

33. Liikennelaitos¹⁾

Katsaus vuoden 1971 päätapahtumiin

Kertomusvuonna matkustajamäärät kasvoivat edellisvuoteen verrattuna.

Leimaa antavin koko kertomusvuoden toiminnalle oli 1.5. alkanut yhteistoiminta liikennelaitoksen ja kaupungin alueella liikennöivän seitsemän yksityisen liikenteenharjoittajan kesken. Tällöin liikennelaitos kaupunginvaltuuston päätöksen mukaisesti ulotti palvelunsa yli koko kaupungin. Yhteistoiminnan pyrkimyksenä on palvella kaikkia kuntalaisia saman tason mukaisesti asuinpaikan sijainnista riippumatta.

Helsingin julkisen liikenteen (HEJULI) yhteistoiminnalla saavutettiin välittömästi huomattavia parannuksia, sillä yksityiset liikenteenharjoittajat (YLH) siirtyivät käyttämään vain liikennelaitoksen matkalippuja.

Tariffia yksinkertaistettiin ja hinnat sekä siirto-oikeudet olivat samat liikenteenharjoittajasta riippumatta. Yleisenä piirteenä oli, että halvimpien lippujen hinnat kohosivat ja vastaavasti kalleimmat halpenivat. Entisen kuuden vyöhykkeen maksun sijasta tuli korkeimmaksi kolmen vyöhykkeen mukainen maksu. Kuukausi- ja yleisliput muuttuivat linjaryhmäkohtaisiksi, jolloin lippu kelpaa kaikilla linjaryhmään kuuluvilla linjoilla. Toukokuun ajan vaikeutti yhteistoimintaa yksityisten liikenteenharjoittajien henkilökuntien lakkoiu. Lisäksi liikennelai-

tos suunnitteli mm. kaikkien liikenteenharjoittajien aikataulut.

Suomenlinnan lauttaliikenne liittyi yhteistariffiin 1.6., josta lähtien sielläkin käytetään vain liikennelaitoksen matkalippuja. Tällöin Suomenlinnan liikennemaksut halpenivat huomattavasti.

Raitioliikenteen aloittamisesta tuli 11.6. kuluneeksi 80 vuotta. Merkkipäivää juhlistettiin monin eri tavoin. Museovaunuista koottu juna historiallisiin virkapukuihin puetuine henkilökuntineen herätti runsaasti huomiota liikennöidessään eri puolilla kaupunkia. Museo oli avoinna yleisölle. Kauppatorilla oli koko päivän hevosraitiovaunu henkilökuntineen yleisön mielenkiinnon kohteena. Raitioliikenteen 80-vuotistaipaleesta laadittiin erillinen esite »Hevosomnibussista nivelraitiovaunuun».

Pohjoismaisten liikennelaitosten talousjohtajat olivat koolla Helsingissä 16.–17.4. Neuvottelujen aiheena olivat yhtenäisten tilastointimenetelmien kehittäminen keskinäisten vertailujen helpottamiseksi sekä laistosten ATK-toimintojen kartoittaminen.

EM-kisoja vietettiin Helsingissä elokuun alkupuolella. Sitä ennen oli suoritettu Mannerheimintien liikenteen uudelleenjärjestely, jonka työvaiheen aikana 1.6.–31.7. koko raitioliikenne johdettiin Runebergin- ja Arkadiankadun kautta. EM-kisojen liikenne-

¹⁾ Kertomukseen liittyvät tilastotaulukot, joita ei ole otettu tähän teokseen, on julkaistu Helsingin kaupungin tilastollisessa vuosikirjassa ja liikennelaitoksen toimintakertomuksen eripainoksessa.

järjestelyjen helpottamiseksi liikennelaitoksen aloitteesta järjestettiin kisavieraille pysäköintipaikkoja eri puolilla kaupunkia.

Liikennelaitoksen liikenteenohjauskeskus sai uudet ja ajanmukaiset toimitilat Lasipalatsista. Ne otettiin käyttöön siirryttäessä kesäliikenteeseen. Uusia nivelraitiovaunuja tilattiin 15 kpl. Kaikkien aikojen suurin saman tarjouksen pohjalta tehty kotimaisten linja-autojen alustojen hankintasopimus allekirjoitettiin 24.9. Turun ja Helsingin liikennelaitokset tilasivat Suomen Autoteollisuus Oy:ltä yhteishankintana kaikkiaan 66 linja-autoa, joista liikennelaitoksen osuus oli 59.

Organisaatiossa tapahtui joitakin muutoksia. Toimintansa aloitti 15.9. liikenneosastolle perustettu vesiliikennetoimisto, jonka tehtävänä on keskitetysti hoitaa ja kehittää Helsingin alueen vesiliikennettä. Myynti- ja neuvontatoimisto lakkautettiin, jolloin myynti- ja neuvontajaos siirrettiin yleisen osaston kassa- ja tilitoimistoon. Puhelinneuvonta siirrettiin yleisen osaston sosiaali- ja tiedotustoimiston tiedotusjaokseen sekä markkinointi markkinointijaokseen. Vuoden alussa perustettiin sosiaali- ja tiedotustoimiston pr-jaos.

Metron koerata, jonka kiskotuksen liikennelaitos rakensi, luovutettiin metrotoimistolle 18.10. Metroradan pituus on 4.8 km.

Kaupunginosa yhdistysten kanssa oltiin kiinteässä yhteistoiminnassa koko vuoden ajan. Liikennelaitoksen asiantuntijat kävivät selostamassa julkisen liikenteen näkymiä sitä varten järjestetyissä tilaisuuksissa, joissa ko. yhdistykset esittivät toivomuksiaan alueensa liikenneolojen kohentamiseksi.

Suomen Paikallisliikenneliiton aloitteesta pidettiin Helsingissä paikallisliikennepäivä 21.10. Järjestelyistä vastasi liikennelaitos. Keskeisenä aiheena oli julkisen liikenteen toimintamahdollisuuksien parantaminen. Päiville osallistui n. 40 henkilöä Turusta, Tampereelta ja Helsingistä.

Työaikojen porrastuskomitea työskenteli

tehokkaasti yhteistoiminnassa liikennelaitoksen kanssa. Toukokuussa 1970 suoritettun työ- ja toimipaikkakyselyn tulosten perusteella laaditut uudet työaikaosuutukset lähetettiin 105 toimipaikalle.

Joukkoliikenteen palvelua pyrittiin nopeuttamaan käytettävissä olevin keinoin. Liikennelaitoksen aloitteesta tehtiin Kanta-kaupungin joukkoliikenteen parantamiseen nykytilanteessa tähtäävä työ (Helpis) kaupunkisuunnitteluviraston johdolla keväällä ja kesällä.

16.7. asetettiin työryhmä laatimaan kaupungin koko joukkoliikenteen pitkän tähtäimen rahoitussuunnitelmaa (JORA). Työryhmän puheenjohtajana toimi liikennelaitoksen toimitusjohtaja.

Liikennelaitoksen koko suunnittelutoiminta keskitettiin matkustajapalvelun parantamiseen tähtääviin tehtäviin ja toisaalta parempien mahdollisuuksien luomiseen julkisen liikenteen hoidon kehittämiseksi.

Liikennelaitoksen *kehittämistoiminta* perustuu siihen, että jokaisen vastuuhenkilön on huolehdittava oman vastuualueensa kehittämisestä. Samalla tähän toimintaan pyritään yhä lisääntyvässä määrin kytkemään laitoksen koko henkilöstö. Kehittämistyö suoritetaan kunkin organisaatioyksikön omasta toimesta. Samanaikaisesti useampia toimintayksiköitä koskevat tehtävät suoritetaan työ- ja projektiryhmien puitteissa. Useampien elinten osallistumista edellyttävät tehtävät suoritetaan organisoituna yhteistyönä.

Kulunut vuosi oli ensimmäinen, jolloin perinteellinen rationalisointi oli laitoksessa muutettu kehittämistoiminnaksi. Toimisto oli konsulttina lukuisten tehtävien asettamisessa, niiden täsmentämisessä ja suorittamisessa, näistä mainittakoon mm. Hejuli-projekti, jonka avulla HKL:n ja yksityisten liikenteenharjoittajien yhteistyö käynnistettiin. Yhteisenä tuloksena oli, että laitoksen suunnittelu- ja päätöksentekoprosessi systematisoitui.

Vuonna 1970 perustetun *taloussuunnittelu-toimiston* päätoimialueena on laitoksen talouteen liittyvien asioiden suunnittelu- ja kehittämistoiminta.

Toimiston ja sen eri jaosten päälliköt osallistuivat organisaatiosuunnittelun, talouslaskennan ja tariffilaskelmien asiantuntijoina v:n 1970 alussa perustetun Helsingin kaupunkiseudun joukkokuljetustoimikunnan sihteeristön työhön vuosina 1970–1971. Toimikunnassa ovat edustettuina Helsinki, Espoon kauppa ja Helsingin mlk.

Taloussuunnittelun laadintamenetelmä uudistettiin kertomusvuoden loppupuolella taloussuunnittelutoimiston, järjestelytoimiston sekä kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosaston välisenä yhteistyönä. Uudistustyöstä otetaan ensimmäinen, v:n 1973 taloussuunnittelun laadintaa koskeva osa käyttöön vuoden 1972 alusta. Samassa yhteydessä uudistettiin myös sisäinen kustannuspaikkalaskenta.

Tariffijärjestelmän kehittämistyön ensimmäisenä vaiheena valmistui 1.5. toteutettu tariffin uudistus. Kehitetyistä uusista tariffijärjestelmävaihtoehdoista laitos piti kaupunginvaltuustolle informaatiotilaisuuden vuoden loppupuolella. Taloussuunnitteluelin osallistui myös metron rahastus- ja tarkastusjärjestelmän suunnitteluun. Talous- ja liikennesuunnittelun toimesta suunniteltiin yhteistyössä VR:n kanssa yhteistoimintaa VR:n sähköjunaliikenteen saattamiseksi Helsingin alueen yhteisen tariffin piiriin.

Rinnan tariffijärjestelmän kehittämisen kanssa laajennettiin lippujen myyntiverkostoa. Taloussuunnitteluelin osallistui myös kaupunginhallituksen perustaman »Liikennelaitoksen invalidilippukomitean» työhön.

Huomattavin *suunnittelukohde* oli nivelraitevaunujen rakenteen ja toimintojen tämentäminen yhteistyössä valmistajatehtaitten kanssa. Tämä työ saatettiin lähes loppuun kertomusvuonna.

Uuden kaupunkilinja-autotyypin kehitystyössä saatiin prototyyppialustojen vaati-

mukset yhteistyössä Suomen Autoteollisuus Oy:n kanssa valmiiksi ja uuden korityypin kehittäminen aloitettiin yhteistyössä kotimaisen autokoriteollisuuden, alustojen valmistajan sekä taideteollisen oppilaitoksen kanssa. Myös vuotuisten autohankintojen valmistelu ja valvonta vaati huomattavan osan suunnittelukapasiteetista.

Erityistä huomiota alettiin kertomusvuonna kiinnittää melu- ja pakokaasuongelmiin. Tässä tarkoituksessa suoritettiin mittauksia nykyisessä kalustossa ja alettiin suunnitella toimenpiteitä epäkohtien vähentämiseksi. Muista autokalustoon liittyvistä suunnittelutoimista mainittakoon renkaiden pinnoitus-, maalaus- ja suodatinkokeilut.

Teknillinen suunnittelutoimisto laati myös korjaamoiden ja varikoiden tarvitsemat koneiden ja laitteiden asennussuunnitelmat sekä omilla korjaamoilla valmistettävien työvälineiden, mm. raitiovaunun kuljetusalustan ja uuden hinausraitevaunun muutospiirustukset.

Uusien työmenetelmien suunnittelusta on mainittava lujitemuovin käyttömahdollisuuksien tutkiminen sekä kustannuslaskennan yksinkertaistaminen uuden työnnumerjärjestelmän avulla. Laitoksen työkalukirjanpitoa varten laadittiin uusi järjestelmä kuvitettuihin luetteloineen.

Koulutustoiminnan tarpeiksi ja vaunujen käyttövirheitten eliminoinemiseksi valmistettiin ensimmäinen raitiovaunukuljettajien opaskirjanen.

Ajojohtosähkölaitteiden osalta mainittakoon vaihdeselektrilämmityksien muuttaminen termistoriohjauksella toimiviksi sekä uuden M-vaihteenkääntösystemiin siirtymisestä johtuvat suunnittelu- ja tutkimustyöt.

Sähkötoimiston toimesta suunniteltiin myös Lasipalatsiin rakennetun liikenteenohjauskeskuksen vaatimat viestintäjärjestelmät sekä liikenteenohjauspöydät. Kuljetuskaluston kehittämiseksi suoritettiin mm. nivelraitevaunujen hankintaan liittyvät säh-

kölaiteselvittelyt. Erityisen laajana kysymyksenä selvitettiin tällöin tyristorikäytön soveltuvuus nivelraitiavaunuihin.

Johdinautoliikenteen säilyttämis- ja laajentamiskysymystä valaisevia tutkimuksia ja selvityksiä suoritettiin pääasiassa sähkötoimiston toimesta. Nykyisten raitiovaunu-

jen ajo-ominaisuuksien parantamiseksi suoritettiin tutkimuksia ja selvityksiä, mm. tältä alueelta teetettiin yksi diplomityö.

Vuoden aikana hankittiin radiopuhelin-kalustoa ja mm. 105 neliakselista raitiovaunua varustettiin radiopuhelin- ja kaiutinlaitteilla.

Liikennelaitoksen neuvottelukunta

Liikennelaitoksen neuvottelukunta perustettiin 26.1. annetulla toimintaohjeella. Sen tarkoituksena on toimia laitoksen johdon ja henkilökunnan välisenä yhteistyön muotona informaatiota, henkilökunta- ja sosiaaliasioita sekä laitoksen kehittämistä koskevilla asioilla.

Liikennelaitosta edustaa johtoryhmä. Laitoksen henkilökuntajärjestöt nimeävät edustajansa vuodeksi kerrallaan. Neuvottelukunnan puheenjohtajana toimii toimitusjohtaja ja sihteerinä hänen nimeämänsä henkilö. Toimintasäännön mukaan neuvottelukunta voi muodostaa työryhmiä määrättyjen kysymysten valmistelemiseksi ja tutkimiseksi sekä kutsua kuultavaksi asiantuntijoita kokouksiinsa.

Syyskuussa uudistettiin neuvottelukunnan toimintaa, mutta toimintaohje pysytettiin ennallaan. Tämän jälkeen kokouksissa käsiteltiin pääasiassa laitoksen kehityksen kannalta suuria ja merkityksellisiä asioita yhden aiheen ollessa kerrallaan pääkysymyksenä. Uudistuksen yhteydessä perustettiin syyskuussa neuvottelukunnan yhteyteen liiken-

nelaitoksen yhteistyökomitea neuvottelukunnassa käsiteltävien asioiden keräämiseksi, valmistelemiseksi ja selvittämiseksi. Em. komitea ehti kertomusvuonna pitää neljä varsinaista kokousta, viidentenä oli loka-kuussa tutustumiskäynti yhdessä Tuotantokomitean kanssa VR:n Hyvinkään Konepajan Laitilan järven loma-alueeseen.

Neuvottelukunta kokoontui yhteensä 10 kertaa ja käsitteli mm. liikennelaitoksen kalustohankintoja, sisäistä tiedotustoimintaa, josta ilmestyi projektiryhmän raportti, asuntoasioita ja niiden kehittämistä, liikkuvan kaluston käyttösuhteen parantamista, josta ilmestyi työryhmän raportti, laitoksen osuutta Helsinki-päivän vietossa ja raitioliikenteen 80-vuotisjuhlissa, henkilökunnan virkapukuasioita, aikataulujen laatimista kierros-aikatutkimuksen perusteella, liikennelaitoksen tariffi- ja rahastusjärjestelmää, Helsingin julkista liikennettä ja yhteistoimintaa kaupungin ja pääkaupunkiseudun alueella, liikennelaitoksen markkinoinnin kehittämistä sekä vapaa-ajan viettomahdollisuuksien kehittämistä.

Liikenne

Liikennelaitoksen linjoilla kuljetettiin kertomusvuoden aikana kaikkiaan 132.1 milj. matkustajaa. Tästä oli ns. yhteisiä matkoja 28.3 milj. Matkustajamäärän lisäys edelliseen vuoteen verrattuna oli n. 1.0 milj. eli 0.8 %. Vuoden aikana kertyi ajokilometrejä

kaikkiaan 34.3 milj. eli n. 1.1 % enemmän kuin edellisenä vuonna.

1.5. yksityisten liikenteenharjoittajien (YLH) kanssa tehdystä yhteistoimintasopimuksesta ja samanaikaisesti toteutetusta tariffiuudistuksesta johtuen kasvoi yhteis-

ten matkojen osuus liikennelaitoksen linjoilla edelliseen vuoteen verrattuna 52.2 %. Tämä näkyy vastaavasti »varsinaisten» eli linjakohtaisten matkojen määrän vähentymisenä. Kysymyksessä on siis vain lipputilastoinnista aiheutunut siirto.

Autoliikenne. Autolinjojen varsinaisten matkojen määrä oli 58.2 milj. Ajokilometrejä kertyi kaikkiaan 26.17 milj. Edelliseen vuoteen verrattuna siinä oli n. 1.1 %:n lisäys.

Vuoden alussa arkipäivien tungosaikaliikenteessä oli 464 diesel- ja 9 johdinautoa, kesällä keskimäärin 360 diesel- ja 12 johdinautoa sekä vuoden lopussa 446 diesel- ja 14 johdinautoa. Vähennys johtui tilapäisestä henkilökuntapulasta.

Linjoilla tapahtuneet muutokset. Autolinjojen reittejä muutettiin seuraavasti: 1.4. linjan 92 reittiä Myllypurossa jatkettiin Myllypadontielle; linja 92S muutettiin liikennöimään arkisin ruuhka-aikoina välillä Rautatientori–Myllypadontie; linjan 15 reittiä muutettiin Töölössä; 3.5. linjan 23A reitti Ruskeasu–Ilmala muutettiin kulkemaan Invalidisäätiön kautta; lisäksi jatkettiin linjan 93 reittiä Marjaniemestä Puotilaan 3.10. lähtien, linjan 50 reittiä Verkkoasaaresta Sompasaareen ja linjan 50A reittiä Strömbergin tehtaalta Arinatielle 11.10. lähtien sekä linjan 55 reittiä Marian sairaalan luota Jätkäsaareen ruuhka-aikoina 15.11. alkaen.

Uusia linjoja perustettiin: 3.6. kesälinja U3, Pirkkolan urheilupuisto–Pajamäki–Konnala, kesäkuun ajaksi; 14.6. uimarantalijat U8, Pohj. Herttoniemi–Reposalmen uimaranta ja U9, Myllypuro–Reposalmen uimaranta, kesän ajaksi sekä 15.11. linja 55A Kampintorilta Koskelaan ruuhka-ajoksi.

Kuljettajarahastus aloitettiin 3.10. autolinjalla 62.

Liikenne lopetettiin 30.4. linjalla 11 ja 30.8. linjalla 15, 16.10. linjalla 33 ja 13.11. linjalla 19 sekä poistettiin 1.9. linjan 82 iltaja pyhäliikenne välillä Roihuvuori–Länsi-Herttoniemi.

Raitoliikenne. Raitiolinjojen varsinaisten matkojen määrä oli 45.5 milj. Ajokilometrejä kertyi kaikkiaan 8.12 milj. Edelliseen vuoteen verrattuna siinä on n. 1.12 %:n lisäys.

Vuoden alussa ja lopussa arkipäivien tungosaikaliikenteessä oli 116 moottori- ja 75 perävaunua, kesällä 98 moottori- ja 50 perävaunua.

Toimintavuoden aikana ei tehty linjamuutoksia.

Vesiliikenne. Liikennelaitokselle perustettiin 15.9. vesiliikennetoimisto hoitamaan Korkeasaareen tapahtuvaa vesiliikennettä ja yhteistoimintaa Suomenlinnan Liikenne Oy:n kanssa. Lisäksi sen tehtävänä on koordinoida koko Helsingin alueen vesiliikennettä samoin kuin sen reittisuunnittelua ja markkinointia yhdessä yksityisten vesiliikennöitsijöiden ja kaupungin eri virastojen ja laitosten kanssa.

Suomenlinnan liikenne liitettiin yhteistariffiin 1.6. alkaen. Pääasiassa tämän johdosta reitin matkustajamäärä kasvoikin edellisvuoteen verrattuna 28.5 % eli 799 692:een.

Moottorilautta »Korkeasaari–Högholmen» suoritti aikana 8.5.–26.9. kaikkiaan 2 596 vuoroa Korkeasaareen kuljettaen yhteensä 368 551 matkustajaa, joista aikuisia 261 261 ja lapsia 107 290. Lisäksi lautta suoritti Suomenlinnaan 80 vuoroa aikana 3.–7.5. ja 642 vuoroa aikana 27.9.–5.11.

Yksityinen liikenteenharjoittaja ajoi Korkeasaareen yht. 443 avustavaa vuoroa aluksillaan Standard 2 ja Terhi 1.

Liikenteen suunnittelu. Yhteistoimintasopimus kaupungin alueella toimivien linja-autoliikenteenharjoittajien ja liikennelaitoksen välillä toi kaupungin alueen joukkoliikenteen laitoksen vaikutuksen piiriin. Kaikki sopijapuolet ottivat linjoillaan käytäntöön liikennelaitoksen tariffin ja lippujärjestelmän. Nämä muutokset aiheuttivat tuntuvia lisävaatimuksia liikennesuunnittelulle. Liikennelaitoksen oli ulotettava matkustajalaskenta- ja valvontajärjestelmänsä myös yksityisten liikenteenharjoittajien palvelemille alueille.

Valtionrautateiden ja liikennelaitoksen välille perustettiin 31.3. yhteistyötoimikunta, jonka tehtävänä on laatia suunnitelmat VR:n paikallisliikenteen kytkemisestä kaupungin alueella em. yhteistoimintasopimuksen piiriin.

Työaikojen porrastuskomitean työhön liittyen liikennelaitos lähetti Kantakaupungin suurimmille työpaikoille (yht. 105 toimipaikalle) työaikojen porrastussuositukset liikenteen ruuhkahuippujen tasoittamiseksi. Suositukset perustuivat v. 1970 laadittuun laajaan tutkimukseen. Työaikojen järkevällä porrastuksella on erittäin merkittävä vaikutus Kantakaupungin liikenteen sujumiseen ja joukkoliikenteen palvelutason parantamiseen. Työaikojen porrastuksella saavutettiin jo eräitä tärkeitä parannuksia. Koulumatkojen siirtämisellä aamuruuhkan jälkeen oli merkitystä myös lasten liikenneturvallisuudelle. Ruuhkahuippujen tasoittamiseen suuntautuva vaikutus on myös yleisyydessä olevalla ns. liukuvan työajan käyttöönotolla. Liukuvan työajan puitteissa matkustaja voi itse valita matkan ajankohdan

tapahtuvaksi ruuhkan suurimman huipun ulkopuolella.

Liikennelaitoksen aloitteesta tehtiin Kantakaupungin joukkoliikenteen parantamiseen nykytilanteessa tähtäävä työ (Helpis) kaupunkisuunnitteluviraston johdolla keväällä ja kesällä. Työhön osallistui edellämäinnettujen lisäksi rakennusvirasto, metrotuomisto ja poliisin edustaja. Työssä oli pääpaino linja-autoin liikennöitävän esikaupunkiliikenteen nopeuttamisella Kantakaupungissa. Samanaikaisesti tämän työn kanssa liikennelaitoksessa laadittiin raitiotieverkon laajempi parantamissuunnitelma. Se käsittää ehdotuksen muusta liikenteestä erillään olevien raitiotiekaistojen määrän laajentamiseksi kuluvan vuosikymmenen aikana raitiotieverkon koko pituuteen verrattuna nykyisestä n. 50 %:sta 70 %:iin. Tämän lisäksi suunnitelma käsittää pysäkkialueiden levennyksiä sekä muita matkustajien mukavuuteen ja turvallisuuteen tähtääviä parannusehdotuksia. Suunnitelman laadinnasta vastasi laitoksen ratatuomisto.

Liikkuva kalusto

Linja-autokaluston määrä ei kertomusvuoden aikana käytännöllisesti katsoen muuttunut, sillä uudishankinnat vastasivat vain poistoja. Käyttöön otettu uusi kalusto käsitti 20 kpl linja-autoja, tyypiltään Scania BR 110. Käytöstä poistettiin 21 v. 1958–1964 hankittua linja-autoa.

Raitiovaunujen osalta ei mitään lisäyksiä tapahtunut tänäkään vuonna. Vanhasta 2-akselisesta vaunukalustosta hylättiin neljä moottorivaunua sekä kaksi perävaunua.

Johdinautoja hylättiin kertomusvuonna yksi.

Edellisenä vuonna tilattujen 25 nivelraitiovaunun lisäksi allekirjoitettiin Valmet Oy:n kanssa lisäsopimus 15 samanlaisen nivelraitiovaunun toimittamisesta v:n 1975 lokakuuhun mennessä ja sovittiin kaikkien

40 vaunun toimittamisesta tyristoriajosäädöllä varustettuna.

Uuden kaupunkilinja-autotyypin kehittytyötä jatkettiin yhdessä kotimaisen autoiteollisuuden ja autokoriteollisuuden sekä Taideteollisen oppilaitoksen kanssa.

Kaupunginvaltuuston syksyllä 1970 tekemän päätöksen mukaisesti valmisteltiin uuden johdinautokaluston hankintaa ja suoritettiin tätä työtä yhteistoiminnassa Tampereen kaupungin liikennelaitoksen kanssa. Hankinta jäi kuitenkin kertomusvuonna avoimeksi.

Liikkuva kalusto oli v. 1971 seuraavasti:

Dieselautot:

vuoden aikana saatiin uusia 20, lukumäärä vuoden lopussa oli 592, matkailuautoja oli 2.

Johdinautoja oli vuoden lopussa 19.

Raitiovaunut:

moottorivaunuja, 4-akselisia 111, 2-akselisia

56, perävaunuja, 4-akselisia 30 ja 2-akselisia 53.

Aluksia oli yksi: moottorilautta »Korkeasaari-Högholmen».

Liikkuvan kaluston kunnossapito

Linja-autojen huolto- ja korjaustoiminta tapahtui entiseen tapaan Koskelan, Ruskeasuon ja Vartiokylän varikoilla sekä Ruskeasuon autokorjaamossa. Koskelan autovarikko pidettiin jälleen suljettuna kesäliikennekauden ajan. Kertomusvuonna jatkettiin edellisenä vuonna aloitettua 370 linja-autoa koskevan perusparannusohjelman suorittamista. Autojen määräaikaishuolto korvattiin osittain diagnoositarkastuksilla ja suoritettiin vain todettujen vikojen aiheuttamat toimenpiteet.

Raitiovaunujen huolto- ja korjaustoiminta tapahtui myös edellisten vuosien tapaan Koskelan, Töölön ja Vallilan varikoilla sekä Töölön ja Vallilan korjaamoilla. Uudempaan 4-akseliseen vaunukalustoon suoritettiin perusparannusluontoisia muutoksia. V. 1973 käyttöön otettavan magneettisen vaihteenkääntöjärjestelmän edellyttämien, vaunuihin asennettavien laitteiden valmistus aloitettiin. Johdinautojen huolto ja korjaukset suoritettiin Töölön johdinautohuollossa.

Radat ja väylät

Kertomusvuosi oli ratasuunnittelun ja ratatöiden osalta tavanomaista vilkkaampi. Tärkeimmät suunnitelmat koottiin koko rataverkoston kattavaksi julkaisuksi »Raitiovaunuliikenteen tehostamisen yleissuunnitelma». Sitä pidettiin lähtökohtana suunniteltaessa julkisen pintaliikenteen parantamista Kantakaupungissa.

Useat suuret liikennejärjestelyt aiheuttivat huomattavia ratojen uusimis- ja siirto- töitä. Laajin liikennejärjestely suoritettiin Mannerheimintiellä, missä mm. johdettiin raitioliikenne työn aikana poikkeusreittiä pitkin Arkadiankadun ja Runeberginkadun kautta. Liikennejärjestelyiden yhteydessä varattiin raitiovaunuille omia kaistoja Mannerheimintiellä, Hämeentiellä ja Nordenskiöldinkadulla. Toteutettujen ja jo päätettyjen omien kaistojen osuus oli vuoden lopulla n. 50 % koko raitioverkostosta.

Liikennejärjestelyiden lisäksi suoritettiin

normaalit ratojen ja ajojohtojen korjaus-, kunnossapito- ja perusparannustyöt.

Erillisenä tehtävänä ratatoimisto suoritti 4.8 km:n pituisen metron koeradnan kiskotus- ja sepelöintityöt siihen liittyvine tehtävineen.

Rataverkoston muutokset

	1971 m	1970 m
Linjaraiteiden pituus	78 740	78 750
Ratapiha- ja halliraitteiden pituus	14 290	14 290
Uutta raidetta rakennettu tai vanhaa uusittu.....	4 840	3 240
Raitioteiden ajojohtoverkosto	93 030	93 040
Johdinautojen ajojohtoverkosto	10 500	10 500

Rakennustoiminta ja -suunnitelmat

Rakennustoiminta oli kertomusvuoden aikana verrattain vilkasta.

Huomattavimmista rakennuskohteista mainittakoon mm. seuraavat:

Rautatien tarkastusaseman suunnitelmat valmistuivat ja rakennustyöt suoritettiin aikana 1.6.–16.11. Tarkastusaseman yhteydessä ovat myös yksityisten liikenteenharjoittajien odotustilat sekä kukkakioski.

Koskelan C-hallin katon peruskorjaustyötä suoritettiin I-vaihe. Tämä vaihe käsitti puolet C-hallin katosta eli n. 5 900 m².

Koskelan varikon henkilökuntaa varten tarkoitettujen Ruutimäen asuintalojen suun-

nitelmat valmistuivat ja rakennustyöt aloitettiin. Rakennuttaja on kiinteistöviraston asuntotuotantotoimisto.

Lasipalatsiin sijoitetun liikenteenohjauskeskuksen rakennustyöt saatettiin päätökseen ja käyttöönotto tapahtui.

Vartiokylän hallipihan asfaltointia uusittiin 4 350 m².

Varikkojen ruokaloissa ja keittiöissä suoritettiin muutos- ja korjaustyötä.

Kiinteistöjen hoitoon ja kunnossapitoon sekä työturvallisuuteen liittyviä rakennus-, LVI- ja sähköasennustyötä suoritettiin huomattavan paljon kuten edellisinäkin vuosina.

Laitoksen talous

Käyttömenot olivat 127.5 mmk. Vuoteen 1970 verrattuna menot lisääntyivät 20.0 mmk eli 18.6 %, mikä johtuu vuoden aikana tapahtuneista palkkaratkaisuista, lakisäänteisten sosiaalimenojen lisäyksistä, tarvikkeiden käyttövoimahintojen noususta sekä yksityisten liikenteenharjoittajien kanssa 1.5. alkaneen yhteistyön aiheuttamista menoista.

Käyttötulot olivat 127.5 mmk, josta kaupungin osuus alijäämän kattamiseksi oli 51.5 mmk. Toiminnalliset tulot olivat siten

76.0 mmk. Vuoteen 1970 verrattuna toiminnalliset tulot lisääntyivät 3.7 mmk (5.2 %). Lisäys johtui 1.5. voimaan astuneesta tariffin korotuksesta sekä siitä, että samana ajankohtana alkaneen yhteistyön johdosta kaikki koululais- ja invalidilippu- sekä kuukausilipputulot ovat kertyneet liikennelaitokselle. Vuoteen 1970 verrattuna koululais- ja invalidilippu- sekä kuukausilipputulot lisääntyivät 2.1 mmk.

Liikennelaitoksen prosentuaaliset tulot ja menot

<i>Tulot</i> %	1971	1970	<i>Menot</i> %	1971	1970
Raitiliikenne	17.8	20.8	Henkilömenot	52.8	55.9
Autoliikenne	27.4	34.4	Sosiaalimenot	13.4	14.6
Lauttaliikenne	0.3	0.4	Tarvikkeet ja käyttövoima ...	10.4	10.4
Asuntokiinteistöt	0.2	0.3	Irtaimiston hankinta sekä ul-		
Yhteiset tulot	9.4	7.3	kopuoliset työt ja palveluk-		
Alennuslippuavustukset	4.5	4.1	set	8.7	1.9
Kaupungin osuus vajauksen			Autoverot, vakuutukset, ko-		
kattamiseksi	40.4	32.7	rot, poistot ja vuokrat	12.9	16.1
			Muut menot	1.8	1.1
Yhteensä	100.0	100.0	Yhteensä	100.0	100.0

Suhde- ja sosiaalitoiminta

Henkilökunnan asuntoasioissa avustettiin entiseen tapaan ohjein ja suosituksin ja yhteydenotoin ao. viranomaisiin.

Henkilökohtaisissa pulmakysymyksissä opastettiin vaikeuksiin joutuneita henkilöitä, alkoholin väärinkäyttäjiä ohjattiin tarvittaessa hoitoon ja hankittiin myös hoitopaikkoja ao. laitoksiin.

Suoritettiin henkilöstön keskuudessa tiedustelu ympärivuorokautisen lastenhoidon järjestämisestä ja todettiin sen olevan erittäin tarpeellista. Tulokset tiedotettiin Samfundet Folkhälsanille toimenpiteitä varten sekä oltiin yhteydessä lastensuojeluvirastoon.

Järjestettiin taloon tulleille uusille henkilöille ensi kertaa tutustumiskierroksia laitoksen eri toimipisteisiin.

Vuonna 1969 aloitettua kuntotoimintaa jatkettiin yhteistyössä urheilu- ja ulkoiluviraston sekä laitoksen urheiluseuran ja ammattijärjestöjen kanssa. Osallistuminen kuntokilpailuun oli edellistä vuotta vilkkaampaa.

Harrastustoimintaa tuettiin taloudellisesti ja harrastetiloja varaamalla. Vuoden alussa aloitti uutena harrastuspiirinä toimintansa koirakerho.

Toimisto hoiti liikennelaitokselle suoritettujen ja liikennelaitokselta muualle suoritettujen vierailujen sekä erilaisten päivien järjestelyt. Niistä mainittakoon mm. Pohjoismainen liikennelaitosten talousjohtajakokous, Stuttgarter Strassenbahnen A/G:n ja Tallinnan liikennelaitoksen edustajien vierailut, Paikallisliikennepäivä ja sen yhteydessä järjestetty näyttely Ilmalassa, Osallistuminen Helsingin Juhlaviikkojen, Helsinki-päivän ja Yleisurheilun Euroopanmestaruuskilpailujen järjestelyihin sekä Helsingin suurten yleisökohteiden yhteistyöhön, kaupungin-osayhdistysten ja liikennelaitoksen välisen tilaisuuksien järjestäminen sekä tutustumis-

ja informaatiotilaisuuksien järjestäminen vesilaitoksen ja metron johtohenkilöille.

Joukkotiedotusvälineille toimitettiin entiseen tapaan lautakunnan esityslistat sekä lisäksi uutisia laitoksen toimintaan liittyvistä asioista 101 kertaa.

Tärkeimmistä aikataulu-, reitti- yms. muutoksista ilmoitettiin kaupunginvaltuuston määräämissä ilmoituslehdissä yhteensä 21 kertaa.

Tiedotustilaisuuksia järjestettiin joukkotiedotusvälineiden edustajille.

Julkisen sanan palstoilla yleisön esittämien tiedusteluihin vastattiin 102 kertaa. Samoin vastattiin kaikkiin kirjallisiin tiedusteluihin, joita mm. Helsinki-päivänä saapui 44.

Liikennelaitoksen julkaisuja-sarjaan kuuluvia kirjasia toimitettiin kertomusvuoden aikana viisi erillistä julkaisua. Jokaisen julkaisun painosmäärä oli 350–450 kpl. Laitoksen toimintaa koskeva painotuote uusittiin. Painosmäärä 50 000 kpl jaettiin matkustajille kaikissa vaunuissa. Yhteistoiminnassa markkinoinnin kanssa laadittiin kaikkiin Helsingin talouksiin jaettu, 1.5. alkanutta yhteistoimintaa koskeva esite.

Sisäisessä tiedotustoiminnassa keskeisimmän osan muodosti henkilökuntalehtien toimittaminen. Liikennepeili ilmestyi viisi kertaa ja jaettiin entiseen tapaan kaikille henkilöstöön kuuluville kotiin postin välityksellä. Meiltä ja muualta ilmestyi 23 numerona. Lehdissä julkaistuista leikkeistä koottu Uutisnuotta ilmestyi 24 kertaa. Sisäisen tiedotustoiminnan projektin pohjalta tehtiin useita sisäisen tiedotustoiminnan parantamiseen tähtäviä esityksiä.

Tiedotustoiminnan avulla on jatkuvasti pyritty kohentamaan liikennelaitoksen yrityskuvaa ja luomaan myönteistä asennoitumista laitoksen toimintaa kohtaan.

Koulutustoiminta

Henkilökunnan koulutus tapahtui pääasiassa oman kurssitoiminnan puitteissa. Uusina koulutusmuotoina järjestettiin yhteistoiminnassa henkilöasiainkeskuksen kanssa ATK-peruskurssi ja yhteistoiminnassa Mec-Rastor Oy:n kanssa arvoanalyysikurssi. Tämän lisäksi lähetettiin runsaasti henkilöitä henkilöasiainkeskuksen koulutusosaston ja ulkopuolisten koulutuselinten järjestämille kursseille.

Oma kurssitoiminta jakautui seuraavasti:

Kurssi	Luku-	Oppi-
	määrä	laita
Linja-autonkuljettajakurssi ...	6	103
Raitiovaununkuljettajakurssi ...	3	36
Rahastajakurssi	2	60
Kuljettajarahastuskurssi	5	94
Linja-autojen tyyppikurssit ...	11	69
Harjavaununkuljettajakurssi ...	1	10
ATK-peruskurssi	1	21
Arvoanalyysikurssi	1	30
Yhteensä	30	423

Henkilöasiainkeskuksen koulutusosaston järjestämille kursseille osallistui 80 henkilöä ja ulkopuolisille kursseille lähetettiin 60 henkilöä.

Varsinaisen kurssitoiminnan lisäksi järjestettiin runsaasti erilaisia informaatiotilaisuuksia, mm. koko liikennehenkilökuntaa informoitiin uusista tariffimääräyksistä. Edellisten lisäksi palontorjunta-, väestönsuojelu- ja työturvallisuustoiminnan yhteydessä järjestettiin näihin liittyvää tarpeellista koulutusta.

Koulutustoimintaa käsittelevä laitoksen johdon ja henkilökunnan edustajien muodostama koulutusasioiden neuvottelukunta kokoontui kaksi kertaa sekä tutustui Haagan ammattikouluun ja AGA Oy:n hitsausopistoon.

Kuljettajakoulutuksen tehostamiseksi perustettiin 4.3. kuljettajakoulutustoimikunta, jonka raportti valmistui marraskuussa.

Markkinointi

Yhteistoiminta seitsemän yksityisen liikenteenharjoittajan kanssa oli otettu huomioon vuoden markkinointibudjetissa varaamalla sitä varten merkittävä osa määrärahoista. Painatettiin yhteistyöstä kertova esite, jota jaettiin kaikkiin Helsingin talouksiin. Linja-autojen ja raitiovaunujen kattokaariin asetettiin uutta tariffia koskevat informaatiotarrat ja päivälehdissä tiedotettiin uudesta yhteistoimintamuodosta.

Kuljettajarahastus-, itsepalvelu- ja 3T:n esitteistä sekä liikennekartasta otettiin uusituja painoksia ja niitä jaettiin matkustajille.

Yhteistoiminta suurten yleisötilaisuuksien järjestäjien kanssa jatkui. Kaupungin matkailutoimiston kanssa osallistuttiin kaikille vuoden aikana Messuhallissa pidetyille mes-

suille. Liikennelaitos osallistui myös Helsinki-päivän järjestelyihin luovuttamalla Juhla- viikkojen käyttöön mm. lapsia kuljettavan raitiovaunun »lapsi-kolmosen». Euroopan mestaruuskisojen aikana tärkeimmille pysäkeille asetettiin Stadionille osoittavat kilvet.

Matkailulinja 3T:n raitiovaunuissa oli kesäaikana edelleen nelikielinen kuulutus. Yhdessä matkailutoimiston ja Suomen Turistineuvonnan kanssa opastettiin matkailijoita liikennelaitoksen tarkoitukseen varaamasta informaatioautosta käsin Etelärannassa, Kauppatorilla ja leirintäalueilla.

Rautatien torin liikennekioskin ulkotiloista varattiin näkyvät tilat HEJULI-reittikarttoja ja laitoksen omaa mainontaa varten. Toimintojen keskittämiseksi alettiin kioskin

kukkamyymälästä jakaa liikennelaitoksen aikatauluja sekä myydä matkalippuja.

Markkinoinnin hoito siirtyi myynti- ja neuvontatoimiston lakkauttamisen yhteydessä 1.9. sosiaali- ja tiedotustoimistoon,

johon perustettiin markkinointijaos. Jaos pyrkii luomaan positiivisia asenteita liikennelaitoksesta yleisön keskuuteen, jotta julkisten liikennevälineiden käyttö entisestään yleistyisi kaupunkiliikenteessä.

Turvallisuustoiminta

Työturvallisuus. Kertomusvuosi oli 3-vuotisen toimikauden viimeinen. Kaupunginhallitus jatkoi kuitenkin 20.12. työturvallisuusorganisaation jäsenistön toimikautta toistaiseksi.

Työturvallisuustoimikunta kokoontui neljä kertaa. Toukokuussa järjestettiin työturvallisuuspäivä, jolloin tarkastuksin, haastatteluin ja keskusteluin pyrittiin keksimään keinoja työtaturmien vähentämiseksi. Päivän yhteydessä uusittiin työturvallisuusjulistheet. Laitoksen eri vastuualueilla toimivat 7 työturvallisuuselintä pitivät 1–4 kokousta.

Kertomusvuoden aikana järjestettiin kahdeksannen kerran työturvallisuuskilpailu. Kymmenestä kilpailuryhmästä kolme alitti vuosien 1969–1970 tapaturmiensa keskiarvon; voittaja oli Vallila 82.2 %:lla. Koko laitoksen tapaturmat kuitenkin lisääntyivät 16.5 %:lla.

Valtion ammattientarkastuksen työläis-tarkastaja suoritti tarkastukset Ruskeasuon,

Töölön, Vallilan, Koskelan ja Vartiokylän toimipaikoissa.

Väestönsuojelu. Yleisen väestönsuojelun yksiköt pysyivät vuoden aikana muuttumattomina. Henkilökunnan koulutuksessa oli pääpaino johtajiston koulutuksessa. Eვაkuoinnin suoritushenkilöstön peruskoulutus saatettiin lähes loppuun. Yleisen väestönsuojelun kurssin suoritti 29 laitoksen henkilökuntaan kuuluvaa henkilöä.

Virasto- ja laitossuojelusuunnitelmat tarkistettiin ja selvennettiin valmiuden lisäämiseksi. Lisäksi hankittiin suojelutyössä tarvittavia mittareita.

Kolaritilasto v. 1971

	Auto- liikenne	Raitiov. liikenne
Yhteenajot	1 153	1 097
Henkilön kumoonajot ...	40	141
Ovitapaturmat	136	161
Muut henkilövahingot	490	299

Tuotantokomitea

Tuotantokomitea valitaan lain mukaan kahdeksi vuodeksi kerrallaan. Tämä toimintavuosi oli kaksivuotiskauden viimeinen. Kertomusvuonna pidettiin 11 kokousta ja lisäksi suoritettiin tutustumiskäyntejä eri kohteisiin.

Tuotantokomitea käsitteli mm. seuraavia asioita:

varastotoimintaa ja materiaalilaskentaa,
sisäistä tiedotustoimintaa,

raitiovaunuliikenteen kehittämistä ja häiriöiden selvittelyä,
asuntoasioita liikennelaitoksella,
autoteknillisen toimiston toimintaa,
kalustohankintoja,
yritysdemokratiaa,
työpaikkakohtaista osallistumista ja ryhmätyön käyttömahdollisuuksia,
vapaa-ajan viettomahdollisuuksia,
liikenteen valvontaa sekä
metroa ja liikennelaitosta.

Erityistä mielenkiintoa saivat osakseen vapaa-ajan ongelmat, yritysdemokratian soveltamiseen liittyvät kysymykset sekä metron ja liikennelaitoksen välinen yhteistyö.

Käsiteltyjen aiheiden perusteella selvitettyä varten tuotantokomitean kokouksissa asiantuntijat pitivät useita esitelmiä ja alustuksia.

Terveystilanne

Laitoksen henkilökunnan terveystilanne oli tyydyttävä. Ehkäisevään terveydenhuoltoon ja työpaikkahygieneiaan on kiinnitetty erityistä huomiota.

Tutkimus- ja hoitokäyntejä lääkärin vastaanotolla	23 359
Työtapaturmien aiheuttamia käyntejä terveysasemalla	425
Tarkastuksia työhönsijoituksen yhteydessä	229
Tarkastuksia eläkettä varten	73
Työhönottotarkastuksia	600
Määräaikaista terveystarkastuksia...	311
Suunnattuja »	40
Muita terveystarkastuksia	121
Tutkimus- ja hoitokäyntejä terveys-sisaren tai sairaanhoitajan vastaanotolla	8 114
Laboratoriotoimenpiteitä	9 092
Röntgentutkimuksia	1 586
EKG-tutkimuksia	925
Näköseulatutkimuksia	380
Audiometri (kuulo) tutkimuksia ...	728
Rokotuksia	47

Ensiapukoulutusta annettiin yhteensä 48 tuntia ja terveystarkastusta yht. 16 tuntia.

Terveydenhoitohenkilökuntaan kuului kertomusvuonna 3 lääkäriä, 2 terveysisarta, 2 erikoissairaanhoitajaa, röntgenhoitaja ja toimistoapulainen.

Kiertävän terveysisaren vastaanotot jatkuivat Koskelassa, Ruhassa, Vallilassa ja Varhassa. Ilmalan vastaanotot alkoivat 14.1. Näillä terveysisaren vastaanotoilla kävi yhteensä 5 945 henkilöä.

Terveydellisistä syistä toistaiseksi omaan työhönsä kykenemättömien, mutta muuten työkykyisten henkilöiden tervehdyttämiseksi työterapian avulla oli edelleenkin järjestetty kevyttä työtä lääkärin valvonnan alaisena. Tällaisissa töissä oli 136 toipilasta, pääasiassa liikennehenkilökuntaan kuuluvaa. Myöhemmin he siirtyivät omiin ammatteihinsa (36), uuteen tehtävään (40) tai eläkkeelle (21).

Verenluovutukseen Ruhan ja Koskelan halleilla osallistui 168 henkilöä.

Palvelutoiminta

Huoltokonttori suoritti 13 386 henkilökunnan toimeksiantoa sekä edisti henkilökunnan taloudenhoitoa ottamalla vastaan ja hoitamalla jäsentensä rahavaroja.

Lainoja myönnettiin 1 947 kpl yhteismäärältään 1 737 150 mk.

Laitoksen apuna toimi huoltokonttorin hoitokunta, joka kokoontui kerran viikossa.

Huoltokonttorin jäsenmäärä oli vuoden lopussa 2 143.

Löytötavara. Löytötavaratoimiston talteenotettujen esineiden lukumäärä oli vuoden lopussa 10 794, joista voitiin toimittaa omistajilleen takaisin 3 022 esinettä.

Museo. Museon sijoituspaikkana oli edelleen Vallilan varikko. Koska museolla ei ollut määrärahoja käytettävissään, museo-

toiminnan kannalta tarpeellisia hankintoja ei voitu riittävästi suorittaa.

Museo oli Helsinki-päivänä sekä raitioliikenteen 80-vuotispäivänä avoinna yleisölle. Samana päivänä hevosraitiovaunu oli Kaupatorilla yleisön nähtävissä. Kaikille asiasta kiinnostuneille oli järjestetty tilaisuus tutustua museoon. Vieraskirjan mukaan kävijöiden määrä on 20.11.1968 lukien ollut 394 henkilöä, mutta todellisuudessa määrä on suurempi.

Esineistöä ja valokuvia kerättiin ja nimettiin edelleen. Museossa oli kertomusvuoden lopussa yli 600 esinettä, joihin kuului mm. 9 raitiovaunua. Muusta aineistosta mainittakoon mm. täydellinen lippukokoelma vuosilta 1891–1970. Valokuvia oli kaikkiaan 2 600 kpl.

Laitoksen museotoimikunta pyrki kehittämään museotoimintaa ja saamaan sen yleisölle esiteltävään kuntoon.

Raitioliikenteen 80-vuotispäivänä 21.6.

museovaunuista koottu juna liikennöi kaupungilla. Museojunan henkilökunta oli puettu historiallisiin virkapukuihin.

Aloitetoiminta. Aloitettoimikunta kokountui neljä kertaa. Kaikkiaan käsiteltiin 32 aloitetta, joista palkittiin 5. Yksi palkittavaksi ehdotettu aloite on jatkotutkimuksien alaisena. Viidestä aloitteesta pyydettiin asiantuntijalausunto. Palkkioita maksettiin yht. 365 mk.

Useissa aloitteissa olivat esillä työturvallisuus- ja työterveysnäkökohdat.

Palvelupisteet. Palvelutoimintaan kuului puhelinneuvonta, jolloin vastattiin tiedusteluihin reiteistä, aikatauluista ja tariffeista sekä valituksiin ym.

Palvelupisteinä toimi kolme myynti- ja neuvontatoimistoa, invalidilippujen ja koululaislippujen myyntitoimistot, kuusi tarkastusasemaa, kahdeksan lippukassaa, löytötavaratoimisto, huoltokonttori, jolla oli lisäksi kaksi palvelupistettä sekä museo.