusta 159 vaunuun.

SEURAAVA RAITIO

RAITIO 2 / 2011 ilmestynee kesäkuussa 2011. Avustukset toimitetaan päätoimittajalle 10.5.2011 mennessä, paitsi Päätepysäkki-uutisia voi toimittaa vielä 16.5. saakka.

Muistakaa, että avustukset toimitetaan vain päätoimittajalle, joka sitten välittää materiaalit lehden taittoon. Älkää sekaannusten välttämiseksi lähettäkö sen enempää kuvia kuin tekstejäkään suoraan esim. taittajalle. Resoluutioltaan suuret kuvat yms. raskaat tiedostot pyydetään toimittamaan osoitteeseen jvnordlund@gmail.com . Kuvia voi asettaa myös omalle internetpalvelimelle, jolta toimitus voi ne hakea, kunhan url on vain ilmoitetaan.

Avustukset tulivat tällä kertaa seuraavilta, joille kiitokset: Arto Hellman, Juhana Nordlund, Jorma Rauhala, Kimmo Säteri, ja www.lansimetro.fi.

Matkaopas raideliikenneharrastajille

Opas tutustuttaa matkailijan Tukholmaan uudesta näkökulmasta. Mukana on runsaasti vaihtoehtoja kävijälle, joka on jo nähnyt perinteiset keskustan kohteet.

Tukholman ympäristön kohteisiin tutustutaan oppaassa asema asemalta. Jokaisen aseman yhteydessä on kerrottu lähiseudun historiasta sekä kävelyetäisyydellä sijaitsevista kohteista.

Oppaasta löytyy runsaasti historiatietoa ja nähtävyyksiä raideliikenneharrastajalle. Kirjassa on esitelty myös kaikki juna- ja raitiotiejärjestelmät, samoin erilaiset matkaliput ja lipunmyyntipaikat.

Matkaoppaan kirjoittaja Jussi Iltanen on kirjoittanut aiemmin useita matkaoppaita sekä liikenteeseen, historiaan ja maantieteeseen liittyviä tietokirjoja, kuten Radan varrella -teoksen Suomen rautatieliikennepaikoista.

Nidottu, 192 sivua
Koko 125 x 210 mm
Lähes 200 valokuvaa
ISBN 978-952-5805-28-4
Hinta 25 euroa

Tiedustelut ja tilaukset:
Kustantaja Laaksonen
puh. 040 738 2716
info@kustantajalaaksonen.fi

www.kustantajalaaksonen.fi

Suomessa painettuja suomalaisia kirjoja

Suomen Raitiotieseuran 40. toimintavuosi on käynnissä

Nyt erikoistarjouksessa SRS:n julkaisemat postikortit ja myyntivarastossa olevat Raitio-lehdet. Tarjous on voimassa kesäkuun loppuun saakka.

Postikorttilajitelma, yhdeksän erilaista, postikuluineen vain 3 euroa! Voit tehdä myös omavalintaisen yhdeksän postikortin lajitelman kolmella eurolla.
Voit myös ostaa yhdeksän kortin lajitelmia haluamasi määrän hintaan 3 e / 9 korttia!

Historiallisia kaupunkiliikennenäkymiä esittäviä SRS:n edullisia postikortteja on mukava saada ja vielä mukavampi lähettää!

Postikortit on numeroitu oheisen listan mukaisesti, pienoiskuvat ovat ohessa. Mikäli teet omanlaisesi lajitelman, mainitse tilatessasi tiedonanto-kohdassa mitä korttinumeroita ja määriä haluat. Esimerkiksi ”korttisarja” tai sitten kortin numero / määrä eli ”2/3, 3/1, 5/2, 9/3”.

1. VTS-vaunut 359 ja 356 linjalla 2A Itä-Pasilan päätepysäkillä, 1983
2. Metrojuna M3+M4 koematkustajajunassa Siilitien aseman länsipuolella, 6/1972
3. Kaivokadun raitiovaunupysäkillä ruuhka-ajan raitiovaunuja perävaunuineen, 5/1972
4. Johdinauto 12 linjalla 25 Sammonkadulla Tampereella, 11/1970
5. VTS-vaunu 51 linjalla 2 Nummenmäen päätepysäkillä Turussa, 5/1972
6. ASEA 182 + 684 ja 183 + Kaipio 730 linjan 1 päätepysäkillä Pohjolanaukiolla, 6/1974
7. NWF 109 + ASEA 687 Snellmaninkadulla linjalla 1A, 6/1972
8. Karia 192 + LHW 705 linjalla 10 Ensi Linjan päätepysäkillä, 6/1974
9. Karia 324 Pasilan asemalla linjan 2 päätepysäkillä, 10/1983

Raitio-lehdet sisältävät paljon mielenkiintoista luettavaa ja katseltavaa! Nyt on oivallinen tilaisuus täydentää edullisesti omaa lehtikokoelmaa, hankkia varakappaleita itselle tai antaa Raitioita lahjaksi ystäville. Lehdet maksavat postikuluineen vain kolme euroa kappaleelta!

Saatavana olevat Raitio-lehdet ja pääkohtia niiden sisällöistä:

1/2002: SRS:n ajelut ja tutustumisvierailut, SRS 30 vuotta, Kolmikymppiset ratikat, Helsingin raitiotiet, osa 2
2/2003: Vaunut 1 - 30, Kabus-kaupunkiautoja, Rostock, Siniset bussit, osa 2
3/2004: Raitiotiet Suomessa osa 1, Skandian hevosvaunut, Kilpailutusta osa 1, Siniset bussit, osa 7, Rennes
1/2005: Helsingin raitiotiet tällä vuosikymmenellä, osa 3. Deltat, Siniset bussit, osa 9
2/2005: Raitiotiet Suomessa osa 2, Pikku-kakkonen historiaan, Kilpailutusta osa 3, Siniset bussit, osa 10
3/2005: Raitiotiet Suomessa osa 3, Saksan S-Bahn osa 1, Kilpailutusta osa 4, Siniset bussit, osa 11
4/2005: Käpylän raitiotiet 80 v, Norrköpingin raitiovaunuja, Hampurin Hochbahn, Siniset bussit, osa 12
1/2006: Helsingin pikaraitiotiehankkeet, Latvialaista raitiotieliikennettä, Siniset bussit, osa 13
2/2006: Raitiovaunulla Kamppiin, Göteborgin raitiotiet, Siniset bussit, osa 14
3/2006: Arabian raitiotie 30 v, S-Bahn osa 2, Tallinnan johdinautoja, Siniset bussit, osa 15
4/2006: Yhdeksikön yllätykselliset vaiheet, Siniset bussit, osa 16
1/2007: 2010-luku: Raitioteiden renessanssi, Siniset bussit, osa 17
2/2007: Kulosaaren Jumbo, Kahdeksikko Arabiaan, Siniset bussit, osa 18
3/2007: Metro 25 vuotta, Siniset bussit, osa 19
4/2007: Kolmonen 85 vuotta, Lauttasaareen 70 vuotta, Siniset bussit, osa 20
1/2008: Asean Arkut Munkkiniemessä, Tallinnan busseja, Siniset bussit, osa 21
2/2008: Oslon paikallisliikenneradat ja metro, Pekka Sauri, Siniset bussit, osa 22
4/2008: Pasilaan raitiovaunulla jo 80 vuotta, Linja 17
1/2009: Rotterdamin metro, Teneriffan raitiotie, Arkadiankatu, Siniset bussit, osa 23
2/2009: Karlsruhe, Kööpenhamina, Siniset bussit, osa 24
3/2009: Laajasalon linjat, Jätkäsaaren raitiotie
4/2009: Johdinautoja Keski-Euroopassa, osa 1, Siniset bussit, osa 25
1/2010: Kesävaunu 233 syntyi uudelleen, Siniset bussit, osa 26
2/2010: Johdinautoja Keski-Euroopassa, osa 2, Baselin raitiovaunuja, Siniset bussit, osa 27
3/2010: Kaipion moottorivaunut, Bergen
4/2010: Bombardieerin Pasilan konepaja, Johdinautoja Keski-Euroopassa, osa 3, Windhoff-monitoimityövaunu, Siniset bussit, osa 28

Mainitse tilatessasi tiedonanto-kohdassa mitä numeroita haluat. Esimerkiksi ”3/04, 2/05, 3/05” eli lehden numero / vuoden kaksi viimeistä numeroa.

Kannattaa hyödyntää edut!

Tilaukset tapahtuvat helposti: Maksa summa SRS:n pankkitilille 440540-225891 ja kirjoita tiedonanto-kohtaan tilaamasi tuotteet. Varaudu muutaman viikon toimitukseen. Muistathan mainita myös nimesi. Mikäli haluat nopeamman toimituksen tai lisätietoja tuotteista, maksamisesta ja toimituksista, niin ota yhteyttä: jorma.rauhala@raitio.org tai 040 8620 957.

Museoliikenne kesällä 2011

Oy Stadin Ratikat Ab järjestää myös kesällä 2010 säännöllistä museoraitiovaunuliikennettä Helsingin keskustassa! Lähtöpysäkki on linjan 1 päätepysäkki Kauppatorilla. Kierros kestää noin 15-20 minuuttia.

Liikennettä on lauantaisin ja sunnuntaisin 14.5.-28.8.2011. Juhannusviikonloppuna 25.6.-26.6. ei liikennöidä.

Ensimmäinen lähtö on klo 10.00 ja viimeinen lähtö klo 17.00. Vuoroväli on 20–30 minuuttia. Liikenne tapahtuu säävarauksella.

Lipun hinta on 5 € sekä aikuisilta että lapsilta, 0–2-vuotiaat pääsevät maksutta vanhempien sylissä.

Museoliikenne hoidetaan edellisvuoden tapaan vuoden 1930 moottorivaunulla, jonka on valmistanut ruotsalainen ASEA, sekä vuoden 1919 avoperävaunulla, jonka on valmistanut Hietalahden telakka.

SRS:n jäsenetu: SRS:n jäsenet voivat matkustaa *moottorivaunussa* kaksi yhden hinnalla –periaatteella, eli kahdelle matkustajalle myydään yksi lippu (tai neljälle matkustajalle kaksi lippua jne). Vapaamatkustaja saa muistoksi vapaalipun.

Edun saa esittämällä vuoden 2011 jäsenkortin. Etu on voimassa, kun ryhmästä yksi on SRS:n jäsen, eli esimerkiksi kuuden hengen seurue voi matkustaa moottorivaunussa kolmella lipulla, kunhan yksi seurueesta esittää SRS:n jäsenkortin. Etu on voimassa vain moottorivaunussa.

Oy Stadin Ratikat Ab

Takakannen kuva: Variotram 217 Unioninkadulla ylitettyään juuri Pitkänsillan. Kuva Eero Laaksonen 16.4.2011.

SRS
PL 234
00531
Helsinki

. KH23

posti