

21. Liikennelaitos

Yleistä

Kertomusvuoden aikana suoritettiin yleisöpalvelun ja julkisen liikenteen sujuvuuden kannalta tärkeitä toimenpiteitä ja parannuksia.

1.4. astui voimaan yhtenäistariffi, jossa koko kaupungin alue muodostaa yhden vyöhykkeen ja erilaisia lippuja on vain yhdeksän. Kuljettajarahastusvaunuissa myydään aikuisten ja lasten kertalippuja sekä aikuisten 10 matkan sarjalippuja. Rahastajat myyvät lisäksi myös matkailijalippuja. Yksinkertainen tariffi nopeuttaa rahastusta ja lyhentää pysäkkiaikoja sekä matka-aikaa. Myös itsepalvelulaitteiden lisääntyminen nopeutti matkantekoa.

Tariffirakenteessa tapahtui pari muutakin muutosta. Kansaneläkeläisten alennuslippujärjestelmä astui voimaan 1.8. ja invalidilippujen uudet myöntämisperusteet otettiin käyttöön 1.10.

Julkisen liikenteen nopeutumiseen vaikuttivat voimakkaasti omat kaistat, joiden määrä lisääntyi. Raitiovaunulinjoista kulki n. 55% omilla kaistoilla. Myös autoliikenteessä omien kaistojen määrä kasvaa jatkuvasti.

Matkustajapalvelua paransivat osaltaan uudet sadekatokset, joita pystytettiin 90 kpl rakentajan kanssa tehdyn mainossopimuksen ansiosta eri puolille kaupunkia.

Vuoden loppuun mennessä varustettiin suurin osa yhteistariffiin kuuluvien yksityisten linjojen pysäkeistä liikennelaitoksen pysäkkien kanssa samanlaisin opastein, joihin

on merkitty kaikki ko. pysäkkiä käyttävät linjat ja niiden päätealueet.

Vuoden alkupuolella käytiin liikennelaitoksen asioista vilkas poliittinen keskustelu, joka päättyi 20.6. kaupunginvaltuustossa siten, että

- yksityisliikennöitsijöiden sopimus kilometrikorvauksen osalta uusittiin kustannusten nousua vastaavaksi vuoden alusta lukien
- ensimmäisen kerran myönnettiin lupa hankkia linja-autoja kahdeksi vuodeksi (vuosille 1974 ja 1975)
- kaupunki osti Helsinki—Maaseutu-Liikenne Oy:n ja Suomen Turistiauto Oy:n osake-enemmistön.

Liikennelaitoksen lautakunnan jäsenistä nimettiin ostettujen yhtiöiden johtokunnat. Liikennelaitoksen toimitusjohtaja nimitettiin myös näiden yhtiöiden toimitusjohtajaksi.

Liikennelaitoksen toimintaa selkeytti lisäksi pitkällä tähtäyksellä kaupunginhallituksen päätös, jonka mukaan metro-osuuden Kamppi—Puotinharju tuleva liikenteen käyttö ja hoito määrättiin liikennelaitoksen tehtäväksi.

Kaupungin kireä rahatilanne tuntui liikennelaitoksen toiminnassa. Helsingin kaupungin taloussuunnitelman vv. 1974—1983 ohjelma liikennelaitoksen toiminnan rahoittamisessa kaupungin verovaroista oli, että verovaroista saadun rahoitusosuuden määrä veroäyriä kohti saisi olla korkeintaan yksi veroäyripenkki. Tämä ohje kumottiin kuitenkin kaupunginvaltuustossa vuoden lopulla,

koska katsottiin sen voivan liiaksi rajoittaa julkisen liikenteen kehittymistä. Sen sijaan verovaroista saatavan rahoitusosuuden määrää olisi pyrittävä pitämään kurissa siten, että vuosittain tehtäisiin kustannusten nousua vastaavat tariffin korotukset. Vuoden lopulla kaupunginhallitus asetti komitean kiireellisesti laatimaan suunnitelman liikennelaitoksen ja kaupungin omistukseen siirtyneiden yhtiöiden harjoittaman liikenteen rationalisoimiseksi.

Erityisesti linja-autoliikenteessä kuljettajapula vaikeutti liikenteenhoitoa aiheuttaen mm. vuorojen poisjäämisiä liikenteestä varsinkin vuoden loppupuolella. Haittoja voitiin vähentää käyttämällä pahimmissa ruuhkapaikoissa liikenteenohjauskeskuksen käytössä olevia ylimääräisiä autoja. Myös uusi ajokorttiasetus ja ministeriön uudet määräykset kuljettajien kouluttamisesta parantanevat kuitenkin tilannetta.

Monien vuosien tauon jälkeen liikennelaitos sai kertomusvuonna uutta raitiovaunukalustoa. Ensimmäinen nivelraitiovaunu luovutettiin liikennelaitokselle elokuussa, jonka jälkeen alkoi välittömästi henkilöstön koulutus. Liikenteeseen ensimmäiset kaksi nivelvaunua asetettiin 18.12.

Kertomusvuoden loppuun mennessä liikennelaitos sai kaikkiaan sietsemän uutta kotimaista nivelvaunua.

Linja-autojen standardisointi edistyi sekä kotimaisella että myös koko pohjoismaisella tasolla. Tukholman liikennelaitos järjesti joulukuussa pohjoismaisen linja-autojen standardisointia koskevan seminaarin.

Koulutussuunnittelussa siirryttiin kokonaissuunnitteluun, jolloin yksittäiset kurssit ym. tilaisuudet ovat osia kokonaiskoulutusohjelmasta ja tähtäävät yhä parempaan matkustajapalveluun.

Liikennelaitoksen toimintaan liittyi yhä enemmän seudullista panosta. Pääkaupunkiseudun yhteistoimikunnan (YTT) yhteyteen perustettiin julkisen liikenteen työryhmä. Siinä ja sen sihteeristössä on lautakunnan ja

laitoksen asiantuntijoita mukana. YTT muutui vuosien 1973/1974 vaihteessa lakisääteiseksi Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnaksi (YTV). Siten myös julkisen liikenteen seudullisen yhteistoiminnan suunnittelu pääsi alkuun.

Vaikkakaan kertomusvuoden toiminta ei täysin vastannut asiakaspalvelulle asetettuja vaatimuksia, voidaan asia- ja numerotietojen valossa osoittaa liikennelaitoksen toiminnan olleen kaluston, palvelun ja kustannusten suhteen muiden suurkaupunkien liikenteen tasolla.

Kehittämistoiminta

Kun kehittämistehtävät olivat luonteeltaan lähes poikkeuksetta eri toimintayksiköiden ja hallintoelinten yhteistoimintatehtäviä, niiden tulokset esitetään toimintakertomuksen ao. kohdissa. Täten seuraavassa käsitellään vain eräitä toimintaa koskevia näkökohtia.

Toiminnassa kiinnitettiin huomio laitoksen toimintaperiaatteiden ja menettelytapojen täsmentämiseen siten, että laitos voi täyttää tehtävänsä kaupungin liikenne- ja rahoituspolitiikan kokonaiskentässä muuttuvien vaatimusten mukaisesti. Tätä varten liikennelaitoksen lautakunta teki 11.12. kaupunginhallitukselle esityksen laitoksen johtosäännön muuttamisesta osastotasoista organisaatiota koskevalta osin.

Eräänä osana kehittämistoimintaa oli Helsingin joukkoliikenteen hoitoon järjestelyyn liittyvien asiantuntija tehtävien suorittaminen.

Laitoksen yleisperiaatteen mukaisesti jokaisen organisaatioportaan vastuuhenkilön tehtävänä on huolehtia oman vastuualueensa kehittämisestä käyttäen hyväkseen esikuntaelinten palveluksia. Usean eri toimintayksikön asiantuntijapanosta vaatineet tehtävät suoritettiin projekti- ja työryhmien hyväksikäytön sijasta lisääntyvässä määrin virka-

organisaation työnä, jota ohjattiin ennalta suunnitellun ja hyväksytyn työohjelman avulla. Tälle ovat ominaista täsmälliset tavoite- ja tehtävämäärittelyt, päätöksenteon ennaltaohjelmointi sekä ajoitetut toimintaverkot, joiden laskemisessa käytettiin apuna ATK :ta. Näin menetellen virkaorganisaatio pysyy toimintakykyisenä ja sen asiantuntemus parane samalla kun kyseisten kerta- ja toistuvien tehtävien tulokset ovat entistä käyttökelpoisempia.

Taloussuunnittelutoiminta

Huomattavimpia taloussuunnittelutoiminnan pysyväiskohteita olivat laitoksen talousarvio, suoritebudjetointi, tariffijärjestelmä, ATK-toiminnan kehittäminen sekä koko kaupunkia koskevan julkisen liikenteen rahoitusohjelman laadinnan johtaminen.

Talousarvion laadintamenetelmän kehittämistä jatkettiin edelleen koko kertomusvuoden ajan keskittyen lähinnä laitospohtaisen suoritteiden järjestelmän luomiseen.

Laitoksen *talousarvion laadintamenetelmää* ja siihen liittyvästä laitoksen suoritebudjetoinnista pidettiin laitoksen asiantuntijoiden toimesta tiedotustilaisuus kaupunginreviisoreille ja henkilökunnalle, rahoitusjohtajalle sekä kaupunginkanslian talous- ja suunnitteluosaston johdolle ja henkilökunnalle.

Laitoksen *tariffijärjestelmän kehittämistyön* tuloksena kaupunginvaltuusto hyväksyi vuoden lopulla laitoksen uuden tariffiesityksen, jonka mukaan laitoksen lipputulot jonkin verran kasvavat.

Taloussuunnittelualueen edustajat osallistuivat kertomusvuoden aikana useiden joukkoliikenteen kehittämiseen tähtäävien toimikuntien työhön. Sellaisia olivat mm. Helsingin kaupungin joukkoliikenteen hoidon pitkän tähtäyksen rahoitussuunnitelmaa vv. 1974—85 laatinut toimikunta ja Valtionrautateiden yhteisliikenteen suunnittelutyö sekä Helsingin seudun joukkoliikenteen ke-

hittämiseen tähtäävä yhteistyö Pääkaupunkiseudun yhteistyötoimikunnan (YTT) kanssa.

Teknillinen suunnittelutoiminta

Teknisen suunnittelutoiminnan tärkein kohde oli edelleen nivelraatiovaunujen hankinta. Valmistuksen valvonta tehtailla, koeajot, koulutustoiminta, käyttökokemusten analysointi ja yksityiskohtien kehittämissuunnittelu varasivat huomattavan osan suunnitteluvoimasta. Periaatteessa voitiin todeta uusien vaunujen hyvin täyttävän niille asetetut suuret odotukset.

Vuoden 1972 puolella saatujen johdinauto-tarjousten selvittely johti kolmen neuvostoliittolaisen johdinauton kokeiluun. Näiden tarjoushinta oli halvin, mutta niitä koskevia käyttökokemuksia ei ollut saatavissa. Kolme vuokrattua johdinautoa kokeiltiin kuuden kuukauden ajan linjalla 14. Kokeilun ja nivelraatiovaunujen sähkölaitteista saatujen kokemusten perusteella laadittiin lopulliset johdinautojen hankintavaatimukset. Uudet tarjoukset pyydettiin koti- ja ulkomaisilta valmistajilta.

Koska uusia diesellinja-autoja vastaanotettiin kertomusvuonna tavallista enemmän, muodosti näiden alustojen ja korien tarpeellisten parannusten suunnittelu sekä valmistuksen valvonta ja vastaanotto huomattavan työkentän.

Linja-autokaluston yhdenmukaistamiseksi ja korivalmistuksen rationalisoimiseksi aloitettiin suomalaisen kaupunkilinja-auton teknillisten vaatimusten laatiminen. Tavoitteena oli aikaansaada kunnallisille liikennelaitoksille ja yksityisille liikennöitsijöille korityyppi, jonka rakenne soveltuisi periaatteessa kaikkiin yleisesti käytettäviin kaupunkilinja-auton alustatyyppeihin.

Laitoksen kiinteistöjen LVI-laitteiden uudishankintojen sekä korjaus- ja muutostöiden suunnitelmat laadittiin sekä valvottiin asennustyöt. Huomattavin työkohde oli Var-

tiokylän varikolle rakennettavan linjaautohallin LVI-suunnittelu.

Koko raitiotieverkkoon sekä raitiovaunukalustoon suunniteltiin ja otettiin käyttöön uudentyyppiset sähkövaihteiden ohjauslaitteet. Tähän saakka käytössä olleiden vaihteenkääntösähkölaitteiden ohjaus on tapahtunut vaunun päävirralla. Vilkasliikenteisten risteysten, liikennevalojen ja muun liikenteen rytmin mukana ajettaessa on vaihteen kääntäminen em. periaatetta käyttäen tuottanut vaikeuksia. Uudessa vaihteenkääntöjärjestelmässä vaihteen kääntämiseen käytetään erillisen ohjauskytkimen kautta otettavaa ohjausvirtaa.

Liikennelaitoksen käyttöön soveltuvien kertalipunmyyntiautomaattien laitetestejä suoritettiin heikkovirtakorjaamolla. Selvitysten perusteella voitiin todeta, että liikennelaitokselle hankittavat kertalipunmyyntiautomaatit on sijoitettava vaunun sisälle. Poikkeuksen voivat olla suurehkot terminaalit. Kertalipunmyyntilaitteiden hankintaa varten laadittiin lopulliset rakennevaatimukset ja pyydettiin tarjoukset.

Liikennelaitoksella tiedostettiin korjaus- ja huoltotoiminnan sekä liikenteenhoidon integroitu kehittämis- ja rationalisointitarve. Automaation käyttömahdollisuuksista käynnistettiin laajamittainen tutkimus.

Liikennesuunnittelu

Pitkän aikavälin suunnittelussa oli kertomusvuonna etualalla kaksi pääkohdetta: kantakaupungin osayleiskaavan tilanvaraus-suunnitelmiin liittyvä kantakaupungin tulevan joukkoliikenteen selvittäminen sekä Martinlaakson radan ja itämetron rakentamiseen sekä pääradan lähiliikenteen tehostamiseen niveltäviä linja-autoilla tapahtuvan liityntäliikenteen suunnittelu.

Kantakaupungin osalta valmistui keväällä liikennelaitoksen toimesta suunnitelma Kantakaupungin joukkoliikenteen hoidosta rai-

tiovaunuilla ja linja-autoilla 1970- ja 1980-luvuilla. Suunnitelmassa esitetyt joukkoliikenteen kaista-, katu- ja terminaalivaraukset on otettu huomioon Kantakaupungin osayleiskaavan tilanvaraus-suunnitelmissa. Suunnitelma on lähtökohtana laadittaessa Helsingin kaupungin taloussuunnitelmaa vuosiksi 1976—1985.

Tulevan liityntäliikenteen selvittämiseksi perustettiin v. 1972 lopussa liikennelaitoksen toimesta erityinen *liityntäliikenneprojekti*. Siinä ovat edustettuina valtionrautatiet ja kaupungin ao. hallintokunnat mm. kaupunkisuunnitteluvirasto, rakennusvirasto ja metrotoimisto. Suunnittelun kohteiksi valittiin erityisesti voimakkaasti uudistuvat Martinlaakson rataan liittyvä Haaga—Vantaan alue sekä pääradan varrella Malmi—Tapanila—Puis-tola—Pukinmäki (MaTaPuPu)-alue. Laaditut tavoitetilanteen linjavaihtoehdot olivat eri osapuolten käsiteltävänä ja päätös valittavasta vaihtoehdosta syntyy v. 1974 alussa.

Metron liityntäliikenteen, asemien ja terminaalien suunnittelu itäisillä esikaupunkialueilla tapahtui metrotoimiston valvonnassa. Liikennelaitoksen edustajat olivat mukana projekteissa, joissa heitä kuultiin asiantuntijoina.

Nykyhetken järjestelyihin kohdistuva suunnittelu ennakoii tulevia muutoksia liityntäliikennealueille. Tällaisia olivat mm. toteutuneet linjojen 38, 41, 46 muutokset Haaga—Vantaalla, Mellunmäki—Vesala—Kontulan ja Vuosaaren linjastojärjestelyt sekä linjoja 74 ja 75 koskevat ehdotukset MaTaPuPu-alueella.

Alueilla, joilla tulevaisuudessa ei ole odotettavissa suuria muutoksia, pyrittiin suunnittelemaan linjasto nykyistä paremmaksi. Tällaisista parannustoimenpiteistä mainittakoon mm. linjan 34A perustaminen Lehtisaareen.

Rautatien torin vaikean ruuhkatilanteen keventämissuunnitelmat johtivat kertomusvuonna osittain tulokseen. Vuoden loppuun mennessä oli Kasarmitorille siirretty ruuhka-

linjat 64S, 66S, 71S, 77S, 80S ja 86S, joilla on yhteensä 36 lähtöä huipputuntina. Lisäksi pantiin vireille suunnitelmat Rautatien torin keventämiseksi edelleen siirtämällä n. 100 huipputuntilähtöä ja myös arkipäiväliikennettä Kasarmitorille.

Yhteistyö Helsingin kaupunkiseudun kuntien (Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen) kanssa jatkui YTT:n joukkoliikennetyöryhmän ja sen alaisen sihteeristön puitteissa. Liikennelaitoksen edustajat olivat myös keväällä mukana YTT:n neuvottelupäivillä Varsovassa, jossa puitiin kaupunkiseudun joukkoliikennenyhteistyön ongelmia.

Liikenne

Yhteistariffiliikenteen auto- ja raitiolinjat kuljettivat matkustajalaskennan mukaan yht. 198,4 milj. matkustajaa. Aikaisemmin käytössä olleiden lipunmyyntiin perustuvien lukujen mukaan tehtiin kertomusvuonna 157,5 milj. matkaa (v. 1972 vastaavasti 160,6 milj.). Vuoden aikana kertyi ajokilometrejä kaikkiaan 52,6 milj. Lisäys edelliseen vuoteen oli 0,135 milj. km. Matkustajia oli ajettua kilometriä kohti keskim. 3,77.

Autoliikenne. Autoliikenteen matkustajamäärä oli liikennelaitoksen linjoilla 93,7 milj. ja yksityisten liikenteenharjoittajien linjoilla 40,4 milj., eli yhteensä 134,1 milj. matkaa. Ajokilometrejä kertyi yhteensä 44,8 milj. km, josta liikennelaitoksen osuus oli 25,9 milj. km. Yksityisten liikenteenharjoittajien osuus oli 18,9 milj. Kokonaiskilometrimäärän kasvu edellisestä vuodesta oli 0,367 milj. km.

Liikennelaitoksen autolinjoilla oli vuoden alussa arkipäivien tungosaikaliikenteessä n. 470 aikataulun mukaista vuoroa ja kesällä keskimäärin 370 vuoroa. Syysliikenteessä vuoromäärä supistui liikennehenkilökuntapulan vuoksi n. 460 vuoroon.

Yksityisten liikenteenharjoittajien osalta

ajokilometrejä lisättiin kasvavien itäisten ja koillisten esikaupunkialueiden linjoille.

Linjoilla tapahtuneet muutokset. Kertomusvuonna tehtiin mm. seuraavat muutokset:

- kuljettajarahastus aloitettiin linjoilla 16 ja 16A (1.1.)
- linjojen 64A ja 66A päätepysäkki muutettiin Rautatien torilta Kasarmitorille, jolloin uusiksi linjatunnuksiksi tulivat 64S ja 66S (2.1.)
- linjaa 34 (Siltasaari—Lehtisaari), jota Suomen Turistiauto Oy hoiti aikaisemmin HKL:n lukuun alettiin liikennöidä HKL:n omalla kalustolla ja henkilökunnalla
- linja 90, Senaatintori—Puotinharju, lopetettiin (29.1.)
- linjojen 20, 20A ja 20N reitti muutettiin Bulevardilla suoritetun liikennekokeilun vuoksi (31.1.)
- linjan 77V (Oy Liikenne Ab) liikennöinti aloitettiin reitillä Rautatien tori—Malmin hautausmaa—Heikinlaakso (4.3.)
- Oy Liikenne Ab:n (LOY) linjan 96 päätepysäkki Vuosaarella siirrettiin Porslahdentien ja Niinisaarentien risteysalueelle. Uusi reitti kulkee Porslahdentie—Vuosaarentie—Vuotie jne. keskustaan
- linjan 96S (LOY) päätepysäkki Vuosaarella siirrettiin Kallvikintien ja Mustalahdentien risteysalueelle. Reitti kulkee Kallvikintie—Vuotie jne. keskustaan
- linjaa 504 alettiin liikennöidä koulupäivinä reittiä Eira—Sörnäinen—Vuosaari. Linjalla on aamulla ja iltapäivällä Eirasta kaksi lähtöä. Vuosaaresta on aamulla yksi lähtö (3 autoa) ja iltapäivällä kaksi lähtöä. Linjaa liikennöi HKL:n lukuun Oy Liikenne Ab (5.3.)
- linjan 80A päätepysäkki siirrettiin Rautatien torilta Kasarmitorille ja Herttoniemessä Eränkävijäntorilta Siilitielle. Linjan uusi tunnus on 80S (12.3.)
- linjan 86 päätepysäkki siirrettiin ruuhkaajaksi Rautatien torilta Kasarmitorille, jolloin tunnus on 86S

- ruuhkalinjat 86A ja 86X muutettiin linjoiksi 84 ja 84X. Uusi reitti Laajasalossa kummassakin suunnassa on Koirasaa-
rentie—Reiherintie—Gunillantie
- Oy Liikenne Ab alkoi liikennöidä uusia ruuhka-ajan linjoja 97A (Hakaniemi—
Vartiokylä—Mellunmäki) ja 97S, (Se-
naatintori—Kontula—Mellunmäki) sekä
linjan 94 (Rautatientori—Kontula—Mel-
lunmäki) vuorovälejä pidennettiin ruuh-
ka-aikoina ja lyhennettiin muina aikoina
(15.4.)
- Helsinki—Maaseutu-Liikenne Oy:n
(HML) linjan 71S (Rautatientori—Pihla-
jisto) tunnus muutettiin 71A:ksi ja lii-
kennettä lisättiin (30.4.)
- HML:n linjan 77 (Rautatientori—Suu-
tarila), uusi numerotunnus on 76 (1.5.)
- LOY:n vanha Jakomäen linja 76 korvat-
tiin linjalla 77 (Rautatientori—Jakomäki),
jota liikennöidään kaikkina päivinä ruuh-
ka-aikoja lukuunottamatta sekä reittiä
pidennettiin Kalteentielle
- LOY:n ruuhka-ajan linjaa 77A alettiin
liikennöidä reitillä Rautatientori—Jako-
mäentie (reitti on sama kuin entisen lin-
jan 76)
- LOY:n ruuhka-ajan linjaa 77S alettiin
liikennöidä reitillä Kasarmitori—Jako-
mäki, Kalteentie
- LOY:n poikittaislinjaa 78 (Vuosaari—
Toukola) jatkettiin Alppilaan. Linjaa lii-
kennöidään työpäivisin ruuhka-aikoina
- linjan 34 (Siltasaari—Lehtisaari) lauan-
tailiikenne lopetettiin sekä linjaa 34A
(Munkkiniemi—Lehtisaari) alettiin lii-
kennöidä arki-iltaisain sekä lauantaisin ja
pyhäisin (3.6.)
- HML:n uudella ruuhkalinjalla 71S alet-
tiin liikennöidä reittiä Kasarmitori—Pih-
lajamäki (11.6.)
- linjan 38 päätepysäkki siirrettiin Kante-
lettarentielle
- linjaa 55 liikennöitiin Hietaniemeen myös
arkisin klo 9—15 ja 17—19 lauantai- ja
pyhäpäiväliikennöinnin lisäksi (16.7.—
31.8.)
- kuljettajarahastus aloitettiin linjoilla 64
ja 64S (3.9.)
- linjaa 41 (Suomen Turistiauto Oy) alet-
tiin liikennöidä arkisin ja lauantaisin rei-
tillä Hankkijan aukio—Pohjois-Haaga—
Kantelettarentie (24.9.)
- linjan 46 reitti muutettiin kulkemaan
Nurmijärventieltä Pohjois-Haagan ja
Kannelmäen kautta Etelä-Kaarelaan.
- Seuraavilla Oy Liikenne Ab:n liikennöi-
millä linjoilla alettiin liikennöidä (1.10.):
- linjalla 94A reittiä Rautatientori—Kon-
tula, Kotikonnuntie koko päivän kaik-
kina viikonpäivinä
- linjalla 94N reittiä Puotinharju—Kontu-
la, Naapurintie arkisin koko päivän ruuh-
ka-aikoja lukuunottamatta, lauantaisin
ja pyhäisin koko päivän
- linjaa 97V reittiä Rautatientori—Kon-
tula—Vesala ruuhka-aikoina
- LOY:n linja 94V (Rautatientori—Kon-
tula, Naapurintie) muutettiin ruuhka-
ajan linjaksi, iltapäivällä lisäksi koulu-
laisvuoroja
- LOY:n linjan 98 numerotunnus muutet-
tiin 97:ksi ja linjalla liikennöidään reittiä
Rautatientori—Vartiokylä—Vesala sekä
päätepysäkki Vesalassa siirrettiin Tuukk-
kalantielle
- vanha linja 97 (Rautatientori—Mellun-
kylä—Vesala) lopetettiin
- uudet numerotunnukset otettiin käyttöön
seuraavilla LOY:n linjoilla:
- 96V, Rautatientori—Vuosaari, Kallvikin-
tie (ent. tunnus 96S)
- 98, Rautatientori—Mellunkylä—Vuo-
saari—Kallvik (ent. tunnus 96V)
- linjan 18 päätepysäkki siirrettiin Marian-
kadulta Liisanpuistikkoon (1.12.)

Raitioliikenne. Raitiolinjojen matkojen ko-
konais määrä oli kertomusvuonna matkusta-
jalaskennasta saatujen tulosten mukaan 64,3
milj. Ajokilometrejä kertyi kaikkiaan 7,8
milj. km, eli n. 232 000 km eli n. 2,9% vä-

hemmän kuin edellisenä vuonna. Ajokilometrimäärän supistuminen johtui osittain ajamatta jääneen ajokilometrimäärän kasvusta (v. 1972 jäi aikataulujen mukaisesta liikenteestä ajamatta 180 764 km ja v. 1973 vastaavasti 237 474 km), osittain kertomusvuoden aikana suoritetuista liikennöintimuu-
toksista.

Raitiovaunuja oli liikenteessä ruuhka-
aikoina seuraavasti:

- vuoden alussa 116 moottori- ja 69 perä-
vaunua
- kesällä 95 moottori- ja 46 perävaunua
- vuoden lopussa 116 moottori- ja 65 perä-
vaunua.

Joulukuussa otettiin ensimmäiset neljä ni-
velraitiovauna liikenteeseen linjalle 10.

Vuoden aikana suoritettiin raitioliiken-
teessä yksi linjamuutos: linjan 4 yöliikenne
siirrettiin 3.9. alkaen reitille Katajanokka—
Munkkiniemi. Samalla muutettiin linjatun-
nus yöllä 4N:ksi.

Vesiliikenne. Moottorilautta »Korkea-
saari—Högholmen» suoritti 5.5.—30.9. vä-
lisenä aikana kaikkiaan 2 721 vuoroa *Kor-
keasaareen*. Lisäksi yksityinen liikennöitsijä
liikennöi samalla reitillä 485 vuoroa aluksil-
laan Standard 2 ja Katarina.

Matkojen kokonaismäärä oli 889 966, jois-
ta aikuisten lipuilla 655 401 ja lastenlipuilla
234 565. Meno ja paluu laskettiin kahdeksi
eri matkaksi, joten luvut ovat v. 1972 ver-
rattuna yli kaksinkertaiset. Tosiassiallinen
lisäys edelliseen vuoteen oli 1,4%. Lisäksi
ajoi Korkeasaaren lautta Suomenlinnaan 68
vuoroa 8.1.—21.1. ja samoin 68 vuoroa
25.4.—28.4. sekä 415 vuoroa 3.10.—27.10.

Suomenlinnan liikenne. Suomenlinnan Li-
ikenne Oy:n toimesta hoidetussa ja koko vuo-
den ajan yhteistariffiin kuuluneessa Suomen-
linnan liikenteessä ajanut moottorilautta
»Suomenlinna-Sveaborg» suoritti kaikkiaan
6 552 vuoroa.

Matkojen määrä oli vaihtomatkoja sekä
näyttölipuilla suoritettuja matkoja lukuun-
ottamatta 572 800.

Muu vesiliikenne. Vesibussiliikenne Etelä-
satamasta Santahaminaan aloitettiin 4.6. Ar-
kipäivisin ajettiin kaksi edestakaista vuoroa
ja liikennöintiä jatkettiin 31.8. saakka. Li-
ikenteen hoiti yksityinen liikennöitsijä liiken-
nelaitoksen kanssa tehdyn sopimuksen pe-
rusteella. Linja kuului yhteistariffiin ja sillä
myytiin liikennelaitoksen kerta- ja sarjalip-
puja. Matkojen kokonaismäärä oli 4 563
(vaihtomatkoja lukuunottamatta).

Muu toiminta. Julkisen vesiliikenteen käyt-
töön soveltuvat kaupungin laiturit siirtyivät
kaupunginhallituksen vuoden alussa teke-
män päätöksen mukaisesti liikennelaitoksen
hallintaan. Laitureissa suoritettiin vuoden ai-
kana useita käyttöturvallisuuden vaatimia
korjauksia.

Vesiliikennetoimisto osallistui Kauppa-
torin ja Hakaniemen vesiliikenneterminaalien
suunnitteluun.

Liikennekalusto

Linja-autojen määrä väheni kertomusvuon-
na kahdella. Vaikean kuljettajapulan vuoksi
autojen tarve oli laskettua pienempi ja näin
voitiin aikaisempina vuosina kalustopulan
vuoksi jälkeenyäännyttä romutusohjelmaa kor-
jata. Kaikkiaan poistettiin vuoden aikana 72
diesellinja-autoa, joiden tilalle saatiin 70
uutta.

Raitiovaunukaluston osalta kertomusvuosi
oli merkkipuosi, kun käyttöön otettiin seitse-
män ensimmäistä kotimaista uudenaikaisella
tyristoriajosäädöllä varustettua nivelraitio-
vaunua. Edelliset raitiovaunujen uudishan-
kinnat tehtiin jo 14 vuotta aikaisemmin. Ni-
velraitiovaunujen toimitukset mahdollistivat
myös yli-ikäisen 2-akselisen vaunukaluston,
eli seitsemän moottorivaunun ja yhdeksän
perävaunun poistot.

Vanhoja johdinautoja poistettiin yksi, jo-
ten lukumäärä vuoden lopussa oli 11. Niiden
lisäksi oli kertomusvuonna kuuden kuukau-

21. Liikennelaitos

den ajan koekäytössä kolme vuokrattua neuvostoliittolaista johdinautoa, jotka palautet-

tiin sopimuskauden päättyttyä ennen vuoden loppua.

Liikennekalusto käsitti vuoden päättyessä

	v u o n n a				
	1969	1970	1971	1972	1973
— diesellinja-autoja	588	593	592	644	642
— johdinautoja	21	20	19	12	11
— raitiovaunuja					
— moottorivaunuja, 6-aks.	—	—	—	—	7
— moottorivaunuja, 4-aks.	111	111	111	111	111
— moottorivaunuja, 2-aks.	69	60	56	56	49
— perävaunuja, 4-aks.	30	30	30	30	30
— perävaunuja, 2-aks.	58	55	53	53	44
— alukset:					
— moottorilautta »Korkeasaari—Högholmen»	1	1	1	1	1

Energian kulutus

Sähköenergia. Liikennelaitoksen sähköenergian kulutus selviää alla olevasta taulukosta (milj. kWh):

vuosi	raitio- liikenne	varikot	vaihte- lämm.	muu kulutus	yht.
1969	23,7	5,7	1,0	0,2	30,6
1970	23,9	5,9	0,9	0,5	31,2
1971	22,6	6,1	0,8	0,55	30,05
1972	21,2	6,1	0,7	0,72	28,72
1973	21,5	6,1	0,7	0,77	29,07

Dieselöljyn kulutus liikennelaitoksella oli seuraava (milj. litraa):

1969	10,112	1972	11,731
1970	9,939	1973	11,152
1971	10,672		

Liikennekaluston kunnossapito

Linja-autojen huolto- ja korjaustoiminta tapahtui Koskelan, Ruskeasuon ja Vartiokylän varikoilla sekä Ruskeasuon korjaamossa. Koskelan varikko suljettiin hiljaisen kesäliikennekauden ajaksi lomajärjestelyjen helpottamiseksi. Hallinnon rationalisoimiseksi tehtiin syksyllä organisaatiomuutos yhdistämällä Koskelan ja Vartiokylän varikot varikkoryhmäksi yhteisen johdon alaisuuteen.

Linja-autojen huollot tapahtuivat diagnostikastuksin ja todetut viat korjaamalla. Yötyön keventämiseksi otettiin Koskelan varikolla kokeilumielessä käyttöön ns. vuoro-

parijärjestelmä. Autot ovat pareittain vuoroin kokopäiväliikenteessä ja ruuhkaliikenteessä, jolloin huollot sekä korjaukset voidaan suorittaa päivisin aamu- ja iltaliikenteen välillä.

Runsaasti ylimääräistä työtä aiheuttivat takuunalaiset autot, joita vuoden aikana oli keskim. 90—95. Suuri osa takuukorjauksista suoritettiin laskutyönä omalla korjaamolla ja varikoilla.

Kertomusvuoden aikana suoritettiin uusein autojen vertaileva tyyppikokeilu, jossa oli mukana 13 autoa. Näin saatiin tietoja eri autotyyppien taloudellisuudesta sekä uusista huoltomenetelmistä.

Liikennekelpoisen ja koko kalustomäärän päivittäinen käyttösuhde oli vuoden aikana keskimäärin 80,4%.

Raitiovaunujen huolto- ja korjaustoiminta tapahtui Koskelan, Töölön ja Vallilan varikoilla sekä Töölön ja Vallilan raitiovaunukorjaamoissa. Vuoden aikana saatiin lähes valmiiksi Vallilan varikolla yhden raitiovaunuhallin muutos korjaamotilaksi.

Toiminnassa oli keskeisenä uusien nivelraitiovaunujen toimitusten alkaminen. Vaunujen tarkastukset, koeajot, koulutus ja huoltojärjestelyt sitoivat runsaasti henkilökuntaa. Siitä huolimatta voitiin vuoden aikana toteuttaa 1950-luvulla hankittujen 4-akselisten raitiovaunujen perusparannusohjelmaa.

Johdinautojen huollot ja korjaukset suoritettiin Töölön johdinautohuollossa. Neuvostoliittolaiset johdinautot aiheuttivat runsaasti lisätyötä, koska ne eivät sellaisinaan soveltuneet liikenneolosuhteisiimme. Uusien johdinautojen hankinnan viivästyessä jouduttiin peruskorjaamaan yksi vanha johdinauto.

Radat ja väylät

Kertomusvuosi oli ratasuunnittelun ja ratatöiden osalta vilkasta. Vuoden aikana valmistui raitiovaunuliikenteen tehostamisen

yleissuunnitelman jatko-osa, joka käsitti raitiovaunuverkoston laajentamisen, joukkoliikenteen väylien ja rakenteiden suunnitteluohjeet sekä diplomityön linja-autojen ja raitiovaunujen aiheuttamasta melusta. Ratasuunnittelukohteina olivat liikennejärjestelyjen ja raitioliikenteen tehostamissuunnitelmien lisäksi Sörnäisten ja Hakaniemen metroasemien rakentamisen aiheuttamat ratamuutossuunnittelut.

Raitiovaunut saivat oman kaistansa Hämeentiellä Mäkelänkadun ja Sturenkadun välillä sekä Mannerheimintiellä Kuusitien ja Tilkan välillä. Päätöksiä oman raitiovaunukaistan varaamisesta tehtiin Läntisellä Brahenkadulla, Etelärannassa ja Runeberginkadulla välillä Töölöntori Mannerheimintie. Viipurinkadulta päätettiin kieltää yksilölliseltä liikenteeltä läpiajo. Toteutettujen ja päätettyjen omien kaistojen osuus oli yli 55% koko rataverkoston pituudesta.

Huomattavin liikennejärjestely suoritettiin Mannerheimintien ja Helsinginkadun kulmauksessa. Se aiheutti ratamuutokset Helsinginkadulla Mäntymäelle, Runeberginkadulla Ruusulankadulle ja Mannerheimintiellä Messuhallin eteläpäähän saakka. Muista huomattavista ratatöistä mainittakoon Tukholmankadun ja Porthaninkadun kiskotustyöt.

Liikennejärjestelyjen lisäksi suoritettiin normaalit ratojen ja ajojohtojen kunnossapitotyöt.

Linja-autot saivat omat kaistansa ruuhka-aikana Hämeentiellä välillä Hakaniemi—Sturenkatu ja Mannerheimintiellä välillä Pohjoinen Rautatiekatu—Haaga.

Vuoden aikana varustettiin suurin osa yhteistoimintasopimuksen piiriin kuuluvien yksityisten linjojen pysäkeistä liikennelaitoksen pysäkkien kanssa yhdenmukaisin opastein. Uusia sadekatoksia pystytettiin pysäkeille n. 90 kpl.

Rakennustoiminta ja -suunnitelmat

Rakennustoiminta oli kertomusvuonna vilkasta. Huomattavimmat rakentamiskohteet olivat:

- ratatoimiston tilojen ja »Euran hallin» muutostyöt Vallilassa
- Eino Leinon kadun toimistotilojen muutostyöt ja vuoden lopulla tiloihin muutivat liikennelaitoksen puhelinneuvonta, työhönotto, myynti- ja neuvontatoimisto sekä ajomestarit
- Töölön varikon osienpesun muutostyöt sekä hallintorakennuksen julkisivujen ja korjaamon kadunpuoleisten julkisivujen maalaus
- Ruskeasuon liikennehenkilökunnan tilojen muutostyöt
- Koskelan autohallin pikalinjan lattian korjaustyöt
- lisäksi suoritettiin huomattava määrä pientehköjä muutos- ja korjaustöitä
- kiinteistöjen hoitoon, kunnossapitoon sekä työturvallisuuteen liittyviä rakennus-, LVI- ja sähköitä tehtiin normaaliin tapaan.

Vartiokylän säilytysmalli (n. 1600 m²) oli kertomusvuonna huomattavin suunnittelukohde. Liikennelaitoksen henkilökunnan asuintaloa varten saatiin tontti Reimarlasta.

Talous

Liikennelaitoksen *käyttömenot* olivat kertomusvuonna 197.7 mmk eli 52.4 mmk (36.1%) enemmän kuin edellisenä vuonna. Lisäys johtui lähinnä siitä, että yksityisille liikenteenharjoittajille maksettu kilometrikorvaus 44.2 mmk kirjattiin nyt bruttona liikennelaitoksen menotileille, mutta v. 1972 ko. korvaus 13.7 mmk (= km-korvauksen ja lipputulojen erotus) kirjattiin nettokirjauksena menotilille. Lisäksi vuoden aikana suoritettujen palkkojen tarkistukset, niiden aiheuttamat sosiaalimenojen lisäykset ja eläkepro-

sentin nousu 3.3%:lla lisäsivät käyttömenoja edelliseen vuoteen verrattuna.

Käyttötulot olivat myös 197.7 mmk, josta kaupungin osuus alijäämän kattamiseksi oli 85.5 mmk (ed.v. 67.7 mmk). Toiminnalliset tulot olivat siten 112.2 mmk eli 56.6% kokonaistuloista. Vuoteen 1972 verrattuna toiminnalliset tulot lisääntyivät 34.6 mmk (44.6%), mikä johtui 1.4. voimaan astuneesta tariffinkorotuksesta sekä siitä, että yksityisten liikenteenharjoittajien keräämät lipputulot 17.7 mmk kirjattiin liikennelaitoksen tulotileille.

Liikennelaitoksen eri toimintamuotojen prosentuaalinen osuus tuloista ja menoista vuosina 1972 ja 1973

Toimintamuoto	% kokonaistuloista	
	v. 1972	v. 1973
— raitioliikenne	15.8	49.3
— autoliikenne	23.6	
— vesiliikenne	0.4	0.3
— asuntokiinteistöt	0.2	0.2
— yhteiset tulot	9.6	2.2
— alennuslippuavustukset	3.8	4.8
— kaupungin osuus alijäämän kattamiseksi	46.6	43.2
Yhteensä	100.0	100.0

Toimintamuoto	% kokonaismenoista	
	v. 1972	v. 1973
— henkilömenot	50.8	43.4
— sosiaalimenot	15.0	14.0
— tarvikkeet ja käyttövoima	10.0	7.8
— irtaimiston hankinta sekä vieraat palvelukset	11.7	24.2
— autoverot, vakuutukset, korot, poistot ja vuokrat	11.4	9.6
— muut menot	1.1	1.0
Yhteensä	100.0	100.0

Tiedotustoiminta

Suurimmille joukkotiedotusvälineille toimitettiin lautakunnan esityslistat entiseen tapaan ja päätöksistä ilmoitettiin välittömästi lautakunnan kokouksen päätyttyä. Liikennelaitosta koskevia uutisia lähetettiin joukkotiedotusvälineille toista sataa kertaa, vastaanottajien määrän vaihdellessa uutisen laadusta riippuen viidenkymmenen molemmin puolin.

Kaupunginvaltuuston vahvistamissa ilmoituslehdissä ilmoitettiin 23 kertaa tärkeimmistä aikataulu, reitti- ja tariffimuutoksista.

Yleisön osastojen palstoilla esitettyihin joukkotiedotusvälineitä koskeneisiin kysymyksiin vastattiin 79 kertaa. Koti- ja ulkomaista kirjeenvaihtoa oli runsaasti ja lisäksi tiedotusaineistoa lähetettiin pyynnöstä erilaisille yhteisöille ja yksityisille henkilöille koti- ja ulkomaille.

Kertomusvuoden alusta lähtien puhelinneuvonta vastasi asiakkaiden tiedusteluihin maanantaista perjantaihin klo 7.00—21.00 sekä lauantaisin ja sunnuntaisin klo 11.00—20.00. Tiedustelujen määrä kasvoi jatkuvasti. Puhelinneuvonta muutti vuoden lopulla Eino Leinon kadulle uusiin toimitiloihin, jolloin hankittiin myös ajanmukaiset puhelinlaitteet.

Tärkeimmistä matkustajapalveluun liittyvistä seikoista kerrottiin liikenteenohjauskeskuksen välityksellä nauhoitetuin tiedotuksin. Näin tiedotettiin 22 erilaista asiaa. Puhelinneuvonnan ollessa suljettuna käytettiin automaattista puhelinvastaajaa, johon äänitettiin 7 kertaa erikoistiedotteita matkustajille.

Sisäistä tiedotustoimintaa hoidettiin henkilöstö- ja tiedotuslehtien välityksellä. Liikennepeili ilmestyi viitenä numerona ja se lähetettiin myös eläkeläisille.

Nopeasta tiedottamisesta vastaava »Meiltä ja muualta» ilmestyi kertomusvuoden aikana 24 kertaa. Lehtileikkeistä koottu »Uutisuotta» ilmestyi 23 kertaa. Tarvittaessa teh-

tiin myös teemakohtaisia erikoisnumeroita.

Helsingin koululaiset olivat erityisen kampanjan kohteina. Koululaiskortin käyttöön liittyvistä seikoista laadittiin tietokortti, johon sisällytettiin myös liikennelaitosta koskevaa tietoutta. Tämä kortti jaettiin jokaiselle, joka sai koululaisalennuskortin.

Toimintakertomus sekä liikennelaitosta koskeva tietokortti jaettiin kertomusvuoden aikana koko henkilöstölle. Yhteistoiminnassa markkinointijaoksen kanssa laadittiin myös muuta tiedotusaineistoa.

Kirjastoon tuli tilattuina ja vapaakappaleina 51 koti- ja ulkomaista sanoma- ja ammattilehteä. Vapaakappaleina saatiin 140 julkaisua sekä kymmeniä aikakauslehtien vuosikertoja, lähinnä henkilöstölehtiä. Kirjasto hoiti lehtikierrot ja keskitetysti myös laitoksen kirjahankinnat.

Markkinointi

Kertomusvuoden aikana toimeenpantiin kampanjaluonteisia markkinointitehtäviä, joista ensimmäinen oli uudesta tariffista tiedottaminen yleisölle. Tehtävän ideoinnin ja suunnittelun suoritti mainostoimisto. Tariffista kertova esite »Teemme matkaa Helsingissä» jaettiin jokaiseen Helsingin talouteen. Tariffimuutoksen yhteydessä uudistettiin vaunuissa olevat opastetarrat.

Yhteistoiminnassa muiden yksiköiden kanssa hoidettiin kampanjat nivelraitiovau- nujen tulosta ja käyttöönotosta, kansaneläkeläisten alennuslippujärjestelmästä ja invalidikorttien myöntämisperusteiden muuttamisesta.

Matkailijoiden neuvontapalvelua hoidettiin kesällä pikkubussissa Kauppatorilla, Rautatien torilla ja leirintäalueilla. Liikennelaitoksen ja kaupungin matkailutoimiston yhteisesti palkkaamalla liikenne-emännällä oli n. 6 000 asiakasta. Matkailijalippuja myytiin vuoden 1973 aikana yhteensä 16 164 kpl. Kongressilippuja myytiin yhteensä 310 kpl.

Laitoksen matkailupalveluista kerrottiin muutamissa matkailulehdissä ja julisteissa.

Paikallisliikennepäivän yhteyteen pystytettiin näyttely. Markkinointijaos avusti myös syksyllä pidetyn työturvallisuuspäivän näyttelyn suunnittelussa ja rakentamisessa.

Syksyllä käytiin kaupungin vanhainkohteissa ja vanhusten asuintaloissa esittelemässä laitoksen palveluja lähinnä vanhusten kannalta.

Kuukausi- ja vuosilippujen myynnistä ja lippujen myyntipaikoista tiedotettiin sanomalehdissä yhteensä 8 kertaa.

Kertomusvuoden aikana painatettiin useita uusia esitteitä, joista mainittakoon mm. matkailijalippu ja laitoksen matkailupalveluja esittelevä lehtinen »24 tuntia Helsinkiä matkailijalipulla», kongressilipusta kertova kirja »Kongressilippu salkoon», nivelraatiovaunuesite ja kansaneläkeläisten alennuslippuesite. Yhteistyössä liikennelaitoksen ammattikoulun kanssa tehtiin ammattikoulun esite ja ammattikoulun vuosikertomus. Liikennekartasta ja 3T:n esitteestä otettiin uusiut painokset. Erityisesti matkailijoille tarkoitettuja esitteitä jaettiin omien myyntitoimistojen lisäksi kaupungin matkailutoimistolle sekä hotelleihin ja matkatoimistoihin.

Sosiaalitoiminta

Sosiaaliasioita varten palkattiin 1.11. sosiaalihoitaja, jonka tehtäviin kuuluu henkilöstön auttaminen erilaisissa sosiaalisissa kysymyksissä kuten esim. mielenterveysongelmissa, asuntovaikeuksissa, päihdyttävien aineiden väärinkäyttäjien hoitoon ohjaamisessa sekä kuntoutus- ja uudelleensijoituskysymyksissä.

Asuntokysymys osoittautui edelleen keskeiseksi ongelmaksi. Liikennelaitoksen hallinnassa olevista kiinteistöistä vapautuvia asuntoja jakoi vuokratoimikunta, jonka jäsenistö koostui laitoksen ja eri ammatillisten

yhdistysten edustajista. Vuokratoimikunta kokoontui vuoden aikana 12 kertaa ja jakoi yht. 25 asuntoa.

Pr-toiminta

Taloon tulleille uusille henkilöille järjestettiin tutustumiskierroksia laitoksen eri toimintapisteisiin.

Henkilökunnan harrastustoimintaa tuettiin taloudellisesti ja harrastustiloja varaaamalla. Humalistonkadun kerhotiloissa jatkettiin edellisen vuoden tapaan englannin kielen alkeis- ja jatko-opetusta vuorotyössä olevalle henkilökunnalle. Vuoden aikana eläkkeelle siirtyneille järjestettiin perinteinen kahvitilaisuus 28.12.

Erilaisten kokouksien ja päivien järjestelyihin osallistumisesta mainittakoon

- Kunnalliset liikennepäivät Tampereella 10.—11.3.
- VÖV:n (Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe) päällysrakennetoimikunnan 50. istunto 19.—24.6.
- Paikallisliikennepäivä 1.11.

Laitokseen kävi tutustumassa joukko ulkomaisia asiantuntijoita, joista mainittakoon

- Lontoon liikennelaitoksen 9 hengen opintoryhmä, joka tutustui lähinnä liikenteen suunnitteluun ja sen hoitoon (21.—24.5.)
- Tukholman liikennelaitoksen (SL) 12 hengen kuljettajaryhmä tutustui liikenteen hoitoon (28.—29.5.)
- budapestiläinen asiantuntija tutustui liikennesuunnitteluun, radanrakennus- ja muuhun rakennustoimintaan sekä kalustoon (24.—31.7.)
- seitsemän Kööpenhaminan liikennelaitoksen edustajaa perehtyi liikenteen hoitoon, kalustoon ja radiotekniikkaan (10.—13.10.)
- kolme prahalaista liikenneinsinööriä tutustui raitiovaunutekniikkaan ja henkilökunnan koulutukseen (12.—6.11.).

Kuntotoiminta. Kertomusvuoden alusta

kuntotoiminta sai uudet toimintapuitteet ja -muodot. Kuntotoimikunnan tarkoituksena oli saada kuntotoiminnan yhä lisääntyvä tarve tiedostetuksi henkilökunnan piirissä sekä viritetyksi mielenkiinto aktiivista kuntotoimintaa kohtaan. Tässä toiminnassaan toimikunta on erityisesti tähdentänyt liikunnan merkitystä sairauksien ennalta ehkäisevänä toimintamuotona.

Toimikunta jakoi kuntoiluun liittyvää informaatiota, suoritti välinehankintoja ja järjesti 10 kuntotempausta, joihin osallistui yhteensä 655 henkilöä. Yhteistoimintaa oli urheilu- ja ulkoiluviraston, sydäntautiyhdistyksen, Suomen kuntourheiluliiton ja laitoksen urheiluseuran kanssa.

Koulutustoiminta

Henkilöstökoulutus tapahtui laitoksen oman, henkilöasiainkeskuksen ja ulkopuolisten koulutuselinten koulutustoiminnan puitteissa.

Toimintakauden aikana oma koulutustoiminta oli pääasiassa liikennehenkilökunnan kurssimuotoista koulutusta. Liikennehenkilökunnalle järjestettiin yhteensä 147 koulutus- ja kurssitilaisuutta, joihin osallistui 952 henkilöä.

Korjaamopuolen henkilökunnalle pidettiin 12 koulutustilaisuutta (tyyppikoulutus ja työnjohtajakurssit). Laitoksen omiin koulutustilaisuuksiin osallistui toimintavuoden aikana kaikkiaan 1273 henkilöä.

Henkilöasiainkeskuksen koulutusosaston järjestämille kursseille osallistui 117 henkilöä ja ulkopuolisten koulutuselinten järjestämiin koulutustilaisuuksiin 122 henkilöä. Näihin lukuihin sisältyy henkilökunnan työturvallisuuskoulutus.

Liikennelaitoksen ammattikoulu aloitti toimintansa 1.8.1972, jolloin kouluun valittiin 15 oppilasta, jotka valmistuvat koulusta 28.8.1974. Kertomusvuoden elokuussa valittiin 14 uutta oppilasta. Ammattikoulu jär-

jesti toimintakauden aikana tyyppikurssin 22 korjaamohenkilölle. Ammattikoulun toiminnasta laaditaan oma toimintakertomus.

Terveysdenhuoltotoiminta

Henkilökunnan terveydenhuolto oli vakiintuneeseen tapaan keskitettynä laitoksen poliklinikalle ja toiminta jakautuneena sairauksien ennaltaehkäisyyn, niiden tutkimiseen ja hoitoon sekä terveystarkastukseen ja -valistukseen.

Kertomusvuoden alusta poliklinikka toimi yleisen osaston alaisena omana toimistona. Vuoden alusta lähtien poliklinikalla ei enää peritty röntgenkuvausmaksua.

Poliklinikan toimesta suoritettiin kertomusvuonna terveystarkastuksia yht. 1 117, joista oli

— työhöntulotarkastuksia	465
— suunnattuja terveystarkastuksia (yli 45-vuotiaille raitiovaununkuljettajille)	137
— muita terveystarkastuksia	515

Sairauden aiheuttaman osatyökykyisyyden arviointeihin perustuvia siirtämisiä suoritettiin seuraavasti:

— tilapäisenä sijoituksena ns. suoja-	
työhön	53
— pysyvänä sijoituksena toiseen työhön	499
— työkyvyttömyyseläkkeelle	81

Sairauden toteamiseksi ja hoitamiseksi oli käyntejä

— lääkärin vastaanotolla	16 730
— terveydenhoitajan vastaanotolla	
— pääkonttorissa ja varikoilla ..	3 128
— poliklinikalla	3 057

Ensiapukoulutusta annettiin 210 henkilölle, työterveysoppia ja ergonomiaa luennoitiin ammattikoululaisille ja autonkuljettajakurssilaisille.

Ennaltaehkäisevää terveydenhuoltoa hoitivat I-lääkäri ja vastaava terveydenhoitaja, osittain myös ns. kiertävä terveydenhoitaja

sekä sairaustapauksia kaksi lääkäriä ja kaksi erikoissairaanhoitajaa. Poliklinikan henkilökuntaan kuului lisäksi rtg-hoitaja ja toimistoapulainen ja kiinteässä yhteistyössä toimiva, marraskuun alusta tehtävänsä aloittanut sosiaaliasiainhoitaja.

Turvallisuustoiminta

Työturvallisuus. Laitoksen työturvallisuustoimikunnan jäsenet valittiin toukokuussa kaupunginhallituksen hyväksyttyä laitoksen esityksen 12-jäsenisestä toimikunnasta. Työturvallisuuselimet toimivat uudistettujen toimintasääntöjen mukaan ensimmäisen täyden vuoden. Toimikunta kokoontui kolme kertaa ja työturvallisuuselimet 36 kertaa.

Työturvallisuustoimikunnan ja -elimien jäsenet osallistuivat lokakuussa henkilöasiainkeskuksen järjestämiin 30 oppi- ja harjoitustuntia käsittäneisiin työturvallisuuskursseihin. Kesäkuussa järjestettiin turvallisuuspäivä, jolloin käsiteltiin liikenneturvallisuuteen liittyviä asioita. Marraskuussa järjestetyn työterveyspäivän aiheena oli terveellinen ravinto ja liikunta.

Vuoden aikana tapahtuneiden työtapaturmien määrä oli sama (468) kuin edellisenäkin vuonna. Työmatkatapaturmien osuus oli 23.7%. Matkustajien aiheuttamia pahoinpitelyjä oli 22 eli 4.7% kaikista työtapaturmista.

Työturvallisuuskilpailu järjestettiin kymmenennen kerran. Kymmenestä kilpailuryhmästä neljä alitti edellisen vuoden tapaturmien määrän. Voittajaksi selviytyi Vartiokylän varikko, jonka tapaturmat olivat 47% vuoden 1972 tapaturmista.

Väestönsuojelu. Virasto- ja laitossuojeluhenkilöstön ensiapukoulutusta tehostettiin. Eriasteisen ensiapukoulutuksen sai 62 henkilöä. Koulutustilaisuuksiin osallistui yht. 93 henkilöä.

Yleisen väestönsuojelun koulutustilaisuuksissa oli harjoitusvälineenä laitoksen linja-

auto sairauslinja-autoksi muutettuna. Koulutustilaisuuksiin osallistui 11 henkilöä.

Palotorjunta. Linja-autoissa ja raitiovaunuissa sattui kaikkiaan 11 tulipaloa. Lisäksi liikennelaitoksen henkilökunta osallistui kahdeksan kertaa yksityisten henkilöiden ajoneuvoissa syttyneiden tulipalojen sammuttamiseen. Kiinteistöjen paloturvallisuudessa eniten huomiota jouduttiin kiinnittämään kiinteistöön Mannerheimintie 76.

Paloalan koulutustoimintaa annettiin kuljettajille ja varikkojen henkilökunnille sekä teorian että käytännön harjoittelun puitteissa.

Liikennelaitoksen paloauto osoittautui erittäin tarpeelliseksi kertomusvuoden aikana sekä vaunuissa tulipaloja sammuttaessa että onnettomuuksien, tapaturmien ja muiden häiriöiden selvittelyssä. Autolla oli 95 hälytystä.

Liikennelaitoksen neuvottelukunta

Liikennelaitoksen neuvottelukunta toimi kolmatta vuottaan. Laitosta edustivat toimitusjohtaja, osastopäälliköt ja liikennetoimiston toimituspäällikkö. Henkilökuntajärjestöt nimeävät edustajansa vuodeksi kerrallaan.

Kokouksissa keskusteltiin ajankohtaisista pulmakysymyksistä ja kuultiin asiantuntijoita. Neuvottelukunta kokoontui kuusi kertaa. Käsiteltävät asiat keräsi ja valmisti toista vuottaan toimiva neuvottelukunnasta muodostettu yhteistyökomitea, joka kokoontui vuoden aikana 10 kertaa.

Tuotantokomitea

Kulunut toimintavuosi oli kaksivuotiskauden viimeinen, jonka aikana pidettiin yhteensä kahdeksan kokousta. Lisäksi tutustuttiin mm. nivelraitiovaunujen valmistukseen ja Suomen Turistiauto Oy:n korjaustoimintaan. Turun liikennelaitoksen tuotanto-

komitea vieraili laitoksessa 30.11. tutustuen Ruskeasuon ja Vartiokylän varikoihin.

Toiminta oli eri ryhmien kesken asiallista ja kokoukset sujuivat hyvässä yhteistyössä.

Aloitetoiminta

Kertomusvuonna käsiteltiin kaikkiaan 35 aloitetta, joista palkittiin seitsemän. Seitsemän aloitetta jäi jatkotutkimuksien alaiseksi.

Palkkioina maksettiin yht. 1 500 markkaa ja suurin palkkio oli 690 mk. Viidessä aloitteessa ehdotettiin työturvallisuutta ja -terveyttä parantavia toimenpiteitä.

Palvelutoiminnot

Huoltokonttoritoiminta. Huoltokonttori suoritti henkilökunnan toimeksiantoja 6 376 sekä edisti henkilökunnan taloudenhoitoa ottamalla vastaan ja hoitamalla jäsentensä rahavaroja. Lainoja myönnettiin 1 712 yhteismäärältään 1 641 500 mk.

Laitoksen apuna toimi huoltokonttorin hoitokunta, joka kokoontui kerran viikossa. Huoltokonttorin jäsenmäärä oli toimintavuoden päättyessä 2 078.

Löytötavaratoimiston talteenottamien esineiden lukumäärä oli kertomusvuonna 10 822, joista voitiin toimittaa omistajilleen takaisin 3 206 esinettä.

Museolla oli vuoden lopussa hallussaan

esineitä (työkaluja, konttorikoneita, kilpiä, matkalippuja jne) vuodesta 1888 lähtien yht. n. 800 kpl. Museolle lahjoitettiin lippukokoelma vuosilta 1947—1964.

Valokuva-arkistossa oli 4 500 kuvaa, joista kuvasuurenoksia 77 kpl.

Vallilan raitiovaunuhallissa säilytetään seuraavia *museovaunuja ja -autoja*: hevosraitiovaunu v:lta 1890, kaksi saksalaista moottorivaunua v:lta 1899 ja 1924, kaksi ruotsalaista moottorivaunua v:lta 1909 ja 1918, yksi amerikkalainen moottorivaunu v:lta 1920 sekä yksi ruotsalainen ja kaksi suomalaista perävaunua v:lta 1918, 1919 ja 1947. Lisäksi säilytetään muissa hallitiloissa seuraavia museovaunuja ja -autoja: kaksi linja-autoa v:lta 1962 ja 1958, johdinauto v:lta 1949, torniauto, tikasauto, linja-auton puukaasutin sekä kolme lumiauraa.

Vuoden aikana kävi museoon tutustumas-
sa 1920 vierailijaa. Suurimmista ryhmistä mainittakoon Vallilan kansakoulun luokat, Marttakerhot, erilaiset opintokerhot, omat henkilökuntaryhmät ja lukuisat ulkomalaiset. Museoon voi tutustua virka-aikana sopimalla käynnistä etukäteen.

Palvelupisteet. Puhelinneuvonta ja neuvonta vastasivat reittejä, aikatauluja, tariffeja ym. koskeneisiin tiedusteluihin. Palvelupisteinä toimivat kolme myynti- ja neuvontatoimistoa, invalidi-, eläkeläis- ja koululaislippujen myyntitoimistot, kuusi tarkastus-asemaa, yhdeksän lippukassaa, löytötavaroimisto, huoltokassa ja sen kaksi palvelupistettä sekä museo.