

## 21. Liikennelaitos

### Yleistä

Kertomusvuonna ei liikennelaitoksen palvelutasoa voitu myönnettyjen määrärahojen puitteissa mainittavasti parantaa, mutta palveluksia pyrittiin tarjoamaan tasapuolisesti kysynnän mukaan. Yhteistariffiliikenteen kokonaismatkustajamäärä nousi 3.4 miljoonaan. Kuljettajapula vaikeutti liikenteenhoitoa pitkin vuotta ja sen vuoksi aikataulujen mukaisesta liikenteestä jäi vuoroja ajamatta.

Tariffit muuttuivat kertomusvuonna seuraavasti:

- 1.2. nousivat muiden paitsi kertalippujen sekä lasten 10-matkan sarjalippujen ja alennussarjalippujen hinnat
- 1.5. Korkeasaaren matkalippujen hinnat nousivat ja tariffirakenteessa tapahtui muutoksia Mustikkamaan sillan valmistumisen johdosta
- 1.6. nousivat niiden lippujen hinnat, jotka jäivät ennalleen helmikuun alussa
- 1.11. Suomenlinnan Liikenne Oy irtosi osittain yhteistariffista, minkä jälkeen HKL:n kerta-, matkailija- eivätkä kongressiliput enää kelvanneet Suomenlinnan liikenteessä.

*Tariffimuutokset*

Lautakunta hyväksyi 5.11. liikennelaitoksen liikemerkin, joka on osa liikennelaitoksen fyysistä yhtiökuvaa.

*Liikemerkki*

Syyskaudella tapahtui useita liikenneonnettomuuksia, joissa liikennelaitoksen linja-autot ja raitiovaunut olivat osallisina. Liikennelaitoksen asettama työryhmä, jossa oli myös kaupunkisuunnitteluviraston ja poliisin edustajia, ryhtyi selvittämään onnettomuuksiin johtaneita syitä sekä toisaalta esittämään toimenpiteitä onnettomuuksien välttämiseksi. Ensimmäinen osaraportti valmistui joulukuun puolivälissä.

*Liikenneonnettomuudet*

Liikennelaitoksen kolaritilaston mukaan sattui kertomusvuonna ja edellisenä vuonna onnettomuuksia seuraavasti:

	autoliikenne		raitioliikenne	
	v. 1974	v. 1973	v. 1974	v. 1973
yhteenaajat	960	1 114	994	1 065
henkilön kumonaajat	50	49	118	136
ovitapaturmat	78	94	123	154
muut henkilövahingot	417	514	272	328

Helsinki—Maaseutu-Liikenne Oy:n ja Suomen Turistiauto Oy:n osake-enemmistön Helsingin kaupunki osti v. 1973. Yhtiöt toimivat itsenäisinä osakeyhtiöinä, kuitenkin saman johdon alaisena lukuun ottamatta loppuvuotta. Em. yhtiöiden palveluksessa olevien henkilöiden palkkaus oli 1.4. lukien sama kuin liikennelaitoksella.

*Kaupungin omistamat yhtiöt*

- Kunnallisten liikennelaitosten yhteistointiminta** Helsingin, Tampereen ja Turun kunnallisten liikennelaitosten kesken harjoitettiin tehokasta yhteistoimintaa. V. 1970 perustettu Suomen paikallisliikenneliitto r.y. (Finlands Lokaltrafikförbund r.f.) antoi eri toimikuntineen selvät suuntaviivat yhteisten asioiden kehittämiseen.
- Tampereella pidettiin lokakuussa paikallisliikennepäivä, johon osallistui Helsingin, Tampereen ja Turun kaupunkien virka- ja luottamusmiesten lisäksi myös valtiovallan sekä Ruotsin vastaavan järjestön edustajat.
- Pohjoismainen yhteistyö** Oslossa pidettiin kesäkuussa kolmipäiväinen Pohjoismainen liikenneasiantuntijakokous, johon osallistui liikennelaitokselta sekä kaupungin muista hallintokunnista useita luottamus- ja virkamiehiä.
- Kehittämistoiminta** Kehittämistoiminnasta mainittakoon khn 10.12.73 asettama Helsingin julkisen liikenteen rationalisointikomitea (HELIRA), joka paneutui kehittämiskohteiden määrittelyyn laitoksen avustaessa komitean työtä. Itse kehittämistyö jäi laitoksen tehtäväksi. Lautakunnan 10.12.1973 tekemä esitys liikennelaitoksen johtosäännön muuttamiseksi tähtäsi kehittämistoiminnan vaatimien organisatoristen ja henkilöstöresurssien aikaansaamiseen. Laitoksen kehittämistyö on pääasiallisesti määrätty eri osastojen ja toimistojen tehtäväksi. Sen sijaan pääasiallinen tutkimus, ohjelmointi ja konsultointi oli järjestelytoimiston tehtävänä. Näiden asioiden tärkeyden takia lautakunta ehdotti erillisen kehitysosaston muodostamista.

## Henkilökunta

Henkilökunnan lukumäärä ja henkilökuntamuutokset edelliseen vuoteen verrattuna ilmenevät taulusta 1, s. 273.

## Suunnittelu

### *Taloussuunnittelu*

Talousarvion ja suoritebudjetoinnin alueella kehitettiin yhteistyössä kaupungin keskushallinnon rahoitusjohdon kanssa ns. operatiivinen laskentatoimi. Sen avulla talousarviokäsittelyn ja talousarvion toteuttamisen joka vaiheessa liikennesuoritteet ja laitoksen toiminnan rahoitus ovat keskenään tasapainossa. Samoin ovat laitoksen toiminnan erilaiset resurssit (henkilökunta ja kalusto) tasapainossa keskenään sekä liikennesuoritteiden kanssa. Tämä antaa pitävän pohjan em. rahoituspolitiikan suunnittelulle, toimeenpanolle ja valvonalle. Taloussuunnittelualueen edustajat osallistuivat useiden joukkoliikenteen kehittämiseen tähtäävien toimikuntien työhön. Tärkeimpiä näistä oli Valtionrautateiden ja liikennelaitoksen välinen yhteistyöprojekti, jonka työn tuloksena syntynyt yhteistoimintasopimus hyväksyttiin kvstossa 27.11.

### *Teknillinen suunnittelu*

- Raitiovaunut** Nivelraitiovaunujen hankinnan ja valmistuksen valvonta, käyttökokeilujen suorittaminen sekä liikenteeseen otettujen vaunujen käyttökemusten seuraaminen muodostivat merkittävän osan teknillisistä suunnittelutoimintaa.
- Autot** Johdinautojen ja dieselautojen hankinta- sekä käyttökustannusten suhteen suoritettiin vertailulaskelmia. Laadittiin uusitut rakennevaatimukset ja pyydettiin tarjoukset johdinautojen mahdollista hankkimista silmällä pitäen. Suomalaisen normilinja-auton kehittäminen oli huomattava työkohte. Vuoden aikana saatiin käyttöön uudentyypinen kaupunkilinja-auto.

Katsastuskauden aikana sattunut energiakriisi ja siihen liittyvät energian säästämistoimenpiteet aiheuttivat suunnittelun ja ohjaavien toimenpiteiden kannalta runsaasti työtä.

Liikennelaitoksen korjaus- ja huoltotoiminnan käyttöön tarkoitettu 80 MHz:n radiopuhelinjärjestelmä uusittiin katsauskauden aikana.

*Radiopuhelimet*

Tärkeimpiä sähköasennussuunnittelukohteita olivat ammattikoulun muutoksen sähkötyöt, huoltohallien tasasuuntaajien hankinta, ratatoimistojen sähköasennustyöt Vallilassa, poliklinikan pikapuhelinlaitteiden hankinta sekä Varhan henkilöhakujärjestelmän hankinta ja asennus. Liikennehenkilökunnan linjallälähtö- ja linjalatulovalvontaa silmällä pitäen hankittiin Vallilan ja Varhan varikoille sähkötoimisesti valvottavat *pihtihyllyt*.

*Sähköasennukset  
ym.*

Automaation kehittämistä varten muodostettiin erillinen projektiorganisaatio, jonka pääkoordinointi ja sihteeritehtävät hoiti sähkötoimisto. Automaation kehittäminen kohdistuu liikenteen ohjaus- ja valvontajärjestelmän kehittämiseen, varikkojen työnohjausjärjestelmien kehittämiseen sekä henkilökunnan työajan valvonnan ja komennustoiminnan kehittämiseen teknillisiä apuvälineitä kuten radiopuhelimia ja pientietokonetta hyväksi käyttäen.

*Automaation kehittäminen*

### *Liikennesuunnittelu*

Pitkän aikavälin suunnittelussa keskityttiin linjaston kehittämissuunnitelmien laatimiseen nykytilanteesta lähinnä vuoden 1985 tilanteeseen. Kehittämissuunnitelmat laadittiin kaupunkisuunnitteluviraston kanssa. Tarkoituksena oli tuottaa perustietoa kaupungin toiminta- ja taloussuunnittelun sekä kaavoituksen tarpeisiin.

*Linjastot*

Nykyhetken järjestelyissä kiinnitettiin erityistä huomiota uusien työpaikka- ja asuntoalueiden joukkoliikenteen hoitamiseen. Kertomusvuonna pyrittiin myös parantamaan poikittaisyhteyksiä mm. lisäämällä liikennettä ja suorittamalla reittitarkistuksia erällä linjoilla.

*Poikittaislinjat*

Liikennesuunnittelussa käytettävien ATK-menettelmien kehittämiseksi perustettiin tietokeskuksen, liikennelaitoksen sekä muiden liikennesuunnittelusta vastaavien hallintokuntien kanssa erityinen suunnitteluprojekti, jonka työn tuloksena hankittiin tietokeskukseen sen tulevalle laitteistolle soveltuva liikenteensuunnitteluhjelmisto, joka sisältää mm. monipuolisen joukkoliikenteen sijoitteluhjelman.

*Liikenteensuunnitteluhjelmisto*

Yhteistyö pääkaupunkiseudun kuntien (Helsinki, Espoo, Vantaa ja Kauniainen) kanssa jatkui Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan (YTV) julkisen liikenteen työryhmän ja sen sihteeristön puitteissa. YTV:n keskeisin tehtävä joukkoliikenteen alalla oli toteuttaa pääkaupunkiseudun joukkoliikennekokeilu. Helsingissä olivat kokeilukohteina joukkoliikenteen kaistat, joukkoliikenteen mukaan ajoitetut liikennevalot, liittymäjärjestelyt sekä pysäköintialueet raitiovaunulinjojen varsille. Liikennelaitoksen edustajat osallistuivat sekä kokeilukohteiden että tutkimusten suunnitteluun ja kokeilun seurantaan.

*Suunnitteluyhteistyö*

## **Liikenne**

Yhteistariffiliikenteen linja-auto- ja raitiolinjoilla tehtiin kaikkiaan 201.8 milj. matkaa. Tähän sisältyy myös arvioitu siirtomatkojen määrä. Kokonaismatkustajamäärän lisäys ed. vuoteen verrattuna oli n. 3.4 milj.

*Yhteistariffiliikenne*

Vuoden aikana ajettiin koko yhteistariffiliikenteessä kaikkiaan 52.7 (ed. v. 51.8) milj. ajokilometriä. Matkustajamäärä ajettua kilometriä kohden oli raitioliikenteessä 8.92, liikennelaitoksen autoliikenteessä 3.65 ja yksityisten liikenteenharjoittajien linjoilla 2.15. Koko liikenteen keskimääräinen suhdeluku oli 3.83