

Nimi Liikennelaitos

Rajavuodet 1945 –

Vuosina 1913 - 1944 Helsingin joukkoliikenteestä huolehti pääosin Raitiotie- ja Omnibussosakeyhtiö. Yhtiön osakkeet omisti Helsingin kaupunki. Neljä sosiaalidemokraattien kaupunginvaltuutettua teki 22.4.1943 aloitteen Raitiotie- ja Omnibussosakeyhtiön muuttamisesta kunnalliseksi laitokseksi. 13.12.1944 kaupunginvaltuusto perusti Helsingin kaupungin liikennelaitoksen (HKL), jonka toiminta tuli erillisen lautakunnan alaiseksi. Liikennelaitoksen lautakunnan johtosääntöä tuli noudattaa vuoden 1945 alusta lukien.

Johtosäännön mukaan lautakunnan tehtäviin kuului liikennelaitoksen toiminnan, talouden ja kassanhoidon valvonta, maa-alueiden, ratojen, kaluston sekä rakennusten hoidosta vastaaminen, matkustaja- ja tavaraliikenteen järjestäminen, säännöllisesti liikennöidyistä raitiotielinjoista päättäminen sekä esitysten teko maistraatille bussi- ja johdinautolinjoista. Lautakunnan tuli myös tehdä valtuustolle esitykset matkustajilta perittävien ajomaksujen suuruudesta. Vuonna 1950 otettiin lautakunnan tehtäviin myös pysäkkien sijoittamisesta ja pysäkkirakennelmista päättäminen.

Liikennelaitoksen organisaatio periytyi aluksi Raitiotie- ja Omnibussosakeyhtiön ajalta käsittäen kaupallisen osaston, liikenneosaston, konepajat, rataosaston sekä laitoksen asiamiehen. Liikennelaitoksen organisaation uudistaminen toteutettiin vuonna 1957 samanaikaisesti lautakunnan johtosäännön uudistamisen kanssa. Organisaatiomuutoksessa toimitusjohtajan ja osastopäälliköiden väliin muodostettiin erillinen, talousjohtajasta, teknillisestä johtajasta ja liikennejohtajasta koostuva apulaisjohtajaporras. Toimitusjohtajan välittömään alaisuuteen tulivat kansliaosasto, järjestelyosasto sekä sosiaali- ja tiedotusosasto. Talousjohtajan alaisuudessa toimivat laskentaosasto, talousosasto ja hankintaosasto. Liikennejohtajan alaisuuteen sijoitettiin autoliikenneosasto, raitioliikenneosasto ja liikennesuunnitteluosasto. Konepajat (autokorjaamo-osasto ja raitiovaunukorjaamo-osasto) ja rataosasto yhdistettiin teknillisen johtajan alaisuuteen.

Kaupunginvaltuuston 19.6.1957 hyväksymässä lautakunnan uudessa johtosäännössä hankinnat ja urakkasopimukset siirrettiin liikennelaitokselle sekä päätökset kalustopoistoista ja pysäkkien sijoittamisesta siirrettiin liikennelaitoksen toimitusjohtajalle. Lautakunnan tuli kiinnittää päähuomio liikennelaitoksen toiminnan valvomiseen ja se oli mahdollisimman suuressa määrin vapautettava varsinaisen liikenteen hoitoon liittyvistä tehtävistä.

Liikennelaitoksen ja sen lautakunnan johtosäännöt uudistettiin vuonna 1968. Lautakunnan päätösvaltaan kuului edelleen valtuuston määräämissä puitteissa suoritettavat vaunukaluston hankinnat. Lautakunnan velvollisuuksiin kuului myös esitysten teko kaupunginhallitukselle mm. linja-autolinjojen reittijärjestelyistä ja tariffien tarkastamisesta.

Vuoden 1957 johtosäännön mukaan liikennelaitoksella olisi pitänyt olla 13 osastoa, mutta niistä oli perustettu vain 11. Järjestelmää ei pidetty riittävän joustavana, sillä päätösvalan siirtäminen ja osastojen tehtävien muuttaminen kehityksen myötä oli vaikeaa. Uutta johtosääntöä laatinut toimikunta ehdotti osastojen määrän supistamista kolmeen: Yleinen osasto, liikenneosasto ja teknillinen osasto. Liikennelaitoksen lautakunta päätti laitoksen yksityiskohtaisemmasta organisaatiosta. Järjestelytoimiston lisäksi tuli uuteen organisaatioon osastojen alaisia toimistoja yhteensä 16. Esimerkiksi liikenneosaston alla toimivat liikennesuunnittelutoimisto, myynti- ja neuvontatoimisto, työasiaintoimisto ja liikennetoimisto. Liikennelaitoksen toimitusjohtajan valinta siirtyi nyt kaupunginhallitukselta valtuustolle. Laitoksen apulaisjohtoportaan muodostaneet liikennejohtaja, teknillinen johtaja ja talousjohtaja muuttuivat osastopäälliköiksi.

Vuonna 1971 aloitettiin Helsingin julkisen liikenteen (HEJULI) yhteistoiminta. Yhteistoimintasopimuksen mukaan yksityisten liikennöitsijöiden tuli käyttää HKL:n kanssa maistraatin vahvistamaa yhteistariffia ja HKL:n matkalippuja. Liikennelaitos laati lisäksi kaikkien liikennöitsijöiden aikataulut. Yhteistoiminnan toisessa vaiheessa aloitettiin koko julkisen liikenteen linjaverkon yhtenäinen suunnittelu. Yksityisille maksettavat liikennöintikorvaukset jäivät kaupunginvaltuuston päätösvaltaan. Valtionrautateiden liikennöimässä lähiliikenteessä yhteistariffimääräykset tulivat voimaan 1.3.1975.

Kaupunginvaltuusto päätti hankkia toukokuussa 1973 talousvaikeuksiin ajautuneen Helsinki-Maaseutu-Liikenteen osake-enemmistön. Samalla myös Suomen Turistiauto Oy:n määräysvalta siirtyi Helsingin kaupungille. Näiden yhtiöiden sulauttamishankkeet liikennelaitokseen kuitenkin raukesivat helmikuussa 1978. Kaupunginvaltuuston mielestä bussiyhtiöt tuli säilyttää erillisinä osakeyhtiöinä ainakin metron käyttöönottoon saakka. Vuonna 1981 yhtiöt fuusioitiin ja toimintaa jatkoi Suomen Turistiauto Oy.

Metrotoimiston ja liikennelaitoksen välillä yhteistyötä oli harjoitettu jo metron suunnittelu- ja rakentamisvaiheessa. Metron liikennöinnin siirtyminen liikennelaitokselle varmistui, kun kaupunginvaltuusto toukokuussa 1977 hyväksyi liikennelaitoksen johtosääntömuutokset. Uusien johtosääntöjen mukaan metron hallinto ja hoito tulivat liikennelaitoksen tehtäväpiiriin.

Liikennelaitoksen organisaation osastojakoa muutettiin vuonna 1985. Liikenneosastosta ja teknillisestä osastosta muodostettiin suunnittelu-, autoliikenne-, raitiotieliikenne- ja metroliikenneosastot. Lisäksi eriytettiin

laitoksen päätoimintojen suunnittelu ja liikennepalvelujen tuotanto toisistaan. Kulkumuotoon perustuvien kustannusvastuuyksiköiden avulla saatiin taloudellisten vastuualueiden rajat selvemmiksi ja samalla kytkettiin liikenne ja tekniikka kulkumuodoittain yhteen liikennetuotannon vastuualueiksi. Liikennelaitoksen rakennusosasto ja kehittämisosasto oli perustettu jo vuonna 1978, ja vuonna 1983 oli aloittanut toimintansa yleishallintoon kuuluvista tehtävistä huolehtiva hallinto-osasto.

Vuodesta 1993 alkaen Helsingin kaupungin joukkoliikenteen suunnittelusta, kehittämisestä, tuottamisesta ja muusta järjestämisestä sekä valvonnasta vastasivat Helsingin kaupungin joukkoliikennelautakunta (nyk. HKL-liikelaitoksen johtokunta) ja sen alaisena Helsingin kaupungin liikennelaitos. Kaupunginvaltuusto vahvisti 16.12.1992 Helsingin kaupungin joukkoliikenteen johtosäännön, joka määrittä samalla sekä liikennelaitoksen että uuden joukkoliikennelautakunnan tehtävät. Joukkoliikennelautakunnan tehtävänä oli mm.:

- § Huolehtia ja valvoa, että joukkoliikenne järjestetään taloudellisesti ja vahvistettujen sopimusten mukaisesti.
- § Vastata siitä, että joukkoliikenteen suunnittelussa otetaan huomioon kaupungin koko liikennejärjestelmän vaatimukset ja riittävän palvelutason turvaaminen ja huolehtia siitä, että liikennepalvelut muodostavat toimivan osan pääkaupunkiseudun koko joukkoliikennejärjestelmästä.
- § Huolehtia siitä, että joukkoliikennepalvelujen tuottamisessa noudatetaan liiketaloudellisia periaatteita.
- § Päättää myönnettyjen bussiliikenteen liikennelupien rajoissa Helsingin sisäisen linjaliikenteen palveluntarjonnan määrästä ja laadusta - Päättää liikenteen harjoittamisesta raitio- ja metrolinjoilla sekä palveluntarjonnan määrästä ja laadusta.
- § Päättää alennus- ja vapaalippujen myöntämisperusteista.

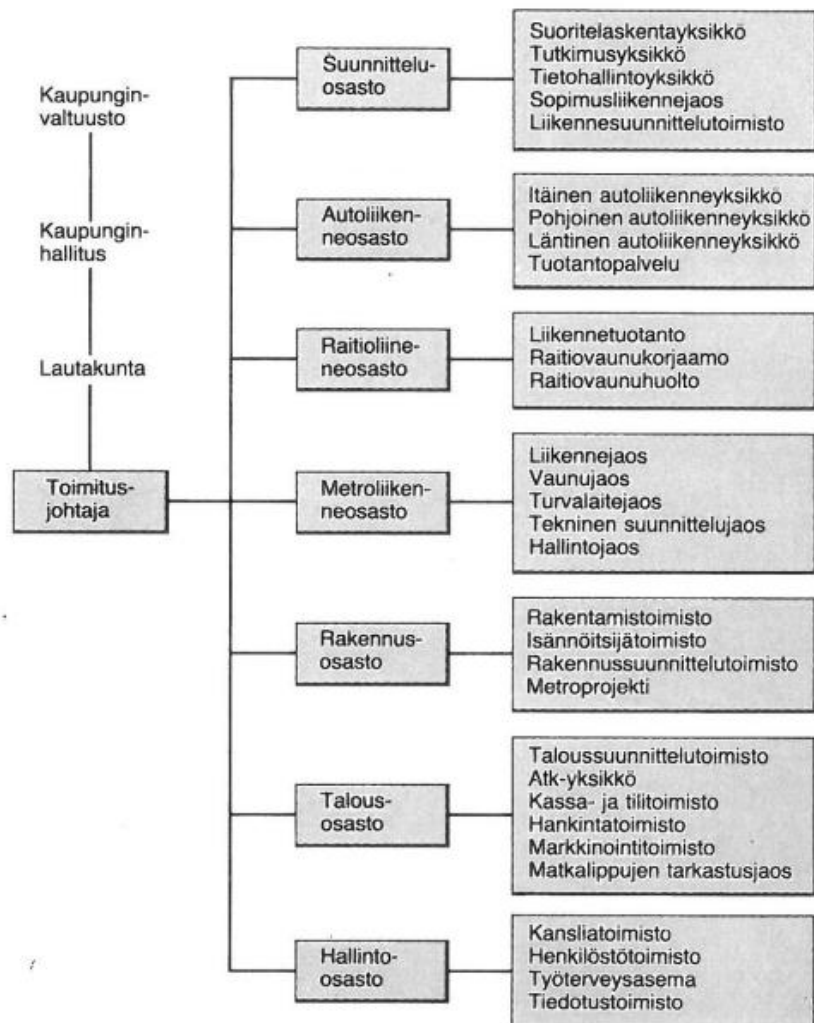
Uuden johtosäännön mukaan liikennelaitoksen organisaatio jakaantui toiminnallisesti seitsemään yksikköön, joista viisi oli tuotantoyksiköitä: hallinto- ja talousyksikkö, bussiliikenneyksikkö, metro- ja rakennusyksikkö, projektiyksikkö, raitioliikenneyksikkö ja suunnitteluyksikkö, joista jälkimmäisen tehtävänä on Helsingin kaupungin alueen joukkoliikenteen suunnittelu, osallistuminen seudullisen joukkoliikenteen suunnitteluun sekä joukkoliikennepalvelujen kilpailuttaminen ja hankinta. Suunnitteluyksikkö vastasi myös joukkoliikennelinjaston ja joukkoliikennestrategian laatimisesta.

Vuosien 1995 ja 1997 johtosääntömuutoksissa liikennelaitoksesta tehtiin liikelaitos ja Helsingin sisäisen liikenteen kilpailutuskäytäntöjä tarkennettiin. HKL:n suunnitteluyksikkö vastasi hankintojen valmistelusta sekä täytäntöönpanoon liittyvistä tehtävistä hankintakeskuksen toimeksiannosta. Hankintakeskus valmisteli asian teknisesti ja liikepalvelulautakunta päätti tarjouskilpailun perusteella liikennöitsijästä.

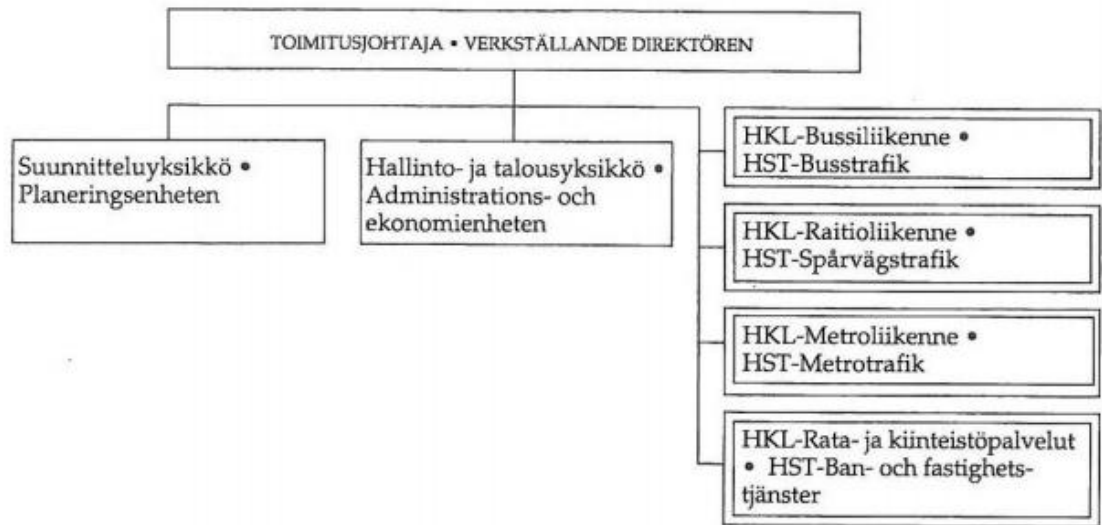
Kaupunginvaltuusto hyväksyi 13.4.2005 Helsingin kaupungin joukkoliikenteen uuden johtosäännön. Se erosi aiemmista siinä, että HKL-Bussiliikenne oli 1.1.2005 yhdistetty Suomen Turistiautoon. Tämän kaupungin omistaman bussiyhtiön nimeksi tuli nyt Helsingin Bussiliikenne Oy (HelB). HKL:n organisaatioon kuului edelleen rakennus-, suunnittelu- sekä hallinto- ja talousyksiköiden ohella HKL-metroliikenne- ja HKL-raitioliikenneyksiköt.

Joulukuun 10. päivä 2008 kaupunginvaltuustossa hyväksytyn johtosäännön myötä liikennelaitos muuttui vuoden 2009 alussa HKL-liikelaitokseksi, jolloin se siirtyi pois joukkoliikennelautakunnan alaisuudesta. Samalla päivämäärällä hyväksyttiin Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymän (HSL) johtosääntö. Uuden kuntayhtymän vastuulle siirtyi HKL:lle aiemmin kuuluneita joukkoliikenteen suunnittelu- ja tilaajatoimintoja. Vuoden 2013 alussa rakennusyksikön nimi muuttui HKL-Infrapalveluiksi.

Liikennelaitoksen vuonna 1985 hyväksytty organisaatio.



Liikennelaitoksen organisaatio vuonna 2000



HKL:n tuotantoyksiköt ovat eriytetty muusta liikelaitoksesta kirjanpidollisesti ja niille tehdään oma tilinpäätös, jonka lautakunta hyväksyy. • HSTs produktionsenheter är bokföringsmässigt avskilda från det övriga affärsverket, och har eget bokslut som skall godkännas av nämnden.

(Helsingin kaupungin kunnalliskalenteri (2000))