RAITIO

4/2013

Dallasin pikaraitiotie Tampereen rollikat
Raitiovaununkuljettajana 1970-luvulla

Pääkirjoitus

Hyvä lukija,

lämpimän ja pitkän kesän jälkeen odotellaan jälleen talvea. Tällä kertaa jopa toivon lunta ja pakkasta, sillä nyt olisi tärkeää nähdä, miten uudet Artic-vaunut pärjäävät niin kylminä pakkaspäivinä kuin pöpperölumikeleilläkin. Esisarjan toinen vaunu on juuri saapunut Helsinkiin – lehden ilmestyessä kaupungissa on siis jo kaksi Articia ja ehkäpä talvikelikin.

Jokatalvinen väärinpysäköityjen autojen ongelma nousee lumen myötä taas otsikoihin. Pienen pieni askel oikeaan suuntaan on sentään otettu nyt, kun HKL:n raivausauton henkilökunnalle on annettu oikeus määrätä ns. lähisiirtomaksu. Autoilija pannaan siis maksamaan siitä, että raitiovaunun tielle pysäköityä menopeliä joudutaan siirtämään. Mahtaako määrätyistä maksuista syntyä sellainen pelotevaikutus, joka kannustaisi autoilijoita huolellisuuteen auton parkkeerauksessa? Toivottavasti lehdistö seuraa tilannetta pitkin talvea.

Tässä numerossa julkaistaan laaja artikkeli Dallasista. Artikkeli esittelee tyypillisen amerikkalaisen pikaraitiotien, *light rail*in, joka keskustassa muistuttaa meikäläistä ratikkaa, mutta tuo keskustan ulkopuolella mieleen lähinnä lähijunan. Tehokasta ja vauhdikasta kaupunkiliikennettä! Historiaa esitellään Tampereen johdinautojen eli rollikoiden muodossa sekä sanoin että värikuvin. Helsingistä puolestaan kuulemme tarinan jos toisenkin menneiltä vuosilta. Millaisen ohjeen antaa liikenteenohjauskeskus raitiovaununkuljettajalle, jolta rämähtää koko tuulilasi katuun?

Raitiossa ainutlaatuista jatkuvuutta on edustanut Arto Hellmanin toimittama uutispalsta Päätepysäkki. Arto toimitti palstaa vuosina 1977–1998 ja astui pyydettäessä uudelleen remmiin syksyllä 2011, vaikka Seuran internet-sivut veivätkin häneltä valtavasti harrastusaikaa. Nyt Arto saa keskittyä ”vain” nettisivuihin, sillä Päätepysäkkiä toimittaa tästä numerosta alkaen Arton valitsemana työn jatkajana Jaakko Pertilä. Artoa tahdon kiittää paitsi päätoimittajana, myös innokkaana lukijana. Yli puolet elämästäni olen mielenkiinnolla lukenut Arton toimittamia Päätepysäkkejä. Ennen nettiaikaa ne olivat miltei ainoa ja ehdottomasti paras keino pysyä perillä siitä, mitä Helsingin ratikkaliikenteessä tapahtuu.

Toivotan mukavia lukuhetkiä lehden parissa.

Daniel Federley
päätoimittaja

Kerro meille havaintosi!

Takavuosina Päätepysäkin mottona oli ”Tietäminen ei ole minkään arvoista, jos ei siitä kerrota”. Sama pätee tänäkin päivänä. Olitko paikalla todistamassa epätavallista tilannetta ratikka- tai metroliikenteessä? Löysitkö mediasta ajankohtaisen uutisen? Kerro se myös meille ja lukijoille!

Sekä SRS:n internetsivujen Liikenneuutiset (www.raitio.org > Liikenneuutiset) että Raitio-lehden Päätepysäkki ottavat mielellään vastaan uutisavustuksesi, sekä sanat että kuvat. Lähetä avustuksesi sähköpostitse osoitteeseen uutiset@raitio.org (nettisivujen Liikenneuutiset) ja lehtiuutiset@raitio.org (Raition Päätepysäkki).

Jos uutisavustuksesi sopii sekä nettiin että lehteen, muista lähettää viestisi molempiin osoitteisiin ja mahdolliset valokuvat painokelpoisina tiedostoina!

RAITIO

ISSN 0356-5440

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

PÄÄTOIMITTAJA Daniel Federley
daniel.federley@raitio.org

PÄÄTEPYSÄKIN TOIMITTAJA Jaakko Pertilä
lehtiuutiset@raitio.org

MUU TOIMITUSKUNTA
Johannes Erra, johannes.erra@raitio.org
Tom Heino, tom.heino@raitio.org
Jorma Rauhala, jorma.rauhala@raitio.org

TAITTAJA Eero Laaksonen

KUSTANTAJA Suomen Raitiotieseura ry

PAINOPAIKKA Edita Prima Oy 2013

© Suomen Raitiotieseura ry

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

Kansikuva

Helsingin ensimmäinen nivelraitiovaunu, kuvan vaunu 31, saapui kaupunkiin kesäkuussa 1973. Linjaliikenteeseen ”saranat” pääsivät joulukuussa 1973, tasan 40 vuotta sitten. Kuvan on ottanut saksalainen raitiovaunuharrastaja Lars Richter 23.6.1984, eli vaunu on kuvassa 11 vuoden ikäinen ja koko lailla alkuperäisessä asussaan. Punaharmaa väritys kultaisine järjestysnumeroineen on väistynyt tutumman vihreäkeltaisen tieltä, kesäiset turistikuulutukset (peltikilpi) ovat loppuneet ja tänä vuonna myös linja 3T siirtyi historian lehdille. Kuvan vaunu seisoo nykyisin Koskelan varikolla.

ESITTELYSSÄ POHJOISAMERIKKALAINEN PIKARAITIOTIE

Daniel Federley

RAITIOLIIKENNETTÄ DALLASISSA

Ydinkeskustan raitiotie Bryan Streetillä muistuttaa mitä tahansa eurooppalaista raitiotietä, vain pilvenpiirtäjät paljastavat, että ollaankin Pohjois-Amerikassa. Autoliikenne on tällä katuosuudella kokonaan kielletty. Punaisin kilvin merkitty raitiovaunu on itse asiassa oranssilla linjalla menossa kohti itäistä päätepysäkkiä. LBJ eli Lyndon B. Johnson Freeway on 60 km pitkä kehätie, joka kiertää lähes täyden ympyrän Dallasin kaupunkialueella. Kuva 22.12.2012.

Yhdysvalloissa on 1980-luvun alusta lähtien avattu lukuisia pikaraitiotiejärjestelmiä. Ne eroavat tyypillisestä nykyaikaisesta eurooppalaisesta raitiotiestä monin tavoin – ehkä eniten siksi, että ne ovat melko raskaita järjestelmiä, joiden matkustajamäärät kuitenkin jäävät eurooppalaisittain vaatimattomiksi. Luonnollisesti myös Yhdysvalloille ominainen kaupunkirakenne, jossa tiiviin ja korkean toimistovoittoisen ydinkeskustan ympärillä levittäytyy laaja omakotitalomatto, vaikuttaa kaupunkiliikenteen piirteisiin. Maan laajin pikaraitiotie, joka ominaisuuksiltaan edustaa hyvin tyypillistä light railia, löytyy Dallasista Texasin osavaltiosta.

Tunnettuja, perinteisiä amerikkalaisia raitiotiekaupunkeja ovat tietysti San Francisco, New Orleans ja Toronto. Vähemmän tunnettua on, että myös Boston ja Philadelphia säilyttivät osia laajasta katuraitiotiestään ja näissä kaupungeissa jäljelle jäänyttä verkkoa on myös jonkin verran modernisoitu. Harvalle tulee kuitenkaan mieleen televisiosta tuttu Dallas, vaikka kaupungissa on ollut modernia raitioliikennettä jo lähes 20 vuoden ajan. Raitiotien suunnittelu alkoi 1980-luvun alkupuolella ja rakentamaan päästiin vuonna 1990. Kun ensimmäiset radat avattiin linjaliikenteelle vuonna 1996, oli Dallas ympäryskuntineen saanut tyypillisen nykyaikaisen jenkkiratikan, *light railin*. Edellinen laaja katuraitiotie, *streetcar*, oli lakkautettu 40 vuotta aiemmin.

Ensi vaiheen tilapäinen linjasto käsitti kaksi linjaa, joiden yhteispituus oli 32 km. Molempien linjojen yhteinen päätepysäkki oli ydinkeskustan koillislaidalla. Linjat, punainen ja sininen, kulkivat yhteistä rataa ydinkeskustan halki kaupungin eteläosiin, missä rata haarautui. Aluksi sinisen linjan haara oli hyvin lyhyt, vain kaksiasemainen. Seuraavana vuonna punaisesta linjasta muodostui heilurilinja, kun se jatkui ydinkeskustan pohjoispuolelle. Sinistä linjaa puolestaan jatkettiin etelässä, mutta pohjoinen päätepysäkki säilyi vielä jonkin aikaa keskustassa. Uusia ratoja otettiin käyttöön tasaiseen tahtiin; punainen ja sininen linja olivat heilureina kokonaisuudessaan valmiit vuonna 2002.

Muutaman vuoden tauon jälkeen järjestelmää päästiin laajentamaan vuonna 2006, ja kolmen vuoden rakennustöiden jälkeen saatettiin uusi vihreä linja avata liikenteelle, aluksi vasta muutaman aseman mittaisena. Koko linja avattiin täydeltä pituudeltaan vuonna 2010, jolloin siitä muodostui kolmas heilurilinja. Se käyttää ydinkeskustassa samaa rataa vanhempien linjojen kanssa. Neljäs, oranssi linja otettiin käyttöön vuonna 2012; jo aiemmin oli ruuhka-aikaan käytetty erillisillä ruuhkavuoroilla oranssia tunnusväriä, mutta vuonna 2012 avattiin kahdessa eri vaiheessa aivan uutta rataa ko. linjalle. Keskustassa tämäkin linja käyttää samaa rataa muiden linjojen kanssa. Koko nykyinen linjaverkko näkyy oheisessa kartassa.

Linjastoa laajennetaan edelleen. Rakennustyöt oranssin linjan jatkamiseksi Dallasin-Fort Worthin kansainväliselle lentoasemalle ovat käynnissä ja laajennus avataan vuonna 2014. Myös muita, pienempiä laajennuksia on toteutettu olemassa oleville linjoille ja uusien suunnittelu on käynnissä.

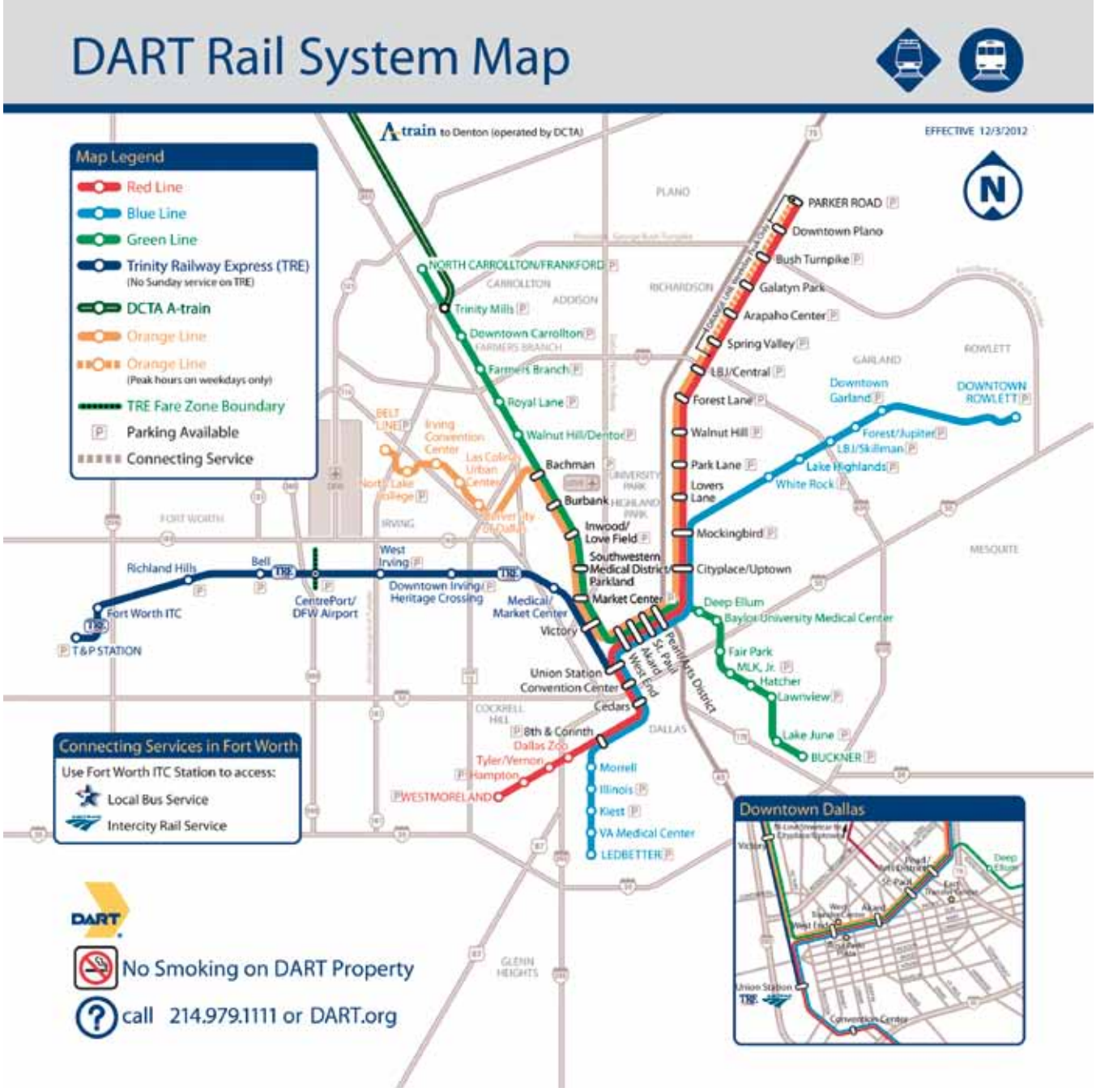
Raitiotien rooli osana liikennejärjestelmää

Tyypillistä amerikkalaisille pikaraitioteille on suuri kontrastiero keskustan ja esikaupunkien ratojen välillä. Keskustassa on hidas, tiheäpysäkkinen katurata, jota kaikki linjat käyttävät ja jonka tunnistaa helposti nimenomaan raitiotieksi. Esikaupungeissa raitiotie puolestaan on nopea, pysäkkejä on

Park Lanen aseman tuntumaan rakennetaan runsaasti asuntoja. Rataosuus onkin Dallasin vilkkain. Tässä liikennöivät sekä punainen linja kahden vaunun junilla että oranssi linja yhden vaunun junilla. Kuva DART.

Oranssin linjan avaamista juhlittiin "superlauantaina" (SuperSaturday), jolloin matkustajat saivat matkustaa ilmaiseksi uudella linjalla. Kuvassa ollaan Las Colinasissa. Kuva Dallas Area Rapid Transit (DART), 28.7.2012.

Raitiotien linjakartta. Tähtiverkossa on seitsemän sakaraa, ja oranssi linja jatkaa punaisen linjan kanssa yhteistä rataa keskustasta pohjoiseen. Ruuhka-aikaan ajetaan Parker Roadille asti, ruuhkan ulkopuolella oranssin linjan vaunut kääntyvät takaisin kohti Belt Linen asemaa jo LBJ/Centralin kohdalla. Kartassa näkyvät myös dieselvetoiset TRE-paikallisjuna Fort Worthiin ja A-train-paikallisjuna Dentoniin. Ydinkeskustan ulkopuolella sininen ja punainen raitiolinja kulkevat pitkillä yhteisillä osuuksilla samoin kuin punainen ja oranssi sekä vihreä ja oranssi linja. Kaikkien linjojen vuorovälit ovat samat, ja yhteisillä osuuksilla aikataulut on melko hyvin tahdistettu siten, että vuoroväli yhteisen osuuden ja keskustan välillä on puolet yhden linjan vuorovälistä.



Streetcar ja light rail

Amerikkalaisilla on kolme nimitystä sille, mitä me kutsumme raitiovaunuksi. Perinteinen kadulla kulkeva ratikka on Yhdysvalloissa *streetcar* tai *street car*. Car merkitsee paitsi autoa, myös yleisesti vaunua, jolloin *streetcar* on sananmukaisesti katuvaunu. Siitä on myös kyse, sillä perinteiset *streetcarit* kulkivat Helsingin raitioteiden tapaan kaupungin kaduilla, suurelta osin sekakaistoilla muun liikenteen kanssa. Jonkin verran *streetcareilla* hoidettiin myös eristetyllä radalla kulkevaa esikaupunkiliikennettä ja jopa kaupunke- ja toisiinsa yhdistäviä linjoja liikennöitiin *interurbaniksi* kutsutuin raitiovaunuin. Itse vaunua voidaan kutsua joko *streetcariksi* tai *trolleyksi* ja Dallasin M-linjan vaunuista kuuleekin molempia nimityksiä käytettävän. Vain New Orleansissa kaupunkilaiset ovat tarkkoja siitä, ettei heidän raitiovaunujaan kutsuta *trolleyksi*. *Trolley* voi toisaalta merkitä myös kumipyörillä kulkevaa ”possujunaa”, monien amerikkalaiskaupunkien ydinkeskustoissa kulkevia turistilinjoja, joten se voi nimityksenä aiheuttaa väärinkäsityksiäkin. *Trolley coach*, *trolley bus* tai *trackless trolley* puolestaan merkitsee johdinautoa.

Nykyaikainen, pääasiassa esikaupunkiliikennettä palveleva pikaraitiotie puolestaan on nimeltään *light rail* ja sen vaunusta käytetään nimitystä *train* eli juna. Tällaiset *trainit* ovat luonnollisesti katuliikennekelpoisia. *Light rail* on Yhdysvalloissa vuonna 1972 luotu termi, jolla haluttiin kuvata Euroopan modernisoituja raitioteitä. Pohjois-Amerikan ensimmäisen *light rail* -linjan rakennustyöt alkoivat Kanadan Edmontonissa 1974. Liikenteelle järjestelmä avattiin 1978. Yhdysvaltojen ensimmäisenä *light railina* pidetään vuonna 1981 avattua San Diegon järjestelmää.

Totuus on kuitenkin teoriaa monimutkaisempaa. Esimerkiksi San Franciscon raitiolinjoilla on sekä *streetcarin* että *light railin* piirteitä, joten rajanveto on joskus mahdotonta. Ja sandiegolaiset kutsuvat *light rail* -vaunujaan *trolleyksi*!

Keskustan eli *downtownin* osuudella pysäkit ovat levennettyjä jalkakäytäviä. Katokset suojaavat sekä sateelta että auringolta – kesällä lämpötila nousee usein lähelle 40 astetta. Kuva 22.12.2012.

Kahdesta yksiköstä koostuva punaisen linjan raitiojuna Pacific Avenuella Dallasin keskustassa. Raitiovaunukaistan rinnalla kulkee molemmilla puolilla autokaista, joka on erotettu betonipylpyröin. Autojen määrä on myös minimoitu estämällä läpiajo raitiotien käyttämillä kadulla. Kuva 30.6.2013.

Keskusta-alueen liikennevaloetuudet eivät ole kovin tehokkaat. Raitiovaununkuljettaja saa kuitenkin tiedon liikennevalojen vaihtumisesta tällaisesta ajastinkellosta. Kello näyttää sekunteja ajoluvan saamiseen – vasemmalla on opastin, jonka valkoinen poikkiviiva muuttuu pystyviivaksi 26 sekunnin kuluttua. Kun lukema on alle kymmenen, sulkee pysäkillä seisovan vaunun kuljettaja ovet, joita ei enää avata, jotta vaunu pääsee matkaan heti valojen vaihduttua. Kuva 30.6.2013

Keskustan tärkein raitiovaunupysäkki sijaitsee West Endissä. Lähikortteleissa on lukuisia ravintoloita ja liikkeitä ja vieressä sijaitsee bussiterminaali, josta lähtevät bussit niihin kaupunginosiin, joihin ei ole raideyhteyttä. Paikalla on ollut raideliikennettä jo sata vuotta sitten, kun Texas & Pacific Railway Companyn kaukojunien rautatieasema sijaitsi Pacific Avenuella. Kaukojunat kulkivat kaupungin halki suurin piirtein samaa reittiä kuin raitiovaunut sata vuotta myöhemmin. Vuonna 1916 yksityisten rautatieliikennöitsijöiden asemat jäivät vaille liikennettä, kun ruutukaava-alueen laidalle rakennettiin Union Station, kaikkien liikennöitsijöiden yhteiskäyttöön tarkoitettu keskusasema. Kuva 30.6.2013.

harvassa ja vuoroväli voi olla pitkä. Tällöin raitiotie noudattaa enemmän sellaista liikennöintimallia, jonka me tunnemme lähijunana. Keskustan alueella on asukkaita vain 11 000, mutta työpaikkoja 138 000. Dallasin kaupunkiseudulla asuu yhteensä noin 4,2 miljoonaa ihmistä.

Dallasin pikaraitiotie ei siis ole Helsingin tapaan keskustan lyhyitä matkoja hoitava verkko. Nopeat linjat ulottuvat yli 30 kilometrin päähän kaupungin ydinkeskustasta, pitkälle naapurikuntien alueelle. Niiden pysäkkiväli on esikaupungeissa hyvin pitkä, maankäytöstä riippuen jopa kilometrejä, ja pysäkkien välittömässä läheisyydessä asuvien osuus matkustajamääristä on pienehkö. Raitiovaunupysäkille tullaan yleisesti autolla tai liityntäbussilla. Bussilinjasto on kuitenkin hankalasti hahmotettava ja vuorovälit ruuhka-aikojen ulkopuolella pitkiä. Tyypillinen bussilinjan vuoroväli on 40–60 minuuttia, eivätkä pitkät bussilinjat tahdo pysyä aikataulussa, mikä tekee bussiliitynnästä hankalasti käytettävän. Raitiolinjat kyllä noudattavat aikatauluaan tarkasti, mutta se on laiha lohtu, kun vuoroväli on suurimman osan aikaa päivästä 20 minuuttia eikä liityntäbussin saapumisaikaa raitiovaunupysäkille oikein pysty ennustamaan.

Raitiovaunukaista

Dallasissa raitiovaunulle on varattu leveyssuunnassa niin paljon tilaa, ettei edes aivan kiinni raitiovaunukaistan ja autokaistan erottavassa pylpyrärivistössä ajava raskas ajoneuvo ole liian lähellä raitiovaunua. Pylpyrät ovat kaupunkikuvallisesti onnistunut ratkaisu, sillä ne ovat melko huomaamattoman näköisiä, mutta autoilija varoo niitä kuin ruttoa – toisaalta hälytysajoneuvot pääsevät raitiovaunukaistalle tarvittaessa helposti ja turvallisesti. Verrokkikuvassa Helsingin Tukholmankadulla raitiovaunukaista on erotettu autokaistasta reunakivellä. Sen juridinen merkitys jää epäselväksi, sillä reunakivi ei ole kaista(sulku)viiva. Reunakiven maltillinen korkeus ja kaista-alueen kapeus vähentävät kaistan tuomat hyödyt joskus olemattomiin – edes raitiovaunu itse ei mahdu omalle kaistalleen. Kun rinnalla kulkeva auto ajaa lähellä reunakiveä, estyy myös raitiovaunun kulku. Tässä kuvassa raitiovaunu oli pysähtynyt odottamaan, että vastaan tulevassa autovirrassa on tauko, jotta vasemmalle kääntyvä, kiskoille ryhmittynyt auto pääsisi raitiovaunun alta pois. Kuvat Bryan Street 1.7.2013 ja Tukholmankatu 5.8.2013.

Katuradalla keskustassa

Nyt liikenteessä olevat neljä linjaa on kukin merkitty omalla tunnusvärillään, joka näkyy sekä vaunujen linjatunnuksissa että pysäkkien led-näytöissä ja sanallisessa viestinnässä – esimerkiksi punainen linja on *red line*. Linjanumeroita ei käytetä, mikä on melko tavallista uusilla amerikkalaisilla raitioteillä.

Tyypillistä on myös se, että verkko on ydinkeskustapohjainen siten, että kaikki linjat kulkevat ydinkeskustan eli *downtownin* halki yhteistä rataa, joka keskustan jätettyään haarautuu. Keskustaosuudelle muodostuu siten hyvin tiheä vuoroväli ja hyvät vaihtoyhteydet. Haittapuolena yksittäisen linjan vuoroväli kasvaa pitkäksi – Dallasissa kahden linjan järjestelmän linjakohtainen vuoroväli oli ruuhka-aikaan 10 minuuttia, mutta nyt nelilinjaisessa järjestelmässä kutakin linjaa ajetaan ruuhkassa vartin välein, jotta keskustan rata ei ruuhkautuisi liikaa. Ruuhkan ulkopuolella vuoroväli on 20 minuuttia, mitä on kritisoitu liian pitkäksi – harvoin kulkeva ratikka ei houkuttele autoilijoita vaihtamaan joukkoliikenteeseen.

Ydinkeskustan rata kulkee keskeisesti Pacific Avenueta ja Bryan Streetia pitkin. Keskustan radalla pysäkkejä on tiheästi, alle 500 metrin välein. Katuradalla raitiovaunuilla on koko matkallaan omat kaistat ja rinnalla kulkeva autoliikenne rajoittuu lähinnä huolto- ja tontilleajoon, sillä pysäkkien kohdalla jalkakäytävät laajenevat pysäkkikorokkeiksi siten, että autoliikenne niiden kohdalla on kokonaan kielletty. Kieltoa myös valvotaan tehokkaasti liikennelaitoksen oman poliisin toimesta. Läpiajo ei siis

onnistu autoilta sellaisella kadulla, jolla on raitiovaunuliikennettä.

Erityistä kulunvalvontaa ei ole, vaan kuljettaja ajaa näkemäohjauksella. Käytäntönä on silti reilun turvavälin pitäminen edellä olevaan vaunuun. Esimerkiksi pysäkeille ei ajeta kahta junaa peräkkäin, vaikka tilaa olisi, vaan perässä tuleva raitiovaunu odottaa taaempana, kunnes edellä oleva on ehtinyt alta pois. Kun vaunut eivät saavu keskustan yhteiselle osuudelle täsmälleen oikeaan aikaan, tapahtuu jonoutumista. Keskustaosuuden valoetuudetkaan eivät ole kovin tehokkaat, joten syntynyttä jonoa ei päästä purkamaan. Pysäkit on sijoitettu pääosin siten, että valojen vaihtumista voidaan odottaa pysäkkialueella, mikä puolestaan kasvattaa pysäkkiaikoja, ja kun pysäkille ajetaan vain yksi raitiojuna kerrallaan, joutuvat takana tulevat vaunut odottamaan joskus pitkäänkin. Pahimmillaan jonon kolmantena tuleva raitiovaunu viivästyy tämän vuoksi jopa seitsemän minuuttia, mutta aikatauluissa on keskustan osuudella pelivaraa.

Kaiken kaikkiaan keskustaosuus muistuttaa hyvin paljon modernin eurooppalaisen raitiotien keskustaosuutta, vain sillä kulkevat vaunut ovat raskaamman oloisia. Keskinopeus alueella on vain 14 km/h, mutta osuus muodostaa hyvin pienen osan linjapituudesta. Esimerkiksi punaisen raitiovaunulinjan keskinopeus pääteasemalta toiselle on 42,7 km/h, mikä on sama kuin Helsingin metrolla (42,5 km/h Vuosaaresta Ruoholahteen).

Raitiovaunujen pitkät vuorovälit ovat herättäneet matkustajissa tyytymättömyyttä, minkä vuoksi Dallasissa selvitetään parhaillaan useita vaihtoehtoisia rinnakkaisia ratalinjauksia ydinkeskustan alueelle, jotta vihreä ja oranssi linja voitaisiin ohjata keskustan halki eri väylää pitkin kuin sininen ja punainen. Tämä toisaalta antaisi mahdollisuuden tihentää kaikkien linjojen vuoroväliä ja siten parantaa raideliikenteen kilpailukykyä ja toisaalta parantaisi ydinkeskustan saavutettavuutta – vaikka raitiotie onkin linjattu keskeisesti, tarjoaa se silti vain neljä pysäkkiä varsinaisella keskusta-alueella ja kolme lisää sen laidoilla. Suurimpana haasteena rinnakkaisen keskustaväylän rakentamisessa ovat kustannukset, sillä uudelle radalle on suunniteltu pitkähköjä tunneliosuuksia tai vaihtoehtoisesti ilmarataosuuksia. Keskustaympäristössä niiden toteuttaminen olisi kallista. Vaikka selvitystyöt jatkuvat, ei rahoitusta vielä ole. Radan arvioidaan toteutuvan aikaisintaan 2020-luvun loppupuolella.

Cityplace / Uptown on Dallasin raitiotiejärjestelmän ainoa maanalainen asema. Sinistä linjaa pidennettiin vuoden 2012 joulukuussa Rowlettiin, minne tämäkin vaunu on menossa. Taustalla näkyy hyvin, miten asemalaituria on korotettu vain siinä kohtaa, johon välipalavaunun välipala osuu. Tällä tavoin portaatonta sisäänkäyntiä tarvitsevan on helppo mennä odottamaan oikeaan kohtaan pitkää laituria. Kuva 22.12.2012.

Suuri osa radasta on toteutettu ilmaratana, jolloin vältetään tasoristeykset autoliikenteen kanssa. Kuvassa Inwood / Love Fieldin aseman pohjoispuolella vihreän linjan kahdesta vaunusta koostuva juna on matkalla kohti North Carroltonia eli pohjoista päätepysäkkiään. Kuva 23.12.2012.

Tyypillinen ilmaradan asema Inwood / Love Field lähellä Love Fieldin lentoasemaa. North Carroltonia kohti menevä raitiojuna on pysähtynyt "yläkertaan", jonne matkustajat kulkevat portaita pitkin. Maan tasossa odottaa pikkubussi sekä kaksi muuta liityntäbussia. Dallasin bussiliikenne on epäsäännöllistä ja vuorovälit ovat pitkiä, mutta silti moni joutuu tulemaan raitiovaunupysäkille bussilla, sillä pysäkkien sijainti on usein melko syrjäinen. Kuva 23.12.2012.

Ensimmäisiin Dallasin toteutuneisiin ratoihin kuuluu sinisen linjan käytössä oleva Lancaster Roadin raitiotie keskustan eteläpuolella. Rata on sijoitettu kadun keskelle omalle, leveälle kaista-alueelleen. Opasteet kieltävät kulun rata-alueella. Kuvaaja seisoo siis kielletyllä maalla... Kuvan vaunun määränpäänä on Not in Service (Ei matkustajapalvelussa), sillä vaunu on saapumassa varikolta Ledbetterin pääteasemalle. Kuva 24.12.2012

Lancaster Roadilla raitiovaunurata on samassa tasossa autokaistojen kanssa. Risteyksissä on tavanomainen liikennevalo-ohjaus, mutta raitiovaunusta varoitetaan vielä erikseen vilkkuvin varoitusvaloin ja äänimerkein. Valoetuudet ovat tehokkaat, eikä raitiovaununkuljettajan tarvitse edes hidastaa risteykseen. Kuvan raitiojuna on saapumassa Kiestin asemalle. Kuva 1.7.2013.

DART

Dallas Area Rapid Transit eli DART on HSL:ää vastaava ylikunnallinen joukkoliikenneorganisaatio Dallasin kaupunkiseudulla. DART on vuodesta 1988 lähtien huolehtinut jäsenkuntiensa joukkoliikenteen suunnittelusta ja tuottamisesta. USA:ssa joukkoliikennettä ei kilpailuteta, vaan kaikki on DART:in omaa tuotantoa. DART on saanut osakseen samantyyppistä kritiikkiä kuin HSL:kin. Tuotantokustannuksia moititaan korkeiksi ja organisaatiota tehottomaksi. Osa DART:iin alunperin liittyneistä kunnista on kansanäänestyksen jälkeen eronnut siitä, mutta uusiakin on liittynyt mukaan. Vuosittain DART-kulkunevoilla tehdään 104,9 miljoonaa matkaa (nousua).

Maan alla, tasossa ja yläpuolella

Kun raitiovaunu jättää ydinkeskustan, muuttuu radan luonne huomattavasti raskaammaksi ja kulunvalvontajärjestelmä ohjaa junia kuten rautateillä.

Varsinaisia tunneleita linjastolla on vain yksi. Tunnelissa on myös asema, Cityplace / Uptown, joka siten on pikaraitiotien ainoa maanalainen asema. Tunnelissa on varaus toisellekin asemalle, mutta rakennusvaiheessa alueen asukkaat asettuivat vastustamaan tämän Knox–Hendersonin aseman rakentamista. Myöhemmin asukasmielipide kääntyi, mutta joukkoliikenneoperaattori DART on haluton rakentamaan asemaa jälkikäteen, sillä se tulisi erittäin kalliiksi. Vuonna 2006 aseman käyttöönoton kustannuksiksi arvioitiin 75 miljoonaa euroa.

Muu osa linjastosta kulkee yksittäisiä sukelluksia lukuun ottamatta joko maanpinnan tasossa tai ilmaratana. Maan pinnalla monet linjaukset kulkevat katuverkon ulkopuolella ja seuraavat nykyisiä tai entisiä rautatielinjauksia. Maastossa ratalinja tuokin mieleen paikallisrautatien. Tasoristeykset autoliikenteen kanssa ovat sananmukaisesti tasoristeyksiä varoitusmerkkeineen, -valoineen ja puomeineen. Raitiovaunulla on tasoristeyksessä esteetön kulku ja risteykseen saapuva vaunu ilmoittaa aina tulostaan junamaisella äänimerkkitörähdyksellä.

Ydinkeskustan laidalla rata kulkee parin asemavälin verran matkustaja- ja rahtiliikenteessä käytettävän rautatien kanssa samassa korridorissa ja yhteisiä asemia Fort Worthiin liikennöivän TRE-paikallisjunan kanssa on kaksi. Näillä asemilla vaihtaminen

Oranssi linja on Dallasin raitioteiden uusin linja. Pidennys Belt linen asemalle, jonne tämäkin juna on matkalla, avattiin joulukuussa 2012. Linjaa pidennetään edelleen Dallas-Fort Worthin lentoasemalle vuonna 2014. Kuvassa on kadun keskellä kulkevaa uutta rataa Las Colinas Urban Centerissä Irvingin kunnan alueella. Suositulla alueella on käynnissä vilkas asuinrakentaminen osin raitiolinjan ansiosta. Kuva 23.12.2012.

Valtakunnan rataverkko sivuuttaa Dallasin keskustan lännen puolelta. Samaan korridoriin on rakennettu myös raitiotie. Kuvan raiteista kaksi kauimmaisinta ovat raitiotietä ja muut rautatietä. Rautatiellä liikennöi tavarajunia, Amtrakin kaukojuna Texas Eagle sekä DART:n operoima TRE eli paikallisjuna Fort Worthiin. Kuva 19.10.2013.

Union Stationin asemalla eli päärautatieasemalla raitiotie ja rautatie ovat sijoittuneet ritirinnan ja laituritkin ovat yhteisiä. Westmorelandiin matkalla oleva kahden vaunun raitiojuna sekä Fort Worthiin lähtevä kaksikerroksinen dieselvetoinen paikallisjuna ovat pysähtyneet saman laiturin eri puolille. Vaihto kulkuneuvosta toiseen käy kätevästi laiturin yli. Kuva 24.12.2012.

raitiovaunusta junaan käy kätevästi laiturin ylitse. Dallasin päärautatieasemalla Union Stationilla voi raitiovaunusta vaihtaa myös Amtrakin kaukojunaan.

Entisten rautatiekorridorien käyttöä kritisoidaan nyt jälkikäteen voimakkaasti, sillä linjaus on jättänyt raitiolinjat useissa tapauksissa syrjään asutuksesta. Raitiovaunu kulkee ikään kuin asuinalueiden takapihoilla, kaukana kaupallisista palveluista, mikä on pakottanut rakentamaan pysäkeille laajoja pysäköintialueita. Myös liityntäbussiliikennettä on melko runsaasti. Ratkaisuun päädyttiin toisaalta sen edullisuuden vuoksi, kun valmiiseen käytävään pystyttiin toteuttamaan rata pienemmin kustannuksin kuin katualueelle ja toisaalta kansalaiskeskustelun tuloksena – monin paikoin asukkaat vierastivat outoa, uutta liikennemuotoa, minkä johdosta he asettuivat vastustamaan sen linjaamista asuinalueidensa läpi.

Osa radoista on silti toteutettu katuratana myös esikaupungeissa. Osuuksista merkittävimmät ovat Lancaster Roadin raitiotie sinisen linjan eteläpäässä sekä rataosuuksista uusin, oranssin linjan rata Las Colinas Urban Centerin alueella. Esikaupunkien katuradat sijaitsevat maankäyttöön nähden keskeisemmin, eivätkä ne juuri häviä nopeudessa muille rataosuuksille. Risteyksissä ei ole rautatietyyppisesti puomeja tai tasoristeysmerkintöjä, mutta jokaisessa raitiotieristeyksessä autojen kulkua ohjataan liikennevaloin. Raitiovaunujen valoetuudet ovat täydet – vaunu ei joudu edes hidastamaan risteyksessä. Kun yksittäisten linjojen vuoroväli on harva, ei vahvojen etuuksien toteuttaminen juuri haittaa autoliikennettä. Tasoristeyksissä ohjataan kääntyvät autot aina nuolivaloin, jolloin auto ei epähuomiossa käänny raitiovaunun alle. Lisäksi lähestyvästä vaunusta varoitetaan elektronisella vilkkuvalla liikennemerkillä ja vaunut käyttävät äänimerkkiä tehokkaasti risteystä lähestyessään. Autoilijat ovatkin oppineet hyvin kunnioittamaan raideliikennettä.

Kolarit auton ja raitiovaunun välillä ovat esikaupunkialueella harvinaisia, mikä onkin tärkeää, sillä raitiovaunun korkea ajonopeus johtaisi törmäystilanteessa helposti merkittäviin henkilövahinkoihin. Esikaupunkien katuradoilla raitiovaunuilla on omat nopeusrajoituksensa, jotka monin paikoin sallivat autoliikennettä suuremmat ajonopeudet. Linjaliikenteessä eristetyillä radoilla käytettävä huippunopeus on 105 km/h. Korkeasta nopeudesta on pisimmillä usean kilometrin pysäkkiväleillä myös aivan konkreettista hyötyä.

Näin vaivattomasti sujuu vaihto raitiovaunusta paikallisjunaan Dallasin päärautatieasemalla. Kuva DART.

Japanilaisen Kinki Sharyon toimittavat raitiovaunut ovat väliosineen 37,7 metriä pitkiä. Ne liikennöivät myös kahden vaunun junina. Vaunuissa on 96 istumapaikkaa ja ne ovat selvästi eurooppalaista raitiovaunua raskaamman oloisia. Kuva 23.12.2012.

Huomattava osuus uudempien vihreän ja oranssin linjan radoista on toteutettu ilmaratana. Ilmarataa on myös vanhemmilla linjoilla, etenkin punaisen linjan pohjoisella osuudella. Ilmarata tekee raitiolinjasta nopean ja häiriöttömän, mutta toisaalta rakentaminen tulee kalliiksi ja ”toisessa kerroksessa” sijaitsevat asemat ovat heikommin saavutettavissa. Ilmarata-asemilla on amerikkalaisen vammaislain *Americans with Disabilities Actin* edellyttämä hissi, mutta suuri yleisö kulkee portaita, sillä rullaportaita ei ole.

Kaiken kaikkiaan raitiotien eristystaso on korkea. Rataverkolla ei ole yhtään sellaista paikkaa, jossa raitiotie olisi sijoitettu autokaistalle. Nekin kohdat, joissa raitiotie kulkee katutilassa, on toteutettu siten, että raitiovaunulle on leveyssuunnassa riittävästi tilaa ja raitiovaunukaistat ovat mahdollisimman suoria – mutkittelemaan joutuu autoliikenne, jos se esimerkiksi risteysjärjestelyiden vuoksi on tarpeen.

Kalusto

Dallasin raitiovaunut on toimittanut japanilainen Kinki Sharyo. Vaunut ovat siinä mielessä suomalaisille tuttuja, että niiden peruskonsepti on sama kuin Valmetin nivelvaunuilla. Alunperin korkealattiaiset, kuusiakseliset vaunut koostuivat nivelellä yhdistetystä A- ja B-vaunusta. Nivelen kohdalla on ns. Jakobsin teli ja kunkin vaunun päässä erillinen teli. Kuten Helsingissä, myös Dallasissa vaunut on myöhemmin varustettu matalalattiaisella väliosalla eli C-osalla. Vuonna 2008 aloitetun hankkeen seurauksena vaunut ovat nyt 37,7 metrin pituisia ja kahdeksanakselisia. Väliosassa on istumapaikkojen

Dallasin SLRV eli SuperLightRailVehicle on 2,7 m leveä, joten kahden paripenkkirivin väliin mahtuu vielä leveä käytävä. Penkit ovat katse vaunun päätyä ja suljettua ohjaamoa kohden. Kuva 17.10.2013.

Helsingin väliosavaunujen tapaan myös Dallasin raitiovaunuihin on lisätty matala väliosa. Samalla pysäkkilaitureita on korotettu niin, että kulku väliosaan on portaaton. Väliosassa on istumapaikkojen lisäksi tilaa lastenvaunuille tai pyörätuolille. Taittoistuimet on toteutettu selkänojallisina, jolloin niiden istumamukavuus ei juuri poikkea tavallisista istuimista. Kuva 21.12.2012.

Dallasin museolinjalle eli M-linjalle on jenkkityyliin hankittu vaunuja myös oman kaupungin ulkopuolelta. Kuvan vaunu 369, joka on nimetty Matildaksi, on alunperin Australian Melbournesta. Vaunu seisoo kääntöpöydällä, jota kaksisuuntavaunujen kanssa ei kuitenkaan välttämättä käytetä – vaunu voi vaihtaa suuntaa kääntymättä. Vaunun vasemmalla puolella oleva punainen rakennus on "metroaseman" eli maanalaisen Cityplace / Uptownin raitiovaunuaseman sisäänkäynti. Kuva 24.12.2012.

lisäksi tilaa polkupyörille, pyörätuoleille ja lastenvaunuille. Niiden asentamisen kanssa samaan aikaan myös raitiovaunupysäkit uudistettiin siten, että koko laituritasoa nostettiin portaattoman sisäänkäynnin mahdollistamiseksi. Osalla punaisen ja sinisen linjan vanhoja pysäkkejä laituritasoa nostettiin vain siitä kohtaa, mihin C-vaunun ovet osuvat – kätevä ratkaisu niille matkustajille, jotka matalalattiaisuutta tarvitsevat, sillä tällä tavoin pysäkillä odottavan matkustajan ei tarvitse arvata, mihin kohtaan esteetön sisäänkäynti osuu.

Vaunut ovat eurooppalaisittain leveitä. Leveys on 2,7 metriä, kun EU sallii katukelpoisen vaunun suurimmaksi leveydeksi 2,65 metriä. Istuimia on neljä rinnakkain, ja tilaa jää vielä leveälle käytävälle. Pääosa istuimista on kaksisuuntavaunujen A- ja B-vaunuissa sijoitettu ohjaamoa kohden kun taas C-vaunussa istuimet ovat Helsingin tapaan selkänojat niveltä kohden. Kaikkien ovien läheisyydessä on muutama sivuttain sijoitettu penkki, jolloin ovien kohdalle syntyy pieni aukio. Amerikkalaisittain istumapaikkoja on melko paljon – yhdessä väliosavaunussa 96 kpl. Seisovia matkustajia ei juuri ole tarpeen kuljettaa, sillä ruuhka-aikaankin istumapaikkoja riittää kaikille halukkaille.

Vaunuja on yhteensä 163 kappaletta ja niiden tavoitteellinen käyttöikä on 30 vuotta, mikä merkitsee, että vanhimmat vaunut ovat jo elinkaarensa puolivälissä. Dallasin raitiovaunut ovat tavanomaista eurooppalaista raitiovaunua massiivisemman ja junamaisemman oloisia, mutta kuitenkin muotoilultaan onnistuneita. Monet amerikkalaiset raitiovaunut antavat itsestään kovin kömpelön vaikutelman, kun muotoiluun ei ole syystä tai toisesta panostettu.

Light railin kaksoisrooli korostuu erikoisesti vaunujen äänimerkeissä: jalankulkijoita varoitetaan sympaattisella kilisevällä kellolla Helsingin tapaan, mutta esikaupunkialueella soitetaan voimakasta, junamaista torvea tasoristeystä lähestyttäessä. Yhteistä molemmille äänimerkeille on, että niitä käytetään ahkerasti. Autotyyppistä tööttiä vaunuissa ei ole.

Vaunut liikennöivät linjasta, vuorokaudenajasta ja viikonpäivästä riippuen joko yksinään tai kahden vaunun junina. Monet asemat on mitoitettu kolmen vaunun mittaisiksi, ja vihreällä linjalla on alettu käyttää jonkin verran kolmivaunuisiakin junia.

Texasissa kaikki on suurta

Teksasilaiset ovat tunnettuja hokemastaan *everything is bigger in Texas*. Vaikka Dal-

Liikenteessä on ruuhka-aikaan ja suurtapahtumien yhteydessä jopa kolmivaunuisia junia. Tällaisen raitiojunan pituudeksi tulee noin 114 metriä. Kuvassa on Texas State Fairin aikaan ajetun lisälinjan Victory–Fair Park kolmivaunuinen juna valkoisine linjakilpineen. Lisälinja ajaa vihreän linjan ruuhkaisinta osuutta keskikaupungilta tapahtuma-alueen portilla olevalle asemalle. Kuva 20.10.2013.

lasin pikaraitiotie ei eurooppalaisessa mittakaavassa olekaan erityisen suuri matkustajamäärällä mitattuna, on rataverkko USA:n pisin – reittipituus on 137 km. Pysäkkejä, joita Dallasissa kutsutaan asemiksi, on 61. Matkustajamäärällä mitattuna järjestelmä on kuudenneksi suurin, nousuja on arkipäivisin 93 500. Linjapituus huomioiden lukua voidaan eurooppalaisesta näkökulmasta pitää hyvinkin vaatimattomana, mutta Yhdysvalloissa odotukset ovat toisenlaiset. Oranssin linjan odotetaan myös kasvattavan lukuja tulevaisuudessa merkittävästi, sillä sen varrelle rakennetaan parhaillaan asuntoja tuhansille ihmisille. Lisäksi lentoasemayhteyden uskotaan muodostuvan suosituksi.

Vihreä linja on kunnioitettavalla 45 kilometrin linjapituudellaan Yhdysvaltain pisin raitiolinja.

Keskustaraitioteitä

Koska pikaraitiotie ei palvele keskustan sisäistä jakeluliikennettä, on Dallasissa monen muun amerikkalaiskaupungin tapaan ryhdytty suunnittelemaan erillistä keskustaraitiotietä, uutta *streetcaria*. Tästä puhutaan *street level* -joukkoliikenteenä erotukseksi *light railille*, jota pidetään liityntäpainotteisena esikaupungit ja pilvenpiirtäjäkeskustan yhdistävänä järjestelmänä. Moderneja *streetcareja* on 2000-luvulla rakennettu muun muassa Portlandiin ja Seattleen. Molemmissa kaupungeissa on myös erillinen *light rail*.

Dallasissa on jo ydinkeskustan *downtownista uptowniin* liikennöivä museoraitiotie. Vanha katuraitiotie lakkautettiin vuonna 1956, mutta 1980-luvulla katutöiden yhteydessä vahingossa päällysteen alta paljastuneet kiskot antoivat kimmokkeen museoraitiotiehankkeelle, joka huipentui linjan avaamiseen vuonna 1989. Tämän jälkeen linjaa on pariin otteeseen laajennettu ja uusimmat laajennustyöt ovat parhaillaan käynnissä. Museoraitiotie eli M-linja on kokonaan oma linjansa vailla ratayhteyttä pikaraitiotielinjastoon, vaikka raideleveys onkin sama. Uusin laajennus tuo kuitenkin museolinjan aivan pikaraitiolinjan St. Paulin pysäkin tuntumaan ydinkeskustassa. Jo nyt museolinja tulee Cityplacen tunneliaseman sisäänkäynnin luo. Liikennettä ilmaisella ja vapaaehtoisvoimin pyöritettävällä museolinjalla on päivittäin varhaisesta aamusta iltamyöhään, parhaimmillaan 15 minuutin välein kolmella vaunulla. Toiminta rahoitetaan yksityisten sponsoreiden sekä DART:in varoista.

Nyt suunnitteilla oleva nykyaikainen katuraitiotie on lyhyt, nelipysäkkinen linja päärautatieasemalta Union Stationilta Houston Street Viaduct -siltaa pitkin Oak Cliffin kaupunginosaan. Oak Cliff sijaitsee keskustan lounaispuolella, ja sen erottaa keskustaalueesta laaja jättömaa, jonka halki kulkee Trinity-joki. Katuraitiotie ylittää tämän jättömaan, mutta sitä on kritisoitu ”köysiratailmiöstä”, sillä Oak Cliffin alueella on vain kolme pysäkkiä, ja keskustan päässä matkustajat jätetään aivan alueen laidalle, päärautatieaseman vierustalle. Käytännössä lähes jokainen katuraitiotien matkustaja joutuu siis vaihtamaan kulkuneuvoa ainakin kerran päästäkseen perille määränpäähänsä.

Linjaa tullaan liikennöimään kahdella yhdysvaltalaisen Brookville Equipment Corporationin valmistamalla raitiovaunulla. Linja on pitkällä sillalla yksiraiteinen, mikä rajoittaa sen kapasiteettia. Oak Cliff kuuluu Dallasin köyhimpiin ja laiminlyötyimpiin kaupunginosiin, ja osittain osavaltion varoilla rakennettavan raitiolinjan on tarkoitus toimia taloudellisena piristysruiskeena sekä nostaa alueen houkuttelevuutta.

Pidemmällä tähtäimellä DART kaavailee yhdistävänsä ydinkeskustan pohjoispuolella kulkevan museolinjan sekä keskustan lounaisnurkasta lähtevän uuden katuraitiotielinjan toisiinsa, jolloin syntyisi linkki ydinkeskustan halki. Tällöin myös museolinjaa liikennöitäisiin modernilla kalustolla. Tammikuussa 2013 varmistui tämän yhdyslinkin ensimmäisen, muutaman sadan metrin pituisen vaiheen rahoitus. Rakenteilla olevaa katuraitiotietä voidaan sen turvin jatkaa päärautatieasemalta kongressikeskukselle asti, mikä hiukan helpottaa köysiratailmiötä.

Katuraitiotien vaunut käyttävät pikaraitiotien varikkoa, joten verkkojen välille tulee yhdysraide.

Rakenteilla oleva nykyaikainen katuraitiotielinja kulkee yksiraiteisena kuvassa näkyvää maasiltaa pitkin yli Trinity-joen sekä sen molemmin puolin olevan leveän, rakentamattoman vyöhykkeen. Linja yhdistää downtownin ja sen lounaispuolella olevan Oak Cliffin kaupunginosan. Kiskot lasketaan sillalle jo alunperin raitiotietä varten tehtyyn syvennykseen, joka nyt, yli sata vuotta myöhemmin, pääsee tarkoitusta vastaavaan käyttöön. Kuva 19.10.2013.

Jyrki Majanmaa

TAMPEREEN ROLLIKAT 1948–1976

Pyynikintori oli tärkeä johdinautoliikenteen terminaali jotakuinkin koko Tampereen johdinautohistorian ajan. Vasemmalta oikealle johdinautot 23, 10 ja 9. Linjat 11 ja 25 käyttivät päätepysäkillä yhteisiä lankoja, kun taas linjalla 1 olivat omat langat. Kuva Mikko Alameri 1.11.1970.

Trolleybussi eli Tamperelaisittain rollikka, sarvijaakko, lankavaunu... Rakkaalle lapselle on monta nimeä. Laajimmillaan Tampereen johdinautoverkko on ollut viisi linjaa käsittävä, kun taas maamme toisessa johdinautokaupungissa Helsingissä on ollut vain yksi linja variaatioineen vuosina 1949–1974 ja 1979–1985. Tampereella johdinautot olivat osa kaupungin katukuvaa 28 vuotta.

Sota synnytti tarpeen johdinautoille

Vuonna 1929 kaatui Tampereella raitiotiekomiteoiden yli kaksikymmentä vuotta kestänyt työ saada Tampereelle raitiotie (katso Raitio 3/2012). Tuona aikana kaupungissa alkoi yksityisten johdolla ensimmäisenä koko maassamme kaupungin sisäinen linja-autoliikenne. Myös kaupunki pohti jo 20-luvun alussa kunnallisen linja-autoyhtiön perustamista, mutta silloin päätettiin kuitenkin jäädä tarkkailemaan yksityisten yhtiöiden kehittymistä. Pitkin 20-lukua uusia yrityksiä syntyikin runsaasti ja linja-autoliikenne kasvoi Tampereella. Vuonna 1937 aloitti Tampereen Liikenne Oy toimintansa. Se sai Tampereen kaupungin linjat yksinoikeudella haltuunsa. Yhtiön omistivat liikennöitsijät Leino ja kumpp., Wäinö Paunu sekä Lauttakylän liikenne Oy. Näistä kolmesta ainoastaan Wäinö Paunu jatkoi myös erillistä linja-autoliikennettä.

Yhteenliittymä oli tuohon aikaan merkittävä parannus Tampereen kantakaupungin liikenteessä. Autojen liikennöinti ja kunto parantuivat huomattavasti ja aikatauluja päästiin suunnittelemaan joustavasti. Myös vaihtolippujärjestelmää päästiin kehittämään ja Keskustorille suunniteltiin koko liikenteen solmukohtaa lipunmyyntipisteineen, josta saisi lippujen lisäksi tietoa reiteistä ja aikatauluista. Autot myös maalattiin yhtenäiseen punaiseen väritykseen. Linjoja oli talvisodan syttymisvuonna kuusi kappaletta ja matkustajia 9,2 miljoonaa. Tampereen kaupunkiliikenne oli kokenut huimaa tason-

Linjan 2 johdinauto eli rollikka Hämeensillalla 1950-luvun harvinaisessa värikuvassa. Taustalla mainostetaan Klubi-savukkeita. Kuva Aamulehden arkisto

nostoa 20-luvun ns. villeistä vuosista, jolloin liikennöitsijät saattoivat verisesti taistella linjoista ja matkustajista.

Sodan syttyessä lamaantui liikenne pahasti Tampereella. Polttoainetta ja varaosia ei ollut tarpeeksi. Lisäksi armeija tarvitsi linja-autoja käyttöönsä. Tilanne ei juuri helpottunut välirauhankaan aikana. Lokakuussa 1940 Tampereen Liikenne Oy lähetti kaupungille kirjeen, jossa se ehdotti, että kaupunki rakennuttaisi johdinautoja varten ajolangat ja tarjoaisi sähkön, koska polttomoottoriautoilla ajaminen oli jatkuvan polttoainepulan vuoksi hankalaa. Johdinautot yleistyivät ympäri Eurooppaa useissa kaupungeissa toisen maailmansodan aikana samasta syystä. Tampereen Liikenne Oy:n suunnitelmassa johdinautoliikenne olisi aloitettu neljässä vaiheessa, jossa linjat noudattelisivat pitkälti silloisia, olemassa olevia linjoja. Ensimmäisessä vaiheessa olisi aloittanut linja Epilästä Petsamoon. Toisessa vaiheessa linjaa olisi jatkettu Epilästä Raholaan ja lännessä olisi rakennettu pistolinja Lamminpäähän ja idässä Lappiin. Kolmannessa vaiheessa olisi vedetty sivulinjat Pyynikille ja Yläjärvensivuntielle. Neljänneksi olisi vedetty Amuriin oma linjansa.

Kaupunki rupesikin oitis tutkimaan ehdotusta. Ennen selvityksen valmistumista Tampereen Liikenne Oy jopa tarjosi koko omaisuuttaan kaupungille myytäväksi. Kaupunki muodosti trolleybussitoimikunnan selvittämään asiaa perusteellisesti. Puheenjohtajaksi valittiin apulaiskaupunginjohtaja K. A. Niinikoski ja jäseniksi sähkölaitoksen johtaja J. A. Simola, kaupungininsinööri T. J. Peltonen, kaupunginjohtaja K. Nordlund, valutyönjohtaja K. F. Saaristo, toimittaja Toivo Mansner ja insinööri Erik von Pfaler. Toimikunnassa keskusteltiin erityisesti siitä, pitäisikö kaupungin vain vuokrata johdinverkkonsa yksityisille vai ottaa koko liikenne haltuunsa. Neuvotteluja jatkettiinkin Tampereen Liikenne Oy:n kanssa, joka oli tiedustellut Saksasta johdinautoja Mercedes Benziltä. Uusien autojen hankinta Saksasta olisi kestänyt vuoden ja autoa kohden olisi hinta muodostunut veroineen miljoonaksi Suomen markaksi. Olemassa olevien linja-autojen muuttaminen polttomoottoreista sähköisiksi ei olisi ollut toimikunnan mukaan kannattavaa, vaikka se mahdollisesti olisikin tullut halvemmaksi.

Toimikunta selvitti myös Ruotsin johdinautoliikennettä Tukholmassa ja Göteborgissa sekä aloitti yhteistyön Helsingin Raitiotie- ja Omnibus Oy:n kanssa. Tampereen Liikenne Oy katsoi liikenteen aloitukseen tarvittavan kymmenen johdinautoa, joista kuusi liikennöisi linjalla Petsamo–Raholа ja neljä linjalla Pispala–Tammelantori. Kummallakin linjalla olisi vuoroväli ollut 10 minuuttia ja yhteisellä osuudella Pispalan ja Tammelantorin välillä synkronoitu viisi minuuttia.

Toimikunta esitti yhtiölle kysymyksen, jossa tiedusteltiin sen kantaa ajatukseen, jossa muodostettaisiin uusi yhtiö, johon kuuluisi osakkaana kaupunki ja mahdollisesti muitakin tahoja. Neuvottelut jatkuivat vuosina 1941–42. Tampereen Liikenne Oy ei pitänyt ajatuksesta, että kaupunki osallistuisi 25 % osuudella yhtiöön. Kaupunki taasen ei halunnut ainoastaan vuokrata johdinverkkoaan, vaan osallistua aktiivisesti aikataulujen suunnitteluun ja yhtiön toiminnan valvomiseen. Neuvottelut päättyivätkin umpikujaan tältä osin.

TKL:n johdinauto nro 5 lähes syntysijoillaan eli linjan 1 Härmälän päätepysäkillä Valmetin lentokonetehtaan vieressä. Tehdas valmisti lentokoneiden lisäksi myös dieselvetureita ynnä vaunuja rautateille (sekä kapea- että leveäraiteisia) ja lisäksi johdinautoja Tampereelle ja Helsinkiin, dieselbusseja Tampereelle ja Helsinkiin sekä raitiovaunuja Helsinkiin ja Turkuun. Tehtaalla myös rakennettiin Valtionrautateille yhteensä 100 sähkömoottorijunayksikköä (sarjat Sm1 ja Sm2) sekä Helsingin metrolle 90 vaunua (numerot M1–M6 ja 101–184). Kuva Mikko Alameri 18.10.1975

Valtionrautatiet juhli rataosan Toijala–Tampere–Parkano–Seinäjoki sähköistyksen valmistumista 10.2.1975. Pääjuhla pidettiin Tampereella ja asemalla oli juhlaliputus sekä sisäänkäynnin yläpuolella VR sähköistää -tunnus. Tampereen johdinautoliikenne oli tässä vaiheessa palvellut kaupunkilaisia ja matkailijoita jo runsaat 26 vuotta... Kuvan auto 12 on linjalla 25 matkalla Kalevaan. Kuva Mikko Alameri

Vaikeuksien kautta koelinjaan

Toimikunta esitti 12.6.1942, että kaupunki perustaisi johdinverkoston ja liikennöisi itse sillä. Tosin vain vuotta myöhemmin palattiin jälleen ajatukseen, että johdinverkko mahdollisesti vuokrattaisiin, mutta tällä kertaa kaupunki oli vahvasti toteuttamassa hanketta. Ajatuksena oli, että liikenne päästäisiin aloittamaan keväällä 1944. Yhteistyö Helsingin kanssa tiivistyi ja Oy Strömberg Ab oli myös mukana hankkeessa. Ongelmana oli kiven alla oleva kupari, jota tarvittaisiin 65 000 kiloa. Puutetta oli melkeinpä kaikesta muustakin, mitä hankkeeseen tarvittiin. Kalustovalmistajaa etsittiin paitsi kotimaasta, myös ulkomailta. Arveltiin myös, että puolustusvoimat eivät suhtautuisi myönteisesti johdinautoihin, koska niistä ei olisi tälle hyötyä tarpeen niin vaatiessa. Näistä synkistä näkymistä huolimatta lähetettiin Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriöön syyskuussa 1943 kirje, jossa pyydettiin lupaa hankkia materiaalia johdinautoliikenteen aloittamiseen. Vastaus oli odotettavissa oleva: ”Raaka-aineita ei ole.” Tästä seurasi trolleybussitoimikunnan hiljaiselo, joka jatkui vuoden 1944 joulukuuhun saakka.

Sodan päätyttyä päästiin taas aloittamaan neuvottelut johdinautojen rakentamisesta ja yhteistyökumppaniksi muodostui Tampereen Härmälässä sijaitseva Valtion Lentokonetehdas, joka etsi sodan jälkeen kuumeisesti uusia tuotteita valmistettavaksi. Kevytkorinen johdinauto oli loistava jatkumo lentokoneille. Vuoden 1945 keväällä kyseinen tehdas, yhdessä Strömbergin, HKL:n ja Tampereen toimikunnan kanssa, teki opintomatkan Ruotsiin tutustumaan johdinautoihin ja niiden valmistamiseen. Yhdessä HKL:n kanssa toimikunta laati johdinauton tyyppipiirustukset ja syyskuussa Lentokonetehdas jätti kaupungeille tarjouksensa. Prototyypin piti olla valmis vuoteen 1946 mennessä ja ensimmäisen erän seuraavana vuonna. Suunnitelmat kuitenkin tuntuivat muuttuvan koko ajan. Vuonna 1946 piti Helsingin Autokorin rakentaa korit, mutta koska se ei saanut ulkomaisia lisenssejä, tarjoutui Lentokonetehdas jälleen itse raken-

Rollikat aikalaisen muistamana

Matkustin paljon rollikoilla lapsuudessani 1950–60 luvulla tullessani Helsingistä käymään isovanhemmillani, jotka asuivat Kalevan uusissa tornitaloissa. Vaari oli rautatieasemalla vastassa. Sieltä ajoimme rollikkalinjalla 3 mummolaan, jossa lämmin makaronilaatikko odotti. Rollikoilla teimme myös huviajeluja ympäri kaupunkia. Kolmosen lisäksi mieleen painunut linja oli 11, jolla ajettiin silloiseen Muotialaan, joka oli tuolloin pitkälti maaseutua. Linjan kääntöpaikka oli Huringin maalaistalon pihassa ja loppumatka oli vieläpä hiekkatietä pitkin.

Rollikat olivat mukavia kulkupelejä matkustaa. Hiljaisia ääneltään ja lämpimiä. Tunnelmaa loi se, että talvella varsinkin Hämeensillalla ajolankoihin muodostui kuuraa, joka sai aikaan upeaa kipinöintiä!

Istuimet olivat eri linjassa toisin kuin nykypäivänä, jolloin oli helppo istuutua ja nousta, vaikka joku istuisi vieressä. Miellyttävin paikka istua oli etupenkissä, josta sai katsella kuskin näkövinkkelistä maisemia.

Joskus saattoivat rouvat paheksuvasti katsoa, jos joku pientä hörppyä autossa otti, mutta muuten matkustus oli varsin kurinalaista ja kaikki toimi hyvin. Joskus toki sarvet lähtivät langoista irti, johon kuski totesi jotain hauskaa ja riensi sitten niitä takaisin asettelemaan. Tuohon aikaan liikenne sujui varsin notkeasti. Autoja oli vielä vähän ja rollikoilla saatettiin esim. Sammonkadulla ajaa lujaa. Ja hyvin nämä sarvijaakot kiihtyivätkin. Tuohon aikaan rollikat olivat todellinen tasonnosto matkustamisessa.

Mikko Alameri

Tampereen päärautatieasemarakennuksen ravintolasiiven sekä raiteet ja matkustajalaiturit alittava katutunneli, joka yhdistää Hämeenkadun ja Itsenäisyydenkadun (vuoteen 1967 Puolimatkankadun).
Johdinautojen ilmajohdot jatkuivat tunneliosuudella kattoon kiinnitettyinä virtakiskoina, jotka oli suojattu sivuiltaan puurakentein. Koska tunneli oli matala, johdinautot joutuivat ajamaan varovasti tunneliosuudella; virroitintangot olivat lähes vaakasuorassa. Koska virtakiskot olivat kumpaankin suuntaan ajoratojen vasemmalla kaistalla, joutuivat johdinautot aina vaihtamaan vasemmalle kaistalle tunneliin ajaessaan ja tunnelin jälkeen taas oikealle kaistalle. Nämä kaistanvaihdot olivat hankalia varsinkin ruuhka-aikoina.
Silloin tällöin liian korkeat kuorma-autot vaurioittivat johdinautojen virtakiskoja, ja "sähköbussien" liikenne rampautui.
Kuva Mikko Alameri 18.10.1975

tamaan korit. Strömberg suunnitteli aluksi rakentavansa moottorit itse, mutta päätyikin hankkimaan ne Sveitsiläiseltä Brown, Boveri & Cie AG:ltä (BBC).

Kaikkien muutosten ja hankintavaikeuksien myötä katsottiin, että vuoden 1947 kevääseen mennessä saataisiin koelinja valmiiksi Härmälään. Strömberg aiheutti kuitenkin lisää ongelmia, sillä se ei ollut halukas toimittamaan kaikkiin johdinautoihin sähkölaitteita, jolloin jouduttiin jälleen (autoa numero 1 lukuun ottamatta) etsimään uutta sähkölaitteiden toimittajaa. Lähes kaikkien autojen toimittajaksi vakiintuikin The British Thomson-Houston & Co. Ltd (BTH). Auton 1 ohella ainoastaan autojen 21 ja 22 sähkölaitteet rakennettiin BBC:n ylimääräisiksi jääneistä osista.

Jouluna 1946 oli selvillä koelinjan rakentaminen Härmälästä Lentokonetehtaan edustalta keskustaan Suomen Pankin eteen (Koskipuisto). Linjaa ei ollut missään aikaisemmissa suunnitelmissa ollut, vaan se syntyi täysin käytännöllisistä syistä. Linjan tarvikkeet hankittiin valtaosin Strömbergin kautta Sveitsistä sekä Ranskasta ja osin jopa romukaupoista. Linjan ripustukset rakennettiin kuitenkin uusimman Kummler–Matterin joustavan järjestelmän mukaan. Se soveltui hyvin maihin, joissa lämpötilojen vaihtelut olivat suuria. Lisäksi kyseinen järjestelmä mahdollisti aiempaa nopeamman ajon.

Sähköä syötettiin aluksi Hatanpään höyryvoima-aseman kohdalta, joka oli noin kilometrin päässä keskustan päätepysäkiltä ja neljän kilometrin päässä Härmälän päästä. Tällä etäisyydellä jännitehäviö oli niin suuri, että Härmälässä vaunut eivät kulkeneet enää täydellä jännitteellä. Ensialkuun linjalla saikin ajaa vain kolmella autolla.

Ensimmäisen kerran johdinauto liikkui Tampereella 9.11.1948, kun ajettiin koeajo Härmälästä keskustaan. Matkalla oli peräti viisikymmentä matkustajaa mukana. Heistä valtaosa oli hankkeen parissa työskennelleitä teknisen alan asiantuntijoita. Matkalla oli myös mukana tulevan liikennelaitoksen ja valtuuston edustajia. Pääsipä jokunen ulkopuolinenkin luikahtamaan kyytiin. Koeajoon oltiin yleisesti tyytyväisiä ja se keräsi paljon huomiota.

Lopultakin koitti kauan odotettu hetki 8.12.1948 Suomen pankin aukiolla, kun kutsuvieraiden täyttämät ja juhlaliputetut kolme ensimmäistä johdinautoa lähtivät liikkeelle pankin edustalta kohti Lentokonetehdasta. Tehtaalla vieraille esiteltiin tuliteriä ja ajanmukaisia johdinautoja. Loppupäivän ajan oli johdinautoihin suoranaiset jonot pysäkeillä, kun kaupunkilaiset halusivat päästä kokemaan tämän uuden sähköbussin kyytiä. Kansa oli kaikin puolin tyytyväinen uusiin vaunuihinsa ja liikennelaitokselle alkoi sataa ehdotuksia uusista suunnista ja vuoroista. Vuoden 1949 aikana ensimmäisellä linjalla ajettiin 15 minuutin välein. Arkisin liikenne alkoi 5.30 ja pyhisin 9.00. Liikenne loppui kaikkina päivinä 23.30.

50-luvun kasvu ja 60-luvun hiljeneminen

Vuonna 1948 perustettiin Tampereen kaupungin liikennelaitos (nykyisin Tampereen Kaupunkiliikenne Liikelaitos), joka ryhtyi liikennöimään johdinautolinjaa 1 Härmälästä Suomen pankin edustalle. Vuoteen 1949 saakka johdinautot huollettiin ja säilytettiin Lentokonetehtaalla, josta ne heinäkuussa 1949 siirtyivät liikennelaitoksen huoltovastuulle Pirkkalan valtatie 37:ään, kunnes uusi johdinautojen varikko valmistui Pyynikille saman vuoden joulukuussa. Samalle paikalle suunniteltiin aikoinaan myös raitioteiden varikkoa. Liikennelaitos sai haltuunsa myös Tampereen Liikenne Oy:n (Tuolloin Takra Oy) liikennöimät polttomoottoribussilinjat kantakaupungista. Liikennelaitoksen strategia pohjautui pitkälti johdinautoista muodostuvaan runkoliikenteeseen. Ensimmäiseksi

Tuomiokirkonkadun risteystä lähestyvä linjan 25 johdinauto nro 17 matkalla itään. Taustalla Rautatienkadun risteyksen takana vuonna 1936 valmistunut Tampereen päärautatieasema edustaa monumentaalista funktionalismia. Kellotornikin rakennettiin, vaikkei se ollutkaan alkuperäisessä suunnitelmassa. Kuva Mikko Alameri 18.10.1975.

Kalustoluettelo

Nro	Valmistaja	Rekisteri	Valmistettu/Poistettu	Huom.
1	Valmet (BBC)	H-5397/HF-397	1948–1967	
2	Valmet (BTH)	H-5398/HF-398	1948–1974	Museoitu
3	Valmet (BTH)	HF-5401/HF-401	1948–1968	
4	Valmet (BTH)	H-8871/HJ-871	1949–1975	
5	Valmet (BTH)	HJ-59/HXY-66	1949–1976	Museoitu
6	Valmet (BTH)	HJ-304	1949–1976	
7	Valmet (BTH)	HK-358/IDH-52	1949–1976	
8	Valmet (BTH)	HK-357/HXY-67	1949–1976	
9	Valmet (BTH)	HK-355 / HVY-11	1949–1976	
10	Valmet (BTH)	HK-354 / IDZ-26	1949–1976	
11	Valmet (BTH)	HK-356 / IDI-41	1949–1975	
12	Valmet (BTH)	HK-446 / HXY-68	1949–1975	
13	Valmet (BTH)	HK-447 / IDE-18	1950–1976	
14	Valmet (BTH)	HK-353 / HVY-14	1950–1976	
15	Valmet (BTH)	HK-352 / HVY-15	1950–1976	
16	Valmet (BTH)	HK-442 / HVY-16	1950–1973	
17	Valmet (BTH)	HK-445	1950–1976	
18	Valmet (BTH)	HK-438 / HXY-69	1950–1976	
19	Valmet (BTH)	HK-444	1950–1976	
20	Valmet (BTH)	HK-443	1950–1976	
21	Valmet (BBC)	HN-372/IDO-11	1951–1970	
22	Valmet (BBC)	HS-464/IDI-45	1951–1970	
23	Valmet (BTH)	HV-963/IDI-42	1954–1976	
24	Valmet (BTH)	HV-962/IDO-89	1954–1976	
25	Valmet (BTH)	HY-402	1954–1975	
26	Valmet (BTH)	HY-403	1954–1975	Karviassa*
27	Valmet (BTH)	HY-404/IDI-46	1954–1976	
28	Valmet (BTH)	HÖ-112	1959–1976	Museoitu, yksit. kokoelma
29	Valmet (BTH)	HÖ-113/IDE-20	1959–1976	
300	Dodge F1	HG-797	1948–?	Alusta vuodelta 1939
305	Ajokki/Volvo	HE-93	1954–1980	

* Ilman akseleita pellon laidassa (2005)

päätettiin rakentaa jo toisen maailmansodan aikainen linja Hyhky–Kauppi. Linjaa alettiin rakentaa helmikuussa 1949 ja työ eteni aluksi varsin jouhevasti. Ajolangat saatiin kätevästi kiinnitettyä keskustassa talojen seiniin, jolloin asennus oli nopeaa. Ongelmia kuitenkin ilmeni keväällä. Syynä oli jälleen materiaalin heikko saatavuus, eikä linjan avajaispäiväksi suunniteltu 1.1.1950 toteutunut.

Alkuvaikeuksista huolimatta johdinautojen verkko kasvoi merkittävästi. Vuonna 1950 avattiin maaliskuussa linja 2 Tammelasta Hyhkyyn ja heinäkuussa linja 3 Kaupista Hyhkyyn. Vuoden 1951 kesäkuussa jatkettiin linjaa 2 Tammelasta Lappiin.

Parin vuoden tauon jälkeen avattiin lokakuussa 1954 linja 11 Pyynikintorilta (jonne myös linja 1 oli siirtynyt jo 1950 maaliskuussa) Muotialaan. Seuraavan vuoden syyskuussa jatkettiin linjaa 3S Sepänkatua pitkin Savilinnalle. Johdinautojen linjaston yhteispituus oli tuolloin 32,1 km. Linjoilla 2 ja 3 tehtiinkin 50-luvun alussa peräti 42,5 % kaikista liikennelaitoksen matkoista.

TKL 200 oli Scania/Ajokki-dieselbussi, joka palveli vuodet 1959–1978. Tämä linja-auto oli varustettu johdinautojen virroitintangoilla ja näillä poistettiin talvinen kuura ja jää ajolangoista aamutuimaan ennen johdinautoliikenteen käynnistymistä. Muutoin TKL 200 palveli normaalissa matkustajaliikenteessä. Auto kuului numeroryhmään 196-201, jonka lempinimi oli Isolovinokka. Mikko Alameri kuvasi auton Pyynikin hallilla 15.5.1976.

Tarkka linjahistoriikki löytyy SRS:n internetsivuilta: www.raitio.org > Suomen johdinautot > Tampereen johdinautot.

Vuosikymmenen loppuun mennessä alkoi kuitenkin määrä pudota uusien dieselbussilinjojen lisääntyessä kasvavan kaupungin mukana. Siihen päättyi 1950-luvun kasvun aika lukuun ottamatta vuonna 1959 rakennettua Ahjolan kääntösilmukkaa.

Vuonna 1956 liikennelaitoksen koko liikenteen linjakilometreistä ajettiin kaksi kolmasosaa dieselbusseilla ja liikenne laajeni jatkuvasti kaupungin kasvaessa. Samoihin aikoihin alkoi keskustelu johdinautojen taloudellisuudesta verrattuna dieselbusseihin, jotka olivat myös kehittyneet huimasti. Vaikuttaa siltä, että paikkakunnalla oltiin kyllä perillä johdinautojen mukavammista kulkuominaisuuksista, mutta niiden hinta oli lähes kaksinkertainen dieselbusseihin nähden. Vuonna 1958 liikennelaitos myi 26 410 kilon kuparivarastostaan 10 000 kiloa pois, koska uusia linjoja ei ollut suunnitteilla. Aikaisemmin oltiin suunniteltu uusien johdinautolinjojen perustamista uudelle Kalevan asuinalueelle Teiskontielle ja Sammonkadulle sekä Messukylän suuntaan. Lisäksi suunniteltiin kokonaan uutta varikkoa Sammonkadun päähän, jossa tänäkin päivänä on muistona Sarvijaakonkatu, jolla viitataan johdinautoihin. Varikko oli toki myös ajateltu dieselkäyttöisille autoille. 1960-luvulle tultaessa ei kuitenkaan enää uusia johdinautoja ostettu ja vuosikymmenen puoliväliin mennessä alettiin jo liikennelaitoksen johdossa epäillä, että johdinautoliikenne saattaa 1980-luvun alkuun mennessä loppua, kuten sitten kävikin. Syitä johdinautojen suosion hiipumiselle oli useita. Yhtenä syynä oli dieselbussien halpuus ja joustavuus. Myös runsas yksityisautoilun kasvaminen heikensi halua investoida suuria summia joukkoliikenteeseen, jonka merkityksen katsottiin vähenevän autoilun yleistyessä.

Pyynikin hallissa

Johdinautojen työpäivä alkoi aamuviiden aikoihin ja päättyi illalla kello 23–24 aikaan. Illan päätteeksi kuljettaja ajoi rollikkansa Pyynikin hallin takapihalle, josta huoltomies kävi noutamassa auton sisälle talliin. Perustoimenpiteinä tarkastettiin virroitintankojen virroitinhiilet ja katsottiin, oliko kuljettaja täyttänyt vikailmoituksia. Samalla kun asentaja tarkasti auton teknistä kuntoa, aloittivat siivoojat työnsä auton sisällä.

Pyynikin hallille oli valmistunut vuonna 1950 maamme ensimmäinen linja-autojen pesukone, jonka läpi linja-autot voitiin nopeasti saada puhtaiksi. Pyynikin hallilla oli mielenkiintoinen tapa ajaa autot Pirkankadun varteen aamua varten. Sieltä kuljettajat sitten nappasivat oman ajokkinsa. Syynä tähän olivat ahtaat tilat sisällä hallissa – kolarien välttämiseksi oli parasta, että huoltomies ajoi auton valmiiksi ulos kadun varteen.

Mitä rollikoista on jäljellä?

Johdinautoista kolme yksilöä on säilynyt alkuperäisessä kunnossaan. Auto 2 on Tampereella museokeskus Vapriikissa näytteillä. Auto 5 on Laviassa linja-auto- ja koriteollisuusmuseossa (katso Raitio 3/2013). Auto 28 on yksityisessä omistuksessa.

Rollikoiden Pyynikin varikko on edelleen olemassa ja tiloissa toimii nykyään Tampereen seudun ammattikoulu Tredu. Halli oli vielä vuoteen 1992 TKL:n käytössä, minkä jälkeen kaikki autot ja toiminnot sijoitettiin Nekalan varikolle.

Itse verkostosta on myös jälkiä näkyvillä ajolankojen tolppien ja seinissä olevien koukkujen muodossa. Varsin mielenkiintoista on nähdä, tultaisiinko Tampereen raitiotiellä hyödyntämään keskustassa näitä vanhoja koukkuja, kuten Helsingissä on tehty Fredrikinkadulla.

Säilyvätkö rollikat sittenkin?

Vuonna 1968 alettiin julkisuudessa keskustella johdinautoliikenteen lopettamisesta. Samana vuonna linjan 2 osuus Lappiin siirrettiin dieselautoille. Vuonna 1970 loppui Kaupin liikenne. Lopetuksia seurasi tosin yllätys: Sammonkadulle rakennettiin uusi reittiosuus ja syntyi uusi johdinautolinja 25 Pyynikintorilta Kauppaoppilaitokselle. Liikenne alkoi lokakuussa 1970. Linjoilta 2 ja 3 vapautuneet autot hyödynnettiin linjalla 25.

Vielä 1970-luvun alussa saatiin uusi käänne Tampereella, kun ryhdyttiin harkitsemaan johdinautoverkon kunnostamista ja uusien autojen hankkimista. Asian tiimoilta ehdotettiin koejohdinauton hankkimista Skodalta yhdessä Helsingin kanssa. Myös Norjan Bergenissä oli kokeiltu Skodan rollikoita ja päädytty 25 auton hankintaan. Lisäksi mietittiin HKL:n kanssa yhteistä tilausta Suomen Autoteollisuus Oy:n ja Itävaltalaisen Gräf & Stiftin uusista johdinautoista. Kaupungin budjettiin oli tarkoitus varata vuosille 1973–1975 varat 25 uuden johdinauton hankintaan.

Suomen Raitiotieseuran tilausajo eli jäähyväismatka Tampereen johdinautoliikenteen viimeisenä päivänä 15.5.1976 tehtiin TKL:n toiseksi nuorimmalla johdinautolla: numero 28 palveli vuodet 1959–1976. SRS:n tilausajo linjalla 0 käsitti koko johdinautoverkon. Kuvauspysähdysten ajaksi, ja jotta normaalia johdinautoliikennettä ei olisi häiritty, tilausajovaunun virroittimet vedettiin alas ohitusten mahdollistamiseksi. Vakiovuoron mentyä oli taas TKL 28:n kuljettajan päästettävä yksitellen virroitintangot nousemaan ylös ja ne oli alasvetonarulla kohdistettava osumaan ajolankaan. Kuvassa ollaan Sammonkadulla linjan 25 päätepysäkillä. Kuva Mikko Alameri.

Länsi-Saksan johdinautokaupunki Solingenissa oli vuorostaan 80 johdinautosta peräti 45 uusittu käyttämällä vanhoja sähkölaitteita. Tampereelta lähdettiin paikan päälle tutustumaan tähän ratkaisuun ja se todettiin erittäin onnistuneeksi. Liikennelaitos pyysikin varoja kaupunginhallitukselta kahden auton uusimiseksi tällä samalla periaatteella. Samalla ehdotettiin Skodan koejohdinauton hankkimista. Tavoitteena oli uusia kalusto vuoteen 1975 mennessä. Valtuusto näytti vihreää valoa, mutta kaupunginhallitus empi. Asiaa ei helpottanut se, että Helsingissä oltiin lopettamassa johdinautoliikennettä.

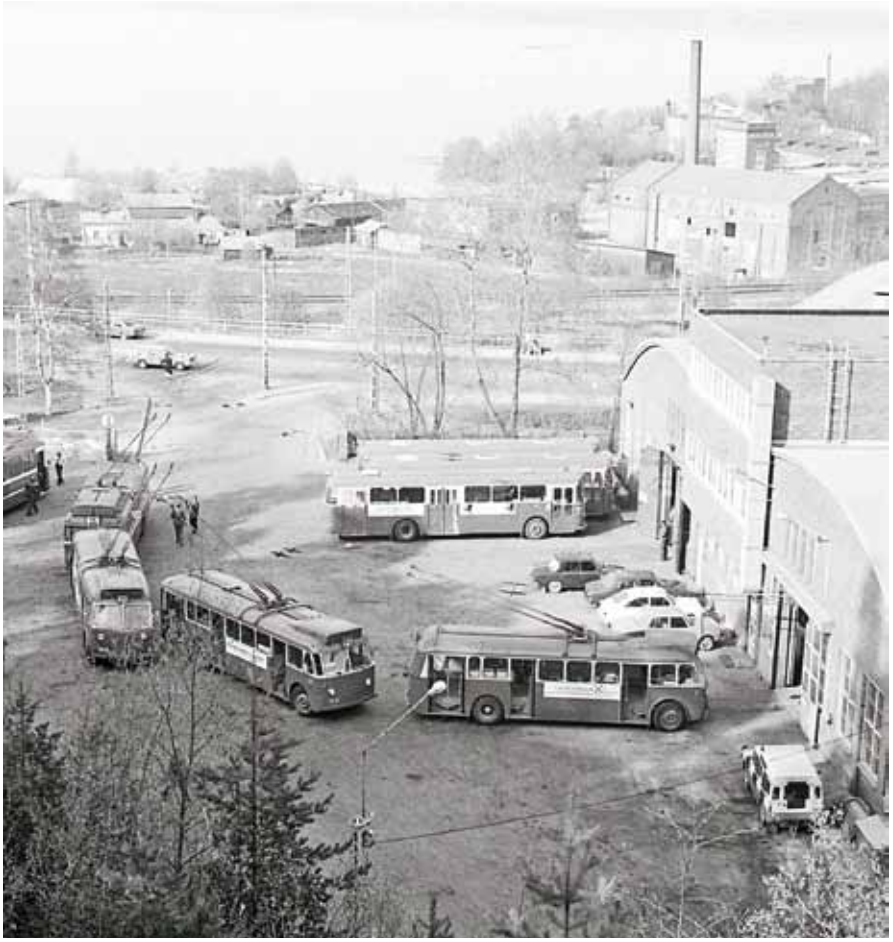
Näistä kaikista kehittämistoimista riippumatta liikenne kuitenkin loppui 15.5.1976. Esitettyjä uudistuksia ja hankintoja ei ikinä toteutettu. Varsin mielenkiintoista on havaita, että missään toimielimissä ei edes tehty virallista päätöstä johdinautoliikenteen lopettamisesta. Liikenne loppui kaluston ja ajolankojen vanhenemisen johdosta, minkä

Linjan 25 rollikka nro 27 on alittanut Tampereen päärautatieaseman raiteineen ja aloittanut nousun Itsenäisyydenkadun mäkeä kohti linjan itäistä päätepysäkkiä Sammonkadulla. Kuva Mikko Alameri 15.5.1976.

Entinen johdinautohalli Pirkankadulla. Kuva Jyrki Majanmaa 10.11.2013.

vuoksi langat saivat roikkua vielä yli vuoden katukuvassa. Tällöinkin vielä pohdittiin johdinautoliikenteen uudelleenaloittamista, mutta todettiin että siinä tapauksessa koko verkko pitäisi joka tapauksessa uusia, joten jäljellä olevat langat saivat luvan lähteä 1977. Johdinautojen lopettamista Tampereella on monesti pidetty yhtä suurena virheenä kuin Turun raitioteiden lakkauttamista. Lakkauttamisen jälkeen asia velloikin usein lehtien sivuilla, missä ihmeteltiin Tampereen päätöstä luopua johdinautoista, kun samanaikaisesti muualla maailmassa johdinautot kokivat uuden kasvojen kohotuksen (kuten mainitussa Bergenissä). Rollikoiden palauttaminen liikenteeseen on tähän päivään saakka ollut yksi yleisimmistä asioista lehtien mielipidepalstoilla. Varsinkin viime aikoina sana rollikka on noussut uudelleen esiin Tampereen liikenteen tulevaisuudennäkymissä käynnissä olevan raitiotien suunnittelun myötä.

Sähköistä joukkoliikennettä tullaan mahdollisesti näkemään Tampereella modernin raitiotien muodossa vielä tämän vuosikymmenen loppuun mennessä, mikäli valtuusto ensi keväänä päättää rakentamisesta. Ennen sitä kuitenkin vertaillaan ratikoita suuren kapasiteetin linja-autoihin. Vertailtavina ovat kaksiniveliset diesel-, hybridi- ja johdinautot. Rollikoita siis suunnitellaan vielä tänäkin päivänä Tampereen kaduille, mutta varsin epätodennäköiseltä niiden paluu silti tänä päivänä näyttää.



Kaikki loppuu aikanaan: Tampereen johdinautoliikenteen päättymispäivän iltana 15.5.1976 loputkin uskolliset palvelijat ovat saapuneet viimeistä kertaa Pyynikin hallille. Kuva Mikko Alameri.

Sähköisen joukkoliikenteen jäänteitä: ajolankojen kannatinlankojen kiinnityskoukkuja Pyynikintorin kerrostaloissa. Kuva Jyrki Majanmaa 10.11.2013.

Pääasialliset lähteet

Janne Peltola: Onnikoita ja rollikoita (Gummerus 1998)

Timo Lehtonen, Kimmo Pyrhönen: Tampereen siniset bussit (Gummerus 1998)

Raitio 4/87

Martti Ollila

UUDEN KULJETTAJAN ARKEA 1970-LUVULLA

Valmistuin syksyllä 1971 raitiovaununkuljettajaksi. Olin jo tuota ennen ollut kaupungin palveluksessa kolmisen vuotta, joten eläkkeelle syksyllä 2009 päästyäni olin tehnyt täyden uran maalaisena kaupungin palveluksessa.

Syksyn 1971 kuljettajakurssi oli ajan mukaisesti miesvoittoinen. Ainut silmälasipäinen kaveri, Martti, jaksoi ajaa raitiovaunua miltei 40 vuotta vaikka kurssikavereista suurin osa lopetti jo 1980-luvun loppuun mennessä. Kuva on otettu Vallilassa HKL:n Museossa.

1970-luvulla kuljettajan ikärajan on täytynyt olla 22 vuotta, koska muistan päässeeni kurssille alaikäisenä ja vasta kurssin päätöshetkillä lokakuun lopussa 1971 täytin 22 vuotta. Noin kahden kuukauden mittainen kurssi sisälsi enimmäkseen ajoharjoittelua, mutta sähköasioiden hallitseminen oli tuohon aikaan erityisen tärkeää, sillä esimerkiksi ajolankojen pudotessa oli osattava tehdä määrätyt toimenpiteet. Nykyisin sähköasiat ovat niin automatisoituja, että suoranainen vaara ajolankojen pudotessa on hyvin vähäinen.

Ensimmäisenä vuotena sain kadehdittavan helpon ruuhkavuoron. Aamuhuki oli n. klo 7–9 välillä 4S:ää, jonka jälkeen alkoi päivätauko. Tuohon aikaan kaikki työvuorot olivat 2-osaisia, eli kaikissa ajosarjoissa oli pitkä 4–6 tunnin pituinen tauko päivän keskellä. Ruuhkavuorot olivat suhteellisen haluttuja, koska niissä olivat viikonloput vapaat.

Päivätaukoni alkoi Koskelassa klo 9 aikaan aamulla, jonka jälkeen kävelin kotiin. Kerran muistan rahastajani, vanhemman naisen, pyytäneen minut kotiinsa päivätauon ajaksi. Nuorella pojalla mieli lähti heti laukkaamaan, mutta nyt voin sanoa, että mitään ei tapahtunut: rahastaja laittoi minut kylpyyn ja lähti itse päivärientoihinsa! Jäin itsekseni miettimään, että ilmeisesti kylvyssä pitäisi käydä useamminkin.

Normaalisti kuljin työmatkat jalan: joka päivä kaksi kertaa Porvoonkadulta Koskelan halleille ja takaisin. Reippailun jäljiltä virkahousut kuluivat puhki. Silloinen vaatevastaava ei uskonut selityksiä – eikä uskonut luottamusmieskään – enkä saanut uusia housuja, vaan jouduin omakustanteisesti hankkimaan uudet housut.

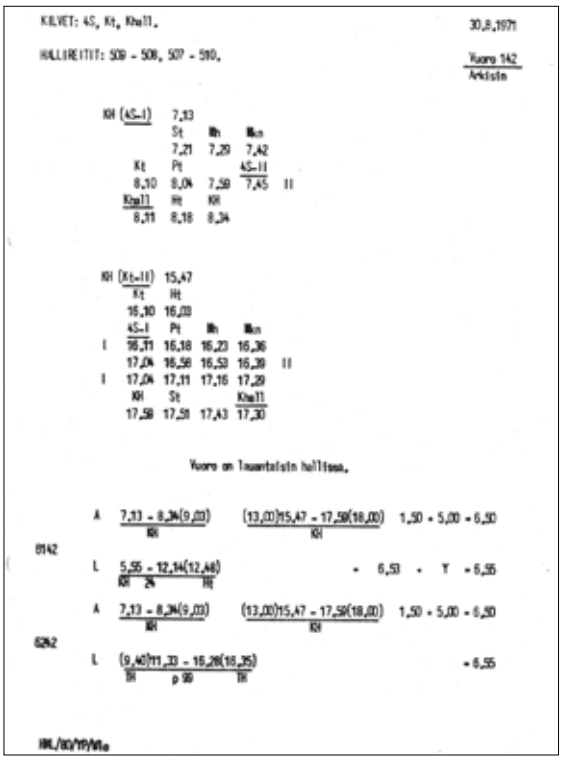
Iltapäivähuki alkoi klo 13. Rupeaman aluksi oli pitkä kolmen tunnin varallaolo Koskelan hallilla ennen ”oman” ruuhkavuoroni ulosajoa. Istuminen meni yleensä mukavasti rahastajien seurassa kahvia juoden, mutta aina oli pelko persiissä, että joku kuljettaja tekisi sairausilmoituksen ja joutuisin oikeisiin töihin jo ennen omaa vuoroani. Oman ruuhkani ulosajo oli klo 16 aikaan jälleen linjalle 4S, jolla ajoin puolitoista kierrosta Kauppatorin ja Munkkiniemen väliä ja takaisin Koskelaan klo 18 aikaan.

1970-luvulla miesten nahkaiset päällystakit, pompat, olivat muodissa. Minäkin, nuori poika, käytin muodin mukaista vaatetusta myös työmatkalla. Se oli kuitenkin kiellettyä ja kerran tarkastaja ilmoitti luottamusmiehen välityksellä oman vaatetuksen käytön olevan sopimatonta. Tämän jälkeen jouduin käyttämään virkavaatetusta myös työmatkoilla.

Entisaikaan vaunun yleisen liikennekunnon tarkistaminen oli enemmän kuljettajan harteilla. Vanhoista kaksiakselisista vaunuista tuli aamuisin tarkistaa mm. jarrukenkien asento eli olivatko ne riittävän lähellä pyörää. Jarrut oli hyvä tarkistaa välillä myös päivän aikana päätepysäkkitauoilla. Tarvittaessa vaihderauta tuli työntää telin keskivaiheilla pyörien välissä olevaan reikään ja kiristää jarrut. Toki nykyisinkin kuljettajan tulee aamulla tarkistaa jarrujen kunto, mutta ei niitä sentään enää tarvitse itse ruuvata paikoilleen.

Varsinkin ruuhka-aikojen aikataulut olivat aikakauteen nähden jopa tiukempia kuin nykyisin. Vanhoilla puujunilla ajaessa aikataulut olivat vain silmänlumetta. Uudemmilla vaunuilla, vaikkapa rattikarioilla, aikatauluissa pysyi huomattavasti paremmin. Tuohon aikaan oli vielä selkeät ruuhka-ajat, joiden ulkopuolella työ oli suorastaan leppoisaa nykypäivään verrattuna. Iltaisin matkustajia ei ollut nimeksikään, kun nykyisin ihmiset taas eivät tunnu pysyvän kodeissaan millään! Sitä paitsi rahastajat hoitivat niin sanotun asiakaspalvelun, joten kuljettajalle jäi tehtäväksi vain vaunun kuljettaminen ja järjestyksenpidon toteuttaminen; järjestyshäiriöt eivät olleet vieraita tuolloinkaan. Kuljettajan tehtävä oli pitää lopullinen järjestys vaunussa, joten jos rahastaja halusi jonkun matkustajan poistettavaksi, se jäi tietenkin kuljettajan harteille. Välillä hirvitti nousta kuskinpukilta ja lähteä kampeamaan häiriköivää kaveria ulos. Harvoin sentään joutui käsirysyyn matkustajan kanssa, mutta on sellaistakin sattunut. Tietty arvostus kuljettajaa – virkamiestä – kohtaan oli tuolloin apuna monessa tilanteessa.

Myöhemmin, kun pääsi ajamaan parempia vuoroja vaikkapa kolmosen linjalle, paineita toivat rahastajat. He olivat epävirallisesti vaunun kapteeneja ja heidän ohjeitaan oli varsinkin nuoremman kuljettajan syytä noudattaa; heidän luomansa paine taisi olla suurempi kuin työnantajan. Erityisesti vanhemmat rahastajat kolmosen linjalla halusivat kierroksen päätteeksi mennä Porviksella kahville Primulan kahvilaan. Rahastajien kesken kiersi nopeasti tieto, että tuon kuljettajan kanssa ei kannata mennä ajamaan, kun ei sillä ole kiire kahvillekaan!


KILVET: 4S, Kt, Khall.

30.8.1971

HALLIREITIT: 509 - 508, 507 - 510.

Vuoro 142
Arkisin

KH (4S-I) 7,33
St Mh Mun
7,21 7,29 7,42
Kt Pt 4S-II
8,10 8,04 7,59 7,45 II
Khall Ht KH
8,11 8,18 8,34

KH (Kt-II) 15,47
Kt Ht
16,10 16,03
4S-I Pt Mh Mun
I 16,11 16,18 16,23 16,36
17,04 16,58 16,53 16,39 II
I 17,04 17,11 17,16 17,29
KH St Khall
17,58 17,51 17,43 17,30

Vuoro on Tuusentalotin hallissa.

A 7,13 - 8,34(9,03) (13,03)15,47 - 17,59(18,00) 1,50 = 5,00 = 6,50
KH KH

0142

L 5,55 - 12,14(12,46) = 6,51 + T = 6,55
KH 24 Ht

A 7,13 - 8,34(9,03) (13,03)15,47 - 17,59(18,00) 1,50 = 5,00 = 6,50
KH KH

0242

L (9,40)11,33 - 15,28(16,25) = 6,55
Ht p 99 Ht

Martin ensimmäinen vakituinen työvuoro syysliikenteessä 1971. Tällaisista työajoista olisi kateellinen moni nykykuljettaja.

Jo muutaman vuoden jälkeen pääsin ryhmäylimääräiseksi. Tuohon aikaan varakuljettajia oli paljon ja heidän tehtäväkseen jäi useimmiten varallaolo. Varakuljettajan työhön sopeutui nopeasti ja koko päivän ”istuminen” sujui lopulta leikiten. Kun joskus harvoin oli linjakeikkaa, oli ensimmäisenä ajatuksena ”miksi juuri minä?” Sillä olisihan tarkastajalla ollut mahdollisuus määrätä kuka tahansa muu monista ylimääräisistä tuolle keikalle.

Hakaniemen vanha tarkastajankoppi oli suurin piirtein samalla paikalla ratikkapysäkkien välissä kuin nykyinen metroaseman sisäänkäynti. Tarkastajan lisäksi siellä pitivät majaa myös varakuljettajat ja –rahastajat ja välillä päät kolisivat yhteen. Normaalisti yksi heistä valittiin ”brikkaamaan” ohi kulkevia vaunuja eli tarkkailemaan aikataulussa ajamista. Kaavakkeeseen merkittiin kunkin vaunun kohdalle, oliko se myöhässä vai etuajassa. Jos vaunu oli yli kaksi minuuttia edellä, tuli siitä tehdä ilmoitus tarkastajalle. Vaunuja ei tuohon aikaan kulkenut lainkaan harvoin eli brikkaaminen oli todellista työtä.

Kahvitarjoilu pienessä kopissa oli ympärivuorokautista, mutta jossain vaiheessa päivää tarkastaja määräsi jonkun varakuljettajan käymään kaupassa ostamassa kahvileipää. Toki kahvit olivat maksullisia, olisiko kuppi maksanut 5 penniä, mutta pullat tarjottiin sitten kahvikassan piikkiin.

Myöhempiä vaiheita

Lähes 40 vuoden aikana erilaisia tilanteita tuli ja meni paljonkin. Asiakkaiden kanssa sattuneista kommelluksista saisi aikaan vaikka kirjan. Pari samankaltaista kaatumistapausta muistan: aikoinaan ajoin rattikariaa Eiran lenkillä ja olisinko joutunut jarruttamaan sivukadulta tulleen auton vuoksi. Iäkkäämpi pukumies pyörähti käytävällä salkku kourassaan kuin hyrrä. Takki lepattaen herra nousi käytävältä, mutta ote salkusta ei ollut koko tapauksen aikana irronnut.

Urani loppuvaiheilla kävi samankaltainen tapaus, kun jouduin pikajarruttamaan Postitalon vaihteeseen: vanhempi nainen pyörähti akselinsa ympäri mutta nousi seisomaan kuin mitään ei olisi tapahtunut. Tuollaiset tapaukset ovat tietysti noloja asianosaisille, eikä loukkaantunut aina kehtaa tulla valittamaan kuljettajalle, mutta ihmettelin silti, kun kummastakaan tapauksesta ei syntynyt jälkipuintia.

Kerran, ehkä 1970-80-lukujen taitteessa, ajoin Hakaniemestä kohti keskustaa. Tuohonkin aikaan oli liikennevalot Pitkänsillan eteläpuolella. Ajoin vaunulla Pitkänsillan yli ja näin kaukaa, että valot vaihtuivat keltaisel-

Martti työuransa loppuvaiheilla tauolla suosikkilinjansa nelosen päättärillä. Kuva Jaakko Pertilä 13.2.2008.

le ja kohta ne olivat punaiset. Olin myös huomannut, että paikalla oli poliisiratsia, mutta varsinkin silloisten vaunujen ominaisuudet tuntien punaisiin valoihin ei ollut enää mahdollisuutta pysähtyä. Niinpä ajoin täysillä päin punaista, jonka virkavalta huomasi. Ajattelin vain jatkaa matkaa välittämättä poliiseista, mutta eikös vaan muuan konstaapeli lähtenyt juoksemaan rinnallani! Hän jatkoi juoksemistaan ja suoritusta riitti aina Kaisaniemen pysäkille asti, jolloin konstaapeli sai vaununi kiinni. Minut kutsuttiin poliisilaitoksen silloiseen toimipisteeseen Hietaniemenkadulle kuultavaksi, jossa määrättiin 80 markan sakko. ”Pakko tämä on määrätä, kun ilmoitus on tehty”, minulle sanottiin osaaottavasti hymyissä suin. Vaikka olinkin tuolloin vähävarainen niin oli minullakin suu virneessä: harva viitsii juosta raitiovaunun kanssa kilpaa melkein pysäkinväliä!

Myöhemmin sain kyseenalaisen kunnian olla ensimmäinen kahden Variotramin välinen kolaroija. Tämän on täytynyt tapahtua vuoden 2000 tietämillä, sillä olin vähän aiemmin tutustunut Suomen Turistiautolla ajaneeseen miellyttävään naishenkilöön, Riittaan, joka ajoi juuri isolla autollaan vaununi rinnalla Mannerheimintietä pitkin. Nuorilla rakastavaisilla on tietysti tapana vilkutella toisilleen ylen määrin ja näin kävi nytkin. Lisäksi yritin pysyä Turistiauton rinnalla, joten vauhti oli kova. Kuusitien pysäkki lähestyi ja samalla lähestyi edellä ajaneen vuorovaunun perä. Jarrutus ei enää onnistunut ja niin vain kävi, että vaununi liukui kuin kelkka ja rysähti pysäkillä seisseen toisen madon takalistoon. Onneksi noissa vaunuissa törmäyskestävyys on huomioitu eikä henkilövahinkoja tullut. Sain tapauksen johdosta kirjallisen varoituksen, mutta sitä suurempi häpeä oli mennä taukopaikalle, jossa kaikki jo tiesivät Ollilan edesottamuksista.

Hauskin mieleeni jäänyt sattumus on siirtoajolta, jossa olin viemässä syksyn räntäsateilla nivelvaunua Töölöstä Koskelaan. Ajoin pitkin Runeberginkatua aikomuksenani jatkaa Mannerheimintien yli Helsinginkadulle. Risteyksen valot olivat nuolella, mutta juuri ennen risteykseen ehtimistäni valot vaihtuivat S:lle ja jouduin tekemään napakan kiskojarrupysähdyksen. Jarrutuksesta seurasi epätodellinen tunne: ikään kuin koko maailma olisi lähtenyt kaatumaan. Hetken aikaa ihmeteltyäni tajusin, että tuulilasi oli irronnut liimauksistaan ja lopulta se irtosi kokonaan ja mäjähti asfalttiin. Ilmoitin asiasta Lokkiin:

– Multa putos tuulilasi katuun!

– Ei ole totta, eihän se nyt noin vaan voi irrota! Oletko kolaroinut?

– Kyllä se vaan itsekseen lähti lentoon ja rämähti seljälleen katuun.

– No vie se vaunu nyt Koskelaan ja tutkitaan asia myöhemmin.

Raahasin raskaan tuulilasin sisälle vaunuun, koska eihän sitä voinut kadullekaan jättää. Muistelen, että edes aikoinaan kaksiakselisilla ajaminen ei ollut niin epämiellyttävää kuin räntäsateessa nivelvaunulla ilman tuulilasia!

Marttia on haastatellut Jaakko Pertilä

Uusia postikortteja!

1,00 €

Uudet ratikkakortit ovat ilmestyneet! Valikoimaan kuuluu kortti Kajaanista sekä ensimmäinen välipalamannesta tehty postikortti!

Tutustu kortteihin ja tee tilaus internetissä: *www.stadinratikat.fi/kauppa* tai tilaa sähköpostitse osoitteesta *339@stadinratikat.fi* tai puhelimitse: (09) 489 263.

Postituskulut: alle 15 euron tilaukset 0,90 e, yli 15 euron tilauksista ei kuluja.

Oy Stadin Ratikat Ab

Mikko Alameri

Viipurin raitiotiet saivat arvoisensa historiikin

Alun perin ruotsalaisen kaupungin Viipurin raitioteiden historian perusteellinen kokonaisesitys on vihdoinkin valmistunut – vieläpä kaksiin kansiin. Näyttävä ja runsaasti kuvitettu teos on julkaistu kahtena laitoksena, ruotsiksi ja suomeksi.

Kirjoittaja on ansioitunut, tunnettu ja tunnustettu ruotsalainen raitiotieharrastaja ja lukuisia raitiotiehistoriikkeja vuosikymmenten saatossa tuottanut Per Rickheden. Hän on uurastanut Viipuri-aineiston kokoamisessa yli puoli vuosisataa. Sinnikäs ja määrätietoinen työ arkistoissa ja kirjastoissa Ruotsissa, Suomessa ja Venäjällä on kantanut hedelmää, joka on nyt kaikkien aiheesta kiinnostuneiden nautittavissa.

Kummassakin yhtenäisesti taitetussa laitoksessa ovat tiivistelmät englanniksi, saksaksi ja venäjäksi. Ruotsinkielisen kirjan on kustantanut Trafik-Nostalgiska Förlaget, suomenkielisen puolestaan Kustantaja Laaksonen.

On kerrassaan oivallista, että nimenomaan ruotsalainen Per Rickheden on tehnyt tämän mittavan työn. Hän kun on puolueeton kirjoittamaan Suomen kahdesti Neuvostoliitolle luovuttaman kaupungin raitiotiehistorian. Suomessa tiedot ja kiinnostus Viipurin raitioteihin ovat pääsääntöisesti lopahtaneet kesään 1944.

Teoksen ansiokas taitto on luku sinänsä. Ruotsalainen Ateljé Hunting Flower AB on yhdessä kirjoittajan kanssa järjestänyt varsin runsaan ja sirpaleisen aineiston selkeästi jäsennellyksi, nautittavaksi kokonaisuudeksi. Pääosin riittävän suurikokoisia, hyvälaatuisia kuvia tarkasteleva pääsee kiintoisalle ja ahaa-elämyksiä tuottavalle aikamatkalle Viipuriin – kuului tämä kaupunki kenelle hyvänsä.

Pidän arvokkaana sitä, että Eugen Landsdorff, eräällä tavalla Viipurin raitioteiden isä, on saanut oman osionsa historiikkiin. Ainoa, mitä jäin kirjasta kaipaamaan, on asemakaava-arkkitehti, asemakaavaopin professori ja omien sanojensa mukaan sortokauttakin elänyt yli-ikäinen Otto-Iivari ”Mörri” Meurman (1890–1994) sekä hänen osuutensa Viipurin raitiotielinjausten huomioon ottamisessa. Meurman toimi Viipurin ensimmäisenä asemakaava-arkkitehtinä 1918–1937. Lisäksi Meurman laati yhdessä Göran Sidenbladhin kanssa Viipurin yleiskaavan 1943.

Viipurin raitioteiden historiikin on ansiokkaasti suomentanut turkulainen Mikko Laaksonen. Kaiketi stahanovilaisella vimmalla hän suoriutui mittavasta työstä erittäin lyhyessä ajassa. Tämä on onnittelujen arvoista.

Per Rickheden kirjoitti historiikin Viipurin suomalais-ruotsalais-neuvostoliittolaisten raitioteiden 1912–1957 muistolle. Niinpä teos kuuluukin jokaisen valveutuneen suomalaisen kodin käsikirjastoon.

Per Rickheden: **Spårvägen i Viborg**, Trafik-Nostalgiska Förlaget, Stockholm
ISBN 978-91-86853-21-1
Per Rickheden: **Viipurin raitiotiet**, Kustantaja Laaksonen, Helsinki
ISBN 978-952-5805-52-9
Lähes 200 valokuvaa, karttaa ja piirrosta, 160 numeroitua sivua.

Hinta 38 euroa

Kolikkoinmäeltä Rautatieasemalle matkaavan linjan 2 raitiovaunuyhdistelmä, jossa katoton perävaunu numero 54 Torkkelinkadulla noin vuonna 1920. Taaempana on linjan 1 moottorivaunu kääntymässä Karjalankadulle. Torkkelinkadun päässä häämöttää Viipurin kauppahalli. Kuva: Maakunta-arkisto, Mikkeli.

Johannes Erra

Tankovirroittimet

Ensimmäinen Latvian Väinänlinnaan tilatuista uusista raitiovaunuista on toimitettu Belkommunmashilta Valko-Venäjältä. Vaunu on neliakselinen telivaunu, jossa on kuitenkin keskiovien kohdalla matala lattia. Vaunussa on väliaikainen tankovirroitin, mutta uusien vaunujen myötä kaupungissa on tarkoitus siirtyä moderneihin virroittimiin aivan lähiaikoina. Tapauksen kunniaksi Raitio käy muutamalla sanalla läpi tankovirroittimien historiaa ja nykypäivää raitioteillä.

Vaikka tankovirroittimia nykyisin käytetään lähinnä johdinautoissa, kyse on silti ratkaisusta, joka kehitettiin alun perin raitioteille, ja se oli yleisin virroitinratkaisu raitioteillä vielä 1900-luvun alussa, niin myös Helsingissä. Tämän jälkeen tankovirroittimista kuitenkin vähitellen luovuttiin valtaosassa maailmaa. Helsingissä tämä tapahtui jo 1909–1910. Viimeisiä merkittäviä läntisessä Euroopassa tankovirroittimiin luottaneita kaupunkeja olivat niitä raitioteiden lakkautukseen saakka käyttäneet Kööpenhamina (1972) ja Hampuri (1978) sekä modernimpiin ratkaisuihin lopullisesti vasta 1970-luvun lopussa siirtyneet Bryssel ja Milano. 1990-luvulle saakka tankovirroittimia käyttänyt Saint-Étienne ehti varustaa tankovirroittimin myös matalalattiavaununsa.

Nykyisin tankovirroittimet ovat käytössä lähinnä vain museoraitioteillä sekä muutamissa kaupungeissa muun liikenteen seassa hoidetussa museoliikenteessä. Muutamissa tapauksissa museoliikenne on varsin ammattimaista, esimerkiksi San Franciscon F Line operoi päivittäin, vaikkakin paikallisen harrastajayhdistyksen tukemana. Maailmassa on lisäksi edelleen 11 kaupunkia, joissa tankovirroittimia käytetään edelleen päivittäisessä ja luonteeltaan ei-museaalisessa raitioliikenteessä.

Philadelphian katukuvaan raitiotie on kuulunut yhtäjaksoisesti 1800-luvulta. Raideleveys on harvinainen 1581 mm. Uudishankintoihin ei ole ollut varaa vuosikymmeniin, joten kaupunkiraitiotien uusin sarja on Kawasakilta Japanista vuosina 1980–1982 hankitut 112 telivaunua. Kuvassa Kawasaki-vaunu 9041 linjalla 34 lähestyy Baltimore Avenueta pitkin päätepysäkkiään 61. kadun risteyksessä. Kuva Daniel Federley 21.6.2013.

Hongkongin keskustan raitiotiellä käytössä on yksinomaan kaksikerrosvaunuja. Raideleveys on Tallinnan tapaan 1067 mm ja vaunut ovat kaksiakselisia. Kuvassa vaunu 93 lähestyy Murray Roadin pysäkkiä matkallaan Kennedy Townista Happy Valleyyn. Kuva Marimekko kevät 2012.

Latvia
Riika; Tatra-vaunut on varustettu tankovirroittimin, matalalattiavaunuja ei
Väinänlinna

Portugali
Lissabon; linjat 12 ja 28. Kaksiakselisissa vaunuissa sekä moderni että tankovirroitin.

Egypti
Aleksandria; vain keskustan linjat

Intia
Kolkata

Kiina
Hongkong, Hongkongin saaren kaupunkiraitiotie

Yhdysvallat
Boston; linja Ashmont–Mattapan.
Philadelphia; kaupunkiraitiotie. Esikaupunkilinjoilla modernit virroittimet.
New Orleans

Kanada
Toronto

Brasilia
Rio de Janeiro; liikenne keskeytyksissä vuodesta 2011

Kaikissa Lissabonin linjaliikenteen raitiovaunuissa on myös modernit virroittimet. Linjoilla 12 ja 28 käytetään silti edelleen tankovirroittimia, koska ulottuma ei ahtailla kaduilla ole riittävä moderneja virroittimia varten. Näitä linjoja liikennöivät yksinomaan vaunut sarjasta 551–585. Vaunut on rakennettu liikennelaitoksen omalla konepajalla vuosina 1935–1940 ja modernisoitu pitkälti saksalaisella tekniikalla vuosina 1995–1996. Kuvassa vaunu 559 on matkalla Escolas Geraisia pitkin Graçan ja Martim Monizin suuntaan. Kuva Daniel Federley 6.6.2007.

Antero Alku

Tallinnan raitiotiet 125 vuotta

Tallinnassa juhlittiin raitioteiden 125-vuotista taivalta lauantaina 24.8.2013. Juhla näkyi kaupungilla vaunukavalkadina, johon osallistui vaunuja, joita ei ole normaalissa liikenteessä. Kaikkiin vaunuihin pääsi yleisö mukaan avoperävaunua lukuun ottamatta. Avoperävaunussa matkusti soittokunta, joka viihdytti kaupunkilaisia kavalkadin ajan.

Kavalkadin jälkeen kulkue palasi Koplin varikolle, jossa päivää vietettiin tarjoamalla kakkukahvit, pidettiin puheita ja oli muutenkin avoimet ovet. Kavalkadin kyytiin pääsi ilmoittautumalla ennakkoon, sillä paikkoja ei ollut rajattomasti. Koplin varikolle sen sijaan pääsi vapaasti.

Kavalkadia veti 2-akselinen museovaunu T-11. Vaunu on valmistunut 1953 vaunuksi 47 ja se on muutettu työvaunuksi 1967. Vaunu kuuluu raitioteiden omalla konepajalla yhdessä Ilmarine-konepajan kanssa vuosina 1951–1954 valmistettuihin vaunuihin. Vaunu on edelleen numeroitu työvaunuksi, mutta se on saanut historiallisen sinisen värin.

T-11:n perässä oli avoperävaunu, joka on valmistettu Tallinnan raitioteiden 100-vuotisjuhliin 1988 vanhojen valokuvien perusteella.

Kulkueeseen kuuluivat myös kahvilavaunu Pauliine sekä kolme työvaunua. Ensimmäisenä näistä oli Gothan vaunusta muutettu T24, joka on dieselaggregaatilla toimiva ajojohdon korjaus- ja huoltovaunu. T18 on Ilmarisen valmistamasta vaunusta muutettu harjavaunu ja T4 Ilmarisen alun perin valmistama vaunu, joka on nyt yhdistetty harja- ja hiomavaunu. Lisäksi kavalkadiin kuuluivat vielä vaunut 133 ja 109.

Tallinnan paikallisjunaliikenne on jo uusiutunut Elektriraudteeden uusien Flirt-junien sekä asema- ja pysäkkirakenteiden myötä. Myös raitiotiet ovat vihdoin saamassa uutta kalustoa. Viron ja Espanjan valtioiden välisen päästökaupan maksuna Tallinna saa 16 CAF:in valmistamaa 30-metristä 3-osaista nivelvaunua vuosina 2014–2016. Helsingin Artic-vaunujen tapaan keskivaunussa on kaksi teliä. Tallinnan vaunukaupan arvo on 43,6 milj. euroa. Uusien vaunujen havainnekuva oli esillä Koplin varikolla.

Juhlakavalkadi on saapumassa Kadriorgiin. Kulkuetta vetänyt T-11 vuodelta 1953 perässään hevosvaunun jäljennös vuodelta 1988. Taustana Kadriorgin kauniisti korjattuja puisia kerrostaloja.

Työvaunut T24 ja T18 Kadriorgin pysäkillä. Gothan 1958 valmistama vaunu oli vuoteen 1978 numero 76. Nyt tornivaununa käyttövoimana on dieselöljy. T18 on tallinnalainen vuodelta 1951, alkuperäiseltä numeroltaan 40.

T4 (entinen 34) vuodelta 1951 rautatieasemalla. Vaunu on ensimmäinen Ilmarisen valmistama Tallinnan raitiovaunu. Nykyään vaunu on harja- ja hiomavaunu.

Raitioliikenne

Suunnitelmia

Raitioliikenteen linjastosuunnitelma 2014–2024 on työn alla. HSL julkaisi kesällä tarjouskilpailun, jonka kohteena oli konsulttityö raitioliikenteen linjastosuunnitelman 2014–24 laatimiseksi. Suunnitelman tavoitteena on kasvattaa raitioliikenteen matkustajamäärää kuitenkin niin, että liikenne hoidetaan nykyisin vaunumäärin ja kustannuksin. Syyskuussa linjastosuunnitelmaa koskeva blogi avautui osoitteessa http://hsl-raitioliikennelinjasto.blogspot.fi.

Jokerin raideleveysselvitys on lukuisista rataan liittyvistä konsulttitöistä uusin. Noin 20 000 euron hintainen selvitys valmistunee tämän vuoden aikana ja osoittanee Espoolle, ettei ole tarpeellista valita jotakin muuta raideleveyttä kuin se, joka alueella jo on käytössä.

Tampereen raitiotien läntisestä linjauksesta ei vielä ole tehty päätöstä. Kaupungin asiantuntijaryhmä suositteli radan sijoittamista maankäytön kannalta keskeisesti Pispalan valtatielle. Myös radan myöhempi haaroittaminen Tesoman suuntaan olisi näin ollut helpompaa. Kaupunginhallitus päätti kuitenkin yksimielisesti kokouksessaan 21.10. ehdottaa valtuustolle, että rata viedään Sepänkadun kautta Paasikiventielle. Perusteluna oli huoli Pispalan valtatien ruuhkautumisesta. Kaupunginvaltuusto päätti puolestaan 11.11. pormestarin ehdotuksesta selvittää molemmat vaihtoehdot riittävän suurella tarkkuudella. Päätös syntyi äänin 56–11.

Esimerkiksi mahdollisuutta haaroittaa raitiorata Paasikiventieltä Tesoman suuntaan ei vielä ole tutkittu. Myös pysäkkien paikat ovat osin avoimia ja Pispalan valtatien mahdollinen ruuhkautuminen kaipaa selvittämistä.

Muualla reitin varrella suunnittelu on tarkentunut. Esimerkiksi Hallilan kohdalla reittiä on suoristettu ja sujuvoitettu. Alueelle tulee myös uutta, raitiovaunua tukevaa asuin- ja liikerakentamista. Varikolle on tutkittu vaihtoehtoisia sijoituspaikkoja Hervannassa. Ne saattavat myös vaikuttaa raitiolinjan reittiin. Suunnittelu tarkentuu talven aikana

Yleissuunnitelma valmistuu helmikuussa, ja valtuusto tekee päätöksen raitiotien rakentamisesta kevään 2014 aikana. Tuoreimman arvion mukaan rakennustyöt alkaisivat vuonna 2017. Rantaväylän tunnelin on arvioitu valmistuvan samoihin aikoihin, eivätkä sen rakennustyöt näillä näkymin vaikuta raitiotien rakennusaikatauluun tai -töihin.

Liikenne

Raitiolinjoilla 8X ja 10X järjestettiin perjantaina 6.9. jalkapallon MM-karsintaotteluiden jälkeen lisäliikennettä. Ne ajoivat totuttuja reittejään Oopperalta Sörnäisiin ja Paavalin kirkolle sekä Oopperalta Kolmikulmaan. Myös pääsuuntien bussilinjoilla oli lisävuoroja.

Liikennelaitoksen raivausauto HE125 on saanut oikeuden määrätä lähisiirtomaksu siirtämilleen väärin pysäköidyille ajoneuvoille. Maksu tulee maksettavaksi, mikäli raivausauto ehtii paikalle valokuvaamaan väärin pysäköidyn auton ennen kuin sen haltija ehtii siirtää ajoneuvonsa. Pysäköintivirhemaksua ei määrätä.

Ratatyöt ja poikkeusliikenne

Hakaniemen vedeneristys- ja kiskoremontti tuli oleellisesti suunniteltua edullisemmaksi. Sen vuoksi HKL:n johtokunta pystyi kokouksessaan 22.8. laajentamaan töitä siten, että huonokuntoisen radan uusimista lisättiin Siltasaarenkadulla noin 24 metrin matkalta Pitkänsillan suuntaan ja vedeneristystöiden aluetta laajennettiin Ympyrätalon tuntumassa. Myös pysäkin palvelualue eli korotettu alue toteutettiin johtokunnan aiemman päätöksen mukaisesti 57 metrin eli kahden Artic-vaunun pituisena.

Oopperan pysäkin tienoilla 9.–15.9.2013 olleiden kiskotöiden vuoksi linjat 4, 4T, 7A, 7B ja 10 kiersivät poikkeusreittiä Mannerheimintie–Arkadiankatu–Runeberginkatu–Ruusulankatu–Sibeliuksenkatu–Töölön halliraiteet–Mannerheimintie. Myös linja 2 ajoi Ruusulankadun–hallipihan kautta.

Vaihde 205 Töölön hallin takapihalta Eino Leinon kadulle sekä kaarre poistettiin 17.9. Vaihde Eino Leinon kadulla oli poistettu jo aiemmin kesällä Ruusulankadulle johtavan kaarteen uusimisen yhteydessä.

Kiskotöiden vuoksi syys-lokakuun aikana kakkos-kolmonen ajoi yöliikenteessä monena yönä Eiran lenkin vain yhteen suuntaan. 22.–25.9. välisinä kolmena yönä oli poikkeusreitillä 20-sarja ja 29.9.–2.10.-öinä

MLNRV2-vaunut 92 linjalla 10 Pikku Huopalahteen ja 88 linjalla 4 Katajanokalle Ruusulankadun väliaikaisilla pysäkeillä 10.9.2013. Poikkeuspysäkit eivät kuuluneet alkuperäiseen suunnitelmaan, mutta ne otettiin käyttöön palautteen perusteella. Kuva Ari Palin.

30-sarja. Tuolloin tehtiin kiskotöitä Etelärannassa ja Laivasillankadulla. Laivurin- ja samanaikaiset Helsingin- ja Kaarlenkatujen kiskotyöt muuttivat reittejä niin, että 7.10. yöliikenteessä 20-sarja ajoi koko reittinsä päinvastaiseen suuntaan. Samasta syystä 30-sarja ajoi 9.10. yöllä koko reitin 20-sarjan puolta. Laivurinkadun kiskotyöt jatkuivat vielä myöhemmin ja 14.10. yöllä 30-sarja ajoi Eiran lenkin väärään suuntaan. Kaikki mainitut kiskotyöt alkoivat klo 24 ja päättyivät aamun liikenteen alkuun mennessä.

Tarkk'ampujankadulla tehtiin kaivu- ja kiskotöitä 12.–16.10., jolloin linja 10 kääntyi Kolmikulmassa. Korvaavaa liikennettä ei ollut.

Senaatintorin kaakkoiskulmassa olevat vaihteet 607, 625 ja 626 uusittiin lokakuun lopulla. Kiskotyö ei aiheuttanut poikkeusreittejä.

15.10. Munkkiniemen päätepysäkillä tehtiin katutöitä ja nelosen vaunut ajoivat aamupäivällä sivuraiteen kautta.

Korppaanmäessä tehtiin ratatöitä lokamarraskuussa ja myös molemmat vaihteet 101 ja 104 uusittiin. Tiistaina 29.10. linja 10 kääntyi koko päivän ajan Kuusitiellä. Loppuosuus Pikku Huopalahteen korvattiin bussilla 10X, joka ajoi Kuusitieltä yksisuuntaisen lenkin Mannerheimintie–Vihdintie–Korppaanmäentie–Mannerheimintie.

Etelärannan–Laivasillankadun kaarre uusittiin syys-lokakuun vaihteessa. Kuva Jukka Lyly 6.10.2013.

Ratatöitä Korppaanmäentien päässä. Alkuperäisen lähtöpysäkin jälkeinen lievä S-mutka on nyt suoristettu. Asfaltissa on nähtävissä vielä vanhan sivuraiteen linjaus. Kuva Jukka Lyly 3.11.2013.

Kalusto

Artic-vaunuille on määritelty häiriötön ajo niin, että prototyyppivaunujen on oltava linjaliikennekelpoisena vähintään 10 000 km ja sarjatuotantovaunujen 5000 km. Tuona aikana saa olla yksi teknisestä syystä johtuva vaununvaihto. Mikäli raja-arvoja ei saavuteta, alkaa häiriötön ajo alusta. Vasta häiriöttömän ajon toteuduttua HKL alustavasti vastaanottaa vaunun.

Vaunun 153 viimeinen matka oli 20.9. linjan 1A:n iltaruuhkavuorossa 103. 31.10. vaunu lähti Vallilasta rekan lavetilla romuttamolle. 154 ajoi viimeisen kerran 1A:n aamuruuhkavuorossa 106 10.10. ja kouluajossa 17.10. Senkin matkat Helsingissä ovat ohi, mutta lähiaikoina se palautettaneen Saksaan museovaunuksi.

Uusiksi mainosvaunuiksi valittiin matriisikilpiset vaunut 41 ja 42, joista jälkimmäinen aloitti Eckerö Linen mainoksin 23.9. Vaunu 41 aloitti McDonald'sin mainoksin 18.11.

Iltapäivällä 5.11. HKL 339 hyytyi Mäkelänkadulle jarrurummun irtoamisen vuoksi. HKL 227 työnsi sen Koskelaan odottamaan korjausta. Vaunuissa on erilaiset kytkimet, joten niiden väliin tarvitaan ylimääräinen välirauta. Vaunu korjattiin Vallilassa 11.11. Kuva Jari Luukkonen 5.11.2013.

HKL 153 vietiin Vallilasta riisuttuna romutettavaksi 31.10. Kuva Aarne Berg.

3.10. Mannerheimintien raitioliikennettä sotki iltaruuhkassa Kansaneläkelaitoksen risteykseen hajonnut vaunu. Mm. joillekin linjan 4 vuoroille tehtiin "käännytyksiä" Kuusitiellä. Kuva Jukka Lyly.

Vaunu 157 oli 16.10. koulutusajossa Vallilan suunnalla, kun klo 15 aikaan sen katolla syttyi johtoja ja puurakennetta palamaan. Vahingot jäivät vähäisiksi, sillä saattamassa olleen raivausauton HE125 henkilökunta teki alkusammutuksen. Paikalla kävi myös pelastuslaitoksen yksikkö HE101. Vaunu hinattiin Koskelaan.

Vaunu 401 ajoi 24.10. ensi kertaa linjoilla 2 ja 3 vuorossa 25 ja samalla ensimmäistä kertaa koko päivän vuorovaununa. Tätä ennen vaunu on vaihdettu kesken päivän joko linjalle tai pois lastentautien, mm. jarrujen jumiutumisen, vuoksi. Suurin osa syksystä on kulunut testi- ja koulutusajoissa. Vaunu 401 oli ensi kerran linjalla 10 8.11., linjalla 7A 9.11. ja linjalla 4 14.11.

MLNRV1 60 nähtiin Hämeentiellä 28.10. koeajokilvin, joten se lienee kuudentena valmistuva 1-sarjan välipala. Vaunu 68 aloitti linjaliikenteen 17.10. ja vaunut 34, 37, 38, ja 63 ovat olleet liikenteessä jo pitkään. Vaunut 49, 50, 61 ja 62 ovat joko VIS:llä Saksassa tai Vallilassa viimeisteltävänä.

Vaunu 402 saapui Helsinkiin 19.11.

Ulkomaat

Tukholma

Tvärbanan jatko Solna Centrumiin vihittiin käyttöön 27.10.2013, ja normaaliliikenne alkoi seuraavana päivänä. Alvikin ja Solnan välinen linja käyttää vanhan Tvärbanan tavoin linjatunnusta 22, mutta läpimenevä liikenne ilman vaihtoa Alvikissa on mahdollista aloittaa vasta myöhemmin kun kulunvalvontajärjestelmän ongelmat saadaan korjattua.

Ensimmäiset CAF:lta tilatuista sarjan A35 osittain matalalattiaisista nivelvaunuista otettiin liikenteeseen lokakuussa 2013 Nockebyn radalla ja Tvärbanalla. Vaunut on numeroitu sarjaan 451–465. Sarjan toimitus on edelleen kesken.

Osoitteessa sll.se/sparvagcity on monipuolinen tietopaketti Lidingöbanan ja citylinjan 7 yhdistävän uuden raitiotien suunnittelusta. Linkin "Utställning JP Djurgårdsbron–Frihamnen" takaa löytyy muun muassa 16-sivuinen esite, joka esittelee rautatiesuunnitelman (JP=järnvägsplan) mainitulle rataosuudelle. Osuuden Frihamnen–Ropsten suunnitelmat tehdään vasta myöhemmin.

Norrköping

Flexity Classic-vaunuja, sarjaa M06, on tilattu vielä 16. vaunu, numero 46. Vaunuja 43 ja 46 odotetaan kaupunkiin tämän tai ensi vuoden aikana. Pidennettyjä Düwag-nivelvaunuja on edelleen käytössä 9 vaunua.

Wien

Itävallan pääkaupungissa raitiolinjastoa on kehitetty voimakkaasti lähes 15-vuotisen tauon jälkeen. Linjaa D on jatkettu keskustassa palvelemaan paremmin uutta päärautatieasemaa. Tonavan itäpuolista linjastoa on laajennettu voimallisesti jakamalla linja 26 uusiksi linjoiksi 25 ja 26. Samalla viime ja tämän vuoden aikana yli 5 kilometriä uutta rataa on syntynyt Stadlaun ja Aspernin alueelle.

Metro

26.10. metrojunan jarrut lukkiutuivat Puotilan ja Rastilan välissä tunnelissa n. klo 17 eikä junaa saatu liikkeelle. Matkustajat evakuoitiin ratapenkkaa pitkin Puotilan metroasemalle henkilöstön ja pelastuslaitoksen

Uusia postikortteja

Joukkoliikenneaiheisia postikortteja nyt saatavilla osoitteesta:

http://personal.inet.fi/koti/jyrkilangman/tmi.jyrki.langman.html

Kaikki kuvat Jyrki Längmanin ottamia Valikoimassa yli 20 aihetta!

turvin. Metroliikenne Vuosaareen hoidettiin yhden raiteen turvin.

Hakaniemen metroaseman lippuhallin peruskorjauksen hankesuunnitelma hyväksyttiin HKL:n johtokunnassa 31.10. ja kokouksessa päätettiin oikeuttaa HKL jatkamaan hankkeen suunnittelua. Hankkeen kokonaishinta-arvio on n. 15 miljoonaa euroa ja rakennustyöt aloitettaneen syksyllä 2014.

Metroliikenteessä kokeillaan viikonlopun yöliikennettä 15.11. alkaen kesäkuun 2014 puoliväliin saakka. Liikennettä on molemmilla haaroilla 20 minuutin välein n. klo 1.30 asti. Yöliikenteen jatkosta päätetään kokeilujakson kokemusten perusteella.

Lähijunat

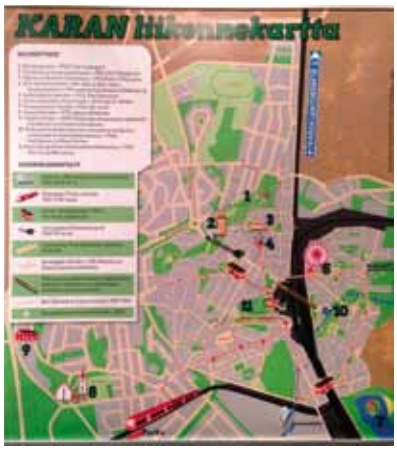
Vantaankosken ja Leppävaaran kaupunkiradoilla siirryttiin sunnuntaina 27.10. vasemmanpuoleiseen liikenteeseen. Muutoksella valmistaudutaan Kehäradan avaamiseen vuonna 2015.

27.10. Sm5-junat eli Flirtit aloittivat Kirkkonummen liikenteessä, jonne ne ajavat pääosin ruuhka-aikojen ulkopuolella.

1.1.2014 lähtien VR:n lähijunissa tehtävillä HSL:n sisäisillä matkoilla voi teoriassa käyttää vain HSL:n lipputuotteita. VR:n liput kelpaavat vain, mikäli matka on alkanut seudun ulkopuolelta tai päättyy sinne.

Muuta

Näyttely Toteutumaton Riihimäki on avattu Riihimäen kaupunginmuseossa, Öllerinkatu 3, kivenheiton päässä rautatieasemalta.



Riihimäen raitioteiden kuvitteellinen linjasto. Näyttely Toteutumaton Riihimäki Riihimäen kaupunginmuseossa 27.4.2014 asti. Kuva Daniel Federley 4.9.2013.

Uuden metrovalvomon suurista koilliseen antavista ikkunoista voi nähdä myös oikeita junia, sillä metrotalo sijaitsee osittain radan päällä. Kuva Jorma Rauhala 30.10.2013.

Markku Kari esittelemässä jäsenistöllemme uutta liikenteenohjaustekniikkaa metrotalon neuvotteluhuoneessa. Kuva Jorma Rauhala 30.10.2013.

Näyttelyssä on kerrottu erilaisista toteutumatta jääneistä suunnitelmista. Mukana on myös raitiotie, jonka linjakartta perustuu O. I. Meurmanin vuonna 1922 laatimaan asemakaavaan. Raitiotiestä on laadittu myös linjasto ja kuvitteellinen aikataulu. Museo on avoinna ke ja su klo 12–18 ja sinne on vapaa pääsy. Lisätiedot ja aukioloajat http://www.riihimaki.fi/Riihimaki/Ajankohtaista/Toteutumaton-Riihimaki-89-2742014/.

Kansainvälinen Liikkujan viikko 16.–22.9. huipentui sunnuntaina 22.9. järjestettyyn Auton vapaapäivään. 22.9. HSL järjesti joukkoliikenneseikkailun, jonka käyntikohteita olivat mm. raitiovaunuvarikot ja uusi metrovalvomo.

Otanmäen toinen tehdasvierailu toteutui SRS:n jäsenille 25.9. Suunnitelmissa oli päästä ajelemaan vaunulla 402 tehtaan koeradalla ja ajankohta oli valittu vaunun toimitusaikataulun mukaan. Valitettavasti vaunu valmistui kuitenkin ajokuntoiseksi vasta marraskuussa, joten koeajot jäivät tällä kertaa tekemättä. Ryhmämme sai kuitenkin tutustua viimeisteltävänä olevaan vaunuun sekä koerataan. SRS kiittää Transtech Oy:tä miellyttävästä tutustumiskäynnistä.

Seuran opinto- ja tutustumisvierailu Helsingin metron Herttoniemen uuteen liikenteenohjauskeskukseen, metrovalvomoon, järjestettiin 30.10.2013. Metroliikenteen asiantuntija ja kuljettaja-liikenteenohjaaja Markku Kari selosti 32 jäsenellemme seikkaperäisesti uuden valvomon toimintaa. Vanhaan Hakaniemen valvomoon verrattuna ohjaustiloilla on eroa kuin yöllä ja päivällä – eikä vähiten siksi, että vanha sijaitsi ikkunattomassa huoneessa maan alla ja uusi on ilmava ja valoisa työtila metrotalon neljännessä kerroksessa.

SRS:n ryhmä maailman pohjoisimmalla raitiovaunupysäkillä Otanmäessä. Kuva Jorma Rauhala 25.9.2013.

SUOMEN RAITIOTIESEURA JOHTOKUNTA VUONNA 2013

PL 234
00531 Helsinki
suomen.raitiotieseura@raitio.org

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

Jäsenmaksu 20 euroa

Perustettu 16.1.1972

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

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

SIHTEERI
Juhana Nordlund
puh. 044 339 3910
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

Helsingin metro- ja raitiovaunuliikenteen turvapalvelut siirtyivät Palmian hoitoon 1.11. alkaen. Järjestyksenvalvojat ovat jatkossa enemmän näkyvillä ja avuksi matkustajille: he partioivat junissa ja metroasemilla ja antavat apua mm. lipun ostossa. Myös virkapuku on muuttunut haalarista asiakasmyönteisempään suuntaan. Sopimuskausi on neljän vuoden pituinen.

Veturinkuljettajien mielenilmauslakko 1.11. pysäytti valtaosan pääkaupunkiseudun lähiliikenteestä ja osan kaukoliikenteestä klo 4 ja 17 välillä. Lakossa oli kyse VR:n kaavailemien kuljettajien kääntöaikojen nipistämisestä. Lakon vuoksi liikenne käynnistyi täysin vasta lauantaiaamuna 2.11. HSL järjesti korvaavaa bussiliikennettä lähiliikenteen rataosien suuntiin.

Lakkosyksy jatkui perjantaina 8.11. jolloin Nobina Westin kuljettajat marssivat ulos ja suuri osa Espoon liikenteestä sekä Helsingissä Lauttasaaren linjoista jäi ajamatta. Osa liikenteestä hoidettiin mm. esimiesvoimin. Työtaistelun syynä oli kiista työvuoro- ja vapaapäiväkiertojen järjestämisestä.

Avustajat

Aarne Berg
Johannes Erra
Daniel Federley
HKL-Raitioliikenne
Jari Luukkonen
Jukka Lyly
Ari Palin
Jorma Rauhala

sekä väistyvä uutistoimittaja Arto Hellman, jolle kiitokset pitkäaikaisesta panostuksesta Päätepysäkin parissa.

Tässä Raition numerossa oli tarkoitus tutustua viime numerossa esitellyn, olympialaisten aikaan Helsingissä vierailleen ”vihreän kalan”, Vestische 341, myöhempiin vaiheisiin. Artikkeli siirtyy kuitenkin eteenpäin, sillä kaikkea tarvittavaa kuvamateriaalia ei vielä ole saatu Saksasta.

SRS:n internetsivuilla on julkaistu novelli Kuljettaja 6041 linjalla – raitiovaununkuljettajan arkipäivä 2013. Jaakko Pertilän kirjoittamassa novellissa seurataan kuljettaja T. T. Artikaisen tavanomaista päivää aamunkoitosta iltaan. Novelli löytyy osoitteesta www.raitio.org > Verkkolehti Raitio > Kuljettaja 6041 linjalla.

Kevätkokous 25.3.

Suomen Raitiotieseura ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään tiistaina 25.3.2014 klo 17.30 Töölön kirjastossa, 4. kerroksen Mika Waltari -salissa, Topeliuksenkatu 6, Helsinki.

Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat, minkä jälkeen on varattu noin 1,5 tuntia kuvien katseluun ym.

Takakannen kuva
Museolinjan *streetcar* eli vanhanaikainen raitiovaunu on kääntymässä McKinney Avenuelta kohti Cityplacea jouluaattona 2012. Kuvan vaunu 186 eli lempinimeltään *Green Dragon* (vihreä lohikäärme) on kulkenut Dallasissa vuodesta 1913 asti. Vaunulla on tavallinen tarina: linjaliikennekäyttö päättyi 1956, sitten edessä oli parikymmentä vuotta heinälatona. Entisöinti valmistui lopulta 1989. Vaunun valmisti Dallas Consolidated Electric Street Railwaylle St. Louis Car Co. Kuva Daniel Federley.

3T ratikkakassi

Rajoitettu erä!

9,50 €

Nyt saatavana rajoitettu erä ratikkakassia linjatunnuksella 3T! Kassi on samanlainen kuin tuttu 5-linjan ratikkakassi.

Kassissa on kuvattuna helsinkiläinen Suomen Autoteollisuuden ja AEG:n valmistama kaksiakselinen vaunu vuodelta 1941.

Kassin koko on 44 x 43 x 14 cm.

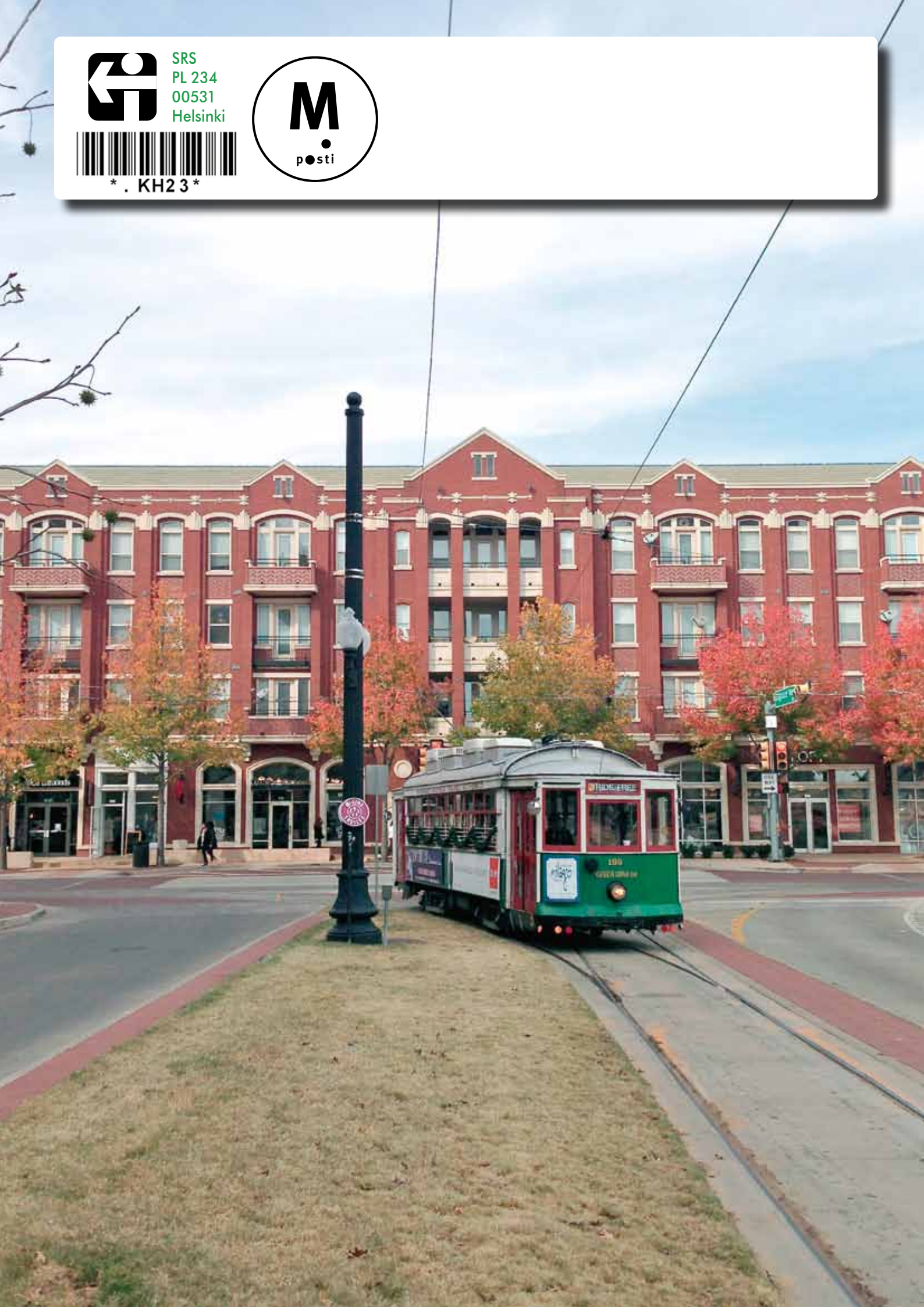
Tilaa tämä ainutkertainen 3T-kassi sähköpostitse osoitteesta *339@stadinratikat.fi* tai puhelimitse: (09) 489 263.

Mainitse tilatessasi 3T-linjatunnus!

Postituskulut: alle 15 euron tilaukset 0,90 e, yli 15 euron tilauksista ei kuluja.

Oy Stadin Ratikat Ab

SRS
PL 234
00531
Helsinki

.KH23

M
posti