

HYVÄSTI NY SITT – RAITSIKAT

Turun raitiovaunuliikenteen lakkautus 1961-1972

Hanna Sirkiä

Pro gradu -tutkielma

Turun Yliopisto

Historian laitos

Suomen historia

Lokakuu 2003

TURUN YLIOPISTO
Historian laitos/Humanistinen tiedekunta

SIRKIÄ, HANNA: HYVÄSTI NY SITT – RAITSIKAT. Turun
raitiovaunuliikenteen lakkautus 1961-1972.

Pro gradu –tutkielma, SIVUT!!!, 11 liites.
Suomen historia
Lokakuu 2003

Pro gradu –työni aiheena on Turun raitiovaunuliikenteen lakkautus vuosien 1961-1972 välisenä aikana. Keskityn tutkimaan erityisesti raitiovaunuliikenteen lakkautukseen johtanutta poliittista päätöksentekoa, sekä itse raitiovaunuliikenteen lakkauttamista konkreettisena toimena. Lisäksi selvitän lehdistön kantoja asian tiimoilta. Tarkoituksena on ollut saada aikaiseksi kokonaisvaltainen tutkimus Turun raitiovaunuliikenteen viimeisistä vuosista, sillä sellaista ei tässä laajuudessa ole aiemmin julkaistu.

Keskeisen lähdemateriaalini muodostavat Turun kaupungin arkistosta löytyvät Turun kaupunginhallituksen, kaupunginvaltuuston sekä teknillisten laitosten lautakunnan pöytäkirjat tutkimusajalta. Lisäksi käytän alkuperäismateriaalina sanoma- ja aikakauslehtiä. Tutkimuskirjallisuudesta tärkeimmän lähteeni muodostaa Marita Söderströmin teos *Ratatieosakeyhtiöstä keltaiseen vaaraan. Sata vuotta Turun joukkoliikennettä*. vuodelta 1990. Näiden lähteiden lisäksi olen käyttänyt myös monia muita joukkoliikenteeseen, raitiovaunuihin sekä Turkuun yleisesti liittyviä teoksia ja julkaisuja.

Turun raitiovaunuliikenteen lakkautus oli tutkimukseni valossa huonosti hoidettu poliittinen päätös. Päätöksen teko vietiin läpi huonon pohjantyon alustamana, ilman objektiivista ja perusteellista selvitystä koko joukkoliikenteen tulevaisuudesta. Itse päätöksen toimeenpanoa leimasivat samankaltaiset ongelmat, sillä missään vaiheessa ei tehty kokonaisvaltaisia selvityksiä lakkautuksen aikataulusta ja hoidettavista asioista. Koko raitiovaunuliikenteen lakkautuksen taustalla näen yleiset teknistä kehitystä ihannoivat aatteet, joiden nousu oli alkanut maailmalla jo ennen toista maailmansotaa. Turkuun nämä aatteet saapuivat 1950-luvulla. Lehdistö osallistui raitiovaunuliikenteen lakkautukseen aktiivisen kirjoittelun muodossa. Toimittajien artikkelit kulkivat pääasiassa samassa rintamassa kaupungin päättäjien mielipiteiden kanssa, mutta 1970-luvun alussa alkoi esiintyä myös kritiikkiä raitiovaunuliikenteen lakkautusta kohtaan.

Asiasanat: historia, joukkoliikenne, joukkoliikennepolitiikka, raitiovaunu,
raitiovaunuliikenne, Turku

SISÄLLYS

1. JOHDANTO	1
1.1. Aihe ja kysymyksenasettelu	1
1.2. Lähdeaineisto, tutkimuskirjallisuus sekä käsitteiden Määrittely	5
2. RAITIOVAUNULIIKENNE ENNEN VUOTTA 1961	9
2.1. Hevosvetoisista vaunuista sähkökäyttöisiin	9
2.2. Raitiovaunujen menestyksen vuodet	15
2.3. Laajennusten tyrmäys 1950-luvulla	21
3. RAITIOVAUNULIIKENTEEN LAKKAUTUSPÄÄTÖKSEN TEKEMINEN 1961-1965	30
3.1. Ensimmäinen lakkautusehdotus	30
3.2. Liikennelaitoksen kehittämisohjelma 1963	37
3.3. Vasemmiston ja oikeiston kädenvääntöä	44
3.4. Historiallinen päätös	54
3.5. Lehdistö seuraa päätöksentekoa	61
4. RAITIOVAUNULIIKENTEEN LAKKAUTUS 1965-1972	68
4.1. Gongi lyö ykköselle	68
4.2. Keltaiset ajokoirat syövät raitsikat suuhunsa	72
4.3. Kannattamaton katoaa Turun katukuvasta	82
4.4. Jäähyväiset lehtien palstoilla	86

5. HENKILÖSTÖN SIJOITTELU JA VAUNUJEN KOHTALO	101
5.1. Ketään ei irtisanota	101
5.2. Ylimääräiselle eläkkeelle?	108
5.3. Raitiovaunujen matkan pää	114
6. JOHTOPÄÄTÖKSET	122
LYHENTEET	128
LÄHTEET	129
LIITTEET	

1. JOHDANTO

1.1. Aihe ja kysymyksenasettelu

Tänä päivänä sanotaan hyvästit. Kakkoslinjan raitiovaunut eivät enää huomenna kolistele pitkin Turun katuja, eivät kääntyile Nummenmäen kapeilla kujilla, eivät imaise enää vatsoihinsa neljän ruuhkaa Wärtsilän telakankulmalta. Huominen ei enää ole tutun, nytkähtelevän raitsikan. Huominen on tehokkaasti kehräävän, pehmeästi rullaavan bussin aikaa.¹

Turun raitiovaunuliikenteen kakkoslinjan² lakkautus kesäkuussa 1972 oli osa erään aikakauden päättymistä turkulaisessa joukkoliikenteessä. Siihen suhtauduttiin kansalaisten keskuudessa tunteellisesti, viimeisten vuorojen ollessa tupaten täynnä hyvästejään jättäviä matkustajia.³ Lopulliset hyvästit raitiovaunulle sanottiin muutamaa kuukautta myöhemmin, kun kolmoslinjan vaunut ajoivat viimeiset vuoronsa iltamyöhällä. Raitiovaunuliikenteen toiminta lopetettiin Turussa yli 80 vuoden ansiokkaan palvelun jälkeen.⁴ Tänä päivänä raitiovaunuliikenne on noussut jälleen julkisuuteen, kun pikaraitiotiesuunnitelmat Kaarinasta Turun kautta Naantaliin ovat edistyneet.⁵ Ehkä jonain päivänä Turussa saa uudestaan nousta nytkähtelevän raitsikan kyytiin.

Raitioteiden kehittyminen alkoi 1800-luvulla ja Turussakin hevosvetoinen raitiotieliikenne aloitti toimintansa 4.5.1890. Liikennemuoto osoittautui kuitenkin tappiolliseksi ja toiminta lopetettiin muutaman vuoden kuluessa.⁶ Hevosvetoisen liikenteen heikkoudet oli huomattu myös muualla, ja siksi monella taholla kehiteltiin erilaisia korvaavia käyttömuotoja. Ensimmäinen sähkökäyttöinen raitiotie perustettiin lopulta Amerikkaan

¹ Turun Päivälehti (TP) 30.5.1972.

² Liite 3.

³ Ks. esim. Turun Sanomat (TS) 12.6.1972.

⁴ Ks. esim. Söderström 1990, 153-157; Laakso 1980, 285-286.

⁵ Ks. esim. Laaksonen 2002, Pikaraitiotie Turun kaupunkiseudulla –selvitys, tekijän hallussa; Muistio museoraitiotien ja raitiotien perustamisesta Turkuun 2001, tekijän hallussa; <http://www.raitio.org>, pikaraitiotiesuunnitelmat Turussa. Samat tiedot kirjallisessa muodossa tekijän hallussa, saatu Mikko Laaksoelta.

⁶ Turun hevosraitiotie oli ensimmäinen laatuaan koko Suomessa. Helsingissä vastaava toiminta alkoi vasta vuoden 1890 lopulla. Sen toiminta oli kuitenkin menestyksekkäämpää, josta johtuen sen toiminta jatkui 1900-luvun puolelle saakka. Ks. esim. Söderström 1990, 17-18, 31-33; Rinne 1958, 13-16; Herranen 1988, 32-42.

vuonna 1888⁷, mutta uutuuden saapuminen Suomeen kesti aina seuraavalle vuosisadalle saakka. Joulukuussa 1908 Turussa aloitti lopulta toimintansa uudenaikainen sähköraiotie.⁸ Sähköraiotie osoittautui alusta asti kannattavaksi ja sen laajenemismahdollisuuksia paransi entisestään Turun kaupungin päätös lunastaa liikenne itselleen vuonna 1919.⁹

Säännöllinen linja-autoliikenne aloitti Turussa toimintansa vuoden 1923 lopulla¹⁰, mutta silti vielä 1930- ja 40-luvuilla raitiovaunuliikennettä pidettiin Turun kokoisessa kaupungissa pääasiallisena joukkoliikennevälineenä, jonka kehitys ja laajeneminen oli turvattu.¹¹ Toisen maailmansodan jälkeisinä vuosina raitiovaunuliikenne oli Turussa ennenakemättömän suosittu liikennemuoto, mutta tätä nousujohdetta ei kestänyt pitkään. Matkustajamäärät kokivat pian romahduksen, josta ei enää noustu ylöspäin.¹² Osittain tästä syystä raitiovaunuliikenne ajautui taloudelliseen ahdinkoon, ja ratkaisua asiaan oli ryhdyttävä todenteolla etsimään.

Taloudelliset syyt eivät toki näytelleet ainoaa roolia raitiovaunuliikenteen tulevaisuuden pohtimisessa. Jo ennen toista maailmansotaa alkoi maailmalla autoistumiseksi kutsuttu kehitys, jossa henkilöautot sekä bussit korvasivat raitiovaunut useiden kaupunkien liikennöintivälineinä.¹³ Sama suuntaus jatkui sodan jälkeen ja 1950- sekä 60-luvuista tuli oikeita raitioteiden hävityksen vuosikymmeniä.¹⁴ Autoistuminen oli alkanut ja vanhaa aikaisia raitiovaunut joutivat pois kehittyvän tekniikan tieltä. Turun päättäjätäkään eivät voineet välttyä näiltä uusilta ajatuksilta, ja raitiovaunujen heikot puolet saivat korostetun aseman poliittisessa päätöksenteossa.

Raitiovaunuliikenteen lakkauttamista ehdotettiin virallisesti ensimmäisen kerran vuonna 1961. Syynä ehdotukseen oli se, että vuoden 1962 talousarvioesityksestä oli poistettu

⁷ Barker & Robbins 1974, 16-18; Söderström 1990, 33-36.

⁸ Rinne 1958, 26; ks. myös Söderström 1990, 36-53; Liite 1. Sähköraiotien käyttöönotossa turkulaiset eivät enää olleet Suomen ensimmäisiä, sillä Helsingissä sähköraiotie aloitti toimintansa jo vuonna 1900. Ks. Herranen 1988, 44-54.

⁹ Rinne 1958, 33-38; ks. myös Söderström 1990, 57-59.

¹⁰ Helsingissä liikenne alkoi 1921 ja Tampereella 1924. Ks. esim Söderström 1990, 110.

¹¹ Rinne 1958, 46-47.

¹² Ks. esim. Rinne 1958, 55-56; Turun Kaupungin Kunnalliskertomus (TKK) 1949, 4:46; TKK 1954, 4:49; Liite 4.

¹³ Barker & Gerhold 1993, 97.

¹⁴ Alku 2002, 19. Ks. myös Göransson 1980, 3; Nummelin 2001, 41, 92; Waller 1994, 2.

tarvittavat määrärahat uusien raitiovaunujen hankkimiseksi.¹⁵ Ensimmäisessä mietinnössä raitiovaunujen kaavailtiin poistuvan katukuvasta vasta vuonna 1980.¹⁶ Lopulta monien toimikuntien, kokousten ja istuntojen jälkeen Turun raitiovaunuliikenne lakkautettiin kuitenkin jo vuonna 1972, kahdeksan vuotta ennen alkuperäistä ajankohtaa. Omassa tutkimuksessani paneudun juuri tähän vuonna 1961 alkaneeseen kehitykseen, jonka seurauksena raitiovaunut poistuivat lopulta Turun katukuvasta.

Ensimmäinen tutkimuskysymykseni kuuluu, miten raitiovaunuliikenteen lakkautuspäätös tehtiin? Millaisia perusteita päätöksen tekemiseen käytettiin ja kuka/ketkä ajoivat sitä eteenpäin voimakkaimmin? Haettiin lakkautuspäätökselle vaihtoehtoja, vai oliko raitiovaunuliikenteen jatkaminen enää mitenkään mahdollista? Tarkoitukseni on selvittää tarkasti päätöksenteon tapahtumakulku ja se, miten ja miksi sen kuluessa toimittiin. Kaiken taustalla oli tavoite saada liikennelaitoksen talous positiiviseksi, joten vertailtiin erilaisia malleja objektiivisesti?

Seuraavaksi tutkin raitiovaunuliikenteen lakkautuspäätöksen toteuttamista. Miten raitiovaunuliikenteen alasajo käytännössä hoidettiin? Mitä asioita vuosien kuluessa piti ottaa huomioon? Erityisen tärkeäksi tässä yhteydessä nousee se, mitä tapahtui kaikille niille vuosia raitiovaunuliikenteen parissa työskennelleille henkilöille. Heidän tulevaisuutensa joutui lakkautuspäätöksen myötä hämärän varjoon. Miten heidän työsuhteensa jatkuivat, vai jatkuivatko ne laisinkaan? Ei sovi unohtaa myöskään vaunujen kohtaloa, mitä niille oikein tapahtui? Koko alasajoa voi miettiä kokonaisuutena, jossa kaikki osa-alueet vaikuttivat toisiinsa. Osattiinko tätä kokonaisuutta hoitaa kunnolla, viedä loogisesti eteenpäin?

Kolmas pääkysymykseni on muodoltaan kahta edellistä tukeva ja syventävä. Tässä kohdassa tutkin sanomalehtien kirjoittelua raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta. Keskeiseksi kysymykseksi nousee, miten raitiovaunuliikenteen lakkautukseen suhtauduttiin lehdistössä? Oliko kirjoittelu linjassa kaupungin johdon tekemien päätösten kanssa vai tuotiinko poikkeavia kannanottoja esille? Miten vuosien kuluminen vaikutti kirjoittelun sävyyn? Olivatko vuoden 1962 artikkelit samankaltaisia kuin viimeiset raitiovaunuliikenteestä julkaistut kirjoitukset? Tärkeää on myös se, kuinka paljon asiasta ylipäättään

¹⁵ Teknillisten laitosten lautakunnan pöytäkirja (Tekn. lait. ltk. ptk.) 30.8.1961 335§, TKA.

¹⁶ Tekn. lait. ltk. ptk. 13.9.1961 364§, TKA.

kirjoiteltiin. Pysin lehdistön kirjoittelun kautta peilaamaan myös yleistä mielipidettä, etsien tavallisten turkulaisten mielipiteitä yleisönosastokirjoitusten sekä tavallisten artikkelien kuvausten lomasta. Miten tavallinen turkulainen suhtautui raitiovaunuliikenteen lakkautukseen? Oliko ilmassa surua, vai pidettiinkö raitiovaunujen lakkautusta hyvänä asiana?

Tutkimukseni aikarajaukseksi muodostuu luonnollista tietä vuosien 1961-1972 välinen aika. Käsittely alkaa ensimmäisestä raitiovaunuliikenteen lakkautusehdotuksesta, ja päättyy viimeisen vaunun matkaan. Toki tuon taustaluvussa esille raitiovaunujen historiaa, sekä 1950-luvulla yleistynyttä kansainvälistä kehitystä, jonka seurauksena monet kaupungit luopuivat omasta raitiotiestään.¹⁷ Samalla peilaan tätä kehitystä Turun päättäjien 50-luvun ratkaisuihin, sillä jo niillä oli huomattavaa vaikutusta raitiovaunuliikenteen tulevaisuuteen.

Turun raitiotieverkostosta kirjoitan vaihtelevalla tavalla. Tämän teen pääasiassa siksi, ettei kirjoitettuun tekstiin tulisi liikaa toistoja. Ensimmäisen lakkautusehdotuksen tullessa vuonna 1961 Turussa toimi kolme raitiovaunulinjaa.¹⁸ Linja numero yksi ajoi Kanavaniemestä (satamanpuoleinen lenkki) Pohjolaan ja takaisin sekä linja numero kaksi Korppolaismäestä Nummenmäelle ja takaisin. Linja numero kolme sen sijaan oli niin sanottu rengaslinja, eli sen vaunut ajoivat reitin ympäri kahteen suuntaan. Tästä syntyi jaottelu linjoihin 3A ja 3B.¹⁹

Linjoista kirjoittaessani käytän vaihdellen nimityksiä linja numero 1, 2, 3A/B, tai sitten viittaa niihin turkulaisille tutulla tavalla puhuen vain ykkösestä, kakkosesta tai kolmosesta. Kyseinen viittaustapa oli erityisesti käytössä lehdistössä.²⁰ Lisäksi käytän välillä kirjoitustapaa ykköslinja, kakkoslinja ja kolmoslinja, joka oli myös yleinen lehdistössä.²¹ Tämä kirjoitustyyli ei aiheuta sekaannusta raitiovaunu- ja bussilinjojen välillä, sillä kaupungin linjat oli numeroitu juoksevasti, eli bussilinjat käyttivät numeroita neljä sekä viisi.²² Yksityiset linja-autolinjat sen sijaan aloittivat numerointinsa myös ykkösestä,

¹⁷ Ks. esim. Barker & Gerhold 1993, 97; Eriksson 1991, 79; Waller 1994, 2.

¹⁸ Liite 3.

¹⁹ Linja 3A oli tunnettu myös ns. sisäkehänä ja 3B ulkokehänä. Ks. Söderström 1990, 138-140.

²⁰ Ks. esim. Aamulehti (AL) 3.9.1970; TP 29.4.1971; TS 12.6.1972.

²¹ Ks. esim. TS 5.11.1969; Uusi Suomi (US) 1.6.1972.

²² Ks. esim. TTK 1962, 4:47-59.

mutta se ei haittaa työni ymmärrettävyyttä, koska viittaa koko käsittelyn ajan numeroinnilla vain kunnallisiin linjoihin, ellen erikseen asiasta mainitse.

1.2. Lähdeaineisto, tutkimuskirjallisuus sekä käsitteiden määrittely

Turun raitiovaunuliikenteen lakkautusta on aiemmin tutkittu Marita Söderströmin kirjassa *Ratatieosakeyhtiöstä keltaiseen vaaraan –sata vuotta Turun joukkoliikennettä* (1990). Myös Veikko Laakson 1980 julkaistussa teoksessa *Turun kaupungin historia 1917-1970*, on käsitelty raitiovaunuliikenteen lakkautusta. Molemmissa teoksissa raitiovaunuliikenteen lakkautus on kuitenkin selostettu vain pääpiirteittäin, ilman tarkempaa syventymistä aiheeseen. Laakso lopettaa asian käsittelyn vuoteen 1965, eikä Söderströmkään ulota tutkimustaan montaa vuotta kauemmas. Kumpikin teos jättää siis selkeän tyhjiön, jonka täyttämiseen vaaditaan kokonaisvaltaisempaa tutkimusta raitiovaunuliikenteen lopetuksesta ja ennen kaikkea sen toteutuksesta. Oman tutkimukseni tarkoituksena onkin juuri tuon tyhjiön täyttäminen.

Tutkimukseni tärkeimmän aineistomateriaalin muodostavat Turun kaupunginhallituksen, kaupunginvaltuuston sekä teknillisten laitosten lautakunnan pöytäkirjat vuosilta 1961-1973. Tämän materiaalin avulla pystyn selvittämään tarkasti raitiovaunuliikenteen lakkautuksen tapahtumakulun. Kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirjat ovat tutkimuksessani myös keskeisessä osassa, sillä niihin on tallennettu valtuutettujen käyttämät puheenvuorot. Näiden avulla pystyn saamaan niin sanotusti lihaa luiden ympärille, eli saan selville valtuutettujen mielipiteitä tarkemmin.

Kaupunginhallituksen ja –valtuuston pöytäkirjat ovat selkeää ja luotettavaa materiaalia, joista ei luonteensa vuoksi löydy epätarkkuuksia. Välillä on kuitenkin hankalaa tehdä johtopäätöksiä pelkkien ylös kirjattujen päätösten avulla, joten onneksi myös kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirjat ovat käytössäni. Hallituksen kokouksista ei sellaisia valitettavasti ole laadittu.

Teknillisten laitosten lautakunnassa käsiteltiin kaikkien kaupungin omistamien teknillisten laitosten asioita.²³ Ne valmisteltiin kyseisten laitosten johdossa etukäteen, jonka jälkeen pienemmät asiat päätettiin lautakunnassa ja suuremmat siirrettiin lautakunnan kannanotolla varustettuina kaupunginhallitukselle. Lautakunnan kokouksissa saatettiin siis yhtä hyvin keskustella raitiovaunuliikenteen tulevaisuudesta kuin siitä, kuka palkataan puhelinlaitoksen vahtimestariksi. Aineisto on luotettavasti ylläpidettyä, vaikkakin muutama liite on vuosien kuluessa hävinnyt.

Sanoma- ja aikakauslehdet ovat myös tärkeä osa lähdemateriaaliani. Olen tarkastellut lehtiä pääasiassa kaupunginarkistossa sijaitsevien kaupungin sanomalehtileikekirjojen avulla, mutta myös täydentänyt materiaalia tietyiltä osin. Kaupungin sanomalehtileikekirjoihin on pyritty keräämään kirjoituksia, jotka käsittelevät tavalla tai toisella Turku ja täällä tapahtuneita asioita. Keräämistä ei kuitenkaan ole järjestetty täysin systemaattisesti, eli on todennäköistä ettei kaikkia juttuja ole saatu kerättyä. En ole saanut selville kenen vastuulla artikkeleiden kerääminen on ollut, mutta ilmeistä on että tutkimusajalani keräilijä on vaihtunut. Alussa nimittäin aineistossa korostuu Turun Sanomien osuus, lopussa Turun Päivälehden.

Kaupungin sanomalehtileikekirjojen avulla olen tutustunut monien turkulaisten ja ulkopaikkakuntalaisten lehtien kirjoitteluun Turun raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta. Lisäksi olen paikkailut leikekirjojen aukkoja Turun Sanomien, Turun Päivälehden sekä Åbo Underrättelserin osalta. Nämä kyseiset lehdet muodostavatkin sanomalehtiaineistoni päämateriaalin. Olen käyttänyt lehtimateriaalina sekä tavanomaisia artikkeleja että yleisönosastonkirjoituksia. Määrällisesti tavallisten artikkelien määrä on huomattavasti yleisönosastonkirjoituksia suurempi, sillä ilmeisesti vielä 1960-luvulla ei ole ollut tavallisten kansalaisten parissa yleistä tuoda mielipiteitä esille lehtien palstoilla.

Sanomalehtien lisäksi olen tutustunut muutamiin aikakauslehtiin, kuten englantilaiseen Modern Tramway -lehteen sekä suomalaiseen Raitioon. Raitio tuo mukanaan katsannon raitiovaunujen sijoitteluun sekä nykyisiin selvityksiin pikaraitiotiestä. Modern Tramway -lehden kirjoittelua turkulaisesta raitiovaunuverkosta ei taas voi mitenkään jättää tutkimukseni ulkopuolelle, sillä vaikka jutut eivät laajuudeltaan ole mitenkään merkittäviä,

²³ Toimivaltaan kuuluivat vesi-, puhelin, sähkönjakelu-, liikenne-, kaasu- ja vesilaitos sekä voima-asema. Ks. esim. TKK 1962.

on niiden merkitysarvo silti suuri. Tuohon aikaan ei ollut kovin tavanomaista, että ulkomainen erikoislehti valitsee artikkelinsa kohteeksi kaukaisen Suomen.²⁴ Tärkeänä vertailukohtana pidän myös saksalaista *Strassenbahn Nahverkehr* -lehteä, jonka erikoisnumerossa on keskitytty lopetettujen saksalaisten raitiovaunuverkostojen esittelemiseen.

Tutkimuskirjallisuuden tärkeimmän osan muodostavat jo mainitsemani Marita Söderströmin sekä Veikko Laakson teokset, jotka ovat hyödyllisiä kokonaiskuvan selventäjinä sekä taustan valottajina. Ne ovat molemmat hyvin tehtyjä historiallisia esityksiä. Laakson teoksen osalta on täysin ymmärrettävissä raitiovaunuliikenteen lakkautukselle jätetty pieni käsittelyvara, sillä onhan teoksen käsittelyalue erittäin laaja jo muutenkin. Söderströmin kirjassa olisi sen sijaan olettanut raitiovaunuliikenteen lakkautuksen saavan suuremman merkityksen, mutta muuten kirjaa ei voi moittia kuin pienistä asiavirheistä.

Erittäin tärkeä teos raitiovaunuliikenteen aiemman historian tutkimiseksi on vuonna 1958 ilmestynyt Toivo T. Rinteen *Turun kaupungin liikennelaitos 1908-1958*, jossa käydään seikkaperäisesti läpi joukkoliikenteen kehitystä Turussa. Teos on pieni ja ohut, mutta täynnä asiaa. Taustan valottajana tärkeä teos on myös Olavi Laisaaren *Turun yleiskaava ja kaupungin kehittäminen* vuodelta 1952. Vaikka kyseisen teoksen teesejä ei koskaan hyväksytty kaupungin viralliseksi politiikaksi, noudatettiin sitä asemakaavaosastolla silti yleisohjeena.²⁵

Joukkoliikenteen kehityksen vertailukohdiksi valitsin mukaan Timo Herrasen kirjan *Hevosomnibusseista metroon. Vuosisata Helsingin joukkoliikennettä*, sekä Mikko Uolan teoksen *Tampereen kaupungin liikennelaitos 1948-1978*. Edellinen kirja on hieman huolimattomasti tehty, mutta koska kyseiset virheet eivät ole tutkimukseni kannalta oleellisia, pidän sen mukana oloa perusteltuna.²⁶ Ulkomaista vertailupohjaa haen muutamista englannin-, ruotsin- ja saksankielisistä kirjoista, jotka esittävät omien alueidensa raitiovaunuliikenteen historioita. Lisäksi käytän työssäni myös raitiovaunuliikenteestä

²⁴ Lehdistä ei löytynyt perusteluja sille, miksi juuri Turun raitiovaunuliikenne oli valittu artikkelien aiheeksi. Uskoisin syyn löytyvän kuitenkin raitiovaunuverkoston asteittaisesta hävittämisestä. Raitiovaunuverkot alkoivat olla jo harvinaisuus, ja asiaan perehtynyt lehti halusi omalla panoksellaan ehkä yrittää säästää edes joitain jäljellä olevista verkostoista, joita lakkautus uhkasi.

²⁵ Laakso 1980, 110.

kertovia yleisteoksia sekä maankäyttöön ja liikennesuunnitteluun keskittyviä kirjoja. Näiden kaikkien avulla pyrin luomaan laajempaa kehystä Turussa tehdyille päätöksille.

Työni kannalta on vielä oleellista selventää muutamia peruskäsitteitä. Raitiovaunuja on monenlaisia, samoin raitiovaunuverkkoja. Tässä tutkimuksessa keskitytään perinteisen raitiovaunuliikenteen tutkimiseen. Perinteisellä raitiovaunuverkolla tarkoitetaan järjestelmää, jossa rata kulkee kadulla, yleensä muun liikenteen joukossa. Verkosto sijaitsee yleensä keskikaupungilla, pysäkkivälien ollessa lyhyitä. Tästä johtuen raitiovaunujen keskinopeudet eivät pääse nousemaan kovin korkeiksi.²⁷ Turussa raitiovaunuverkosto on aina ollut luonteeltaan perinteistä raitiovaunuverkostoa, vaikkakin 1950-luvulla rakennettu Korppoolaismäen linjasto kulkikin muusta liikenteestä erotettuna.²⁸

1950-luvulla Turussa ehdotetut raitiovaunuliikenteen laajennukset olisivat muuttaneet perinteistä verkostoamme enemmän pikaraitiotien kaltaiseksi.²⁹ Pikaraitiotien erot perinteiseen verkostoon verrattuna liittyvät selkeästi vaunujen suurempaan nopeuteen sekä pysäkkivälien kasvaneeseen etäisyyteen. Lisäksi pikaraitioteiden radan profiili saattaa olla jyrkempi. Erot ovat siis erityisesti rataverkossa, kalusto on yleensä samaa. Pikaraitiotietä voisikin pitää eräänlaisena metron ja perinteisen raitiovaunuverkoston yhdistelmänä.³⁰ Turussa vuonna 1956 käyttöön otetut VTS-vaunut toimivat hyvänä esimerkkinä vaunutyyppistä, joka tilattiin keskikaupungin raitiovaunuverkoston käyttöön, mutta jonka ominaisuudet olisivat tulleet parhaiten esille pikaraitiotiekäytössä.³¹

²⁶ Herrasen mukaan esim. Turun raitiovaunuliikenne lopetettiin jo vuonna 1967. Ks. Herranen 1988, 274.

²⁷ Alku 2002, 30-31; Nummelin 2001, 16; Laaksonen 2002, Pikaraitiotie Turun kaupunkiseudulla – selvitys, tekijän hallussa.

²⁸ Ks. esim. Söderström 1990, 138.

²⁹ Turun kaupungin sisäiset ja yksityiset liikennelinjat piirustus 10.3.1959, Amiraalistonkatu 6:n yläkerran piirustuskaapisto.

³⁰ Alku 2002, 30-32; Nummelin 2001, 6.

³¹ Kyseisten raitiotievaunujen huippunopeus saattoi olla jopa 90 km/h, ja ne oli erityisesti tarkoitettu pikaraitiotiekäyttöön paremman ja joustavamman kulkunsa vuoksi. Ks. <http://www.raitio.org>, Suomen raitiovaunut/Turku. Samat tiedot kirjallisessa muodossa tekijän hallussa, saatu Mikko Laaksoelta.

2. RAITIOVAUNULIIKENNE ENNEN VUOTTA 1961

2.1. Hevosvetoisista vaunuista sähkökäyttöisiin

Kaupunkien kasvaessa 1800-luvulla alkoi uusien liikennöintitapojen keksiminen tulla ajankohtaiseksi. Oli saavuttu tilanteeseen, jolloin yhdellä rajatulla alueella asui jo niin paljon ihmisiä, että jonkinlainen joukkoliikenneväline olisi käyttökelpoisiin ratkaisu.³² Lisääntyvät välimatkat toivat myös painetta asian selvittämiseksi. Erilaiset pika-ajurit ja vuokra-ajurit olivat ensimmäisiä kuljetusyrittäjiä, mutta suurempi kuljetuskapasiteetti osoittautui pian tarpeelliseksi.³³

Ensimmäinen ratkaisuehdotus laajentuneeseen kuljetustarpeeseen oli hevosomnibussi, jossa hevonen veti perässään pidennettyä umpivaunua. Hevosomnibussien liikennöinti alkoi 1800-luvun alkupuolella Ranskassa, josta se pian levisi myös muualle Eurooppaan sekä Amerikan mantereelle.³⁴ Suomessakin otettiin 1800-luvun lopulla käyttöön hevosomnibussiliikenne, mutta maamme huonojen teiden vuoksi liikennöintitapa jäi yleistyttä. Turussa hevosomnibussiliikennettä kokeiltiin kesällä 1890, mutta toiminta lopui heti alkuunsa.³⁵ Pyörällisten vaunujen vetäminen ei siis osoittautunut menestyksekkääksi liikennöintitavaksi, joten katse oli suunnattava edistyneempiin keksintöihin.

Mullistava keksintö ottaa käyttöön raiteet, joita pitkin vaunujen oli helpompi kulkea, oli oikeastaan tehty jo 1500-luvulla Englannissa ja Saksassa. Kaivoksista usein jopa sata-miin asti ulottuvia puuraiteita voitiinkin pitää raitioteiden esikuvana.³⁶ Ensimmäinen virallinen hevosraitiotie avattiin kuitenkin vasta vuonna 1852 New Yorkissa, sen jälkeen kun raiteet oli keksitty upottaa tiehen. Tämä vähensi huomattavasti raitiovaunuliikenteen muulle liikenteelle aiheuttamaa haittaa. Eurooppaan hevosraitiotiet levisivät

³² Toki jo ennen teollistumisen aikakautta oli ollut suuria kaupunkeja (esimerkiksi antiikin Rooma, uuden ajan Pariisi) joissa nykyajan mittapuun mukaan olisi ollut tarvetta joukkoliikenteelle. Tällaista liikenne-
muotoa ei kuitenkaan niihin syntynyt, ehkä siksi että kaupungit jakaantuivat sisäisesti erilaisiin toimiviin
kokonaisuuksiin.

³³ Rinne 1958, 8; Söderström 1990, 11, 13-17.

³⁴ Ensimmäinen hevosomnibussilinja aloitti liikennöinnin vuonna 1826 Nantesissa, Ranskassa. Seuraavana
vuonna linjat avattiin New Yorkissa sekä Tukholmassa. Ks. Söderström 1990, 16-17.

³⁵ Söderström 1990, 16.

³⁶ Kiskoilla kulkevan raitiovaunun etuna oli pienempi kitkanmuodostus, jonka ansiosta saavutettiin ko-
vempi vauhti ja pystyttiin kuljettamaan enemmän matkustajia. Ks. Söderström 1990, 17; Eriksson 1991,
9-10; ks. myös Rinne 1958, 8.

nopeasti, ja ensimmäiset kokeilut tehtiin jo vuonna 1853. Muutamien vuosien kuluessa lähes jokainen Euroopan maa oli saanut oman hevosraitiotiensä.³⁷

Suomessa hevosraitiotietä yritettiin perustaa jo 1870-luvulta alkaen Helsinkiin, mutta yritykset raukesivat lopulta tuloksettomina.³⁸ Vuoden 1889 keväällä Turun kaupunginvaltuustolta anottiin lupaa perustaa Turkuun Suomen ensimmäinen hevosraitiotie. Ajatuksia oli Turussakin herätelty jo aiemmin, mutta vasta nyt löytyi tarpeeksi yritteliäs ihminen viemään asiaa eteenpäin. Tämä nuori mies oli nimeltään kreivi August Armfelt. Anomus sai erittäin positiivisen vastaanoton, ja se hyväksyttiin kaupungin päättävissä elimissä ennätysnopeasti. Työt raitiovaunun rakentamiseksi aloitettiin heti ja jo seuraavan vuoden keväällä ensimmäinen vaunu aloitti liikennöinnin.³⁹

Aluksi liikennöinti sujui suosiollisissa merkeissä ja matkustajia riitti, mutta hiljalleen vaikeudet alkoivat kasaantua perustetun yhtiön ylle. Budjetoidut tulot pysyivät suunnittelussa, mutta menojen runsaus yllätti kaikki. Raiteiston kunnossapito oli erittäin kallista, varsinkin kun kaupunki säilytti kaikki kustannukset raitiotieyhtiön niskoille.⁴⁰ Viimeisenä keinona kreivi Armfelt anoi avustusta kaupungilta, mutta kaupunginvaltuuston hylättyä anomuksen yhtiö joutui vararikkoon. Turun hevosraitiotieliikenne päättyi vuoden 1892 lokakuussa.⁴¹ Turun hevosraitiotiekokeilu ei kuitenkaan jäänyt Suomessa ainoaksi, sillä Helsingissä hevosraitiotieyhtiö aloitti toimintansa vuoden 1890 lopulla. Pääkaupungissa liikennöinti sujui Turkua kannattavammin ja se lopetettiin vasta vuonna 1901 raitiovaunujen siirryttyä sähkökäyttöisiksi.⁴² Ensimmäiset kokeilut joukkoliikenteen hoitamisesta Turussa päättyivät siis katastrofaalisesti, mutta se ei estänyt uusia yrityksiä tulevaisuudessa. Piti kuitenkin löytää uusia keinoja, sillä heinää syövät hevosveturit olivat liian heikkoja Turun mäkiseen maastoon.

³⁷ Hevosraitiotieiden perustaminen levisi seuraavasti: Pariisi 1853, Lontoo 1860, Kööpenhamina 1862, Pietari 1864, Berliini 1866, Hampuri 1867, Oslo 1875, Tukholma 1877, Göteborg 1879, Malmö 1887 jne. Ks. Rinne 1958, 8; Göransson 1980, 3; Söderström 1990, 17; Eriksson 1991, 9-10; Nummelin 2001, 21. Esimerkiksi Saksassa toimi ainakin yli 30 hevosraitiotietä, joista vanhin perustettiin vasta 1912. Ks. Strassenbahn Nahverkehr Special 1/2003, 14-17.

³⁸ Herranen 1988, 34-35; vrt. Söderström 1990, 17.

³⁹ Rinne 1958, 9-13; Söderström 1990, 17-27.

⁴⁰ Kustannukset koostuivat suurimmaksi osaksi katujen kunnossapidosta. Talvella kadut tuli aurata ja näitä aurattuja väyliä käyttivät mielellään myös kaupungin ajurit ja kuormankuljettajat. Muiden liikennöinti raiteiden päällä lisäsi tietysti yleisiä korjauskustannuksia. Kuitenkaan muut kuin hevosraitiotieyhtiöt eivät osallistuneet kustannuksiin. Ks. esim. Rinne 1958, 14-15.

⁴¹ Rinne 1958, 13-16; Söderström 1990, 27-33.

Hevoset kansoittivat 1800-luvulla kaupunkien katuja liiaksikin, ja pian hevosraitioiteille alettiin etsiä korvaajaa.⁴³ Ensimmäinen ehdotus hevosten korvaajaksi oli höyry. Höyryvetoisia raitiovaunuja alettiin käyttää kaupungeissa 1800-luvun lopulla, mutta keksintö ei levinnyt hevosraitioiteiden tavoin.⁴⁴ Höyryvetoisen raitiovaunun huonoja puolia olivat savu ja kipinät, jotka haittasivat ohikulkijoita sekä saattoivat sytyttää jopa tulipaloja. Osittain juuri näistä syistä höyryllekin ryhdyttiin nopeasti etsimään korvaajaa.⁴⁵

Lukuisten kokeilujen jälkeen kunnollinen korvaaja niin hevos- kuin höyryraitiotiellekin kehiteltiin vuonna 1888 Amerikassa, kun ensimmäinen sähköraitiotie otettiin käyttöön Richmondissa, Virginian osavaltiossa. Sähköraitiotie osoittautui edeltäjiään huomattavasti halvemmaksi, ja tästä johtuen amerikkalaiset liikemiehet kiinnostuivat siitä nopeasti. Amerikassa syntyi suoranainen raitiotiebuumi ja 10 vuoden kuluttua ensimmäisen sähköraitiotien perustamisesta oli jo yli 90% maan kaikista raitioiteista sähköistetty.⁴⁶

Sähköraitiotiet levisivät pian myös Eurooppaan, mutta täällä niitä ei otettu vastaan yhtä avomielisesti kuin Amerikassa. Ilmassa kulkevat sähköjohdot herättivät maisemallisista syistä paljon vastustusta, mutta lopulta sähköraitiotie löi itsensä läpi.⁴⁷ 1890-luvulla eurooppalaisissa kaupungeissa ryhdyttiin korvaamaan hevosraitioiteitä sähköisillä ja vuoteen 1901 mennessä kaikki suurimmat kaupungit oli sähköistetty.⁴⁸ Monissa kaupungeissa sähköraitiotietä edelsi hevosvetoinen versio, muutamissa jopa höyryraitiotie, mutta suurin osa kaupungeista siirtyi raitiovaunuverkoston kuitenkin vasta sähköä tullessa markkinoille.⁴⁹ Suomessa sähköraitiotien kehitystä seurattiin kiinnostuneina, sillä kehityksessä haluttiin olla mukana.

Helsingissä hevosraitiotie oli 1800-luvun lopulla muuttunut linjastoltaan riittämättömäksi. Uudistuksia kuitenkin viivyteltiin, sillä odotettiin sähköraitioiteiden halpenemis-

⁴² Herranen 1988, 32-42; Söderström 1990, 17.

⁴³ Barker & Robbins 1974, 15-16.

⁴⁴ Höyryvetoiset raitiovaunut otettiin käyttöön muutamissa kaupungeissa, mm. Hampurissa 1878, Tukholmassa 1887. Ks. Söderström 1990, 33; Nummelin 2001, 21; Strassenbahn Nahverkehr Special 1/2003, 14-17.

⁴⁵ Söderström 1990, 33.

⁴⁶ Barker & Robbins, 1974, 16-18; Söderström 1990, 33-34.

⁴⁷ Söderström 1990, 34.

⁴⁸ Sähköistäminen eteni seuraavan aikataulun mukaisesti: Hampuri 1894, Oslo 1894, Bristol 1895, Helsinki 1900, Tukholma 1901, Lontoo 1901 jne. Ks. Barker & Robbins 1974, 21-33; Herranen 1988, 48-49; Söderström 1990, 34; Eriksson 1991, 24; Nummelin 2001, 21; Strassenbahn Nahverkehr Special 1/2003, 14-17.

ta. Suomen ensimmäistä sähköraitiotietä ei lopulta kuitenkaan tarvinnut odottaa kauaa, sillä kehityksen etunenässä perustettiin Helsinkiin sähköraitiotie jo vuonna 1900.⁵⁰ Kotimaisen ja ulkomaisen esimerkin rohkaisemana myös Turussa kiinnostuttiin sähköraiotiestä. Yksityinen sähkölaitos oli perustettu Turkuun jo vuonna 1898, joten siltä osin asiat olivat kunnossa. Kun väkimäärä kaupungissa oli lisäksi kasvanut huomattavasti ja etäisyydet asuinalueiden välillä lisääntyneet entisestään, tuli raitiotien uudelleen käyttöönotto ajankohtaiseksi.⁵¹

Ensimmäinen ehdotus sähköraitiotien perustamisesta Turkuun tehtiin vuonna 1905, mutta pian kävi selville, ettei paikallinen asiantuntemus riittänyt asian eteenpäin viemiseksi. Lopulta asiasta kiinnostui saksalais-ruotsalainen organisaatio, jonka kanssa kaupungin perustama komitea ryhtyi neuvottelemaan. Pitkällisten pohdintojen⁵² jälkeen päädyttiin lopputulokseen, jonka mukaan Elektriska Aktiebolag A.E.G sai sähköraiotieiden rakentamis- ja toimiluvan.⁵³ Toimilupa annettiin 40 vuodeksi. Kaupungilla oli kuitenkin oikeus lunastaa yhtiö itselleen kymmenen käyttövuoden jälkeen, tai sen jälkeen aina joka viides vuosi. Lisäksi ehdoissa sovittiin tarkasti muista raitiotieyhtiön perustamiseen ja ylläpitoon liittyvistä asioista.⁵⁴

Sähköraitiotien liikennöinti alkoi pitkien rakennusvaiheiden jälkeen lopulta jouluna 1908. Suurin osa turkulaisista näytti tällöin olleen katujen varsilla ihmettelemässä uutta joukkoliikennemuotoa.⁵⁵ Totuttelu uuteen liikennöintivälineeseen vei oman aikansa, ja aluksi sattuihin monia vakavia liikenneonnettomuuksia. Onnettomuuksien osapuolina olivat usein joko hevoset ja raitiovaunut tai sitten jalankulkijat ja raitiovaunut, mutta lähes poikkeuksetta syy oli muissa kuin raitiovaunuissa.⁵⁶ Kahdella linjalla⁵⁷ liikennöineet raitiovaunut saivat kaupungin asukkaat kuitenkin pian puolelleen ja vaunut alkoivat

⁴⁹ Nummelin 2001, 21; Strassenbahn Nahverkehr Special 1/2003, 14-17.

⁵⁰ Herranen 1988, 48-49.

⁵¹ Rinne 1958, 17.

⁵² Komitea pohti mm. sitä, pitäisikö kaupungin hoitaa raitiovaunulaitoksen rakentaminen, mutta lopulta tultiin siihen tulokseen, ettei tarvittavia varoja ollut. Lisäksi mietittiin, kenelle raitiotielaitoksen perustaminen lopulta annettaisiin. Tässäkin päädyttiin lopulta alkuperäiseen vaihtoehtoon, eli saksalais-ruotsalaiseen A.E.G:hen. Ks. Söderström 1990, 36-41.

⁵³ Rinne 1958, 18-22; Söderström 1990, 36-41.

⁵⁴ Söderström 1990, 40.

⁵⁵ Rinne 1958, 26; Söderström 1990, 47.

⁵⁶ Liikenneonnettomuudet saivat turkulaiset vastustamaan koko raitiovaunuja, mutta arvostelu tyrehtyi nopeasti kun huomattiin vian olleen poikkeuksetta raitiovaunuihin tottumattomissa jalankulkijoissa sekä säikyissä hevosissa. Ks. Rinne 1958, 27-30.

⁵⁷ Liite 1.

täytyä asiakkaista. Matkustajakehitys jatkui tasaisena aina ensimmäiseen maailmansotaan saakka.⁵⁸



Kuva 1: Raitiovaunu ylittää Tuomiokirkkosiltaa 1910-luvulla. (Turun liikennelaitoksen valokuvakokoelma)

Vuonna 1914 puhjennut ensimmäinen maailmansota toi muutoksia myös Turun raitiovaunuliikenteeseen, sillä sekä sähkölaitos että raitiovaunuosakeyhtiö takavarikoitiin valtion haltuun. Syynä tähän olivat yhtiöiden saksalaiset omistussuhteet, jotka johtivat siihen että niitä kohdeltiin vihollismaan omaisuutena. Yhtiöiden toimintaan ei näillä toimenpiteillä kuitenkaan ollut merkittävää vaikutusta, sillä valtio pyrki hoitamaan niitä parhaansa mukaan. Sodan aikana raitiovaunuliikenne kohtasi ennalta arvaamattoman matkustajamäärien kasvun, kun polkupyöränsä sota-ajan niukkuuden vuoksi hylkäämään joutuneet kansalaiset tarvitsivat uutta liikennevälinettä.⁵⁹ Suuri matkustajamäärän lisäys vaikutti myös raitiovaunuliikenteen sujuvuuteen, sillä ylikuormituksen ja huoltovaikeuksien heikentämiä vaunuja ei ollut sotatilan aikana mahdollista korjata vaaditulla tavalla.⁶⁰ Sodan aikana takavarikoidun raitiotieliikenteen toiminta sujui kuitenkin yleisesti ottaen hyvällä mallilla, eikä taloudellisiin vaikeuksiin jouduttu.

⁵⁸ Rinne 1958, 30-34; Söderström 1990, 46-47, 56.

⁵⁹ Varaosia ja uusia polkupyöriä ei ollut saatavilla. Myös vuokra-ajureiden määrä väheni ja lisäsi raitiovaunuliikennettä tarvitsevien määrää. Ks. Rinne 1958, 35.

Sodan loputtua Turussa ryhdyttiin toimiin raitiotielaitoksen lunastamiseksi kaupungille.⁶¹ Sopimuksen perusteellahan kaupungilla oli ensimmäinen mahdollisuus lunastaa laitos kymmenen vuoden toiminnan jälkeen, ja nyt lähestyttiin tuota aikarajaa. Kaupunki ryhtyi jo vuoden 1917 lopulla valmistelemaan lunastusta, joka päätettiin tapahtuvaksi vuoden 1919 alusta. Asiaa tutkimaan asetettu komitea sai lunastukseen liittyvät seikat⁶² selvitettyä nopeassa tahdissa ja näin ollen kaupunginvaltuusto pystyi tekemään asiassa lopullisen päätöksen vielä ennen vuoden 1918 alkua.⁶³ Lunastus hoitui suunnitellun mukaisesti, ja viimein 14.2.1919 allekirjoitetun sopimuksen mukaisesti raitiotielaitos sekä sähkölaitos siirtyivät molemmat kaupungin hallintaan.⁶⁴ Taloudellisesti hyvin kannattanut raitiotielaitos kannatti hankkia kaupungin hallintaan, varsinkin kun sen kehittäminen näytti olevan kaupungin intresseissä.

Turun ja Helsingin sähköiset raitiotiet eivät jääneet ainoiksi Suomessa. Viipuriin perustettiin maamme kolmas raitiotie vuonna 1912 yksityisen yhtiön toimesta.⁶⁵ Myös Tampereelle haviteltiin raitiotietä jo vuonna 1907, mutta asiaa tutkimaan perustetun komitean kahden vuoden työn tuloksena saadut investointilaskelmat veivät päättäjiltä suurimman innon. Ennen I maailmansodan syttymistä näytti kuitenkin vahvasti siltä, että raitiotien rakentaminen toteutuu. Sota muutti lopulta suunnitelmat, eikä raitiotietä koskaan rakennettu Tampereelle. Yrityksen puutteeseen asia ei koskaan rauennut, sillä vielä niinkin myöhään kuin vuonna 1929 olivat raitiotiesuunnitelmat esillä kaupunginhallinnossa.⁶⁶ Tampereen lisäksi konkreettisia raitiovaunusuunnitelmia oli aikanaan myös Lahdessa ja Hyvinkäällä.⁶⁷

⁶⁰ Rinne 1958, 34-37; Söderström 1990, 55-57.

⁶¹ Helsingin raitiotielaitos oli kunnallistettu osittain jo vuonna 1913, syynä yksityisen omistajatahon hallittomuus kehittää liikennemuotoa kaupungin kasvun vaatimalla tavalla. Ks. Herranen 1988, 57-60.

⁶² Komitean tuli tutkia raitioteiden talouden tasapainoisuutta, kehittymisen vaatimia investointeja sekä määrittellä sopiva lunastussumma. Ks. Rinne 1958, 37-38.

⁶³ Rinne 1958, 37-38; Söderström 1990, 57-59.

⁶⁴ Söderström 1990, 70. Turkuun oli näin muodostunut maamme ensimmäinen kokonaan kunnallinen liikennelaitos. Ks. Söderström 1990, 131.

⁶⁵ Viipurin raitiotielaitos perustettiin myös A.E.G:n tytäryhtiön lukuun, samoin kuin Turussa oli toimittu. Helsingin raitiotielaitos ei sekään ollut alussa kunnallinen, vaan sen hoidosta vastasi O.L. Kummer Dresdenistä. Ks. Söderström 1990, 35.

⁶⁶ Uola 1978, 7-8, 11.

⁶⁷ Nummelin 2001, 64.

2.2. Raitiovaunujen menestyksen vuodet

Kaupungin haltuun lunastetun raitiotielaitoksen toiminta lähti varsin hyvin liikkeelle. Matkustajamäärät pysyivät tasaisina, eivätkä ajomaksujen korotuksetkaan ajaneet turkulaisia ulos vaunuista.⁶⁸ Vuonna 1920 tapahtui sähkölaitoksella järkyttävä räjähdysonnettomuus, joka vaati seitsemän laitoksen työntekijän hengen. Räjähdyksen seurauksena raitiotieliikenne oli 87 päivää keskeytyneenä. Tämä aika toi raitiotielaitokselle sinänsä tervetulleen hengähdystauon, sillä nyt sodan aikana heikentynyttä kalustoa saatiin kunnolla korjattua.⁶⁹ 1920-luvun alkupuolella ei aiemmista suunnitelmista huolimatta lähdetty kuitenkaan vielä laajentamaan raitiotieverkoston. Tarvittavia korjauksia verkostoon toki tehtiin, mutta muuhun ei sodan jälkeisessä tilanteessa ollut varaa.⁷⁰ Raitiotielaitoksen asema kuitenkin selkiytyi vuosikymmenen kuluessa, kun teknillisten laitosten lautakunta perustettiin hoitamaan asioita.⁷¹ Hiljalleen kaikki kunnallistamisen jälkeiset asiat alkoivat olla hoidettuja ja Turussa voitiin ryhtyä kunnolla kehittämään raitiotielaitosta joukkoliikennevälineenä. Sitä ennen oli kuitenkin tehtävä valintoja, sillä joukkoliikennevalikoima oli saanut uuden jäsenen.

Linja-autojen merkitys liikennöintivälineenä alkoi maailmalla kasvaa 1920-luvulla.⁷² Kaupunkien yhä kasvaneet väestömäärät ja entisestään pidentyneet välimatkat edistivät uuden joukkoliikennevälineen käyttöönottoa. Suomessa erityisesti esikaupunkialueiden synty oli omiaan pidentämään keskusta-alueen ja asuntojen välisiä matkoja. Turussa kaupungin väestömäärä kasvoi liki puolella vuoteen 1930 mennessä, ja suuri osa tästä uudesta väestä asui keskusta-alueen ulkopuolella, uusilla liitosalueilla.⁷³ Ensimmäiset linja-autokokeilut Turussa tehtiin vuonna 1905, jolloin yritettiin synnyttää jatkuvaa liikennöintiä Turun ja Uudenkaupungin välille. Linjan toimintaa ei kuitenkaan saatu kannattavaksi, joten se lopetettiin nopeasti.⁷⁴ Seuraavana vuonna yritettiin aloittaa kaupun-

⁶⁸ Rinne 1958, 39-42.

⁶⁹ Räjähdyksen aineelliset vahingot olivat myös mittavat, mutta ne saatiin korvattua täysin vakuutuksella. Samalla tontilla sijainnut raitiovaunuhalli ei kuitenkaan vahingoittunut tilanteessa. Ks. Söderström 1990, 72; Rinne 1958, 42.

⁷⁰ Rinne 1958, 42-43; Laakso 1980, 262-263.

⁷¹ Söderström 1990, 73-75.

⁷² Ks. esim. Barker & Gerhold 1993, 89-90. Myös Tukholmassa bussit tulivat liikenteeseen 20-luvulla. Siellä raitiovaunu kuitenkin säilyi tärkeimpänä liikennevälineenä aina II maailmansotaa saakka. 1920- ja 30-luvuilla Tukholmassa keskityttiinkin raitiotieverkoston kehittämiseen ja laajentamiseen. Ks. Eriksson 1991, 39-40.

⁷³ Laakso 1980, 43-48, 57-60; Andersson 1981, 22-25; Söderström 1990, 67-70.

⁷⁴ Mäkelä 1984, 8-9.

gin sisäistä linja-autoliikennettä, mutta yhtä huonolla menestyksellä.⁷⁵ Linja-autoliikenteen toiminta lähti vähäisistä matkustajamääristä johtuen huonosti liikkeelle, ja siksi kestitkin aina vuoteen 1923 saakka ennen kuin säännöllinen linja-autoliikenne alkoi Turun kaduilla.⁷⁶

1920-luvulla Turussa toimi siis kaksi joukkoliikennemuotoa. Kunnallinen raitiotielaitos sekä yksityisesti hoidettu linja-autoliikenne⁷⁷. Niiden välinen kilpailutilanne alkoi vähitellen näkyä raitiovaunujen matkustajamäärissä, jotka alenivat vuosikymmenen kuluessa.⁷⁸ Suurimpina syinä raitiotielaitoksen alennustilaan 20-luvulla voidaan kuitenkin pitää verkoston huonoa kuntoa sekä sen pienuutta.⁷⁹ Taloudellisten tappioiden kasvaessa teknillisten laitosten lautakunta oli pakotettu ottamaan tilanteen käsittelyyn. Hätätöimet aloitettiin vuonna 1928⁸⁰, mutta seuraavan vuoden taloudellinen alamäki suisti raitiotielaitoksen entistä suurempiin vaikeuksiin. Kilpailu linja-autoliikenteen ja raitiovaunujen välillä koveni entisestään ja voimakkaammat toimenpiteet olivat tarpeen.⁸¹ Kesällä 1931 kaupunginvaltuusto asetti liikennekomitean, jonka tehtävänä oli muun muassa selvittää tarkasti raitiotielaitoksen tulevaisuutta sekä linja-autoliikenteen asemaa kaupungissa.⁸²

Komitea paneutui työhönsä huolella. Sen toimintaa pidettiin merkittävänä ja osaltaan tästä kertoi myös komitean kokoonpano, johon kuuluivat esimerkiksi kaupungin pormestari sekä poliisipäällikkö. Raitiovaunujen osalta liikennekomitealla oli vaihtoehtoina raitiovaunuliikenteen kehittäminen ja laajentaminen tai kokonaan linja-autoihin turvautuminen. Työssään komitean jäsenet perehtyivät auto vs. raitiovaunuasetelmaan keräten lausuntoja ja tietoja eri kaupungeista sekä Suomesta että ulkomailta.⁸³ Komitea päätyi lopulta seuraavanlaiseen ratkaisuun raitiotieliikenteen tulevaisuuden kannalta:

⁷⁵ Mäkelä 1984, 8-9; Söderström 1990, 60.

⁷⁶ Mäkelä 1984, 8-9; Söderström 1990, 110-113. Helsingissäkin säännöllinen linja-autoliikenne alkoi 1920-luvulla. Ks. Herranen 1988, 137. Säännöllinen bussiliikenne alkoi myös Tampereella vasta 1920-luvulla, vaikka siellä ei ollut edes raitiovaunuja. Näin ollen tamperelaiset saivat odottaa joukkoliikennön alkua huomattavasti turkulaisia ja helsinkiläisiä kauemmin. Ks. Uola 1978, 8-9.

⁷⁷ Linja-autoliikenne toimi Turussa pelkästään yksityisenä aina vuoteen 1950 asti, jolloin kunnallinen linja-autoliikenne alkoi.

⁷⁸ Myös Helsingissä raitiovaunujen matkustajamäärät alenivat 20-luvulla. Ks. Herranen 1988, 134-137.

⁷⁹ Laakso 1980, 263; Söderström 1990, 76.

⁸⁰ Vuonna 1929 kaupunginvaltuusto hyväksyi Kanavaniemi - Aninkaistentori -linjan kaksiraiteistuksen, mutta varojen puutteessa se toteutettiin vasta vuonna 1932, jolloin työ tuli tehtyä pahimman työttömyyskauden aikana. Ks. Uusitalo 1982, 99; ks. myös Rinne 1958, 44-45; Söderström 1990, 76.

⁸¹ Rinne 1958, 44-46; Söderström 1990, 76.

⁸² Rinne 1958, 46-47; Laakso 1980, 266-272; Söderström 1990, 76-77.

⁸³ Rinne 1958, 46-47; Laakso 1980, 266-272; Söderström 1990, 77-78.

*...raitioteiden tulee olla Turun kaupungin sisäisen liikenteen pääliikennevälineenä ja että kaupungin raitiotielaitosta on siis ryhdyttävä kehittämään ja raitiotieverkosto on laajennettava perusliikenneverkoksi, johon linja-autoliikenne yhtyy.*⁸⁴

Samalla päätettiin, ettei kunnallista linja-autoliikennettä tulisi vielä kaupungissa aloittaa.⁸⁵

Sen jälkeen kun komitea oli päätynt raitioteiden kehittämisen kannalle, tuli suunnitella tehtävät laajennukset. Liikennekomitea päätyi lopulta suosittamaan verkoston laajentamista kolmilinjaiseksi siten, että kaikista linjoista tehtäisiin samalla kaksiraiteisia. Lisäksi ehdotettiin, että kolmoslinjasta tehtäisiin ns. rengaslinja lisälaajennuksilla sen jälkeen kun kolmas Aurajoen ylittävä silta saataisiin valmiiksi.⁸⁶ Tähän asti sähköraitiovaunulinjasto oli pysynyt suhteellisen muuttumattomana aina vuoden 1908 perustamisestaan lähtien, joten nyt ehdotetut laajennukset tiesivät koko linjaston kasvamista kaksinkertaiseksi.

Toimikunnan ehdotukset otettiin hyvin vastaan ja rakentaminen aloitettiin heti seuraavana vuonna. Talouslaman ansiosta rakentaminen osoittautui huomattavasti arvioitua edullisemmaksi, ja tästä johtuen vuoden 1932 aikana rakennettiin uutta kaksiraiteista rataa alkuperäisiä suunnitelmia enemmän. Rakennustöitä jatkettiin seuraavana vuonna, ja vuotta 1933 voitiinkin kutsua yhdeksi Turun raitiovaunuhistorian merkkivuodeksi. Verkosto saatiin tällöin melkein valmiiksi ja kaksiraiteistustyöt suurimmalta osalta suoritetuiksi. Seuraavan vuoden osalle jäi enää Nummenmäen linjan rakentaminen.⁸⁷ Kolmessa vuodessa Turun raitiovaunuverkosto oli siirretty kokonaan uudelle tasolle.⁸⁸ Sen kokonaispituutta oli kasvatettu kaksinkertaiseksi ja kuntoa parannettu, joten nyt monet uudet alueet pääsivät nauttimaan raitiovaunujen palveluksista. Potentiaalisten matkustajien määrä oli samalla noussut huomattavasti.

Raitiotieverkon kehittäminen tiesi myös uuden kaluston tilaamista, sillä entisellä vaunukapasiteetilla ei pystytty hoitamaan kasvanutta liikennöintiverkkoa. Kun pelkästään

⁸⁴ Lainaus liikennekomitean esityksestä Söderströmin kirjan kautta. Ks. Söderström 1990, 78.

⁸⁵ Rinne 1958, 47.

⁸⁶ Rinne 1958, 47; Laakso 1980, 266-272; Söderström 1990, 78-79.

⁸⁷ Rinne 1958, 48-49; Söderström 1990, 82-87.

⁸⁸ Liite 2.

vuosien 1932-34 aikana matkustajamäärä lisäksi kaksinkertaistui, nousi uusien vaunujen tarve ilmeiseksi. Uusia vaunuja tilattiin nopeasti, mutta silti hetkeksi oli turvaututtava lainavaunuihin, joita saatiin Helsingistä.⁸⁹ Vuoden 1938 loppuun mennessä Turun raitiovaunukalusto oli kasvanut merkittävästi, käsittäen esimerkiksi 33 moottorivaunua sekä kymmenen jälkivaunua.⁹⁰ Raitiovaunujen väriksi oli laitoksen perustamisesta lähtien vakiintunut keltainen, mutta ennen uusien vaunujen tilausta haluttiin raitiotielaitoksella tarkastaa kaupungin asukkaiden mielipiteet. Teknillisten laitosten myymälässä järjestettiin äänestys, johon sai osallistua jokainen raitiovaunupoletteja ostanut. Äänestykseen osallistui yli 1700 matkustajaa ja sen seurauksena joukkoliikenteen keltainen väri tuli kaupungin katukuvaan jäädäkseen.⁹¹

Raitioteiden kehittyminen 1930-luvulla oli niin voimakasta, että linja-autoliikenne menetti jo valloittamiaan markkinaosuuksia. Aiemmin suunnittelemattomasti kasvanutta linja-autoliikennettä alettiin nyt myös kontrolloida kaupungin toimesta ja tämä ohjaus yhdistettynä raitiovaunujen menestykseen sai linja-autoliikenteen alamäkeen.⁹² Kun vielä vuonna 1931 kaupungin asukkaat olivat tehneet keskimäärin 102 matkaa vuosittain yksityisellä linja-autolla ja 158 matkaa raitiovaunulla, olivat luvut vuonna 1937 linja-autoille 105 matkaa ja raitiovaunuille 225 matkaa vuosittain.⁹³ Ennen toisen maailmasodan syttymistä Turun kaupungin joukkoliikennevälineiden kenttäjako oli siis selkeä. Raitiotieliikenne kontrolloi väkirikasta keskusta-aluetta ja muutamia esikaupunkeja, kun taas linja-autoliikenteen toiminta rajoittui lähes yksinomaan esikaupunkeihin.⁹⁴ Turku oli raitioteiden kasvun kannalta menestyksekkäs alue.

Muutamissa muissa maissa ryhdyttiin 1930-luvulla raitiovaununverkoston kehittämisen sijaan lakkauttamaan raitiovaunujen toimintaa. Kaupungit olivat kasvaneet jo niin suuriksi, ettei raitiovaunuverkostojen laajentaminen ollut enää kannattavaa. Erityisesti

⁸⁹ Rinne 1958, 50-51, Söderström 1990, 92.

⁹⁰ Ennen vuotta 1933 kalusto oli käsittänyt vain 15 moottorivaunua ja 5 jälkivaunua. Ks. <http://www.raitio.org>, Suomen raitiovaunut / Turku. Samat tiedot kirjallisessa muodossa tekijän hallussa, saatu Mikko Laaksoelta. Ks myös Rinne 1958, 51; Söderström 1990, 94.

⁹¹ Äänestyksessä olivat mukana seuraavat värit: viininpunainen, vaaleansininen, tummansininen, vaalea beige sekä perinteinen okrankeltainen. Keltainen väri voitti äänestyksen saaden 724 ääntä. Seuraavaksi tullut tummansininen sai 508 ääntä. Ks. Söderström 1990, 92; ks. myös Suomen Turku 4/1973, 36.

⁹² Liikennetoimikunnan ohjeesta mm. ne linjat, joiden reitit kulkivat liian läheltä raitiovaunureittiä tuli lopettaa kokonaan. Ks. Söderström 1990, 119-122; ks. myös Mäkelä 1984, 9-10.

⁹³ Yksityisen linja-autoliikenteen matkustajamääristä ei juurikaan ole käytössä tarkkoja tilastotietoja, ja tämä vaikeuttaa tarkempien vertailujen tekoa. Ks. Söderström 1990, 122.

⁹⁴ Söderström 1990, 119-121.

Amerikassa yhä suuremmaksi kasvaneiden kaupunkien hajauttaminen oli tarpeen, ja näiden alueiden välinen liikenne oli alkuinvestointien kannalta helpointa hoitaa busseilla raitiovaunujen sijaan.⁹⁵ Autoista oli siis selkeästi tullut raitiovaunujen pahimpia kilpailijoita, ja niiden teknistä kehitystä kannattavissa maissa alkoi raitiovaunulaitosten asema käydä erittäin tukalaksi. Esimerkiksi Saksassa raitiovaunut joutuivat jo 30-luvun alkuvuosina epäsuosioon, kun automyönteiset kansallissosialistit nousivat valtaan.⁹⁶ Autojen määrän suuri kasvu ajoi raitiotielaitoksia taloudellisiin kriiseihin, linja-autojen viedessä yhä suuremman osan matkustajista. Samalla teiden ruuhkautuminen vaikeutti raitiovaunujen liikkumista.⁹⁷ Suomessa raitiovaunujen kehitystä ei kuitenkaan ennen toista maailmansotaa häirinnyt mikään, sillä autojen määrä oli kaupungeissa vielä suhteellisen pieni. Muualla Euroopassakin lakkautuskehitys katkesi sodan ajaksi.

Sodan alkaessa raitiovaunuliikenteen matkustajamäärät lähtivät ennätyksellisen jyrkkään nousuun niin Turussa kuin Helsingissäkin. Kun ennen sotaa raitiovaunut olivat kuljettaneet Turussa alle kymmenen miljoonaa matkustajaa vuosittain, oli vuonna 1944 kuljetettavien matkustajien määrä yli 21 miljoonaa.⁹⁸ Syyt tähän menestykseen löytyivät kuitenkin raitiovaunuliikenteen ulkopuolelta. Sotatilán vallitessa suurin osa linja-autoista piti luovuttaa armeijan käyttöön. Ne harvat autot, jotka kaupunkiin jäivät kärsivät puolestaan polttoaineen säännöstelystä sekä kuljettajien puutteesta. Näistä syistä johtuen säännöllistä linja-autoliikennettä ei voitu ylläpitää, joten kansalaisten oli turvaututtava joko raitiovaunuihin, polkupyöriin tai omiin jalkoihinsa.⁹⁹

Raitiovaunuliikennekään ei pystynyt sodan aikana toimimaan täydellä teholla, sillä monet linja-autoliikennettä haitanneet ongelmat olivat myös raitiovaunujen säännöllisen kulkemisen esteenä. Esimerkiksi kuljettajapula oli tosiasia myös raitiovaunulaitoksella, kun suurin osa miehistä lähti rintamalle. Raitiotielaitoksella apuun kutsuttiin naispuoliset rahastajat, joita koulutettiin poikkeuksellisen tilanteen vuoksi kuljettajiksi sotatilán ajaksi.¹⁰⁰ Sähkönsaanti ei myöskään sodan aikana ollut itsestäänselvyys, mutta kaupunki

⁹⁵ Ks. esim. Andersson 1981, 15, 17, 109-110.

⁹⁶ Vetten & Zeh 2001, 86.

⁹⁷ Barker & Gerhold 1993, 89-90, 95-97.

⁹⁸ TKK 1949, 4:46; Söderström 1990, 106; Liite 4. Helsingissä vuonna 1945 jopa 150 milj. matkustajaa raitiovaunuissa, nykyisin määrä noin 60 milj. Ks. Alku 2002, 22.

⁹⁹ Laakso 1980, 275; Mäkelä 1984, 11-12; Söderström 1990, 103.

¹⁰⁰ Koulutus kesti noin kolme viikkoa ja tutkinnon suorittuaan rahastajat saivat raitiovaunun kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin. Sodan loputtua kaikki naiset palasivat takaisin rahastajiksi. Ks. Söderström 1990, 105; ks. myös Rinne 1958, 54.

pyrki takaamaan raitiovaunuille sen saamisen. Lisäksi ongelmia aiheuttivat ilmahälytykset, joiden vuoksi liikenne oli aina pysäytettävä.¹⁰¹

Suurimmat vaikeudet sota-ajan raitiovaunuliikenteelle aiheutuivat kuitenkin pommituksista, jotka tuhosivat sekä raitiovaunukalustoa, kiskoverkosta että koko raitiovaunuhallin. Tammikuun 29. päivänä vuonna 1940 Turkuun kohdistuivat suuret ilmapommitukset, joiden seurauksena kaupungissa koettiin sodan suurimmat henkilövahingot. Tällöin tuhoutui myös yksi liikenteessä ollut raitiovaunu kokonaan, kun ilmahälytystä ei ehditty antaa ajoissa. Vaunun lisäksi menetettiin yhden matkustajan sekä yhden rahastajan henget. Jatkosodassa raitiovaunuliikenne ei enää kärsinyt pommituksista samoissa määrin, ja kotirintaman rauhoituttua ihmisten liikkuminen kaupungissa alkoi lisääntyä. Seurauksena olivat raitiotielaitoksen ennätyselliset matkustajamäärät.¹⁰²

Sodan loputtua sekä raitiovaunuverkosto että –kalusto joutuivat perusteellisen kunnostuksen kohteeksi. Vaikka jo välirauhan aikana oli korjattu niin paljon kuin oli ehditty¹⁰³, olivat jatkosodan aikaiset pommitukset sekä erityisesti suuri matkustajakuormitus heikentäneet kaluston ja verkoston kuntoa entisestään. Kiskotustyötä tehtiin esimerkiksi Eerikinkadulla, mutta tässä vaiheessa suuremmat työt jätettiin vielä odottamaan seuraavaa vuosikymmentä.¹⁰⁴ Jo sodan loppuvaiheilla oli tilattu tuhoutuneiden vaunujen tilalle uusia, ja nämä saatiinkin liikenteeseen nopeasti. Näiden vaunujen kohtaloksi tuli kuitenkin liikenteestä poistaminen jo seuraavan vuosikymmen lopulta alkaen, sillä ne oltiin sodan aikaisesta säännöstelystä johtuen rakennettu heikkolaatuisiksi.¹⁰⁵

Sodan loputtua raitiovaunuliikenteessä palattiin muutaman vuoden sisällä arkeen siinäkin mielessä, että matkustajamäärät laskivat nopeasti. Kun vielä vuonna 1946 matkustajia oli ollut yli 28 miljoonaa vuodessa, kulki raitioteillä kolmen vuoden kuluttua enää 16 miljoonaa matkustajaa.¹⁰⁶ Edeltäneet vuosikymmenet olivat olleet hyvää aikaa Turun raitiotielaitokselle, sillä 1930-luvun laajennusten seurauksena talous oli saatu erittäin

¹⁰¹ Söderström 1990, 103.

¹⁰² Liite 4; Söderström 1990, 103-105; ks. myös Rinne 1958, 53-55.

¹⁰³ Söderström 1990, 105.

¹⁰⁴ Rinne 1958, 57; ks. myös Laakso 1980, 276-278.

¹⁰⁵ <http://www.raitio.org>, Suomen raitiovaunut / Turku. Samat tiedot kirjallisessa muodossa tekijän hallussa, saatu Mikko Laaksoselta.

¹⁰⁶ TTK 1949, 4:46.

hyvään kuntoon.¹⁰⁷ Nyt matkustajamäärien nopea lasku painoi kuitenkin talouden alamakeen. Tämän lisäksi raitiotielaitoksen tulevaisuutta painoi kaupungin päätös aloittaa kunnallinen linja-autoliikenne vuonna 1950¹⁰⁸, sekä yksityisen linja-autoliikenteen nopea elpyminen sodan tuhoista.¹⁰⁹ Seuraavan vuosikymmenen alkaessa Turussa jouduttiinkin pohtimaan raitiotielaitoksen tulevaisuutta.

Euroopassa toinen maailmansota sai paljon tuhoa aikaan raitiotieverkostoissa ja erityisesti Saksassa monet raitiotiet jouduttiin lopettamaan pommituksista johtuneiden tuhojen vuoksi.¹¹⁰ Raitiotieverkostojen tulevaisuuteen vaikutti myös sodanaikainen tekninen kehittyminen, jonka seurauksena autojen valmistamisesta tuli halvempaa. Tämä johti puolestaan siihen, että autot tulivat yhä useamman kuluttajan ulottuville.¹¹¹ Nopeassa tahdissa raitiovaunusta tulikin vanhanaikaisuuden symboli, joka kadulla kulkevana vei tilaa autoilta ja vähensi autoistumisen mukanaan tuomaa vapauden tunnetta.¹¹² Raitiovaunuliikenne oli siis toisen maailmansodan aikaisten huippuvuosien jälkeen kokemassa uudenlaisen tulevaisuuden monissa maissa, ja seuraavia vuosikymmeniä voidaankin oikeutetusti kutsua raitiovaunuliikenteen hävityksen aikakaudeksi.

2.3. Laajennusten tyrmäys 1950-luvulla

Raitiovaunujen yleinen kehitys jatkui 1950-luvulle tultaessa siitä, mihin se oli sodan jälkeen jäänyt. Tekninen kehitys nosti autojen asemaa ja merkitystä yhä korkeammaksi, samalla kun raitiovaunujen vanhanaikaisuutta korostettiin. 50-luvun puolessa välissä raitiovaunuliikennettä oli vielä melkein 300 paikkakunnalla ympäri Eurooppaa, mutta

¹⁰⁷ Esimerkiksi raitiovaunuliikenteen huippuvuonna 1946 laitos teki voittoa 17 milj. markkaa. Ks. Liite 4; TKK 1949, 4:46; Söderström 1990, 108.

¹⁰⁸ Suunnitelmia oli tehty jo ennen sotaa, mutta ne oli jäädytetty sotatoimien ajaksi. Ks. Söderström 1990, 123-125, 165-166; ks. myös Laakso 1980, 278; Mäkelä 1984, 14. Esimerkiksi Tampereella kunnallinen joukkoliikenne alkoi kokonaisuudessaan vuonna 1948, kun kunnallisesti hoidettu bussiliikenne alkoi ja samalla perustettiin Tampereen liikennelaitos. Ks. Uola 1978, 19-21.

¹⁰⁹ Vuonna 1945 Turussa toimi 22 yksityistä linja-autoliikenteen harjoittajaa, joilla oli liikenteessä yhteensä 33 linja-autoa. Ks. Söderström 1990, 128.

¹¹⁰ Strassenbahn Nahverkehr Special 1/2003, 89, 103; Vetten & Zeh 2001, 93-94.

¹¹¹ Alku 2002, 6. Auton ostoon vaikutti myös sodanaikana lisääntyneet joukkoliikenneneruuhkat. Odotukseen kyllästyneiden kansalaisten kynnys ostaa oma auto oli huomattavasti madaltunut. Ks. Barker & Gerhold 1993, 97.

¹¹² Alku 2002, 6; ks. myös Nummelin 2001, 113.

koko ajan määrä väheni.¹¹³ Raitiovaunuista haluttiin monessa paikassa eroon ja linja-autoista oli tarkoitus tehdä ainoa joukkoliikenneväline. Raitiovaunuvastaisuutta lisäsi monien raitiotielaitosten huono taloudellinen kunto. Talous oli toisen maailmansodan jälkeen painunut monissa laitoksissa entistä surkeampaan tilaan, sillä tuhoutuneiden verkostojen korjauksiin oli kulunut huomattavasti rahaa. Tekniikan edelleen kehittyessä raitiovaunu sai lisäksi uuden kilpailijan, kun ensimmäisiä metrosuunnitelmia alkoi ilmestyä.¹¹⁴

Tavallisten kansalaisten mielipiteet eivät 1950-luvulla täysin muuttuneet raitiovaunuvastaisiksi, sillä monesta lakkautuskaupungista raportoitiin esimerkiksi tietoja hyvästelyjään jättävistä asukkaista, jotka veivät raitiovaunujen viimeisille matkoille jopa kukkasia.¹¹⁵ Poliittiset päättäjät olivat kuitenkin asioita eteenpäin vievä voima, jolla oli viimeinen sana sanottavanaan. Ja heistä suurin osa oli raitiovaunujen lakkautuksen kannalla. Euroopassa olikin selkeästi menossa poliittinen murroskausi, joka ajoi raitiovaunut hiljalleen vähemmistöasemaan. Sen vaikutus ei voinut olla näkymättä Suomessakaan.

Turussa uusi vuosikymmen aloitettiin vielä raitiovaunujen kannalta myönteisesti, kun 1940-luvulla kesken jääneitä kunnostustöitä jatkettiin. Vuonna 1950 ehdotettiin ykköslinjan Kauppatori - Pohjola osuuden korvaamista bussiliikenteellä sen huonon kunnan vuoksi¹¹⁶, mutta kaupungin päättävät elimet päätyivät kuitenkin kunnostamaan radan ja niin liikennettä jatkettiin raitiovaunuilla kuten siihenkin saakka. Seuraavana vuonna verkostoa parannettiin edelleen ja muutamassa kohdassa raiteiden paikkaa siirrettiin kadulta toiselle. Vuonna 1940 yhdistettyjen kakkos- ja kolmoslinjojen erotus tapahtui

¹¹³ Raitiovaunuliikenteen lakkautus toteutettiin mm. Lontoossa 1953. Myös Helsingissä raitiovaunuliikenteen lakkautusta pohdittiin toden teolla. Ks. Barker & Robbins 1974, 339; Waller 1994, 2; Alku 2002, 25-26.

¹¹⁴ Eriksson 1991, 79; Waller 1994, 2; Nummelin 2001, 113, Alku 2002, 19. Saksassa lakkautussyinä olivat kaikki yllämainitut, eli verkostoja lakkautettiin sekä vanhanaikaisuuden, taloudellisten seikkojen että autojen vapaan liikkumisen takaamisen vuoksi. Ks. Strassenbahn Verkehr Special 1/2003, 11, 16-18. Ensimmäiset metrot perustettiin jo 1800-luvun puolella ja jo ennen toista maailmansotaa esimerkiksi Pariisin raitiotie oli korvattu kokonaan metrolla. Metrojen suurempi kukoistus alkoi kuitenkin vasta 1950-luvun jälkeen.

¹¹⁵ Ks. esim. Barker & Robbins 1974, 339; Strassenbahn Verkehr Special 1/2003, 8. En tarkoita, että kaikki kaupunkien asukkaat olisivat olleet pahoillaan raitiovaunujen katoamisesta. Varmasti suuri osa kaupunkilaisista oli autoistumisen kannalla, mutta silti heistäkin muutamat saattoivat hyvin jättää jäähyväisiä katoavalle perinteelle. Osa kansalaisista oli kuitenkin varmasti vastusti raitiovaunujen lakkautusta.

¹¹⁶ Tekn. lait. ltk. ptk. 5.4.1950 8§, TKA. Mielenkiintoista on huomata, että vuonna 1964 saman osuuden korvaamista busseilla ehdotettiin uudestaan ennen raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta päättämistä. Ks. esim. Kaupunginhallituksen pöytäkirja (Kh ptk.) 10.3.1964 590§, TKA.

vuonna 1951 ja näin suurimmat muutostyöt oli saatu valmiiksi.¹¹⁷ Verkosto oli nyt kunnostettu jopa paremmaksi kuin mitä se oli ollut ennen sotaa ja vaunuston määrääkin kasvatettiin uusilla raitiovaunuilla.¹¹⁸ Tilanne raitiovaunuliikenteen suhteen näytti suhteellisen valoisalta, varsinkin kun matkustajamäärien väheneminen oli pysähtynyt ja vakiintunut noin 14 miljoonaan matkustajaan vuosittain. Raitiovaunuliikenteen suotuisaa tulevaisuutta ei tässä vaiheessa häirinnyt edes kaupungin aloittama kunnallinen bussiliikenne, joka toimi yhdellä linjalla kuljettaen kolme miljoonaa matkustajaa vuodessa.¹¹⁹

Vuonna 1950 liikennelaitoksella päätettiin aloittaa kuljettajarahastuskokeilu raitiovaunuissa, tavoitteena saada kuriin jatkuvasti kasvaneet henkilöstökustannukset.¹²⁰ Kokeilu aloitettiin elokuussa¹²¹, ja jo saman kuun lopulla liikennelaitos esitti 20 rahastajan erottamista tarpeettomina. Kokeilu oli sujunut kohtalaisesti, mutta todelliset talouteen vaikuttavat seikat saataisiin selville vasta kokeilun laajennuttua myös kakkos- ja kolmoslinjoille. Liikennelaitoksella oltiin kuitenkin jo nyt niin tyytyväisiä kokeilun saamaan vastaanottoon, että rahastajien irtisanomista uskallettiin esittää. Kokeilusta suunniteltiin pysyvämpää järjestelmää. Teknillisten laitosten lautakunta kuitenkin hylkäsi liikennelaitoksen esityksen äänestyksen jälkeen.¹²²

Muutaman kuukauden kuluttua kaupunginvaltuustossa tehtiin aloite kokeilun lakkauttamiseksi. Aloitetta perusteltiin muun muassa raitiotiehenkilökunnan kokeilua vastustavalla asenteella.¹²³ Liikennelaitos esitti omana kantanaan, että kokeilu oli ollut erityisen onnistunut ja että sitä tulisi jatkaa. Koska tilanne oli kuitenkin tietyiltä osin monimutkainen¹²⁴, ehdotettiin kokeilun väliaikaista lakkauttamista. Samalla korostettiin, että kuljettajarahastukseen tulisi palata myöhemmin, sillä se tulisi muodostamaan liikenne-

¹¹⁷ Rinne 1958, 58; Söderström 1990, 138.

¹¹⁸ Karia-vaunut olivat kestäviä ja voimakkaita. Niitä tilattiin vuonna 1946 kymmenen kappaletta, ja ne otettiin käyttöön vuonna 1951. Samalla liikenteestä voitiin poistaa 11 vanhaa vaunua, joista osa muutettiin jälkivaunuiksi. Ks. <http://www.raitio.org>, Suomen raitiovaunut / Turku. Samat tiedot kirjallisessa muodossa tekijän hallussa, saatu Mikko Laaksoselta; Rinne 1958, 59; Söderström 1990, 141.

¹¹⁹ Ensimmäinen kunnallinen linja-autolinja oli kolmihaarainen ja kulki reittiä Puutarhakatu-Kauppatori-Kärsämäki-Kauppatori-Korppoolaismäki-Kauppatori-Puutarhakatu. Linjan pituus oli yhteensä 22,5 km, ja linjatunnus nro 4. Ks. Söderström 1990, 166, 171; TTK 1954, 4:49, 4:53.

¹²⁰ Tekn. lait. ltk. ptk. 31.5.1950 5§, TKA.

¹²¹ Kaupunginvaltuuston pöytäkirja (Kv ptk.) 19.6.1950 39§, TKA.

¹²² Tekn. lait. ltk. ptk. 30.8.1950 23§, TKA.

¹²³ Kv ptk. 23.10.1950 39§, TKA.

¹²⁴ Ongelman aiheutti tariffien nousu sekä vaihto-oikeus kysymys, joiden uskottiin hankaloittavan kuljettajarahastusta. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 22.11.1950 9§ Liite 1, TKA.

laitoksen tulevan kannattavuuden pohjan. Teknillisten laitosten lautakunta päätti lakkauttaa kuljettajarahastuskokeilun 1.12.1950 alkaen, ilmoittaen samalla asiaan palattavan tuonnempana.¹²⁵ Asiaan ei kuitenkaan palattu kuin vasta 1950-luvun lopulla, ja silloinkin huonolla menestyksellä. Turun raitiovaunuissa ei täten enää koskaan palattu kuljettajarahastukseen.

Turun uuden yleiskaavan valmistelut oli aloitettu jo 1940-luvun lopulla ja vuonna 1952 kaupungin asemakaava-arkkitehti Olavi Laisaari julkaisi ehdotuksensa. Teos oli perustavanlaatuisen selvitys kaupungin tulevaisuudesta, sen kasvamisesta ja asuntoalueiden sijoittumisesta.¹²⁶ Oman työnsä kannalta Laisaaren kehittämissuunnitelman tekee mielenkiintoiseksi sen kanta raitiovaunuihin. Ohjelmassa katsottiin, ettei raitiovaunuliikenteen kehittäminen ollut enää tarkoituksenmukaista, vaan että raitiotieliikenne sellaisenaan tulisi lopettaa vuoteen 1980 mennessä.¹²⁷ Tämä johtui erityisesti siitä, että Laisaaren mukaan henkilöautojen määrä kaupungissa tulisi kolminkertaistumaan seuraavien kolmen vuosikymmenen kuluessa. Autojen täyttämässä keskustassa raitiovaunut puolestaan aiheuttaisivat liikennepuhkia tukkimalla kaistojen liikenteen hitaudellaan ja pysähtymisillään.¹²⁸

Laisaaren raitiovaunuliikenteen lakkautus –ehdotuksen merkittävyyttä nostaa se tosiseikka, että se oli ensimmäinen virallinen ehdotus sitten vuoden 1931 liikennekomitean pohdintojen, jossa lausuttiin ääneen sanat ”raitiovaunuliikenteen lakkautus”. Eroavaisuus vuoden 1931 liikennekomiteaan kävi kuitenkin ilmi siitä, että Laisaaren mielestä raitiovaunuliikenteen lakkautus oli ainoa keino saada Turun liikennelaitos kehittymään ja kasvamaan positiivisessa mielessä. Vuoden 1931 liikennekomitealle raitiovaunuliikenteen lakkautus oli puolestaan ollut vain yksi kolmesta vaihtoehdosta. Raitiovaunuliikenteen lähitulevaisuuden kannalta oli hyvä asia, ettei Olavi Laisaaren asemakaavaehdotusta koskaan virallisesti hyväksytty.¹²⁹ Ehdotuksen vaikutus asemakaava-

¹²⁵ Tekn. lait. ltk. ptk. 22.11.1950 Liite 1, TKA; Kh ptk. 28.11.1950 1328§, TKA; Kv ptk. 18.12.1950 18§, TKA.

¹²⁶ Laisaaren työ oli erittäin laaja. Hän oli esitystä varten laskenut kaupungin tulevia väkimääriä, selvittellyt parhaita mahdollisia asuinpaikkoja ja visioinut koko kaupungille parhaimmat mahdolliset kehityssuunnat. Laisaari 1952, passim.

¹²⁷ Myös Helsingissä vaadittiin 1950-luvun alussa raitioteiden lakkauttamista, mutta pääosin lehtien yleisönosastoilla. Ks. Sundell 1974, 89-90.

¹²⁸ Laisaari 1952, 67-68, 157-158.

¹²⁹ Laakso 1980, 105-110; Söderström 1990, 137.

osaston yleiseen raitiotievastaiseen mielipiteeseen oli kuitenkin huomattavissa koko 1950-luvun ajan.¹³⁰

Raitiotielaitoksen lakkautusta puoltavia ajatuksia alkoi hiljalleen syntyä myös muissa yhteyksissä. Vuonna 1954 apulaiskaupunginjohtaja Öyvind Stadiuksen¹³¹ johtama toimikunta sai valmiiksi työnsä, jonka tarkoituksena oli ollut perehtyä liikennelaitoksen tulevaisuuteen. Toimikunta piti raitiovaunuliikennettä yhä edelleen edullisimpana kuljetusmuotona suurien matkustajamäärien ollessa kyseessä, mutta muuten raitiovaunuja pidettiin jo Turun kokoiselle kaupungille sopimattomina.¹³² Raitiovaunuliikenteen lakkautusta toimikunta ei kuitenkaan ehdottanut, sillä sen mielestä laitoksessa oli sijoitettuna niin suuri määrä pääomaa, että sitä ei kannattanut heittää hukkaan.¹³³ Liikennetoimikunnan ajatukset peilasivat kuitenkin jo yleistä kehitystä, jonka mukaan raitiovaunut saivat vanhanaikaisina väistyä.

Toimikunnan ajatusten taustalla vaikuttivat varmasti suurilta osin puheenjohtaja Stadiuksen omat mietteet, sillä häntä on erityisesti liikennelaitoksen sisällä luonnehdittu raitiovaunuvastaiseksi henkilöksi.¹³⁴ Stadiuksen sekä arkkitehti Laisaaren negatiiviset suhtautumiset raitiovaunuihin olivatkin eräitä Turun liikennepolitiikan suunnanmuutoksen taustalla merkittävästi vaikuttaneita syitä. Laisaari pystyi omassa toimessaan keskittämään kaavoituksia raitiovaunuille kielteiseen suuntaan. Stadius puolestaan teknillisenä apulaiskaupunginjohtajana toimi teknillisten laitosten lautakunnan asioiden esittelijänä kaupunginhallitukselle, joten hänen sanallaan oli tietty painoarvo liikennelaitoksen tulevaisuutta käsiteltäessä.

Vuoden 1954 liikennetoimikunnan työstä oli myös se seuraus, että yksityiset linja-autoliikennöitsijät järjestäytyivät. Kaupunki oli katsonut, että yksityisten liikennöitsijöiden kanssa oli vaikea neuvotella heidän hajanaisuutensa ja eripuraisuutensa takia, joten

¹³⁰ Ks. esim. Kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirja (Kv kesk.ptk.) 28.10.1963 27§, TKA. Valtuutettu Perhon (vaaliliitto III) kommentti: ”Mutta liikennelaitoksen kehittämisenhän on – niin kuin minä sanoin – jo asemakaavaosastolla tukehdutettu tällä tavalla...”.

¹³¹ Öyvind Stadius toimi teknillisenä apulaiskaupunginjohtajana 1946-1968. Ks. Uusitalo 1982, 63.

¹³² 1930-luvun liikennekomitea oli korostanut Turun katujen soveltuvan leveytensä vuoksi erityisen hyvin raitiovaunuliikenteelle, nyt Stadiuksen toimikunta painotti katujen kapeutta raitiovaunujen suurimpana häirtana. Vrt. Söderström 1990, 78 ja Laakso 1980, 284-285; ks. myös Mäkelä 1984, 27.

¹³³ Laakso 1980, 284-285.

¹³⁴ Ks. esim. Teknikko Arne Virtasen haastattelu 4.8.2000, haastattelijana Mikko Laaksonen. Tekijän hallussa.

yksityiset liikenteenharjoittajat näkivät aiheelliseksi katto-organisaation perustamisen. Turun Linja-autoilijain Osuuskunta (TLO) perustettiin syksyllä 1954, ja seuraavana vuonna siihen kuului jo 43 Turun alueella yksityistä linja-autoliikennettä harjoittavaa yrittäjää. Linjoja TLO:n alaisuudessa oli perustamisen aikaan 18, ja niillä liikennöi yhteensä 89 bussia. Organisaation tavoitteena oli helpottaa yrittäjien toimintamahdollisuuksia, mutta kuitenkin siten että jokainen liikenteenharjoittaja säilytti oman itsenäisyytensä mahdollisimman pitkälle.¹³⁵

Liikennelaitoksen raitiotieverkoston laajennussuunnitelmat olivat 1950-luvulla erittäin mittavia, mutta osittain asemakaavaosaston sekä apulaiskaupunginjohtajan vastustuksesta johtuen ne jäivät lähes kaikki toteutumatta. Suunnitelmissa oli pikaraitiotielinjan¹³⁶ vetäminen Satakunnantietä pitkin Raision rajalle asti ja toisessa suunnassa Uudenmaankatua pitkin aina Kaarinan rajalle saakka. Lisäksi ehdotettiin kakkoslinjan pidennyksiä Kuralassa sekä Korppolaismäessä ja linjaston vetämistä Itäharjulle.¹³⁷ Näistä kaikista ehdotuksista laadittiin liikennelaitoksella yksityiskohtaiset piirustukset ja niiden rakentaminen olisi voitu aloittaa heti kun lupa olisi saatu.¹³⁸ Liikennelaitoksen kannalta valitettavaa oli se, että kaikki ehdotukset Korppolaismäen linjan pidennystä lukuun ottamatta hylättiin. Käsittely eteni monissa ehdotuksissa kaupunginhallitukseen, tai jopa -valtuustoon saakka, mutta joka kerta lopputulos oli sama; laajennuksia ei suoritettu. Asioiden etenemistä vaikeuttivat lisäksi pakkolunastusongelmat, sillä uutta raitiotieverkostoa varten olisi tarvittu lisää maata yksityisiltä.¹³⁹

Raitiotieverkoston laajennuksia ajoi eteenpäin erityisesti liikennelaitoksen käyttöinsinööri Pentti Savolainen, joka oli valittu virkaan vuonna 1950. Käyttöinsinööri oli liikennelaitoksen korkein virkamies, joka toimi suoraan teknillisten laitosten toimitusjohtajan alaisuudessa. Toimitusjohtaja puolestaan vastasi teknillisten laitosten lautakunnal-

¹³⁵ Mäkelä 1984, 15-16; Söderström 1990, 164; 177-179, 182.

¹³⁶ Myös Helsingissä suunniteltiin 1950-luvulla pikaraitiotietä, mutta suunnitelmat kaatuivat viimeistään metroidean syntyyn. Ks. Herranen 1988, 177-179, 250.

¹³⁷ Turun kaupungin sisäiset ja yksityiset liikennelinjat piirustus, päivätty 10.3.1959. Sijainti Amiraalitonkatu 6:n yläkerran piirustuskaapisto; Teknikko Arne Virtasen haastattelu 4.8.2000, haastattelijana Mikko Laaksonen. Tekijän hallussa; Söderström 1990, 153-154.

¹³⁸ Turun kaupungin sisäiset ja yksityiset liikennelinjat piirustus, päivätty 10.3.1959. Sijainti Amiraalitonkatu 6:n yläkerran piirustuskaapisto; Teknikko Arne Virtasen haastattelu 4.8.2000, haastattelijana Mikko Laaksonen. Tekijän hallussa.

¹³⁹ Ks. esim. Kh ptk. 1.10.1957 1386§, TKA; Kh ptk. 11.11.1958 1734§, TKA; Söderström 1990, 153-154.

le, jonka johdossa taas istui teknillinen apulaiskaupunginjohtaja Stadius.¹⁴⁰ Raitiotieverkoston laajennuksista päättäminen oli siis kahden vahvan miehen välistä taistelua. Savolainen koitti parhaansa mukaan kehittää koko raitiotielaitosta, mutta yleensä hankkeet törmäsivät niitä vastustaneeseen Stadiukseen.

Korppolaismäen laajennus¹⁴¹ oli siis 1950-luvun loppupuolella ainoa verkoston pidentys. Jatke yhdisti Stålarinkadun sekä Korppolaismäen alueet paremmin muuhun kaupunkiin ja toi liikennelaitokselle noin 100 000 uutta matkustajaa kuukausittain. Linja rakennettiin kokonaan omalle raitiovaunukaistalleen ja sen pituus oli noin 1,2 kilometriä.¹⁴² Uuden radan kiskotukseen käytettiin myös uudenlaisia menetelmiä, jotka paransivat vaunuston kulkua.¹⁴³ Raitiotieverkoston pidentys tiesi samalla ainoan kunnallisen linja-autolinjan lyhentymistä, sillä sen kolmas haara oli aiemmin hoitanut Korppolaismäen liikenteen.¹⁴⁴ Raitiotielaitos sai vuosikymmenen lopulla myös muuta iloittavaa, kun uudet neliakseliset vaunut valmistuivat vuonna 1956.¹⁴⁵ Nämä uudet VTS-vaunut olivat erityisesti pikaraitiotiekäyttöön suunniteltuja, ja hiljaisen kulkunsa vuoksi niitä alettiin pian kutsua aavevaunuiksi.¹⁴⁶ Vaunuja tilattaessa liikennelaitoksella oli siis vielä selkeänä toiveena pikaraitiotien syntyminen Turun seudulle, ja ehkä tuon päätöksen syntyä yritettiin jopa vauhdittaa uusilla vaunuilla.

Vuonna 1959 antoi lausuntonsa liikennelaitoksen laajentamismahdollisuuksia ja kannattavuutta tutkimaan asetettu toimikunta,¹⁴⁷ joka piti raitiovaunuverkoston laajentamista nykyoloissa mahdottomana. Matkustajamäärät olivat vuosikymmen alun tasaantumisen jälkeen lähteneet jälleen laskuun, ja taloudellinen tulos seurasi perässä.¹⁴⁸ Pikaraitiotiesuunnitelmia ei kuitenkaan haluttu haudata, vaan asemakaavaosastolle haluttiin antaa tehtäväksi sopivien alueiden katsastus Raision ja Kaarinan rajoille saakka. Toimikunta

¹⁴⁰ Söderström 1990, 151.

¹⁴¹ Liite 3.

¹⁴² Kv ptk. 27.2.1956 35§, TKA; Rinne 1958, 58; Söderström 1990, 139.

¹⁴³ Kiskot hitsattiin yhteen ns. termiittihitsausmenetelmällä, joka mahdollisti vanhojen liikuntasauvojen poisjättämisen. Ks. Söderström 1990, 139-140.

¹⁴⁴ Linjan pituus oli muutoksen jälkeen vain 14,7 km. Ks. Söderström 1990, 171-172.

¹⁴⁵ Kv ptk. 31.1.1955 41§, TKA, Rinne 1958, 60; Söderström 1990, 142-144.

¹⁴⁶ <http://www.raitio.org>, Suomen raitiovaunut / Turku. Samat tiedot kirjallisessa muodossa tekijän hallussa, saatu Mikko Laaksoselta.

¹⁴⁷ Toimikunnan kokoonpano oli seuraavanlainen; V. Vainio, S. Stendahl, A. Eriksson, A. Laihininen sekä P. Savolainen (liikennelaitoksen käyttöinsinööri, raitiovaunujen suuri puolestapuhuja). Kokoonpanosta puuttuu apulaiskaupunginjohtaja Öyvind Stadius, joka oli raitiotievastainen. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 8.12.1959 2045§ Liite 1, TKA; Teknikko Aarne Virtasen haastattelu 4.8.2000, haastattelijana Mikko Laaksonen. Tekijän hallussa.

oli paneutunut tarkasti raitiotielaitoksen kannattavaksi saamiseen ja ehdottikin esimerkiksi kuljettajarahastukseen siirtymistä välittömästi.¹⁴⁹ Toimikunnassa oltiin nyt vahvasti sitä mieltä, että ehdotetuilla toimenpiteillä liikennelaitoksen toiminta saataisiin jälleen kannattavaksi. Lausunto merkittiin teknillisten laitosten lautakunnassa kuitenkin vain saaduksi, eikä se aiheuttanut lopulta merkittäviä toimenpiteitä.¹⁵⁰



Kuva 2: VTS-vaunu n:o 49 ensimmäistä päivää liikenteessä 20.9.1956. (Turun liikennelaitoksen valokuvakokoelma)

1950-luvun lopulla kaupungilla oli siis käsissään lausunto, jonka sisältämät toimenpiteet toteuttamalla liikennelaitoksen toiminta olisi saatu jälleen kannattavaksi. Lisäksi edessä oli suunnitelmia, joiden toteuttaminen olisi merkinnyt raitiotielaitoksen sen suuruista laajentamista, että matkustajamäärien suhteellinen kasvaminen olisi myös nostanut laitoksen tuloksen ylijäämäiseksi.¹⁵¹ Mitään näistä ei kuitenkaan toteutettu, Korppoolais-

¹⁴⁸ Ks. esim. TKK 1959, 4:55.

¹⁴⁹ Kuljettajarahastukseen siirtyminen olisi kokonaisuudessaan vienyt noin viisi vuotta, jonka jälkeen kaikki rahastajat olisi saatu sijoitettua. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 8.12.1959 2045§ Liite 1, TKA. Vuosikymmenen alussa tehty kuljettajarahastus kokeiluhan oli sujunut hyvin, mutta kaatunut lopulta henkilökunnan vastustukseen.

¹⁵⁰ Tekn. lait. ltk. ptk. 8.12.1959 2045§, TKA; Tekn. lait. ltk. ptk. 3.2.1960 59§, TKA.

¹⁵¹ Teknikko Aarne Virtasen haastattelu 4.8.2000, haastattelijana Mikko Laaksonen. Tekijän hallussa.

mäen linjaa lukuun ottamatta. Kaupunginhallituksessa, -valtuustossa sekä monissa lautakunnissa oltiin siis jo selkeästi sitä mieltä, ettei raitiotieliikenteen suurisuuntainen kehittäminen ollut enää kaupungin intressien mukaista. Myöskään talouden kuntoon saattaminen pienemmillä toimenpiteillä ei kaupungin johtoa enää houkutellut. Eurooppalainen kehitys oli saavuttanut Suomen, ja erityisesti Turun. Raitiovaunujen tulevaisuus ei enää näyttänyt kovin valoisalta täälläkään.

3. RAITIOVAUNULIIKENTEEN LAKKAUTUSPÄÄTÖKSEN TEKEMINEN 1961-1965

3.1. Ensimmäinen lakkautusehdotus

Turun joukkoliikennettä harjoitettiin 1960-luvun alussa kahdella eri liikennevälineellä, raitiovaunulla sekä linja-autolla. Kunnallinen linja-autoliikenne oli perustettu vuonna 1950 ja se oli siitä lähtien liikennöinyt yhdellä keskustalinjalla.¹⁵² Vuonna 1960 liikennelaitos aloitti liikennöinnin myös toisella bussilinjalla, kun linja numero 5 alkoi kuljettaa matkustajia Halisiin.¹⁵³ Kahden linjan hoitamiseen riitti aluksi 15 bussia, mutta jo vuonna 1961 liikennelaitos tilasi kolme bussia lisää.¹⁵⁴ Kunnallinen linja-autoliikenne tuotti 1950-luvulla tasaista tappiota, mutta aivan vuosikymmenen lopulla liikennöinti muuttui hieman ylijäämäiseksi. Vuosina 1959-61 bussiliikenne tuottikin voittoa keskimäärin 5 miljoonaa markkaa vuosittain.¹⁵⁵

Kaupungin raitiovaunuverkosto oli vuonna 1956 tapahtuneen kakkoslinjan pidennyksen¹⁵⁶ jälkeen pysynyt muuttumattomana. Verkosto käsitti 60-luvun alussa kolme pääosin keskusta-alueelle sijoitettua linjaa, joiden yksinkertainen yhteispituus oli 17,9 kilometriä.¹⁵⁷ Linjojen matkustajamäärät olivat 1950-luvun lopulla lähteneet jälleen alas päin, joten nyt raitiovaunuilla matkusti vuosittain noin 12 miljoonaa matkustajaa. Matkustajamäärien lasku ei ollut kovin suurta¹⁵⁸, mutta samanaikaisesti nousseet henkilökunta- sekä raiteiston kunnostuskustannukset ajoivat raitioteiden talouden vuosikymmenen vaihtuessa pahasti alijäämäiseksi. Vuodesta 1956 lähtien tappioluvut olivat jokaisena vuonna vähintään 18 miljoonaa markkaa, ja vuonna 1958 raitiotielaitos teki historiansa huonoimman tuloksen yli 51 miljoonan markan alijäämällä. Raitioteiden taloudellinen tappio oli pahimmillaan jopa kymmenkertainen verrattuna kunnallisen

¹⁵² Rinne 1958, 62-63; Söderström 1990, 166.

¹⁵³ Söderström 1990, 172.

¹⁵⁴ Söderström 1990, 167-171.

¹⁵⁵ Liite 4; TTK 1959, 4:54-58, TTK 1960, 4:54-58; TTK 1961, 4:54-59.

¹⁵⁶ Linjaa pidennettiin tuolloin Korppoolaismäkeen. Ks. luku 2.3.

¹⁵⁷ Liite 3; Söderström 1990, 140; Turun kaupungin mietintöjä n:o 5/1963.

¹⁵⁸ 1950-luvun alussa matkustajamäärät olivat olleet 14 miljoonan tienoilla. Ks. esim. Liite 4; TTK 1953, 4:48-52.

linja-autoliikenteen alijäämään.¹⁵⁹ Raitioteiden käytössä oli vuonna 1960 yhteensä 40 moottorivaunua, sekä 31 jälkivaunua. Suurin osa vaunuista oli ennen toista maailmansotaa tai sen aikana valmistettuja, joten niiden käyttöaika oli jo loppuillaan.¹⁶⁰ Raitioteiden tilanne oli uuden vuosikymmenen alussa siinä pisteessä, että suuri askel oli otettava johonkin suuntaan. Joko raitiotieverkostoa ja kalustoa olisi kehitettävä ja korjattava, tai sitten pitäisi miettiä aivan toisenlaisia vaihtoehtoja.

Kunnallisen liikennelaitoksen lisäksi Turussa toimi 1960-luvun alussa joukko yksityisiä linja-autoliikenteenharjoittajia, jotka olivat jo vuonna 1954 ryhmittyneet TLO:n alaisuuteen.¹⁶¹ Katto-organisaation alaisuudessa toimivien yksityisten liikenteenharjoittajien määrä pysyi tulevana vuosikymmeninä suhteellisen samana, ollen vuonna 1970 41 liikenteenharjoittajaa. Linja-autolinjoja TLO:n alaisuudessa oli perustamisvaiheessa 18 kappaletta. 1950- ja 1960-luvuilla linjojen määrä kuitenkin nousi merkittävästi, ollen vuonna 1969 jo 28 linjaa. Yksityisten liikennöitsijöiden linjat kulkivat kauppatorin kautta, mutta niiden päätepaikat sijaitsivat esikaupunkialueilla. Linja-autoja yksityisellä puolella oli vuonna 1969 yli 120 kappaletta. TLO:n matkustajamäärästä ei 1950-70 – luvuilta ole saatavissa tarkkaa tietoa, sillä bussien lippujärjestelmä oli puutteellinen. Tarkat tiedot löytyvätkin ainoastaan vuosilta 1954 sekä 1969, jolloin kaupungin asettamat toimikunnat tutkivat koko joukkoliikenteen toimintaa Turun alueella. Kyseisinä vuosina TLO:n matkustajamäärät olivat 15,7 miljoonaa sekä 11,6 miljoonaa, eli yksityiset liikennöitsijät kuljettivat vuosittain suurin piirtein saman verran matkustajia kuin kaupungin liikennelaitos kokonaisuudessaan.¹⁶²

Sekä liikennelaitoksen että TLO:n alentuneiden matkustajamäärien syynä voitiin pitää henkilöautojen määrän kasvua. Kun vuonna 1950 Turussa oli yksityiseen käyttöön rekisteröityjä autoja 1 413 kappaletta, kasvoi niiden määrä vuoteen 1970 mennessä 28 272 kappaleeseen. Erityisen nopeaa kasvu oli vuoden 1962 jälkeen, jolloin ulkomaiset autot vapautuivat tuontisäännöstelystä.¹⁶³ Joukkoliikenne olikin 60-luvun alussa kokonaisu-

¹⁵⁹ Esimerkiksi vuonna 1958 raitiotiet tekivät tappiota yli 51 miljoonaa markkaa, kun kunnallisen bussi- liikenteen alijäämä samana vuonna oli 5,5 miljoonaa markkaa. Ks. Liite 4; TKK 1956, 4:52-57; TKK 1957, 4:51-55; TKK 1958, 4:55-59; TKK 1959, 4:54-58, TKK 1960, 4:54-58; TKK 1961, 4:54-59.

¹⁶⁰ Raitiovaunut 1997, Aarre Laakson, Mikko Laaksosen ja Sven Salosen kokoama, tekijän hallussa.

¹⁶¹ Ks. luku 2.3; ks. myös Söderström 1990, 177.

¹⁶² Söderström 1990, 178-185; ks. myös Liite 4.

¹⁶³ Söderström 1990, 175.

nessaan uudenlaisen tilanteen edessä, kun ihmisille tuli enemmän vaihtoehtoja oman liikkumisensa järjestelyyn.

Vuonna 1961 Turun kaupungin liikennelaitos otti askeleen kohti raitiotielaitoksen kehittämistä, ehdottaen teknillisten laitosten lautakunnalle uusien 4-akselisten raitiovaunujen hankkimista. Lautakunta jätti asian kuitenkin heti pöydälle ja antoi liikennelaitokselle tehtäväksi esityksen tekemisen raitiovaunuliikenteen tulevasta järjestelystä.¹⁶⁴ Tässä vaiheessa lautakunnassa ei siis oltu valmiita tekemään kaupunginhallitukselle esitystä moottorivaunujen hankinnasta, ei ainakaan ennen kuin jonkinlaiset tulevaisuudennäkömät oli viitoitettu.

1960-luvun alkupuolella liikennelaitos piti yllä kiinteitä suhteita niin kotimaisten kuin ulkomaistenkin kaupunkien joukkoliikennelaitoksiin ja laitoksen edustaja¹⁶⁵ vieraili useissa kansainvälisissä kongresseissa.¹⁶⁶ Tämä yhteistyö edesauttoi liikennelaitosta pysymään kehityksen vauhdissa mukana. Syksyllä 1961 teknillisten laitosten lautakunnan toivomaa liikennelaitoksen tulevaisuus –selvitystä lähti tekemään käyttöinsinööri Pentti Savolainen¹⁶⁷, joka oli 50-luvulla taistellut kovasti raitiovaunuliikenteen kehittämisen puolesta.¹⁶⁸ Hän kävi esitystä varten läpi kansainvälisten suhteiden avulla käyttöön saatuja ulkomaisia tutkimuksia, joissa todettiin muun muassa raitiovaunuliikenteen sopivuus erityisesti suurille kaupungeille. Samoissa tutkimuksissa painotettiin kuitenkin myös jokaisen kaupungin yksilöllisyyttä ja sitä, ettei yleispäteviä ratkaisuja voitu tutkijoiden puolesta tarjota. *”Liikennevälinekysymys ei ole mikään erillinen kysymys, vaan se on ratkaistava yhdessä koko kaupungin kaikkien liikennepulmien kanssa.”*¹⁶⁹

Ulkomaisten tutkimusten lisäksi Savolainen selvitti esityksessään kolmea muuta seikkaa. Ensimmäinen liittyi raitiotieiden matkustajamääriin, jotka olivat suhteessa pienempiä kuin muissa raitiotiekaupungeissa.¹⁷⁰ Toinen seikka puolestaan liittyi henkilöstön

¹⁶⁴ Tekn. lait. ltk. ptk. 30.8.1961 335§, TKA.

¹⁶⁵ Tutkimusajalla edustajana toimi lähes poikkeuksetta Pentti Savolainen, usein yksin mutta muutamaan otteeseen lähetettiin myös muita osallistujia. Ks. esim. Kh ptk. 28.3.1961 724§, TKA; Tekn. lait. ltk. ptk. 29.3.1961 143§, TKA.

¹⁶⁶ Ks. esim. Tekn. lait. ltk. ptk. 15.3.1961 124§, TKA; Kh ptk. 28.3.1961 724§, TKA; Tekn. lait. ltk. ptk. 29.3.1961 143§, TKA; Tekn. lait. ltk. ptk. 7.2.1962 58§, TKA.

¹⁶⁷ DI Pentti Savolainen toimi käyttöinsinöörinä vuosina 1950-1974. Ks. Söderström 1990, 151.

¹⁶⁸ Ks. esim. Kh ptk. 8.12.1959 2045§, TKA; Söderström 1990, 153-154.

¹⁶⁹ Tekn. lait. ltk. ptk. 13.9.1961 364§ Liite 2, TKA.

¹⁷⁰ Vertailu oli tehty matkustaja/vaunukm pohjalta. Kaikkien Turun linjojen keskiarvo oli 5,36 matkustaja/vaunukm, kun luku puolestaan Helsingissä oli 6,4.

ikäjakaumaan. Suuri osa raitiotiehenkilöstöstä oli tutkimushetkellä sen ikäistä, että eläkkeelle siirtyminen tulisi tapahtumaan vuosien 1974-81 välisenä aikana.¹⁷¹ Tästä johtuen Savolainen määritteli, että mahdollinen raitiotieverkoston lakkautus veisi ainakin 20 vuotta. Tämä siitä syystä, että odottamalla raitiotiehenkilöstön luonnollista siirtymistä eläkkeelle, voitaisiin ongelmalliset uudelleensijoitukset välttää lähes kokonaan. Kolmas esiin noussut seikka liittyi raitiotiekalustoon, joka oli Savolaisen selvitysten mukaan huonossa kunnossa. Ikäjakama kaluston puolella oli sellainen, ettei liikennöintiä voitaisi jatkaa edellä mainittua 20 vuotta ilman uusien vaunujen tilausta.¹⁷²

Esityksen loppuun käyttöinsinööri Savolainen kokosi ehdotuksensa liikennelaitoksen vastaista kehittämistä varten. Hän esitti teknillisten laitosten lautakunnalle seuraavaa.

1. Kuusi uutta raitiovaunua tilataan
2. Raitiovaunuliikenne lopetetaan vuoteen 1980 mennessä.
3. Kaupunginhallitus asettaa toimikunnan tutkimaan miten kaupungin sisäinen liikenne saataisiin sujumaan kitkattomammin henkilöautokannan nopeasta kasvusta huolimatta.¹⁷³

Savolaisen ensimmäinen esitys raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta oli luonteeltaan yleispätevä. Hän pohjasi tuloksensa suurimmaksi osaksi ulkomaisiin tutkimuksiin, eikä esimerkiksi tehnyt minkäänlaisia kustannuslaskelmia bussiliikenteen ja raitiovaunujen välillä. Koko työ oli kokonaisuudessaan erittäin kapea-alainen, eikä antanut oikeastaan mitään perusteluja raitioteiden lakkautukselle. Todettiin vain, että liikenne oli lakkautettava, mutta syitä ei paperille kirjoitettu.

Miksi Savolainen ylipäätään lähti esittämään tässä vaiheessa raitiovaunuliikenteen lakkautusta, on kysymys johon lähteet eivät valitettavasti suoraan vastaa. Teknillisten laitosten lautakunta oli elokuun lopussa pyytänyt käyttöinsinööriä tekemään esityksen liikennelaitoksen tulevaisuudesta. Pyynnössä ei viitattu raitioteiden lakkautukseen, eikä muutoinkaan annettu minkäänlaisia ohjeita esityksen sisällölle. Jostain Savolainen oli kuitenkin saanut idean raitioteiden lakkautusehdotuksesta. Taustalla saattoi tietysti olla jonkinlaista painostusta, jota ei virallisiin dokumentteihin merkitty. Itse pidän kuitenkin luultavimpana sitä, että Savolainen veti itse, ilman suoraa painostusta, johtopäätökset

¹⁷¹ Tekn. lait. ltk. ptk. 13.9.1961 364§ Liite 3, TKA. Ks. myös 01/66 laadittu eläkeikätaulukko, sijainti Amiraalistonkatu 6 piirustuskaapisto.

¹⁷² Tekn. lait. ltk. ptk. 13.9.1961 364§ Liite 2, TKA.

kaupungin 50-luvulta lähtien harjoittamasta raitiotievastaisesta politiikasta. Kaupungin osaltahan oli 50-luvun alusta lähtien yksitellen kaadettu lähes kaikki raitiotielaitoksen laajennus- ja kehityssuunnitelmat, jotka olisivat toteutuessaan todennäköisesti muuttaneet raitiotielaitoksen tuloksen huomattavan ylijäämäiseksi.¹⁷⁴ Pentti Savolainen oli seurannut tätä kehitystä nyt jo yli kymmenen vuoden ajan, joten ehkä viimein oli tullut aika antaa muille periksi. Kun raitioteiden kehittämiseen ei annettu valtuuksia, oli paras ta lakkauttaa koko kyseinen liikennemuoto.

Teknillisten laitosten lautakunnan jäsenet saivat 13.9.1961 eteensä Savolaisen esityksen. Siihen oltiin heti ilmeisen tyytyväisiä, sillä lautakunta päätti yksimielisesti lähettää esityksen sellaisenaan eteenpäin kaupunginvaltuustolle.¹⁷⁵ Nyt teknillisten laitosten lautakuntakin oli siis valmis suostumaan kuuden uuden vaunun tilaukseen, kun vastineeksi oli saatu jotain konkreettista. Vaikka lautakunnassa ei oltu annettu Savolaiselle mitään ohjeita liikennelaitoksen tulevaisuus –esityksen teolle, ei lopputulos saanut ketään jäsenistä korottamaan ääntään. Raitioteiden lakkautus oli mitä ilmeisimmin teknillisten laitosten lautakunnan intresseissä, vaikka siitä ei aiemmin oltu ääneen puhuttukaan. Selvä tosiasia oli, että raitiotielaitoksen lakkauttamisella teknilliset laitokset pääsisivät kerralla eroon suurimmasta yksittäisestä taloudellisen tappion aiheuttajastaan.

Kaupunginhallitus käsitteli uusien raitiovaunujen tilausta ensimmäisen kerran vuoden 1961 syyskuussa. Tällä kertaa hallituksen jäsenet kuitenkin vain tyytyivät siirtämään asian läpikäynnin talousarvion yhteyteen.¹⁷⁶ Talousarvioehdotuksen yhteydessä asiaa ei kuitenkaan lopulta käsitelty sen enempää, sillä jo ennen kokousta laadituissa esityslistoissa kyseinen teknillisten laitosten lautakunnan anomus oli merkitty todennäköisesti hylättäväksi. Näin myös lopulta meneteltiin, ja ilman minkäänlaista keskustelua.¹⁷⁷ Tämän raitiotieliikenteelle kielteisen päätöksen lisäksi samaisen vuoden 1962 talousarvioehdotuksen käsittelyn yhteydessä päätettiin myös olla tekemättä muitakaan merkittäviä parannuksia raitiotieliikenteeseen. Hylätyksi joutui esimerkiksi anomus voimajohtoverkon käyttövarmuutta lisäävien kaapelihankintojen tekemisestä.¹⁷⁸ Kaupungin päättävät elimet jatkoivat näin jo 50-luvulla alkanutta kehitystä, jossa raitiovaunuliikenteeseen ei

¹⁷³ Tekn. lait. ltk. ptk. 13.9.1961 364§ Liite 2, TKA.

¹⁷⁴ Ks. luku 2.3.

¹⁷⁵ Tekn. lait. ltk. ptk. 13.9.1961 364§, TKA.

¹⁷⁶ Kh ptk. 26.9.1961 1952§, TKA.

¹⁷⁷ Kh ptk. 1.11.1961 2293§, TKA.

enää haluttu tehdä suuria investointeja. Päätösten taustalla saattoi vaikuttaa myös Savolaisen tekemä ehdotus raitiovaunuliikenteen osittaisesta lakkauttamisesta. Kaupunginhallitus luultavasti katsoi, ettei uusia investointeja kannattaisi enää tehdä tilanteessa, jossa liikennelaitos itsekin alkoi kallistua raitiovaunuliikenteen lakkauttamisen kannalle.

Kun talousarviosta oli poistettu määrärahat uusille vaunuille, oli teknillisten laitosten lautakunta pakotettu käsittelemään asiaa pian uudelleen.¹⁷⁹ Huhtikuussa 1962 Savolainen esitteli lautakunnan kokouksessa ehdotuksensa liikennelaitoksen kehitysohjelman pääpiirteiksi.¹⁸⁰ Tämä ehdotus käänsi viimeistään liikennelaitoksen sekä teknillisten laitosten lautakunnan kurssin kohti raitioteiden tulevaa lakkautusta. Uudessa ehdotuksessaan Savolainen esitti raitiovaunuliikenteen lakkautuksen tapahtuvan vuoteen 1972 mennessä. Nopeutettua aikataulua hän perusteli sillä, että talousarviosta poistetut määrärahat johtivat siihen, ettei raitiotieverkostoa voitaisi ylläpitää tyydyttävällä tasolla kuin maksimissaan vuoteen 1972 saakka. Aikaisempi lopetus ei kuitenkaan ollut mahdollinen, sillä henkilöstön uudelleenkoultus ja –sijoittelu veisivät vähintään kymmenen vuotta. Savolainen oli esitykseensä laskenut, että raitiovaunuliikenteen lakkautus vaatisi 75-80 uuden diesel-bussin¹⁸¹ tilauksen, hankintahinnaltaan yhteensä noin 600 mmk.¹⁸² Lisäksi uuden keskuspaikan rakentaminen olisi tarpeen, sillä uusien linja-autojen myötä vanhat tilat kävisivät liian ahtaiksi. Savolainen oli lisäksi tehnyt esitykseensä muitakin laskelmia, jotka puolsivat dieselbussien hankkimista raitiovaunujen tilalle.¹⁸³

Lautakunta päätyi keskustelun jälkeen esittämään kaupunginhallitukselle Savolaisen esityksen mukaisesti seuraavaa:

¹⁷⁸ Söderström 1990, 154.

¹⁷⁹ Koska raitiotieliikenteen ei ollut saanut tarvitsemiaan vaunuja, sen paremmin kuin muitakaan parannuksia, oli teknillisten laitosten lautakunnan pakko käsitellä asiaa uudelleen, jotta voitiin pohtia miten tilanteesta päästäisiin eteenpäin.

¹⁸⁰ Tekn. lait. ltk. ptk. 18.4.1962 187§ Liite 1, TKA.

¹⁸¹ Tässä vaiheessa ryhdytään käyttämään linja-autotermin rinnalla sanaa bussi virallisissakin dokumenteissa. Mielestäni on siis perusteltua, että myös työssäni käytän ko. ilmaisuja rinnakkain.

¹⁸² Kuuden raitiovaunun tilaus olisi maksanut 33.6 mmk/vaunu, eli yhteensä 201,6 mmk. Raitiovaunun käyttöikä oli kuitenkin laskettavissa 25 vuodeksi, kun taas dieselbussin käyttöikä oli vain 10-15 vuotta. On kuitenkin muistettava, ettei raitiovaunuliikenne toimiakseen kunnolla olisi vaatinut vain investointeja vaunuihin, vaan myös huomattavan summan raiteiston parannuksiin ja kunnossapitoon. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 18.4.1962 187§ Liite 1, TKA. Huom. Vuosien 1961 ja 1962 välillä vaihdettiin ns. vanhoista markoista uusiin, eli kaksi nollaa tiputettiin rahan arvon perästä pois. Savolaisen esityksessä laskelmat on kuitenkin ilmeisesti tehty vielä vanhojen markkojen mukaisesti, sillä samaa esitystapaa näkee vielä myöhemminkin kaupungin elimissä.

¹⁸³ Esimerkkinä mainittakoon laskelmat linja-autojen pesukoneen käytön kannattavuudesta. Pesukoneen taloudellisesti järkevä käyttö vaatii tietyn määrän busseja, ja tällaiseen määrään Turussa päästäisiin kun keskityttäisiin vain yhteen kulkuneuvoon. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 18.4.1962 187§ Liite 1, TKA.

1. Raitiovaunuliikenne lakkautetaan vuoteen 1972 mennessä ja korvataan linja-autoilla.
2. Suuren pääliikenneväylän varrelta varataan 4-5 hehtaarin suuruinen tontti uutta bussihuoltokeskusta varten.
3. Avoimeksi tulevia raitiovaunuhenkilöstön virkoja ei enää täytetä, vaan ne hoidetaan työsopimussuhteessa.
4. Sopiviksi osoittautuvat raitiovaunukuljettajat koulutetaan liikennelaitoksen toimesta linja-autonkuljettajiksi. Kuorma-autonajokortti on heidän hankittava omalla kustannuksella.

Lisäksi mukaan liitettiin teknillisten laitosten lautakunnan puheenjohtajan, apulaiskaupunginjohtaja Öyvind Stadiuksen esitys, jonka mukaan kaupunginhallitukselle ehdotettiin toimikunnan asettamista kyseisen asian tiimoilta.¹⁸⁴

Lautakunta oli näin päättänyt oman kantansa: raitiovaunuliikenne oli lakkautettava. Eri-tyisen tärkeänä pidettiin sitä, että päätös asiasta tehtäisiin mahdollisimman pian, jotta asioita voitaisiin ryhtyä järjestelemään. ”*Tämä periaatepäätös on koko muutosprosessin yksityiskohtaisen suunnittelun ja tulevan toiminnan lähtökohtana*”¹⁸⁵ Lautakunnassa ei siis enää pohdittu laisinkaan raitiotielaitoksen kehittämistä millään muotoa, vaan oli tultu siihen johtopäätökseen, että linja-autoliikenne oli kannattavampi ja joustavampi. Oudoksi asian teki se, ettei lautakunnassa missään vaiheessa katsottu eteenpäin tulevaa, siten että olisi laskettu esimerkiksi linja-autoliikenteen kannattavuusnäkyviä. Raitiovaunuista haluttiin eroon ja tämän toimenpiteen uskottiin samalla parantavan koko liikennelaitoksen taloudellisen tilan. Vielä edellisellä vuosikymmenellä samat ihmiset olivat taistelleet raitiovaunuliikenteen kehittämisen puolesta, mutta ilmeisesti jatkuvat suunnitelmien epäonnistumiset olivat saaneet heidät toisiin ajatuksiin. Vuosikymmenen verran kunnostamatta ollut raitiovaunuverkosto oli menettänyt viimeisetkin puolestapuhujansa.

Teknillisten laitosten lautakunta alkoi heti oman päätöksensä tehtyään panostaa linja-autoliikenteen kehittämiseen. Kesken vuotta 1962 tehtiin anomus kuuden uuden dieselbussin ostosta. Kaupunginhallitus näytti anomukselle vihreää valoa, mutta valtuustossa

¹⁸⁴ Tekn. lait. ltk. ptk. 18.4.1962 187§, TKA.

¹⁸⁵ Tekn. lait. ltk. ptk. 18.4.1962 187§ Liite 1, TKA.

hanke koki kovaa vastustusta. Erityisesti oikeisto oli hanketta vastaan¹⁸⁶, ja monet muutkin valtuutetut ihmettelivät suuren menoerän tuomista valtuustoon keskellä vuotta.¹⁸⁷ Lopulta valtuusto kuitenkin suostui bussien tilaukseen, tosin valtuutettu Palajan (Kansanpuolue, Kp)¹⁸⁸ tekemän puolitus ehdotuksen pohjalta.¹⁸⁹

Savolaisen ensimmäisestä liikennelaitoksen tulevaisuus –esityksestä oli nyt siis alkanut virallisesti kehitys, joka ajoi raitiovaunuja hiljalleen pois Turun katukuvasta. Varsinainen kehitys tähän suuntaan oli kuitenkin alkanut jo 1950-luvulla, ja nämä Savolaisen ehdotukset olivatkin nyt vain asian virallisen hoitamisen kannalta merkityksellisiä. Ehdotukset olivat sinänsä merkillisiä, että ne olivat erittäin puutteellisia. Niissä ei vertailtu raitiovaunuja ja busseja kahtena erillisenä liikennemuotona, eikä pohdittu näiden liikennemuotojen tulevaisuuden käyttökustannuksia. Raitiovaunuliikenne oli tehnyt tappiota jo pitkään ja sen matkustajamäärät olivat olleet laskussa, mutta kunnollisilla toimilla asioita olisi ehkä voitu parantaa. Linja-autoliikennekään ei ollut missään vaiheessa toiminut kultakaivoksen tavoin, vaikka olisi voinut kuvitella pienemmän toiminnan pyörittämisen olleen jopa helpompaa. Nyt oltiin siis tekemässä kaupungin joukkoliikenteen kannalta merkittäviä ratkaisuja, mutta ilman kunnollista perehtymistä kaikkiin asian taustalla vaikuttaviin seikkoihin.

3.2. Liikennelaitoksen kehittämisohjelma 1963

Toukokuussa 1962 kaupunginhallitus sai käsiteltäväkseen teknillisten laitosten lautakunnan ehdotuksen liikennelaitoksen kehittämisohjelmaksi. Tässä vaiheessa hallitus päätti, teknillisten laitosten lautakunnan toiveiden mukaisesti, asettaa toimikunnan tutkimaan asiaa tarkemmin. Samalla sovittiin, että asiaan palataan uudestaan vasta toimikunnan saatua työnsä valmiiksi. Toimikuntaan nimitettiin puheenjohtajaksi teknillinen apulaiskaupunginjohtaja Öyvind Stadius sekä muiksi jäseniksi käyttöinsinööri Pentti Savolainen ja kaupungin asemakaavainsinööri Nyyrö Koskela. Sihteerinä toimi apulais-

¹⁸⁶ Valtuutettu Palaja (Kp) teki ehdotuksen tilauksen puolituksesta valtuutettu Santalahden (Kok) kannattamana. Ks. Kv kesk.ptk. 8.6.1962 21§, TKA.

¹⁸⁷ Erityisesti valtuutettu Koivurinta (Kp) ihmetteli asiaa. Ks. Kv kesk.ptk. 8.6.1962 21§, TKA.

¹⁸⁸ Turun kaupungin kunnalliskalenteri (TKKK) 1961, 12-14.

¹⁸⁹ Kv ptk. 8.6.1962 21§, TKA.

kaupunginsihteeri Eino Vähätalo.¹⁹⁰ Perustetun toimikunnan painoarvosta kertoi paljon sen jäsenistö. Jäsenmäärä oli erittäin pieni, eikä toimikunta muodostunut Savolaista luokkaan ottamatta erityistä liikenteellistä kokemusta omaavista ihmisistä. Vertailun vuoksi mieliin kannattaa palauttaa vuoden 1931 liikennekomitea, jonka kokoonpanossa näkyi aivan erilainen panostus asian perusteelliseen tutkimiseen.¹⁹¹ Hallitus ei tässä vaiheessa esittänyt toimikunnalle minkäänlaisia toiveita tutkimuksen suunnasta. Pohjaksi annettiin kuitenkin Savolaisen aiemmin keväällä tekemä esitys.

Toimikunta kokoontui kesän 1962 aikana kahteen otteeseen ja näiden kokousten pöytäkirjoista selviää, ettei missään vaiheessa edes mietitty raitiovaunuliikenteen säilyttämistä. Kokoukset olivat pikemminkin raitiovaunuliikenteen lakkautuksen toteutuksen suunnittelemista sekä uuden linja-autoliikenteen reittien ja erityisesti bussihuoltokeskuksen rakentamisen pohtimista.¹⁹² Tämä vahvistaa sitä ajatusta, että vaikka toimikunnan virallinen nimike viittasikin liikennelaitoksen kehittämiseen, olisi nimikkeeksi saman tien voitu laittaa raitiovaunuliikenteen lakkautustoimikunta. Työskentelyssä seurattiin orjallisesti Savolaisen esitystä raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta. Missään kohtaa ei pyritty liikennelaitoksen kokonaisvaltaiseen kehittämiseen, joka olisi vaatinut tarkkoja tutkimuksia joukkoliikenteen kehityksestä tulevaisuudessa. Tämä puute toimikunnan työssä pohjaa varmasti ainakin osittain 1960-luvun yleiseen ajatusmalliin, jossa henkilöautojen uskottiin ratkaisevan kaikki liikennöintiongelmät.¹⁹³

Toimikunnan piti kuitenkin tehdä perusteellinen tutkimus, jotta saataisiin pätevät syyt raitiovaunuliikenteen lakkautukselle. Tätä vaatimusta varten tehtiin kaupunginhallitukselle esitys ulkomaanmatkasta, jonka tarkoituksena oli tutustua ”*muiden kaupunkien liikennelaitosten järjestelykysymyksiin sekä kalustossa toimeenpantuihin ja suunniteltuihin uudistuksiin*”. Kaupunginhallitus valtuutti toimikunnan sekä kolme luottamusmiestä lähtemään kyseiselle matkalle Saksaan sekä Ruotsiin.¹⁹⁴ Matka järjestettiin 1-

¹⁹⁰ Kh ptk. 7.5.1962 994§, TKA; Söderström 1990, 154.

¹⁹¹ Ks. esim. Rinne 1958, 46-47; Laakso 1980, 266-272; Söderström 1990, 77-78.

¹⁹² Toimikunnan kokouksen ptk. 30.5.1962 sekä 10.7.1962. Liikennelaitoksen kehittämisohjelmaa laatimaan asetettu toimikunta. Turun kaupunki, kaupunginhallitus; komiteat, toimikunnat, työryhmät. 1962 Ja 104, TKA.

¹⁹³ Ks. esim. Vepsäläinen 1975, 161.

¹⁹⁴ Kyseisiksi luottamusmiehiksi valittiin valtuutettu Arvo Ekuri sekä kaupunginhallituksen jäsenet Heikki Munteri ja Oiva Varpe. Ks. Kh ptk. 10.9.1962 1998§, TKA.

9.10.1962, ja sen aikana tutustuttiin Uppsalaan, Lyypekkiin, Osnabrückiin, Kölniin, Koplenziin sekä Regensburgiin.¹⁹⁵

Reitin varrelle valittujen kaupunkien raitiovaunuliikenne oli suurimmaksi osaksi joko jo lopetettu, tai sitä oltiin lopettelemassa. Lopetussyyt kyseisissä kaupungeissa vaihtelivat suuresti¹⁹⁶, mutta kaikissa oli myös yksi yhteinen nimittäjä; raitiovaunuliikenne ei ollut taloudellisesti kannattavaa. Toimikunta ja luottamusmiehet totesivat matkakertomuksen yhteenvedossa, että raitiovaunuliikenteen lakkautukselle olikin monia syitä. Ensinnäkään ei ollut kannattavaa ylläpitää kahta liikennemuotoa samassa kaupungissa rinnakkain. Toiseksi raitiovaunuliikenne vaati toimiakseen kannattavana yli 200 000 asukkaan kaupungin, jonka tuli mielellään olla nauhamaisen muotoinen. Kolmas johtopäätös liittyi linja-autoliikenteen hoitoon, jossa olisi kannattavaa ulkomaiden esimerkin mukaisesti ottaa käyttöön kuljettajarahastus sekä yhtenäistariffi. Näiden toimenpiteiden lisäksi olisi ehdottoman tärkeää rakentaa myös uusi halli dieselautojen säilytystä varten.¹⁹⁷ Kaikki toimikunnan saamat selvitykset siis puhuivat sen puolesta, ettei raitiovaunuliikenne ollut sopiva joukkoliikennemuoto Turulle.

Ulkomaanmatkan lisäksi toimikunta perehtyi ulkomaiseen kirjallisuuteen sekä lehtiarikkeleihin. Näistä artikkeleista löytyi tietoa myös raitiovaunuliikenteen säilyttäneistä paikkakunnista, joista yksi oli Ruotsin Norrköping. Siellä raitiovaunuliikenne oli päätetty säilyttää keskustan alueella ensinnäkin koska oli todettu henkilöstön sijoittamisesta tulevan liian vaikeaa sekä toisaalta koska ei haluttu dieselbusseja saastuttamaan keskustaa-alueetta.¹⁹⁸ Norrköpingissä ei ainoastaan tyydytty raitioteiden säilyttämiseen, vaan siihen myös panostettiin voimakkaasti. Esimerkiksi kaikkien vaunujen uusimisesta päätettiin vuonna 1964.¹⁹⁹ Toimikunta ei kuitenkaan antanut paljoa painoarvoa näille tiedoille. Ilmeisesti Norrköpingiä pidettiin erityisenä poikkeustapauksena, jonka tekemiä ratkaisuja ei kannattaisi / voisi verrata Turkuun.

¹⁹⁵ Kertomus ulkomaanmatkasta. Turun kaupunki, kaupunginhallitus; komiteat, toimikunnat, työryhmät. 1962 Ja 97.

¹⁹⁶ Esim. Uppsalassa osasy lakkautukselle raitiovaunuhallinpallo 1945, Lyypekissä Travemündeen johtavan sillan raiteistamisen kalleus, Osnabrückissa liikennetekniset syyt. Ks. Kertomus ulkomaanmatkasta. Turun kaupunki, kaupunginhallitus; komiteat, toimikunnat, työryhmät. 1962 Ja 97.

¹⁹⁷ Kertomus ulkomaanmatkasta. Turun kaupunki, kaupunginhallitus; komiteat, toimikunnat, työryhmät. 1962 Ja 97.

¹⁹⁸ Svensk Lokaltrafik 3/1964, Spårvagnarna i Norrköping.

¹⁹⁹ Göransson 1980, 14.

Vuoden työn jälkeen toimikunta oli keväällä 1963 valmis julkistamaan toimintansa tulokset. Mietinnön alussa toimikunta selvitti vallitsevaa tilannetta. Turussa toimi kyseisenä aikana viisi kunnallista joukkoliikennelinjaa, joista kolmea hoidettiin raitiovaunulla ja kahta linja-autoilla.²⁰⁰ Lisäksi kaupungin alueella toimi 15 yksityistä bussilinjaa. Raitiovaunulinjat kuljettivat vuonna 1962 yhteensä yli 12 miljoonaa matkustajaa, kun taas bussiliikenteen kaksi linjaa kuljettivat vain 2,5 miljoonaa ihmistä.²⁰¹ Taloudellisesti raitiovaunuliikenne menestyi kuitenkin suuremmista matkustajamäärästään huolimatta linja-autoja huonommin.²⁰² Suurimmaksi syyksi tähän mainittiin suuret henkilöstömenot, sillä raitiovaunujen kuljettajan sekä rahastajan työllistävä järjestelmä vaati enemmän henkilökuntaa kuin bussien kuljettajarahastus-systeemi.²⁰³ Tästä havainnosta huolimatta toimikunta ei missään vaiheessa edes pohtinut raitiovaunujen siirtymistä kuljettajarahastukseen, kuten viimeksi vuonna 1959 oli ehdotettu.²⁰⁴ Mikäli raitiovaunuliikenne olisi todella haluttu vielä pelastaa, olisi asiaa pitänyt edes kokeilla. Siitä oli hyviä kokemuksia sekä Turussa että muualla maailmassa²⁰⁵, ja viimeistään 60-luvun loppupuolella systeemiin siirryttiin lähes jokaisessa raitiovaunuliikennettä harjoittavassa kaupungissa. Toimikunta pysyi kuitenkin tiukasti kannassaan. ”*Vanhastaan on Turussa totuttu siihen, että raitiotieliikenteessä on joka vaunussa oma erillinen rahastaja...*”²⁰⁶

Toimikunta oli perehtynyt myös raitiovaunukaluston määrään ja kuntoon. Kaluston vahvuuteen kuului 39 liikenteessä olevaa moottorivaunua, joista 25 oli hankittu ennen sotia tai viimeistään vuonna 1944. Tämän lisäksi oli vielä 26 jälkivaunua, jotka oli hankittu vuosina 1943-1948. Kalusto oli siis jo suhteellisen vanhaa ja myös verkosto oli useampien vuosien kehittämisestä pidättäytymisen vuoksi päässyt huonoon kuntoon. Toimikunta oli päätenyt laskelmissaan siihen, että verkoston pelkkään kunnossapitoon

²⁰⁰ Yksinkertainen pituus raitiovaunulinjoilla 17,9km ja bussilinjoilla 21,2km. Turun kaupungin mietintöjä n:o 5/1963.

²⁰¹ Matkustajia per vaunukilometri oli linjoilla seuraavasti; Raitiovaunulinjat 1. 4,6 2. 5,7 ja 3. 5,9. Bussilinjat 4. 4,6 ja 5. 3,6. Turun kaupungin mietintöjä n:o 5/1963.

²⁰² Raitiovaunut tuottivat tasaisesti tappiota vuodesta 1956 alkaen. Ks. esim. Uusitalo 1982, 140-142; Liite 4.

²⁰³ Raitiovaunuliikenteen 355 483 541 mk:n vuosimenoista 74% muodostui palkkamenoista, kun bussiliikenteessä samat luvut olivat 71 154 609 mk ja 60%. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 3.4.1963 169§. TKA; ks. myös Turun kaupungin mietintöjä n:o 5/1963.

²⁰⁴ Kh ptk. 8.12.1959 2045§, TKA.

²⁰⁵ Kaupunginhallituksessa ja liikennelaitoksella oltiin tietoisia kuljettajarahastuksen käytöstä mm. Göteborgissa, jossa se toimi erittäin hyvin muuna kuin pahimpana ruuhka-aikana. Ks. Kh ptk. 14.1.1963 89§, TKA.

²⁰⁶ Turun kaupungin mietintöjä n:o 5/1963.

olisi ”*uhrattava*”²⁰⁷ vuoteen 1966 mennessä 1,1 miljoonaa markkaa. Verkoston huono puoli oli lisäksi se, että siitä vain 10% sijaitsi omalla kaistallaan, muuten raiteet oli asennettu samalle tieosuudelle muun liikenteen kanssa jättäen autoille liian vähän tilaa. Tämä johti usein liikenteen ruuhkautumiseen.²⁰⁸

Mietinnön seuraavassa kohdassa toimikunta keskittyi arvostelevaan vallitsevaan tilanteeseen. Ensinnäkin raitiovaunuliikenne olisi tarvinnut kunnolla toimiakseen omat kaistansa, joita ei ollut mahdollista saada aikaiseksi Turun kapeille kaduille²⁰⁹. Omien joukkoliikennöintiin varattujen katujen muodostamista ei toimikunnassa sen sijaan oltu edes mietitty, vaikka kyseinen ilmiö oli saanut muualla jo hyvän vastaanoton²¹⁰. Esimerkiksi Helsingissä liikennelaitoksen johtaja Carl-Gustaf Londen ajoi voimakkaasti omia joukkoliikenneväyliä keskusta-alueelle, sillä niiden varaaminen paransi tutkimusten mukaan sekä liikenteen sujuvuutta että liikenneturvallisuutta²¹¹. Lisäksi verkoston kunnossapidon hintavuutta lisäsi toimikunnan mukaan se tosiseikka, että Turun maa-aines on pehmeää savea, jolloin kiskojen painumisen²¹² vuoksi radan kunnossapitokustannukset nousivat korkeiksi. Raitiovaunuliikenteen ainoat hyvät puolet olivat toimikunnan mukaan saastuttamattomuus sekä suuri kuljetuskapasiteetti. Saastuttamattomuuttakin tosin vähäteltiin siten, että todettiin raitiovaunujen tilalle tulevien bussien muodostavan vain häviävän pienen osan koko kaupungin autokannasta. Linja-autojen puolesta puhuivat taloudellisten seikkojen lisäksi erityisesti niiden liikenteellinen joustavuus.²¹³

Tilanteen yhteisarvostelussa toimikunta korosti toimineensa objektiivisesti ja vertailleen sekä raitiovaunuliikenteen säilyttämisen että sen lakkautuksen vaikutuksia. Lop-

²⁰⁷ Mietinnössä käytettiin hieman väritynyttä kieltä. Yksi esimerkki tästä oli puhuminen uhruksesta raitiovaunuliikenteen kunnossapidon osalta. Kirjoitustyylillä ilmenee mielestäni selkeästi toimikunnan kantaa raitiovaunuista turhana liikennemuotona, josta olisi mitä pikimmin päästävä eroon. Ks. Turun kaupungin mietintöjä n:o 5/1963.

²⁰⁸ Turun kaupungin mietintöjä n:o 5/1963.

²⁰⁹ Olavi Laisaaren yleiskaavassa vuodelta 1952 oli esitetty keskustan katujen ja siltojen leventämistä, mutta ko. asemakaavaa ja kehittämissuunnitelmaa ei saatettu kunnanvaltuuston käsittelyyn. Ks. Laisaari 1952, 67; Laakso 1980, 105-110.

²¹⁰ Ks. esim. Svensk Lokaltrafik 3/1964, Spårvagnarna i Norrköping.

²¹¹ 1970-luvulla ruuhkautuneimmat ja samalla kapeimmat katuosuudet olikin Helsingin keskustassa jo muutettu joukkoliikennekaduiksi. Ks. Raitiovaunuliikenteen tehostaminen vuosina 1969-1985 1974, 8-10; Herranen 1988, 242; Sanaksenaho & Lehtonen 1972, 79.

²¹² Kiskojen pohjustukset olisi voitu kunnostaa uudelleen niin, että painuminen olisi estetty, mutta koska tämä toimenpide olisi pitänyt tehdä koko raideosuudelle osaa Korppolaismäen raiteesta lukuun ottamatta, olisivat kustannukset nousseet huomattaviksi.

²¹³ Turun kaupungin mietintöjä n:o 5/1963.

putulos oli kuitenkin kiistämättä se, että raitiovaunuliikenteestä oli enemmän haittaa ja se olisi mitä pikimmiten lakkautettava.

*Vaikka voidaankin esittää syitä, jotka puoltavat raitiotieliikenteen säilyttämistä, voidaan pitää kiistattomana, että sen asteittaisen lopettamisen puolesta puhuvat monet painavammat syyt ja koska muutoksesta aiheutuu huomattavia pääomamenoja sekä henkilökuntajärjestelyjä, olisi kysymys ratkaistava tapahtuvaksi suhteellisen pitkän ajan eli esimerkiksi noin 10 vuoden toteuttamisjakson kuluessa. Periaateratkaisu asiassa olisi välttämätön ja tärkeä, jotta laitoksen tulevaisuutta voitaisiin järkipäisesti suunnitella ja muutoksesta selviytyä vähimmin kustannuksin.*²¹⁴

Raitiovaunuliikenteen lakkautukselle oli olemassa painavat syyt, kuten toimikunta oli selvittänyt. Kaikki taloudelliset seikat, maan painumiset, liikenneongelmat yms. olivat olemassa ja ne olivat merkittäviä syitä. Toimikunnan työn tarkastelussa ongelman muodostaa kuitenkin se, ettei raitiovaunuliikenteen jatkamisen edellytyksiä kannattavana liikennemuotona tutkittu laisinkaan. Lopputulos ei välttämättä olisi muuttunut mihinkään ja monista laskelmista huolimatta tosiasiat olisivat ehkä edelleen kiistatta painaneet vaa'assa enemmän raitiovaunuliikenteen lakkautuksen puolella. Mutta koska asian kaikkia puolia ei tutkittu, ja vaihtoehtoja etsitty, tulee toimikunnan työtä aina leimaamaan tietty puolueellisuus raitiovaunuliikenteen lakkautuksen puolesta. Toimikunnan työtä on kuitenkin mahdollista puolustella yleisellä ”tavalla”, sillä kokonaiskuvan tärkeys liikennesuunnittelussa selkeni yleisesti vasta 1970-luvun puolella.²¹⁵

Toimikunta oli paneutunut työssään myös muutoksen toteuttamiseen ja sen esille tuominen oli mietinnössä seuraavana. Toimikunnan mielestä oli selvää, etteivät nykyiset raitiovaunulinjat sellaisinaan toimisi bussilinjoina. Aluksi ne kuitenkin saisivat kelvata, sillä täten muutos toteutuisi nopeammassa tahdissa. Bussilinjojen lopulliseen muotoon toimikunta ei ottanut kantaa. Raitiovaunulinjojen muutos linja-autolinjoiksi tulisi toimikunnan mielestä suorittaa seuraavasti: Ensin vuoden 1964 syksyllä tulisi raitiovaunulinja nro 1 muuttaa busseille. Ykkösen muuttaminen ensimmäisenä oli perusteltua, koska sillä oli pienin matkustajarasitus. Kolmosen muuttaminen linja-autoille olisi edessä vuonna 1965-1967, riippuen uuden bussihuoltokeskuksen valmistumisaikataulusta.

²¹⁴ Turun kaupungin mietintöjä n:o 5/1963.

²¹⁵ Ks. esim. Murole 1975, 170-172; Sanaksenaho & Lehtonen 1972, 79; Vepsäläinen 1975, 161.

Bussihuoltokeskus olisi nimittäin saatava valmiiksi ennen kolmosen muuttamista, sillä tässä vaiheessa uusia busseja olisi tilattu jo niin suuri määrä, etteivät ne millään mahtuisi vanhoihin tiloihin Amiraalistonkadulle. Viimeisenä raitiotielinjana muutoksen kokisi kakkonen, jonka merkitys telakkatyöläisten kuljetuksissa oli huomattava.²¹⁶

Loppulausuntonaan toimikunta esitti kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

1. Turun kaupungin raitiotieliikenne päätetään periaatteessa lakkauttaa kokonaan vuoteen 1972 mennessä ja korvata busseilla.
2. Raitiovaunulinjojen²¹⁷ lakkautusjärjestys on seuraava: ykkönen syksyllä 1964, kolmonen 1965-1967 sekä kakkonen vuoteen 1972 mennessä. Samanaikaisesti liikennelaitoksen toiminta siirretään uuteen bussihuoltokeskukseen.
3. Kiskot poistetaan vasta katuja uudelleen päällystettäessä, vaarallisissa paikoissa uriin valetaan heti asfalttia. Yläjohdot poistetaan heti, samoin kiskot sepe-liosuuksilta.
4. Kaikki soveltuvat raitiovaunukuljettajat koulutetaan linja-autonkuljettajiksi. Tähän tarvitaan yleisten töiden ministeriön lupa.
5. Liikennelaitoksen uusi keskuspaikka suunnitteluun 1964, valmistuu seuraavan parin vuoden aikana.
6. Muutoksen toteuttaminen vaatii yhteensä 65-70 dieselbussin tilausta, yhteishinnaltaan noin 5-5,4 miljoonaa markkaa.
7. Amiraalistonkadun toimitiloista luovutaan uusien tilojen valmistuttua.
8. Siirtymäaikana vapautuvia raitiovaunukuljettajan virkoja ei täytetä, vaan ne hoidetaan työsopimussuhteisten työntekijöiden avulla. Yli 25 vuotta palvelleille raitiovaunukuljettajille ja -rahastajille myönnetään täysi eläke, vaikka eläkeikä ei olisi vielä täynnä.
9. Suunnitelmaa täydennetään tarvittaessa periaatepäätöksen tekemisen jälkeen.²¹⁸

Toimikunnan esitys oli näin ollen valmis. Vuoden työn ja monien selvityksien jälkeen aikaiseksi oli saatu laaja ja yksityiskohtainen selostus siitä, miten raitiovaunuliikenteen lakkautus olisi parasta hoitaa. Itse pääseikat ja toteutustavat eivät kuitenkaan olleet juurikaan muuttuneet Savolaisen alkuperäisestä esityksestä. Toimikunta oli nyt vain lisän-

²¹⁶ Turun kaupungin mietintöjä n:o 5/1963.

²¹⁷ Liite 3.

²¹⁸ Turun kaupungin mietintöjä n:o 5/1963.

nyt esitykseen ponsia ja yksityiskohtaisia selvityksiä. Esityksen nimi ”Liikennelaitoksen kehittämisohjelma” viittasi kuitenkin laajempaan työhön kuin mitä lopulta saatiin aikaiseksi. Mikäli todella olisi haluttu saada aikaan kehittämisohjelma, jonka avulla liikennelaitoksen talous olisi saatu kuntoon, olisi toimikunnan pitänyt perehtyä enemmän organisatorisiin sekä taloudellisiin seikkoihin. Nyt raportista jäi se tuntuma, että ainoa mitä liikennelaitos tarvitsi päästäkseen tappiokierteestään, oli raitiovaunuliikenteen lakkaus. Ei siis ihme, että toimikuntaa kutsuttiin joissain yhteyksissä raitiovaunuliikenteen teurastustoimikunnaksi.

3.3. Vasemmiston ja oikeiston kädenvääntöä

Kaupunginhallitus käsitteli liikennelaitoksen kehittämisohjelmaa keväällä 1963 kahdesti ennen kuin oli valmis lähettämään sen eteenpäin kaupunginvaltuustolle.²¹⁹ Ilmeisesti kyse ei ollut niinkään hallituksen halusta tehdä muutoksia esitykseen, vaan yksinkertaisesti toiveesta tutustua siihen paremmin. Tästä kertoo se, ettei hallitus tehnyt esitykseen minkäänlaisia muutoksia.²²⁰ Muutaman viikon mietinnän jälkeen esitys siirrettiinkin sellaisenaan valtuuston käsittelyyn.

Kaupunginvaltuuston voimasuhteet olivat vuonna 1961 valitussa valtuustossa selkeät. SKDL sekä SDP omasivat kahdestaan päätösten tekoon vaadittavan yksinkertaisen enemmistön 28 valtuutetulla²²¹. Oikeistopuolueet saivat tyytyä määrävähemmistön rooliin.²²² Määrävähemmistön rooli ei kuitenkaan ollut merkityksetön, sillä sen avulla pystyttiin kaatamaan menoja suoranaisesti lisäävän hankkeen.

Kaupunginvaltuusto sai kehitysohjelman eteensä ensimmäisen kerran kesäkuussa 1963.²²³ Heti ensimmäisessä käsittelyssä esitys sai aikaan paljon keskustelua, erityisesti oikeiston edustajien ollessa äänessä. Kyseessä ei kuitenkaan ollut kiivas keskustelu raitiovaunuliikenteen kohtalosta, vaan pikemminkin keskustelua käytiin kehitysohjelman

²¹⁹ Kh ptk. 20.5.1963 1089§, TKA; Kh ptk. 10.6.1963 1248§ TKA.

²²⁰ Kv ptk. 17.6.1963 49§, esityslistan asia nro 49, TKA.

²²¹ Kaupunginvaltuuston kokonaisjäsenmäärä oli tutkimusajalla 53.

²²² TKKK 1961, 12-14; Liite 5.

²²³ Kv ptk. 17.6.1963 49§, TKA.

laajuudesta ja erityisesti sen sisältämistä yksityiskohdista. Valtuutettu Palajan (Kp)²²⁴ sanoin;

*Pyytäisin ehdottaa, että tämä asia palautettaisiin Kheen, ei sentähden, ett-eikö tätä olisi periaatteessa hyväksyttävä. Kun tätä harkitaan, niin kaikki syyt loppujen lopuksi vievät siihen, että kaupungin on ennemmin taikka myöhemmin ja kuitenkin joka tapauksessa lopetettava tämä raitioliikenne, siitä kai ei voida päästä mihinkään.*²²⁵

Valtuutettu Koponen (Kokoomus, Kok)²²⁶ tiedusteli ryhmänsä puolesta, mikä tarkoitus ylipäättään oli sillä, että näin yksityiskohtainen esitys tuotiin valtuustolle. Valtuustoa mietitytti erityisesti se, mihin kaikkeen oikeastaan annettaisiinkaan lupa. Keskustelun lomassa toki keuhuttiin toimikunnan työtä, mutta oltiin samalla sitä mieltä, että käyttöönsä Savolaisen teknillisten laitosten lautakunnalle aiemmin tekemä ehdotus²²⁷ soveltuisi paljon paremmin periaatepäätökseksi. Tässä vaiheessa apulaiskaupunginjohtaja Stadius nousi esiin. Hän puolusteli toimikuntansa esitystä sanoen ettei kyseisellä esityksellä tietenkään annettaisi lupaa esimerkiksi kaikkien mainittujen linja-autojen hankkimiseen. Yksityiskohdat oli laitettu esitykseen vain, jotta kaupunginvaltuusto saisi tarpeeksi materiaalia periaatepäätöksen tekemiseen. Valtuusto ei kuitenkaan ollut tyytyväinen niin Stadiusen lisäkommentteihin kuin esitykseen yleisestikään, joten valtuutettu Palajan (Kp) esityksestä ja valtuutettu Santalahden (Kok)²²⁸ kannattamana asia palautettiin kaupunginhallitukselle.²²⁹

Vaikka valtuusto ei ollutkaan valmis sitoutumaan ehdotuksessa mainittuun suuren linja-automäärän tilaukseen, päästiin kyseisessä valtuuston kokouksessa kuitenkin vihdoin yksimielisyyteen toisen asian kohdalla kuuden uuden bussin tilauksesta.²³⁰ Koko ajan oltiin siis menossa yhä enemmän siihen suuntaan, että valtuusto oikeutti vuosittain uusi- en linja-autojen tilauksia, vaikka raitiovaunukalusto oli suuremman korjaustarpeen edessä. Jatkuva bussien määrän lisääntyminen liikennelaitoksella tuki yhä enemmän sitä

²²⁴ TKKK 1961, 12-14.

²²⁵ Kv kesk.ptk. 17.6.1963 49§, TKA.

²²⁶ TKKK 1961, 12-14.

²²⁷ Tekn. lait. ltk. ptk. 18.4.1962 187§, TKA.

²²⁸ TKKK 1961, 12-14.

²²⁹ Kv. kesk.ptk. 17.6.1963 49§, TKA.

²³⁰ Kv ptk. 17.6.1963 24§, TKA; ks. myös Kv ptk. 13.5.1963 9§, TKA; Kv ptk. 27.5.1963 17§, TKA.

ajatusta, että raitiovaunuliikenne tulotaisiin lopettamaan. Valtuusto siis tavallaan toteutti itse jo päätöstä, jota se ei ollut vielä edes tehnyt.

Seuraavan kerran liikennelaitoksen kehittämissohjelma tuli kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi vuoden 1963 syyskuussa. Nyt kaupunginhallitus oli tehnyt esitykseensä sen muutoksen, että valtuustoa pyydettiin tekemään asiassa vain periaatepäätös²³¹, jättämällä ehdotuksen yksityiskohtaisen toteuttamisen vastaisten päätösten varaan.²³² Asian käsittelyn alusti kaupunginjohtaja Kyttä, joka korosti puheenvuorossaan autoliikenteen ylivertaisuutta sekä nopean päätöksenteon tarvetta.²³³

Keskustelun seuraavan puheenvuoron otti valtuutettu Aitio (Suomen Kansan Demokraattinen Liitto, SKDL)²³⁴, joka ensimmäisenä valtuutettuna sitten asian käsittelyn alun puolusti raitiovaunuliikennettä. Samalla hän kyseenalaisti lakkautuksen syitä vedoten muun muassa siihen, että monissa raitiovaunuliikenteen lakkautaneissa kaupungeissa lakkautussyyt olivat tosiasiallisesti liittyneet toisen maailmansodan tuhoihin tai muihin sellaisiin syihin, joita Turussa ei ollut. Aitiokaan ei kuitenkaan täysin tyrmännyt raitiovaunuliikenteen lakkautusta, mutta oli sitä mieltä että asiaan pitäisi paneutua tarkemmin. Lisää tutkimusta vaatisivat esimerkiksi saasteongelmat, raitiovaunuliikenteen siirtäminen niin sanotuksi rengaslinjaksi kaupungin ulompiin osiin sekä erityisesti siirtämisaajan pituus, mikäli siis liikenne lopulta päätettäisiin lakkauttaa. Kansandemokraattien ryhmä olikin kokonaisuudessaan sitä mieltä, ettei asia vielä ollut kypsä päätettäväksi, joten asia palautettiin jälleen kaupunginhallitukselle.²³⁵

Kehitysohjelma ei ollut nyt saanut kaupunginvaltuustolta sitä vastaanottoa, jota valmistelemissa elimissä oli toivottu ja odotettu. Kaupunginvaltuuston vastustus näytti tulleen

²³¹ Periaatepäätöksellä tarkoitetaan päätöstä, jossa periaatteessa lupaudutaan suorittamaan jokin asia, mutta niin että tarkempi käytännön toiminta jätetään tulevien päätösten varaan. Vaikka periaatepäätös sanana on yleinen, ja sitä voidaan käyttää kaikista samantyyppisistä päätöksistä, viittaa se tässä työssä käytettynä aina raitiovaunuliikenteen lakkautuspäätökseen.

²³² Kv ptk. 9.9.1963 54§, TKA.

²³³ Kyttä esitteli sekä raitiovaunuliikenteen että bussien henkilökunnan palkkakustannusten eroja (84% vs 72%) ja piti tätä selkeänä esimerkkinä autoliikenteen paremmasta kannattavuudesta. Samalla hän toi esiin raideverkon huono kunnan, joka vaatisi nopeaa periaatepäätöksen tekoa. Ks. Kv kesk.ptk. 9.9.1963 54§, TKA.

²³⁴ TKKK 1961, 12-14.

²³⁵ Kv kesk.ptk. 9.9.1963 54§, TKA.

yllätyksenä²³⁶, erityisesti näin voi sanoa vastustuksen syistä. Jo ensimmäisten käsittelyjen jälkeen oli selvää, ettei valtuuston haluttomuus hyväksyä kehittämisohjelmaa ennakoitua kiivasta taistelua raitiovaunuliikenteen säilyttämisen puolesta, vaan että kysymyksessä olivat puhtaasti käytännölliset syyt; erimielisyydet erityisesti toimikunnan tekemän esityksen yksityiskohdista.

Kaupunginhallitus ei palauttanut asiaa saman tien takaisin valtuuston käsittelyyn, vaan pyysi kehitysohjelman tehneeltä toimikunnalta ensin lausuntoa asiasta.²³⁷ Lausunnon saan toimikunta otti kantaa valtuutettuja eniten mietityttäneisiin kysymyksiin, todeten muun muassa seuraavaa:

1. Siirtymisaikaa voidaan toki pidentää, mikäli se osoittautuu tarpeelliseksi. Ensimmäiseksi on nyt kuitenkin lakkautettava linja nro 1, jonka kiskotus on suorastaan hengenvaarallisessa kunnossa.
2. Saasteongelma ei tule lisääntymään linja-autojen hankinnan myötä, sillä hankittava määrä muodostaa hyvin pienen osan koko kaupungin autokannasta²³⁸
3. Raitiovaunujen ajattaminen pelkästään niin sanottuna rengaslinjana ei toimi, sillä raitiotieliikenne tarvitsee paljon kuljetettavia.

Lisäksi toimikunta yhdessä kaupunginhallituksen kanssa korosti nopean päätöksenteon välttämättömyyttä asiassa, jotta liikennelaitosta vaivaavasta epävarmuuden tilasta päästäisiin eroon. Kaupunginvaltuusto saikin lokakuun kokouksessaan eteensä kaupunginhallituksen uusitun ehdotuksen, johon oli lisätty edellä esitetyt toimikunnan lisäykset. Siihen oli lisätty myös ponnet siirtymisajan pidentämisestä vuoteen 1975 asti, sekä lupaus ettei ketään henkilökunnasta irtisanottaisi tulevien järjestelyjen vuoksi.²³⁹

Kaupunginvaltuustoon esitys tuotiin uudestaan lokakuussa 1963, ja se sai taas aikaan suurta keskustelua. Aiemmistä keskusteluista poiketen äänessä olivat tällä kertaa valtuutetut kautta puoluekentän. Toimikunnan lisäselvityksiin oltiin osittain tyytyväisiä, mutta silti valtuuston enemmistö kaipasi vielä lisää tietoa asiasta. Samalla myös ihmeteltiin, miksi kaupunginhallitus toi esityksen aina uudestaan palautuksen jälkeen valtuustoon

²³⁶ Kh:ssa ja liikennelaitoksella oli painotettu asian pikaisen päätöksenteon tärkeyttä moneen otteeseen. Missään vaiheessa valtuustosta ei ollut tullut etukäteistietoja siitä, ettei asian nopea päättäminen olisi mahdollista.

²³⁷ Kh ptk. 7.10.1963 1982§, TKA.

²³⁸ Busseja hankittaisiin alle 100 kpl, kaupungin autorekisterissä kyseisenä aikana yhteensä noin 1 830 autoa. Ks. Kv ptk. 28.10.1963 27§, TKA.

²³⁹ Kv ptk. 28.10.1963 27§, TKA.

lähestulkoon muuttumattomana. Valtuutettu Perho (Vaaliliitto III)²⁴⁰ ihmetteli lisäksi, miksei koko kaupunginvaltuustolle voitu järjestää asian suhteen kunnan informaatiotilaisuutta, sellaista johon hänellä oli ollut ilo osallistua valtuuston edustajana. Siellä hän oli saanut tuntumaa lakkautuksen perimmäisiin syihin.

*Eräs asia, joka minulle jäi mieleen sieltä oli se, että insinööri Savolainen, joka yleensä on tämän liikennelaitoksen kehittämisen kannalla, joutuu nyt antamaan kuoliniskun eräälle osalle siitä syystä, että porvarillisen politiikan ansiosta on järjestetty niin, ettei asemakaavasuunnitelmassakaan enää anneta mitään mahdollisuuttakaan tälle raitiotieliikenteelle.*²⁴¹

Jo tässä vaiheessa valtuutettujen puheenvuoroista nousi esiin oikeiston ja vasemmiston näkemysten ero. Oikeistopuolueet tuntuivat yleisesti vastustavan koko kunnallisesti hoidettua joukkoliikennettä, sillä heidän hampaisiinsa joutuivat niin raitioteiden kehityssuunnitelmat kuin bussien lisätilauksetkin. Vasemmisto puolestaan piti kunnallisen liikenteen puolia, mutta raitioteistä sekin alkoi olla hiljalleen valmis luopumaan. Tämän perustavanlaatuisen näkemuseron syitä ei tutkimusajan aineistomateriaalista löydy, mutta uskoisin näiden syiden olevan pikemminkin koko puoluekenttää jakavia näkemuseroja kuin vain Turun kaupungin joukkoliikenteeseen liittyviä. Oikeistopuolueet ovat koko olemassaolonsa ajan olleet enemmän yksityisen omistuksen kannalla kuin vasemmisto, joten nämä aatteet ovat varmasti osittain näkemuserojen taustalla.

Itse valtuustonkäsitelyssä ainoastaan valtuutettu Koponen (Kok)²⁴² esitti toimikunnan esityksen hyväksymistä. Samalla hän kysyi, miten oli mahdollista ettei näin kauan esillä olleeseen asiaan kyetty ottamaan kantaa puolesta tai vastaan. Koposen esitys ei kuitenkaan saanut kannatusta, sen sijaan valtuutettu Salon (SKDL)²⁴³ ehdotus asian palauttamisesta kaupunginhallitukselle sai.²⁴⁴ Näin valtuusto ei edelleenkään ollut päässyt yksimielisyyteen asiasta. Tai oikeastaan itse asiasta, eli raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta tunnuttiin olevan kovinkin yksimielisiä, mutta toteuttamiskeinoista yksimielisyyteen pääseminen tuntui käyvän kokous kokoukselta yhä vaikeammaksi.

²⁴⁰ TKKK 1961, 12-14.

²⁴¹ Kv kesk.ptk. 28.10.1963 27§, TKA.

²⁴² Valtuutettu Koponen kuului teknillisten laitosten lautakuntaan. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 9.1.1963 1§, TKA.

²⁴³ TKKK 1961, 12-14.

Ilmeisesti kaupunginhallitus ymmärsi nyt vihdoinkin, että liikennelaitoksen kehittämissuunnitelma sellaisenaan ei tulisi menemään läpi valtuustossa. Jo aiemmin kaupunginvaltuusto oli kritisoinut hallituksen tapaa tuoda asioita heidän käsiteltäväkseen, vaikka negatiivinen vastaanotto olisi tiedossa.²⁴⁵ Vasta nyt hallitus otti kritiikin tosissaan, ja tästä johtuen vuoden 1963 lopulla ehdotus siirrettiinkin hetkeksi sivuun. Hetkellisestä mietintätaustasta tuli kuitenkin alkuperäisen liikennelaitoksen kehittämissuunnitelman kannalta lopullinen, sillä kun asiaan seuraavan kerran palattiin, olivat päätösten pohjana jo hieman erilaiset paperit.

Liikennelaitoksella oli tapana suorittaa joka kesä raiteiston kunnostustöitä, joista päätettiin aina kyseisen vuoden alussa. Päätösten tekeminen hyvissä ajoin oli tärkeää, jotta liikennelaitoksella osattiin tilata oikea määrä raitiovaunukiskoja.²⁴⁶ Vuoden 1964 alussa kaupunginhallitus ei kuitenkaan suoralta käsin suostunut teknillisten laitosten lautakunnan ehdotukseen välttämättömien kunnostustöiden teosta²⁴⁷, vaan palautti asian lautakunnalle. Hallituksen tarkoituksena oli, että lautakunta tutkisi mahdollisuuksia korvata ykkösen raitiovaunulinjan osuus Kauppatori – Pohjola²⁴⁸ linja-autoilla.²⁴⁹ Tällöin ykkösestä tulisi kahta eri joukkoliikennevälinettä käyttävä linja, mutta samalla tällä erikoisella järjestelyllä vältyttäisiin paljon maksavilta Satakunnan sillan korjaustöiltä. Lautakunta käsiteli asiaa viikon sisällä ja päätyi lähettämään sen eteenpäin liikennelaitokselle valmisteltavaksi.²⁵⁰ Liikennelaitos valmisteli asian pikaisesti, mutta lautakunnassa ei esitykseen ilmeisestikään oltu tyytyväisiä. Tästä johtuen asiaa päätettiin asettaa tutki-
maan virallinen toimikunta.²⁵¹

²⁴⁴ Kv kesk.ptk. 28.10.1963 27§, TKA.

²⁴⁵ Ks. esim. Kv. kesk.ptk. 17.6.1963. Sama ongelma vaivasi kh:n ja kv:n välejä myös myöhemmin, sillä 1.6.1964 pidetyssä valtuuston kokouksessa valtuutettu Niskanen otti puheenvuorossaan esille tämän seikan, joka oli vaivannut jo pidempään. Hallituksesta tuotiin asiat valtuuston käsittelyyn, vaikka vastustus oli etukäteen tiedossa. Ks. Kv kesk.ptk. 1.6.1964, 38§, TKA.

²⁴⁶ Esimerkiksi vuonna 1963 oli kesän kunnostustöitä varten tilattu hyvissä ajoin 150 tonnia raitiovaunukiskoja. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 3.4.1963 167§, TKA.

²⁴⁷ Savolainen ehdotti teknillisten laitosten lautakunnalle huomattavasti laajempia kunnostustöitä, kuin mitä lautakunta lopulta suostui esittämään kaupunginhallitukselle. Välttämättömimpänä pidettiin Satakunnan sillan kunnostustyötä, jonka kustannusarvio oli 42 500 mk (uuden markan kurssin mukaisesti). Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 19.2.1964 83§, TKA.

²⁴⁸ Liite 3.

²⁴⁹ Kh ptk. 10.3.1964 590§, TKA.

²⁵⁰ Tekn. lait. ltk. ptk. 18.3.1964 129§, TKA.

²⁵¹ Toimikuntaan kuuluivat lautakunnan jäsenet Rousi, Silander, Säilä sekä Vainio. Lisäksi liikennelaitoksen itseoikeutettuna edustajana Savolainen. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 1.4.1964 148§, TKA.

Toimikunta perehtyi työhönsä huolella ja teki erilaisia laskelmia ja selvityksiä ykkösen liikennöintitavoista kahdella eri liikennevälineellä. Lopullisessa ehdotuksessa näistä esiteltiin muun muassa osittainen raitiovaunulinjojen 1 ja 2 yhdistäminen, ykkösen siirto ajamaan niin sanottua Börsin lenkkiä sekä kääntöraiteen rakentaminen Rehtorinpellolle. Kaikissa näissä vaihtoehtoissa oli kuitenkin enemmän huonoja kuin hyviä puolia. Lisäksi toimikunta selvitti miten Kauppatori – Pohjola osuus olisi parasta hoitaa, mikäli linja-autoihin todella siirryttäisiin. Alkuperäinen ajatus osuuden liittämistä Halisten linjaan ei tarkempien selvitysten valossa onnistunut, joten osuutta varten olisi perustettava kokonaan uusi linja-autolinja. Toimikunta selvitti myös ykkösen linjan kokonaiskorjaustarpeen, josta säästettäisiin ainakin puolet mikäli linja lopetettaisiin kokonaan kolmen vuoden kuluessa.²⁵²

Esityksensä loppupäätelmissä huhtikuussa 1964 toimikunta tuli siihen tulokseen, että koko linjan korvaaminen linja-autoilla yhdellä kertaa olisi huomattavasti parempi vaihtoehto kuin liikennöinti kahdella eri joukkoliikennevälineellä. Toimikunta päätyikin esittämään, että kaupunginvaltuusto tekisi nopeasti periaatepäätöksen koko raitiovaunuliikenteen korvaamisesta busseilla ja että vasta päätöksenteon jälkeen ryhdyttäisiin yksityiskohtaiseen suunnitteluun linjojen lopettamisesta. Lisäksi se esitti että kesän rata-työohjelmasta suoritettaisiin nyt vain Satakunnan sillan korjaustyö.²⁵³ Toimikunta oli näin ollen pystynyt näkemään asian kokonaiskuvan, eikä ollut lähtenyt ehdotuksessaan erottamaan yhtä osaa koko liikennejärjestelyistä. 1970-luvulla vakiintuneiden ajatusten mukaan tämä olikin ainoa tapa käsitellä liikennettä, josta ei integroituvana järjestelmänä voinut erotella yhtä komponenttia.²⁵⁴ Teknillisten laitosten lautakunta yhtyi perustamansa toimikunnan esitykseen lähettäen sen eteenpäin kaupunginhallitukselle.²⁵⁵ Teknillisten laitosten lautakunta, sekä sen asettama toimikunta tekivät näin ollen ehdotuksen, joka soti kaupunginhallituksen alkuperäistä ideaa vastaan.

Kaupunginhallitus ei suostunut tältä pohjalta vielä hylkäämään omaa ideaansa, vaan esitti kaupunginvaltuustolle alkuperäisen ehdotuksensa mukaisesti ykkösen liikenteen järjestämistä kahdella eri joukkoliikennevälineellä. Hallitus käveli näin teknillisten lai-

²⁵² Välttämättömät korjaukset veisivät 163 000 mk, mutta jos kaikki viat korjattaisiin menisi rahaa ainakin 329 399 mk. Ja tämä oli vain alustava arvio kaikista korjauskuluista. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 29.4.1964

203§ Liite 1, TKA.

²⁵³ Tekn. lait. ltk. ptk. 29.4.1964 203§ Liite 1, TKA.

²⁵⁴ Murole 1975, 170.

tosten lautakunnan sekä sen asettaman toimikunnan ylitse, mutta kuitenkin vain osittain. Hallitus nimittäin liitti omaan esitykseensä myös toimikunnan esityksen, antaen näin kaupunginvaltuustolle mahdollisuuden tutustua myös siihen ja sen ehdottamiin toimenpiteisiin.²⁵⁶

Kaupunginvaltuuston käsittelyyn asia tuli heti kesäkuun alussa vuonna 1964. Asia nostatti valtaisan keskustelun, jossa kaupunginhallituksen toimintaa kritisoitiin monen edustajan taholta. Valtuutetut ihmettelivät erityisesti sitä, miksi hallitus oli hylännyt asiaan perehtyneiden toimikunnan jäsenten ehdotuksen. Apulaiskaupunginjohtaja Stadius yritti puolustella hallituksen toimintaa. Samalla hän tuli kuitenkin paljastaneeksi puheenvuorossaan, että kiinteistölautakunnassa oli jo pidemmän aikaa tehty suunnitelmia siltä pohjalta, että raitiovaunuliikenteen lakkautus oli varmasti tapahtuva. ”*Meillä on nyt paraikaa kiinteistölautakunnassa linja-autoasemankohdalla olevan aukion liikennejärjestely. Se on kokonaan tehty sitä silmällä pitäen, että raitiotieliikenne poistetaan.*”²⁵⁷ Stadiuksen puheenvuoron perusteella olikin aivan selvää, että asemakaavaosaston jo 1950-luvulla aloittama politiikka raitiovaunuliikenteen lakkautuksen puolesta oli nyt konkreettisten ehdotusten esiintulon myötä levinnyt myös muihin kaupungin laitoksiin. Herättää ihmetystä, miten kaupunginvaltuuston alaiset laitokset voivat alkaa omalla päätöksellään toteuttaa toimia, jotka perustuivat kaupunginvaltuustolle vasta esitettyihin ehdotuksiin.

Keskustelun lomassa muutama valtuutettu otti kantaa myös raitiovaunuliikenteen säilyttämisen puolesta. Valtuutettu Salo (SKDL) totesi: ”*Saattaa olla, että se raitiovaunuliikenteen lopettaminen tulee joskus ajankohtaiseksi, mutta se tilanne ei tunnu olevan vielä tänään.*”²⁵⁸ Samalla hän esitti, että raitiovaunuverkoston jatkaminen Nummenmäellä²⁵⁹ tulisi ottaa harkintaan. Myös valtuutettu Palaja (Kp) puolusti raitiovaunuja vedoten esimerkiksi siihen, että Helsingissäkin raitiovaunut oli päätetty säilyttää kapeammista

²⁵⁵ Tekn. lait. ltk. ptk. 29.4.1964 203§, TKA.

²⁵⁶ Kh ptk. 19.5.1964 1223§, TKA; Kh ptk. 26.5.1964 1260§, TKA.

²⁵⁷ Kv kesk.ptk. 1.6.1964 38§, TKA. En saanut selville, minkä tahon luvalla kiinteistölautakunta oli aloittanut kyseisen järjestelyn suunnittelun yllä esitetyllä tavalla. Saattaa hyvinkin olla, ettei lautakunta ollut edes hakenut valtuutusta asialle mistään.

²⁵⁸ Kv kesk.ptk. 1.6.1964 38§, TKA.

²⁵⁹ Virallisen ehdotuksen kh:lle asiasta teki Turun Raitiotieliäisten Yhdistys ry. Asiaa käsiteltiin hallituksessa ja teknillisten laitosten lautakunnassa, joka katsoi ettei jatkaminen ole taloudellisesti kannattavaa. Lopulta kiinteistö- ja rakennuslautakunta katsoi asian rauenneeksi vuoden 1965 lopulla vedoten raitiovaunuliikenteen lopetuspäätökseen. Ks. esim. Tekn. lait. ltk. ptk. 18.11.1964 482§, TKA; Tekn. lait. ltk. ptk. 16.12.1964 536§, TKA; Kh ptk. 7.1.1965 39§, TKA; Tekn. lait. ltk. ptk. 5.1.1966 3§, TKA.

kaduista huolimatta. Samalla hän huomautti, että oli turha perustella raitiovaunuista luopumista autoliikenteen ruuhkautumisella, koska samalla tavalla bussitkin häiritisivät henkilöautoliikennettä. Raitiovaunut saivat keskustelussa vielä yhden valtuutetun puolelleen, kun edustaja Virtanen (Suomen Sosiaalidemokraattinen Puolue, SDP)²⁶⁰ vetosi muihin valtuutettuihin raitiovaunuhenkilökunnan puolesta kritisoiden uudelleensijoittamisen toteuttamismahdollisuuksia. Hän nosti esiin myös erilaisten vapaakorttien aiheuttaman epätasapainon liikennelaitoksen talouslaskelmissa.²⁶¹ Eivät nämä muutamat raitiovaunuliikennettä puolustelleet valtuutetut kuitenkaan täysin avoimesti liputtaneet raitiovaunuliikenteen säilyttämisen puolesta. Puheenvuoroissa tunnuttiin todellakin varovaisesti puolustelevan raitiovaunujen säilyttämistä Turun katukuvassa, mutta seuraavassa lauseessa jo vihjattiin sen toisenkin vaihtoehdon olevan harkintakelpoinen.

Suorimmin tässä kokouksessa kantaa ottivat kokoomuksen edustajat. Mutta vaikka valtuutettu Ruikka (Kok)²⁶² kannattikin valtuutettu Koposen (Kok) tekemää ehdotusta periaatepäätöksen hyväksymisestä tässä kokouksessa, ei oikeisto kuitenkaan saanut edes äänestystä aikaiseksi asian kohdalla. Sen sijaan vasemmisto vetosi oikeiston pidättyvyyteen bussirahoista päätettäessä ja piilotetuin sanankääntein jopa kiristi vastapuolta. Haluttiin katsoa, mitä oikeistopuolueet tekisivät seuraavista bussimäärärahoista äänestettäessä ennen kuin itse lupauduttaisiin raitiovaunuliikenteestä luopumiseen;

*...budjettikäsittelyssä nähdään, osoittaako porvarillinen määrävähemmistö, joka bussien hankinnat on aina kaatanut, varoja näiden bussien hankkimiseen. Kun varat näitä varten ovat budjetissa, silloin voi valtuusto perustellusti ruveta tekemään päätöstä raitiotieliikenteen lopettamisesta, mutta ei tyhjän ilman varassa.*²⁶³

Tässä kokouksessa olikin ensimmäisen kerran havaittavissa suoranaista vasemmiston ja oikeiston välistä köydenvetoa asian ratkaisun suhteen. Vasemmistossa taidettiin pelätä, että näin se sama oikeistopuolueiden muodostama määrävähemmistö, joka oli aikanaan 1950-luvulla osittain pystynyt torpedoimaan raitiovaunuliikenteen kehittämisen, hautaisi nyt koko kunnallisen joukkoliikenteen. Luultavasti oikeistovaltuutettujen mielissä saattoivatkin jo siinnellä kuvat kokonaan yksityisestä joukkoliikenteestä.

²⁶⁰ TKKK 1961, 12-14. Valtuutettu Virtanen toimi myös raitiovaunurahastajana. Ks. esim. TP 2.6.1964.

²⁶¹ Valtuutettu Virtasen mukaan muut laitokset eivät tilittäneet myöntämistään vapaakorteista täysimääräisenä hyvityksiä liikennelaitokselle. Apulaiskaupunginjohtaja Stadius tyrmäsi väitteen omassa vastineessaan. Ks. Kv kesk.ptk. 1.6.1964 38§, TKA.

²⁶² TKKK 1961, 12-14.

Asia päädyttiin jättämään valtuutettu Palajan (Kp) ehdotuksesta pöydälle²⁶⁴, mutta siihen palattiin uudestaan jo heti seuraavassa kokouksessa. Tällä kertaa keskustelu kävi melkein yhtä kuumana. Monet valtuutetut vetosivat siihen, että koska ykkösen Pohjolan puoleinen lenkki oli vasta uusittu, ei sitä kannattanut lakkauttaa ensimmäisenä. Tästä johtuen valtuutettu Ekuri (Kp)²⁶⁵ ehdottikin, että valtuusto hyväksyisi nyt vain teknillisten laitosten lautakunnan asettaman toimikunnan ehdotuksen kolmannen ponnien, sen jossa myönnettäisiin rahat Satakunnan sillan korjaukselle. Kokoomuksen valtuutetut puolestaan ihmettelivät, miten valtuusto voisi hyväksyä vain yhden osan toimikunnan esityksestä, kun se oli mitä ilmeisemmin tarkoitettu kokonaisuudeksi. Tähän vasemmiston valtuutetut vastasivat viittaamalla taas kerran tuleviin budjettikeskusteluihin, joissa oikeisto voisi edesauttaa omaa kantaansa, hyväksymällä bussimäärärahat. Kiivaan keskustelun lomassa valtuutettu Ekurin (Kp) ehdotus sai kannatusta monesta suunnasta ja tuli lopulta hyväksytyksi. Näin ollen liikennelaitos oli saanut luvan korjata Satakunnan sillan raiteet ja ylittää sen vuoksi kuluvan vuoden talousarvion 42 500 markalla.²⁶⁶ Ykköslinjan siirtämistä kahdella eri liikennevälineellä toimivaksi ei siis hyväksytty, kuten ei myöskään ehdotusta koko ykköslinjan muuttamisesta ainoastaan linja-autoilla toimivaksi.

Kaupunginvaltuusto oli nyt käsitellyt ehdotusta raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta vuoden verran, mutta toistaiseksi päätöstä suuntaan taikka toiseen ei oltu saatu aikaan. Kiistan aiheita oli valtuutettujen kesken monia, mutta yksikään niistä ei aidosti koskettanut raitiovaunuliikenteen säilyttämistä todellisena vaihtoehtona. Kunnallisvaalien lähestyessä kaupunginvaltuustossa katsottiin nyt parhaaksi jättää raitiovaunuliikenteen kohtalosta päättäminen tulevien edustajien käsiin. Tätä päätöstä kritisoivat muutamat edustajat syyttäen muita valtuutettuja vaalihysteriasta sekä pelkuruudesta tehdä isoja ratkaisuja vaalivuonna.²⁶⁷ Kaupunginhallitus kuitenkin yhtyi valtuuston enemmistön toiveisiin ja näin asian annettiin suosiolla jäädä lepäämään yli vaalien. Päätös oli varmasti perusteltu, sillä olihan nyt jo puheenvuoroissa käynyt selväksi, etteivät tämän val-

²⁶³ Kv kesk.ptk. 1.6.1964 38§, TKA.

²⁶⁴ Kv ptk. 1.6.1964 38§, TKA.

²⁶⁵ TKKK 1961, 12-14.

²⁶⁶ Kv kesk.ptk. 15.6.1964 51§, TKA. Huom. Valtuutettujen puheissa vaihtelee vanhan markan ja uuden markan käyttö. Osa edustajista puhuu siis edelleen miljoonista, jolloin Satakunnan sillan rakennussumman olisi 4 250 000 mk. Kuitenkin virallinen summa oli tuolloin 42 500 mk.

²⁶⁷ Ks. esim. Kv kesk.ptk. 15.6.1964 51§, TKA.

tuuston vasemmistolaiset edustajat suostuivat raitiovaunuliikenteen lakkautukseen ilman varmuutta kunnallisen joukkoliikenteen jatkumisesta.

3.4. Historiallinen päätös

Kaupunki sai syksyn 1964 kunnallisvaaleissa uudet valtuutetut, minkä jälkeen valittiin myös uusi kaupunginhallitus sekä uudet jäsenet kaikkiin lautakuntiin.²⁶⁸ Uuden kokoonpanon nyt saanut kaupunginhallitus tarttui heti ensimmäisinä töinään liikennelaitoksen kehittämissuunnitelmaan tavoitteenaan saada raitiotieliikenteen lakkautus vihdoin periaatepäätöksen muotoon. Tätä tavoitetta ajamaan kaupunginhallitus muodosti tammikuussa 1965 uuden toimikunnan, joka kulki nimellä ”Liikennelaitoksen kehittämissuunnitelman tarkastustoimikunta”. Toimikunnan kokoonkutsujaksi nimitettiin autoilija Heikki Munter ja muiksi jäseniksi Arvo Ekuri sekä Pekka Silander.²⁶⁹ Käyttöinsinööri Savolainen jätettiin tällä kertaa kokoonpanosta pois, sillä hän oli aiemman toimikunnan jäsenenä esteellinen kyseisen tarkastustoimikunnan jäseneksi. Uuden toimikunnan työn pääasiallisena tarkoituksena oli käydä tarkkaan läpi vanha ehdotus liikennelaitoksen kehittämissuunnitelmaksi ja arvioida sen pätevyys nykytilassa. Toimikunnan tiedossa oli, ettei valtuusto missään nimessä hyväksyisi alkuperäistä ehdotusta, joten lisäselvityksiä ja ehdotuksen yksinkertaistamista oli tehtävä.²⁷⁰

Toimikunta tarttui työhön ripeästi, sillä toiveena oli saada asia nopeasti pois päiväjärjestyksestä. Liikennelaitokselta tiedusteltiin esimerkiksi henkilökunnan palkoista, joiden oli monesti korostettu olleen tappioiden syynä. Palkkatiedoista kävikin ilmi, että Turun liikennelaitoksella todella nautittiin maan suurimpia palkkoja muihin liikennelaitoksiin verrattuna. Samalla kävi ilmi myös, että linja-autonkuljettajan palkka oli raitiovaunukuljettajan palkkaa suurempi.²⁷¹ Muita lisäselvityksiä aiemman toimikunnan ehdotuksesta

²⁶⁸ TKKK 1965, passim.

²⁶⁹ Kh ptk. 26.1.1965 206§, TKA. Toimikuntaa kutsuttiin myös Munterin toimikunnaksi sen puheenjohtajan mukaan.

²⁷⁰ Liikennelaitoksen kehittämissuunnitelman tarkastustoimikunnan ptk. 17.2.1965 4§. Turun kaupunki, kaupunginhallitus; komiteat, toimikunnat, työryhmät 1962-1965. Ja 104, TKA.

²⁷¹ Turussa liikennelaitoksen kuukausipalkat seuraavat: raitiovaunurahastaja 842,90 mk, raitiovaunukuljettaja 999,30 mk ja bussikuski 1 107,30 mk. Helsingissä vastaavat: raitiovaunurahastaja 787,50 mk, raitiovaunukuljettaja 979 mk ja bussikuski 1 021 mk. Turussa raitiovaunujen henkilöstömenot muodostuivat siis suuremmiksi kuin busseissa, koska raitiovaunussa työskenteli sekä kuljettaja että rahastaja kun taas busseissa oli kuljettajarahastus. Mikäli taas raitiovaunuissa olisi siirrytty myöskin kuljettajarahastukseen, olisivat palkkamenot muodostuneet bussiliikennettä pienemmiksi. Ks. Liikennelaitoksen kehittä-

ei juurikaan tehty. Raitiovaunukaluston ja –verkoston sen hetkistä kuntoa kylläkin selvitettiin sekä tutustuttiin tarkemmin aiempien Helsinkiin ja Tampereelle tehtyjen tutustumismatkojen antiin.²⁷² Tampereelle oli tutustumismatkoja tehty useita, sillä Tampereen liikennelaitosta oli Turussa aina ihailtu modernin organisaation sekä joustavuuden vuoksi. Kuitenkin myös Tampereella oli 1960-luvulla ajautettu taloudellisiin vaikeuksiin, vaikka siellä liikennöinnistä vastasivat ainoastaan bussit. Siellä ongelmia ratkaistiin muuttamalla linja-autojen reittejä sekä supistamalla toimintaa.²⁷³ Tampereen liikennelaitoksen ottaminen jonkinlaiseksi esimerkiksi Turussa oli kuitenkin siinä mielessä huonosti perusteltu päätös, etteivät raitiovaunut olleet koskaan liikennöineet kaupungissa.

Tarkastustoimikunnalla oli käytössään myös Savolaisen tekemä raitiovaunuliikenteen matkustajamäärien kehityksestä kertova tilasto vuosilta 1955-1964, sekä henkilöautojen rekisteröintitilasto samoilta vuosilta. Matkustajamäärien kehitys oli kyseisenä ajanjaksona ollut selvästi laskusuuntainen. Kun vuonna 1955 raitiovaunuliikenteellä oli ollut noin 14 miljoonaa matkustajaa vuosittain, oli määrä laskenut vuoteen 1964 mennessä 11,2 miljoonaan matkustajaan. Samanaikaisesti oli henkilöautojen määrä kaupungissa kasvanut tasaisesti, vuoden 1955 luvun ollessa 5 000 autoa ja vuoden 1964 19 363 autoa.²⁷⁴ Nämä tiedot olivat olleet myös aiemman toimikunnan käytettävissä, nyt niitä oli ainoastaan ajanmukaistettu. Toimikunta siis toimi tarkalleen nimikkeensä mukaisesti. Se tarkasti edellisen toimikunnan työn, lisäämättä siihen paljonkaan uutta.

Munsterin toimikunta erosi liikennelaitoksen kehittämisohjelmaa laatineesta toimikunnasta kuitenkin siinä, että se laati omaan käyttöönsä selvityksen sekä raitiovaunuliikenteen säilyttämisen että lakkauttamisen hyvistä ja huonoista puolista. Tällä kertaa molempia puolia siis ainakin pyrittiin vertailemaan. Toimikunta ei selvityksissään kyennyt löytämään ainuttakaan asiaa, joka olisi puoltanut raitiovaunuliikenteen säilyttämistä. Sen mielestä kaikki raitiovaunuliikenteeseen tulevaisuudessa sijoitetut rahat menisivät hukkaan, koska raitiovaunuliikenne tultaisiin joka tapauksessa lakkauttamaan jossain vaiheessa. Lisäksi toimikunta painotti selvityksessään, että raitiovaunuliikenteestä oli järkevää hankkiutua eroon nyt, kun henkilöstö oli suhteellisen iäkäästä. Liikenteen kehittä-

misohjelman tarkastustoimikunnan ptk. 24.6.1965 1§ Liite A§:1. Turun kaupunki, kaupunginhallitus; komiteat, toimikunnat, työryhmät 1962-1965. Ja 104, TKA.

²⁷² Ks. esim. Tekn. lait. ltk. ptk. 23.1.1963 45§, TKA.

²⁷³ Uola 1978, 19, 47-48.

²⁷⁴ Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 28.4.1965 212§ Liite 1, TKA.

täminen toisi mukanaan pakon palkata uutta henkilöstöä, joka taas olisi nuorta ja josta siten olisi muutaman vuoden kuluttua, kun raitiovaunuliikenne joka tapauksessa lakkautettaisiin, todella vaikea päästä eroon. Toimikunta piti myös erittäin tärkeänä raitiovaunuliikenteen lakkautuksen syynä sitä, että vain tällä toimenpiteellä päästäisiin rahaa säästävään kuljettajarahastukseen.²⁷⁵

Tarkastustoimikunnan työssä oli huomattavissa selkeä punainen lanka. Sen tarkoituksena oli toteuttaa kaupunginhallituksen toive ja perustella aiemman toimikunnan työ sekä samalla raitiovaunuliikenteen lakkautus niin hyvin, ettei kaupunginvaltuusto enää voisi kieltäytyä hyväksymästä esitystä. Munterin toimikunta ei työssään edes pyrkinyt tarkastamaan perinpohjaisesti kaikkia liikennelaitoksen kehittämisohjelmaa laatineen toimikunnan esittämiä faktoja, vaan tyytyi esittämään ne tosiasioina ja etsimään niille lisäperusteluja. Vaihtoehtoja tai konkreettisia virheitä ei taaskaan etsitty. Tämä korostuu selvimminkin siinä, että Munterin toimikunta piti kuljettajarahastuksen ainoana toteuttamistapana linja-autoliikennettä. Jo pelkästään perehtyminen muutamaa vuotta aiempaan historiaan olisi saattanut muuttaa kyseisen kannan. Se taas ei kuitenkaan tainnut sopia kaupunginhallituksen tavoitteisiin.²⁷⁶

Raitiotien tasaussuuntauslaitteiden kuntoa käsiteltiin teknillisten laitosten lautakunnan kokouksessa toukokuussa 1965, ennen kuin kaupunginvaltuusto otti tarkastustoimikunnan raportin käsittelyynsä. Kaupunginhallitukselle annettiin lautakunnan puolesta tiedoksi voima-aseman²⁷⁷ selvitys, jonka mukaan koko voima-aseman laitteisto olisi uusittava, mikäli sataman liikennettä vielä jatkettaisiin. Mikäli kaupunginvaltuustossa nyt kuitenkin päästäisiin yhteisymmärrykseen raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta, voisi liikenne jatkua vain pieniä korjauksia tekemällä. Kustannussäästöksi voitaisiin tässä tapauksessa laskea yli 57 000 mk.²⁷⁸ Kaupunginhallitus ei ehtinyt käsitellä asiaa ennen

²⁷⁵ Liikennelaitoksen kehittämisohjelman tarkastustoimikunnan ptk. 12.4.1965 4§. Turun kaupunki, kaupunginhallitus; komiteat, toimikunnat, työryhmät 1962-1965. Ja 104. TKA.

²⁷⁶ Perustelun kantaani sillä, että kaupunginhallitus oli vuosien ajan ajanut eteenpäin raitiovaunuliikenteen lakkautusta. Toiminta alkoi jo 1950-luvulla, jolloin kaikki kehityssuunnitelmat sekä muut talouden tervehdyttämiseksi tehdyt esitykset kaadettiin. Kaataminen tapahtui joko kaupunginhallituksessa tai viimeistään valtuustossa. 1960-luvun alusta alkaen kaupunginhallitus oli ajanut raitiovaunuliikenteen totaalista lakkauttamista, ja välillä asiakirjoista paistaa läpi turhautuminen kaupunginvaltuuston jatkuviin asian palautuksiin. Ks. esim. Kv. kesk.ptk. 9.9.1963 54§, TKA.

²⁷⁷ Voima-asemalta raitiotieverkosto sai käyttövoimansa.

²⁷⁸ Tekn. lait. ltk. ptk. 24.5.1965 259§ liite 1, TKA.

valtuuston kokousta, joten näitä raitiovaunuliikenteen lakkauttamisen puolesta puhuvia tietoja ei valtuusto vielä tässä vaiheessa saanut käsiinsä.

Uuden syksyllä 1964 valitun kaupunginvaltuuston käsittelyyn tarkastustoimikunnan esitys tuli toukokuun lopulla vuonna 1965. Vaaleissa kaupunginvaltuuston puolue-erot olivat entisestään koventuneet. Vasemmisto oli voittanut vaaleissa, ja nyt SKDL:n sekä SDP:n yhteenlaskettu edustajamäärä oli 34 valtuutettua. Oikeistopuolueet olivat kuitenkin onnistuneet säilyttämään määrävähemmistön, joten edelleen he saattoivat estää menoja lisäävien päätösten toteutumisen niin halutessaan.²⁷⁹

Toimikunnan lausunnon alkuosassa oli pitkä selvitys prosessin tapahtumakulusta, joka olikin paikallaan monien valtuutettujen ollessa uusia ja siten ensimmäistä kertaa käsittelemässä raitiovaunuliikenteen lakkautusta. Seuraavaksi esityksessä keskityttiin kertomaan, miksi raitiovaunuliikenteen lopettaminen oli se järkevin vaihtoehto. Erityisen voimakkaasti toimikunta korosti taloudellisia syitä, ja sitä kuinka tärkeää oli saada päätös tehtyä nyt heti. Raitiotielaitoksen kehittämisestä oli pitäydytty jo niin kauan, että verkostoa sekä kalustoa olisi uusittava, mikäli liikennöinti vielä jatkuisi. Yhteenvetona toimikunta totesikin seuraavaa:

*Jos ratkaisua siirretään ja kalustoa tästä syystä joudutaan uusimaan, merkitsee muutoksen myöhemmin, esim. muutamien vuosien kuluttua, tapahtuva toteuttaminen entistä suurempia taloudellisia menetyksiä, koska uudesta raitiovaunukalustosta, joka tunnetusti on pääomakustannuksiltaan kallista ja suhteellisen pitkäikäistä, jouduttaisiin luopumaan kesken normaalikäyttöajan.*²⁸⁰

Tarkastustoimikunnan ehdotukset kaupunginvaltuustolle olivat:

1. Ykköslinjalla siirrytään linja-autoliikenteeseen 1.1.1967 alkaen.
2. Uudet bussimäärärahat merkitään vuoden 1966 talousarvioon ja teknillisten laitojen lautakunnalle annetaan oikeus tehdä tilaukset jo nyt.
3. Kaupunginhallitukselle ja teknillisten laitojen lautakunnalle annetaan yhdessä valtuudet kaupunginvaltuuston tekemän periaatepäätöksen toimeenpanoon sekä siinä yhteydessä tarvittaviin yksityiskohtia sisältäviin ratkaisuihin.

²⁷⁹ TKKK 1965, 4-6; Liite 5.

²⁸⁰ Kv ptk. 31.5.1965 18§, esityslistan asia nro 18. TKA.

4. Raitiovaunuhenkilökuntaa ei järjestelyjen vuoksi irtisanota eikä heidän etujaan heikennetä.
5. Päätökset linjojen 2 ja 3 lakkauttamisesta sekä uuden bussihuoltokeskuksen rakentamisesta tehdään talousarvioihin vuosittain varattavien määrärahojen yhteydessä.²⁸¹

Vaikka tarkastustoimikunta ei ollut keskittynyt etsimään uutta materiaalia tehdessään työtään, oli se huomattavasti innokkaammin paneutunut ehdotusten muokkaamiseen. Alkuperäisen liikennelaitoksen kehittämissuunnitelman pitkä ja yksityiskohtainen ehdotusluettelo oli nyt muuttunut selkeästi kaupunginvaltuuston kaipaamaan suuntaan. Ponsien määrä oli vähentynyt, ja niiden esittämät asiat olivat muuttuneet yleisluontoisemmiksi. Huomattavaa oli kuitenkin, ettei uudessa ehdotuksessa puhuttu missään kohtaa siitä, että nyt tehtäisiin periaatepäätös koko raitiovaunuliikenteen lakkauttamisesta. Hyväksyttyään tämän ehdotusluettelon valtuusto lakkauttaisi vain linjan numero 1, muiden kohtalosta päätettäisiin myöhemmin. Tämän ehdotuksen hyväksyminen ei siis vieläkään toisi liikennelaitokselle kaivattua varmuutta ja tietoa tulevasta.

Kaupunginvaltuuston kokouksessa tarkastustoimikunnan esitys ei tällä kertaa aiheuttanut suurta keskustelua. Valtuutettu Salo (SKDL) ehdotti asian pöydälle panoa, osittain sillä perusteella, etteivät uudet edustajat olleet saaneet tutustua asiaan tarpeeksi.²⁸² Vielä painavampi syy pöydällepanoehdotukseen oli kuitenkin vasemmiston ja oikeiston yhä edelleen jatkuva kiista uusien linja-autojen tilauksesta. Edellisen syksyn talousarviokäsittelyssä oikeistopuolueet olivat vaaleissa säilyttämänsä määrävähemmistön turvin jälleen kerran onnistuneet estämään bussien tilauksen, joten nyt vasemmisto halusi jotain konkreettista paperille. Näin ollen valtuutetut Salo (SKDL) sekä Silander (SKDL)²⁸³ ehdottivat molemmat, että kaupunginhallitus valmistelisi valtuuston seuraavaan kokoukseen linja-autojen hankintamäärärahaesityksen, jolloin sekä siitä että raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta voitaisiin päättää yhtä aikaa.²⁸⁴ Raitiotieliikenteen lakkautuksesta ei siis edelleenkään saatu päätöstä aikaan, vaan asian käsittely siirtyi seuraavaan kokoukseen. Nyt valtuustossa ei enää kuitenkaan käyty kiivasta keskustelua, eikä raitio-

²⁸¹ Kv ptk. 31.5.1965 18§, esityslistan asia nro 18, TKA.

²⁸² Valtuutetuille oli jaettu esityslista vasta lauantaina, kun kokous oli jo maanantaina. Ks. Kv kesk.ptk. 31.5.1965 18§, TKA.

²⁸³ TKKK 1965, 4-6.

²⁸⁴ Kv kesk.ptk. 31.5.1965 18§, TKA.

vaunuja puolustavia kommentteja kuultu. Joko uuden toimikunnan työ oli nyt viimeistään saanut kaikki valtuutetut vakuuttuneiksi lakkauttamisen paremmuudesta, tai sitten oltiin mieluummin hiljaa, koska esitykseen ei todella oltu vielä ehditty perehtyä kunnolla.

Kaupunginhallitus käsitteli valtuuston uusia toiveita heti seuraavassa kokouksessaan kesäkuun alussa vuonna 1965 lisäten tarkastustoimikunnan ehdotukseen seuraavat ponnet:

4. Teknillisten laitosten lautakunnalle annetaan oikeus 14 linja-auton tilaukseen, määrärahat merkitään vuosille 1966-1967.
5. Kyseisiä linja-autoja ei siirretä ilman TLO:n suostumusta yksityisten liikennöimille linjoille.²⁸⁵

Lisäksi kaupunginhallitus antoi valtuustolle tiedoksi myös voima-aseman raportin tassaussuuntauslaitteiden kunnosta, jota ei oltu ehditty toimittaa valtuuston edelliseen kokoukseen.²⁸⁶

Nyt näytti vuosien kädenväännön jälkeen ensimmäisen kerran siltä, että kaupunginhallitus olisi vihdoinkin saanut aikaan sellaisen esityksen periaatepäätökseksi, jonka valtuusto voisi hyväksyä. Linja-autojen hankintaan oikeuttava ponsi saattaisi siirtää oikeistopuolueiden valtuutetut uusimman ehdotuksen takaa pois, mutta sillä ei olisi mitään merkitystä asian ratkaisun kannalta. Oikeiston hallussaan pitämä määrävähemmistö pystyi kaatamaan ainoastaan menoja suoranaisesti lisäävän hankkeen, jollainen bussiehdotus toki yksinään olikin. Kaikkien päättäjien tekemien laskelmien mukaan raitiovaunuliikenteen lakkautusehdotus tulisi kuitenkin kokonaisuudessaan laskemaan menoja, saaden liikennelaitoksen jälleen kannattavaksi. Tällöin kyse oli kokonaisratkaisuna menoja laskevasta päätöksestä, jota määrävähemmistöllä ei voitu kaataa.

Kaupunginvaltuusto otti ehdotuksen ja siihen edellisen kokouksen jälkeen lisätyt ponnet käsittelyyn vuoden 1965 kesäkuussa. Keskustelua käytiin erityisesti kaupunginhallituksen ehdotukseen lisäämästä ponnesta numero 5, jonka sanamuotoon valtuutettu Ekuri (Kp) ehdotti muutosta siten, että kyseinen ponsi laajennettaisiin koskemaan kaikkia

²⁸⁵ Kh ptk. 5.6.1965 1507§, TKA. En tiedä miksi hallitus merkitsi ponsien numeroiksi 4 ja 5, sillä nehän olivat jo alkuperäisessä esityksessä käytössä. Ilmeisesti luettelointiin tehtiin tilaa väliin, ja alkuperäiset ponnet 4 ja 5 muutettiin ponsiksi 6 ja 7.

kaupungin linja-autoja. Ehdotus sai kuitenkin pelkkää vastustusta, sillä tämän lisäyksen katsottiin merkitsevän sitä, että TLO saisi hallintaoikeuden koko kaupungin sisäiseen linja-autoliikenteeseen. Koko ponsi oli yleisen kritiikin kohteena, mutta lopulta suuremman hyvän ollessa kyseessä sen annettiin olla osana ehdotusta ja valtuutettu Ekuri (Kp) peruutti oman esityksensä. Ponsi numero 4 joutui kuitenkin pienen muutoksen kohteeksi, kun valtuutettu Santalahden (Kok) ehdotuksesta bussirahat merkittiin kertamenoksi.²⁸⁷

Kaupunginvaltuuston keskustelu kävi jälleen suhteellisen kiihkeänä, mutta ei taaskaan itse pääasiasta eli raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta tai sen estämisestä. Päinvastoin, nyt osa vasemmiston edustajistakin myönsi suoraan olleensa koko ajan liikenteen lakkauttamisen kannalla myöntäen samalla päätöksenteon viivyttelyn olleen ainoastaan linja-atorahojen hankintataktiikkaa. Oikeistopuolueiden edustajat paljastivat myös korttejaan, kun valtuutettu Santalahti toi ryhmänsä kantana esille, että kyllä he olivat koko ajan olleet kunnallisen joukkoliikenteen säilyttämisen kannalla.²⁸⁸ Kokonaisuudessaan puheenvuoroista huokui jonkinlainen sovitteleva ilmapiiri, ehkä jopa totuuden vääristely menneiden asioiden väärinmuistamisen muodossa. Kahden vuoden ajan kaupunginvaltuustossa oli väännetty kättä raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta. Tai oikeastaan kättä oli väännetty kaikesta muusta asiaan liittyvästä, kun taas itse lakkautuksesta oltiin pääosin vaiettu. Nyt oli ilmeisesti tullut aika unohtaa pahat ja syyttävät sanat. Sekä vasemmisto että oikeisto olivat saaneet haluamansa esityksen kaupunginhallitukselta.

Asian käsittely kaupunginvaltuustossa päättyi tältä erää valtuutettu Santalahden (Kok) ehdotuksen hyväksymiseen 14.6.1965.²⁸⁹ Kaupunginvaltuusto oli nyt siis hyväksynyt raitiovaunulinja ykkösen lakkautuksen vuosien pohdinnan jälkeen. Monien mielestä tehtyä päätöstä voi hyvin kuvailla historialliseksi: ”...tässä historiallisessa kokouksessa, jolloin tehdään päätös siitä, että asteittain siirrytään pois raitiovaunuliikenteestä, joka on palvellut jo tähän mennessä kuntalaisia 58 vuotta.”²⁹⁰

²⁸⁶ Kh ptk. 8.6.1965 1527§, TKA.

²⁸⁷ Kv kesk.ptk. 14.6.1965 39§, TKA.

²⁸⁸ Kv kesk.ptk. 14.6.1965 39§, TKA.

²⁸⁹ Kv ptk. 14.6.1965 39§, TKA. Ehdotus siis mukaili kh:n esitystä täysin, ainoa muutos oli bussihankintarahojen merkitseminen kertamenoksi.

²⁹⁰ Ote valtuutettu Silanderin (SKDL) puheenvuorosta kaupunginvaltuuston kokouksessa. Ks. Kv kesk.ptk. 14.6.1965 39§, TKA.

3.5. Lehdistö seuraa päätöksentekoa

Käyttöinsinööri Savolaisen ensimmäiset ehdotelmat raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta syksyllä 1961 jäivät vielä vaille suurempaa julkisuutta, mutta jo seuraavana keväänä uutisoivat kaikki Turun alueen suurimmat lehdet raitiovaunuliikenteen tulevasta lakkautuksesta. Kirjoittelun aloittivat Turun Sanomat²⁹¹ sekä Turun Päivälehti²⁹², jotka molemmat käsittelivät sitä teknillisten laitosten 18.4.1961 pitämää kokousta, jossa oli päätetty lähettää Savolaisen tekemä lakkautusehdotus kaupunginhallitukselle. Artikkelit olivat asiallisia ja lyhyitä. Niissä selostettiin ehdotuksen pääpiirteet, ottamatta mitenkään kantaa asiaan. Ehdotuksen läpimenoa taidettiin kuitenkin jo nyt pitää melko varmana, erityisesti Turun Päivälehden artikkelin otsikosta ”*Turun raitiotieliikenne loppuu kesällä v. 1972*” voisi näin päätellä.²⁹³

Turun Päivälehti jatkoi asian käsittelyä heti seuraavassa numerossaan, jossa selostettiin tarkasti Savolaisen ehdotusta ja sen perusteluita. Artikkelin otsikko ”*Liikennelaitoksen perustelut raitiotieliikenteen romuttamiselle ja bussiliikenteeseen siirtymiselle*” antaisi odottaa tiettyjä kannanottojakin, mutta kirjoittaja tyytyi lopulta tuomaan kantansa esiin pelkän otsikon avulla.²⁹⁴ Turun Sanomissakin julkaistiin vastaavanlainen artikkeli ehdotuksen taustoista, mutta vasta kun ensimmäisestä jutusta oli kulunut viikon verran. Pidempi kirjoitusaika näkyi informatiivisempänä artikkelina, jonka kirjoittamisessa oli todella paneuduttu asioiden selkeään ja perinpohjaiseen esille tuomiseen. Kirjoittaja toi erityisen voimakkaasti esille raitiovaunuliikenteen heikot puolet, kuten liikennemuodon kalleuden sekä matkustajamäärien jatkuvan alenemisen.²⁹⁵ Raitiovaunuliikenteen lakkautussuunnitelma tuotiin lehdistössä heti alusta alkaen esille järkevänä vaihtoehtona, jonka toteuttaminen olisi liikennelaitoksen sekä kaikkien kuntalaisten etu. Raitiovaunuliikenteen puolesta ei ainakaan tässä vaiheessa kukaan yrittänyt korottaa ääntään.

²⁹¹ Turun Sanomat perustettu vuonna 1905 ja lehti eli 1960-luvulla voimakasta laajentumiskautta levikin ollessa vuonna 1960 yli 70 000 kpl ja vuonna 1970 120 000 kpl. Lehti julistautui 1961 riippumattomaksi ollen sitä ennen edistyspuolueen linjaa myötäilevä. Ks. Uusitalo 1982, 409-412.

²⁹² Turun Päivälehti perustettu vuonna 1899, tosin eri nimellä. Alussa melko maltillinen lehti julistautui 1920-luvulla Sosiaalidemokraattien puoluelehdeksi. Levikki vuonna 1960 hieman yli 5 000 kpl, vuonna 1970 n. 10 000 kpl. Ks. Uusitalo 1982, 407-409; 411.

²⁹³ TS 19.4.1962; TP 19.4.1962.

²⁹⁴ TP 20.4.1962.

²⁹⁵ TS 28.4.1962.

Liikennelaitoksen kehittämistoimikunnan perustaminen oli seuraava tiedottamisen aihe sanomalehdissä raitiovaunuliikenteen tulevaisuuden osalta. Artikkelit olivat kaikki erittäin lyhyitä ja informatiivisia, ja niissä keskityttiin ainoastaan toimikunnan tehtävän ja kokoonpanon selostamiseen. Åbo Underrättelser²⁹⁶ tiivisti komitean työn niin, että sen tehtävänä oli tutkia joukkoliikenteen järjestämistä raitiovaunuliikenteen lakkautuksen jälkeen.²⁹⁷ Raitiovaunuliikenteen lakkautus oli siis lehdistössä jo lähes varmana pidetty asia. Tätä taustaa vasten sekä aiempien poliittisten päätösten varjolla ei siis ollut mikään ihme, ettei toimikunta aikanaan edes etsinyt keinoja raitiovaunuliikenteen säilyttämiseksi. Turun kaupungissa yleinen mielipide 1960-luvun alkuvuosina oli selvästi raitiovaunuvastainen. Mikäli jotkut asukkaat toivoivat raitiovaunuliikenteen jatkuvan, eivät he ainakaan vielä tässä vaiheessa tehneet mitään asian hyväksi. Yleisönosastotkin olivat asiasta aivan hiljaa.

Raitiovaunuliikenteen kohtaloon palattiin lehdistössä seuraavan kerran vasta keväällä 1963, kun liikennelaitoksen kehittämistoimikunta oli saanut esityksensä valmiiksi. Liikennelaitoksen kehittämisohjelma esiteltiin turkulaisille erittäin tarkasti ja asiantuntevasti.²⁹⁸ Kirjoittelu oli kuitenkin referoimisen tyylistä, eivätkä toimittajat ottaneet asiaan minkäänlaista kantaa. Åbo Underrättelser poikkesi muista lehdistä, sillä se alkoi paneutua asiaan syvällisemmin. Ensimmäisestä valtuustokäsittelystä se kirjoittikin erittäin laajan ja kirjoittajan omia lisätietoja hyödyntävän artikkelin. Kyseisessä artikkelissa kritisoitiin myös bussi-investointien kalleutta, mutta todettiin kuitenkin, ettei raitiovaunuliikenteen kuntoon saattaminen ainakaan halvemaksi tulisi.²⁹⁹

Raitiovaunuliikenteen kehittämisohjelman seuraavat valtuustokäsittelyt saivat lehdistössä suhteellisen vähän palstatilaa. Tämä johtui kuitenkin siitä, ettei valtuusto saanut asian tiimoilta mitään uutta aikaiseksi. Näin ollen lehdet tyytyivätkin vain mainitsemaan, että asia oli taas palautettu tai jätetty pöydälle, mutta yleensä ei edes syytä kerrottu.³⁰⁰ Lehdistössä ei siis katsottu tarpeelliseksi ryhtyä selostamaan kaupunkilaisille valtuuston erimielisyyksiä. Tästä seurasi, ettei kaupungin asukkaille voinut muodostua minkään-

²⁹⁶ Åbo Underrättelser perustettu vuonna 1824. Toisen maailmansodan jälkeen lehti julistautui sitoutumattomaksi aiemman RKP:tta myötäilevän linjan sijaan. Taloudellisista vaikeuksista huolimatta lehden levikki pysyi 1960-70 luvuilla muuttumattomana, ollen n. 7 000 kpl. Ks. Uusitalo 1982, 403-405; 411.

²⁹⁷ TS 8.5.1962; TP 8.5.1962; Åbo Underrättelser (ÅU) 8.5.1962.

²⁹⁸ Ks. esim. ÅU 20.4.1963; TP 21.4.1963.

²⁹⁹ ÅU 18.6.1963.

³⁰⁰ Ks. esim. ÅU 10.9.1963; TS 11.9.1963; TS 29.10.1963; TP 30.10.1963.

laista kuvaa siitä, missä vaiheessa asian käsittelyssä oltiin, tai mistä asiassa ylipäättään oltiin erimielisiä. Jokaisen kokouksen jälkeen tiedettiin vain, ettei päätöstä oltu vielä kukaan saatu aikaiseksi.

Kaupunginhallituksen vuoden 1964 keväällä aloittama prosessi Kauppatori - Pohjola osuuden korvaamiseksi linja-autoilla sai lehdistön jälleen heräämään. Ensimmäiset jutut tulivat lehtiin heti ehdotuksen tultua julkiseksi, ja niissä jatkettiin aiemmin jo tutuksi tullutta lyhyen informatiivista linjaa.³⁰¹ Ehdotuksen valtuustokäsittelyistä raportoitiin nyt tiuhempaan tahtiin kuin edellisenä syksynä, mutta taso oli samanlainen. Edelleenkään lehden lukijoille ei kerrottu palautuksien tai pöydälle panojen syitä tai keskustelujen aiheita.³⁰² Ainoan poikkeuksen muodosti nyt Turun Päivälehti, jonka kolumnissa syytettiin ”porvarillista määrävähemmistöä” asian viivyttelystä.³⁰³ Lisäksi samaisessa lehdessä annettiin puheenvuoro raitiovaununhenkilöstölle, jonka edustajan kaupunginvaltuutettu Lahja Virtasen (SDP) kaupunginvaltuuston kokouksessa pitämä puheenvuoro julkaistiin kokonaisuudessaan. Valtuutettu Virtanen toi puheenvuorossaan esille erityisesti henkilöstön hädän raitiovaunuliikenteen lakkauttamisen suhteen, sillä uudelleensijoituspaikkojen löytymiseen ei luotettu.³⁰⁴

Kaupunginvaltuuston tehtyä päätöksen Pohjolan liikenteen jatkamisesta ja Satakunnan sillan korjauksesta, lehdistö sai jälleen kirjoitettavaa. Artikkeleissa tuotiin selkeästi esille porvarillisten puolueiden vastustus tehtyä päätöstä kohtaan, mutta nyt ainoastaan Åbo Underrättelser kertoi saman syyn estäneen päätöksenteon jo aiemmin.³⁰⁵ Vasemmistolainen Turun Päivälehti meni kirjoittelussa tällä kertaa jopa niin pitkälle, että kolumnissa syytettiin kokoomusta ihmisten hengellä pelaamisesta: ”*Liikenneturvallisuus ei näyttänyt pahemmin niitä poikia pelottavan.*”³⁰⁶ Kaupunginvaltuuston saatua asiaan nyt jonkinasteisen väliaikaratkaisun, jätti lehdistökin siitä kirjoittamisen kokonaan. Kyseinen asia oli odotettavissa, sillä eihän lehdissä oltu tähänkään asti käsitelty asiaa kuin ainoastaan kaupunginhallituksen tai –valtuuston kokouksien yhteydessä muutamaa erillistä artikkelia lukuun ottamatta.

³⁰¹ TS 27.5.1964; TP 27.5.1964; ÅU 27.5.1964.

³⁰² Ks. esim. TS 2.6.1964; ÅU 2.6.1964.

³⁰³ TP 3.6.1964.

³⁰⁴ TP 2.6.1964.

³⁰⁵ ÅU 16.6.1964; ks. myös TS 16.6.1964; TP 16.6.1964.

Vuoden 1965 maaliskuussa Turun Sanomat otti selkeästi kantaa raitiovaunuliikenteen lakkautuksen puolesta. Artikkelissa käsiteltiin teknillisten laitosten edellisen vuoden hurjaa tappiota, johon liikennelaitoksen sekä kaasulaitoksen huonot tulokset olivat pääsyyllisiä. Toimittaja vaatikin liikennelaitoksen toimintamuodon muuttamista, ja esitti raitiovaunuliikenteen lakkautuksen talouden kuntoon saattamisen parhaimpana keinona. Muuta vaihtoehtoa ei kirjoittajan mielestä oikeastaan edes ollut, koska suurin osa menoista oli sellaisia, joita ei pystyttäisi alentamaan. Tällöin henkilökunnan vähentäminen jäisi ainoaksi vaihtoehdoksi, ja se onnistuisi parhaiten raitiovaunuliikenne lakkauttamalla.³⁰⁷ Kyseinen artikkeli oli ensimmäinen raitiovaunuliikenteen lakkautusprosessin aikana, jossa lehdistö otti selkeän kannan asiaan. Aiemmissa kirjoituksissa oli toki jo havaittavissa hienoista lakkautusmyönteisyyttä, mutta näin selkeästi ja suoraan sitä ei ollut ennen voinut lehdestä lukea. Turun Sanomat oli Turun alueen päälehti, joten sen esittämää kannanottoa lakkautuksen puolesta voitiin pitää merkittävänä seikkana.

Myös ulkomaisissa lehdissä oltiin kiinnostuneita Turun raitiovaunuliikenteen kohtalosta. Englantilainen *Modern Tramway* aikakauslehti julkaisi vuoden 1965 huhtikuun numerossa laajan artikkelin Turun raitiotiestä. Jutussa esiteltiin Turun raitiotielaitoksen historiaa, selvitettiin muun muassa jokaisen reitin väylä sekä niiden muutokset vuosien varrella. Artikkeliksi oli erittäin yksityiskohtainen ja tasokas sisältäen paljon kuvia. Sitä lukiessa huomasi toimittajan todella perehtyneen asiaansa. Kirjoitus päättyi selostukseen raitiovaunuliikenteen tulevaisuuden epävarmuudesta sekä kirjoittajan toiveeseen siitä, ettei raitiovaunuliikennettä lakkautettaisi näin historiallisessa ja perinteikkäässä kaupungissa.³⁰⁸

Jutun ilmestyminen englantilaisessa lehdessä oli Turun raitiotielaitoksen kannalta hieno asia, vaikka olikin pidettävä mielessä, että lehti oli pieni ja erityiselle lukijakunnalle suunnattu. Artikkelista ei käynyt mistään kohdin selville, miksi lehti oli valinnut juuri Turun raitiotieverkoston artikkelinsa aiheeksi. Uskoisin kirjoituksen kuitenkin liittyvän yleiseen raitiovaunuliikenteen lakkautuskehitykseen, jonka etenemistä raitiovaunuharrastelijapiireissä yritettiin estellä. Kovin kummoisia keinoja harrastelijoilla ei kuiten-

³⁰⁶ TP 17.6.1964.

³⁰⁷ TS 4.3.1965.

³⁰⁸ *Modern Tramway*, April 1965, Vol. 28 No. 328.

kaan ollut käytettävissään, joten asioiden esille tuominen oman lehden palstoilla jäi melkein ainoaksi vaikutusmahdollisuudeksi.

Paikallisessa lehdistössä raitiotien kohtalo otettiin uudelleen käsittelyyn vuoden 1965 toukokuussa, jolloin liikennelaitoksen kehittämisohjelman tarkastustoimikunnan raportti oli valmistunut. Se esiteltiin lehdistössä yhtä laajasti kuin alkuperäinen raportti aikanaan, ja juttuihin oli lisätty myös lukijoille muistutukseksi prosessin tähänastinen tapahtumakulku.³⁰⁹ Kaupunginvaltuuston ensimmäisestä käsittelystä raportoitaessa Turun Sanomat sekä Turun Päivälehti jatkoivat aiemmin valitsemallaan niukalla linjalla tyytymisen vain toteamaan asian jääneen pöydälle.³¹⁰ Åbo Underrättelser sen sijaan selosti syitä laajemmin, ja nosti tärkeimmäksi asiaksi vasemmiston ja porvariston eripurun bus-sirahoista.³¹¹

Kaupunginvaltuuston päätettyä raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta kesäkuussa 1965 lehdistö raportoi asiasta, mutta edelleen suhteellisen suppeasti. Jokaisessa kolmessa Turun alueen päälehdessä käsiteltiin toki asiaa ja artikkelin koko oli kaikissa niissä huomattavasti aiempia yhden rivin toteamuksia pidempi. Toimittajat kertoivat tarkasti sen, mitä kaupunginvaltuusto oli asiasta päättänyt, mutta eivät enempää. Turun Sanomat kertoi ”historiallisesta päätöksestä”³¹² ja Åbo Underrättelser korosti päätöksen olevan vasemmiston ja oikeiston välille vihdoinkin syntyneen sovun ansiota.³¹³ Vaikka kannanottoja raitiovaunuliikenteen lakkautuksen puolesta oli aiemmin lehtien palstoilla esitetty, jäivät ne nyt pääasiallisesti näkemättä. Asia oli päätetty ja lehtien mielestä siten loppuun käsitelty. Vain Turun Päivälehti palasi asiaan vielä seuraavana päivänä, ainoan kantaa ottavan kirjoituksen muodossa.

*Vuosi sitten tämän särkevän hampaan poisvetäminen tuntui monien mielestä liian katkeralta... Mutta laitoksen kaupungin taloudelle tuottama tappio on ollut kuin puudutusainetta ja niinpä hammas päätettiin nyt vetää pois. Ei tosin kertanykäisyllä, vaan asteittain. Hyvä sekin.*³¹⁴

³⁰⁹ TS 26.5.1965; TP 26.5.1965.

³¹⁰ TS 1.6.1965; TP 2.6.1965.

³¹¹ ÅU 1.6.1965.

³¹² TS 15.6.1965.

³¹³ TP 15.6.1965; ÅU 15.6.1965.

³¹⁴ TP 16.6.1965.

Koko päätöksenteon ajan lehdistön kirjoittelua asiasta leimasi pidättyväisyys. Lukijoille ei kerrottu kaikkea. Lehtiä lukemalla voi jopa saada sen kuvan, ettei raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta päättäminen ollut Turun kaupungin kannalta lainkaan oleellinen asia. Kuitenkin samoissa lehdissä, erityisesti Turun Sanomissa, korostettiin liikennelaitoksen tappion suuruutta säännöllisesti, joten olisi voinut kuvitella, että tuon tappion suurimmasta aiheuttajasta eroon hankkiutumisesta olisi pidetty hieman enemmän ääntä. Taustalla saattoi olla tarkoituksenmukainen kaupungin asukkaiden uutispimennossa pitäminen, sillä tässä vaiheessa perustettu kansalaisliike raitiovaunuliikenteen puolesta olisi hyvin voinut estää lakkautuspäätöksen teon kokonaan. Lehtien intresseissä raitiovaunuliikenteen lakkautus oli varmasti osittain samasta syystä kuin kaupunginkin. Yleinen teknistä kehitystä ihannoiva ajatusmalli kun oli selkeästi myös lehtien mieleen. Tällainen salaliittoteoria loukkaa kuitenkin lehdistön riippumattomuutta, joten sen perusteeksi olisi löydettävä vahvoja todisteita lehtien ja kaupunginjohdon ”yhteistyöstä”.³¹⁵ Todennäköisempi syy kirjoitusten vähyyteen lienee kuitenkin arkisempi. Kaupunginvaltuuston keskustelujen ei välttämättä ajateltu kiinnostavan kaikkia kansalaisia.

Raitiovaunuliikenteen lakkauttamispäätöstä tehtäessä lehtien yleisönosastot vaikenivat asiasta kokonaan. Yleisönosastoja ei muutoinkaan paljoa käytetty asioiden esille tuomiseen, mutta oli silti ihmeteltävää, ettei yksikään kaupungin asukas tuonut lehden palstalla julkiseksi omia ajatuksiaan raitiovaunuliikenteestä ja sen tulevaisuudesta. Kaupunkilaisten hiljaisuus saattoi liittyä myös siihen, että lehtien vähäisen kirjoittelun vuoksi ei oikein tiedetty missä vaiheessa päätöksien teossa oltiin. Oli vaikea kommentoida julkisesti jotain, mistä ei tiennyt kaikkia faktoja. Toinen vaihtoehto oli tietysti se, ettei kenelläkään kansalaisella ollut mitään kritisoitavaa käsillä olevasta asiasta. Itse kuitenkin pidän luultavimpana sitä ajatusmallia, jonka mukaan asioista kirjoittelu lehtien palstoilla ei ollut kansalaisille tuolloin yhtä tavanomaista kuin nykyisin. Omat mielipiteet pidettiin itsellään ja niitä ehkä selostettiin julkisesti vain kahvipöytäkeskusteluissa.

³¹⁵ Tällaisen todistusaineiston etsiminen ei ole työni kannalta oleellista, ja tuskin sitä edes löytyisi. Mikäli lehtien ja kaupunginjohdon välillä oli jonkinlaisia ”sopimuksia” kirjoitustyylistä, oli ne varmasti tehty

4. RAITIOVAUNULIIKENTEEN LAKKAUTUS 1965-1972

4.1. Gongi lyö ykköselle

suullisina. Uskon kuitenkin raitiovaunuvastaisen kirjoitustyylin olleen enemmän lehtien omaa valintaa, jolla peilattiin ajalle ominaista tekniikan ihannointia ja vanhanaikaisuuden vastustusta.

Kaupunginvaltuuston tehtyä periaatepäätöksen ykkösen raitiolinjan lakkauttamisesta kesäkuussa 1965, teknillisten laitosten lautakunnassa ei kauan aikailtu. Vain kahta päivää myöhemmin lähetettiin linja-autojen valmistajille tarjouspyynnöt, ja niihin saatuja vastauksia käsiteltiin jo saman kesän aikana.³¹⁶ Lautakunnalla oli nyt valtuuston päätöksen myötä oikeudet tilata tarvittavat linja-autot itsenäisesti, ilman että päätöksiä piti enää hyväksyttävä ylemmillä tahoilla. Tämän vuoksi asiaa oli helppo viedä nopeaa tahtia eteenpäin. Näin olikin toimittava, sillä ykkösen liikenteen muutokseen oli aikaa vain vajaat puolitoista vuotta.

Kaupunginhallitus ei kuitenkaan ollut tyytyväinen teknillisten laitosten lautakunnan ylläpitämään muutosvauhtiin ja sille annettuun informaatioon. Vuoden 1967 talousarviokäsittelyn yhteydessä hallitus kehotti lautakuntaa antamaan kiireellisesti yksityiskohittaisen selvityksen niistä toimenpiteistä ja suunnitelmista, jotka koskivat raitiovaunuliikenteen asteittaista lakkautusta, sekä linja-autojen käytön laajenemista.³¹⁷ Ilmoituksen antaminen kaupunginhallitukselle merkitsi sitä, että teknillisten laitosten lautakunnassa oli pysähdyttävä miettimään asioita. Suunnitelmien kirjoittaminen paperille muuttikin luultavasti lautakunnan toimintaa lakkautusasiassa organisoituneempaan suuntaan, jossa asioiden ennakkosuunnitteluun paneuduttiin huolellisemmin.

Raitiovaunuliikenteen asteittaisesta lakkautuksesta huolimatta jäljellä olevaa verkostoa ja kalustoa ei kuitenkaan voitu jättää täysin kunnostamatta. Käyttöinsinööri Savolainen anoi vuoden 1966 alussa teknillisten laitosten lautakunnalta oikeutta vaihtaa kakkosen linjalla toimineiden aavevaunujen kumijoustopyörät uusiin, mutta lautakunta hylkäsi esityksen.³¹⁸ Tämän seurauksena liikennelaitos joutui kehittämään kumijoustopyörien tilalle uudenlaisen kovan pyörän. Niiden käyttö kuitenkin epäonnistui, ja Savolainen joutui taas palaamaan lautakunnan eteen. Nyt lautakunnan oli jo pakko suostua kumijoustopyörien uusimiseen, sillä Savolaisen mukaan kaikki VTS-vaunut jäisivät muuten pois liikenteestä³¹⁹. Kahden kuukauden viivyttely asian suhteen toi lautakunnalle kui-

³¹⁶ Tekn. lait. ltk. ptk. 20.7.1965 327§, 328§, 329§, TKA.

³¹⁷ Kh ptk. 14.10.1965 2491§, TKA; Ks. myös Tekn. lait. ltk. ptk. 10.11.1965 518§, TKA.

³¹⁸ Kumijoustopyörien uusiminen olisi maksanut 40 000 mk. Niiden kunto oli heikentynyt esim. talvella käytettävän hiekoitushiekan vuoksi, joten lautakunta tyytyi esittämään kaupunginhallitukselle vain hiekoituksen vähentämistä. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 19.1.1966 50§, TKA.

³¹⁹ Liikennelaitoksella oli tässä vaiheessa käytössä alle 40 moottorivaunua, joten siitä kahdeksan VTS-vaunua muodostivat suhteellisen suuren osan. Niiden poisjäänti liikenteestä olisikin tiennyt liikenteen

tenkin mukanaan 15 000 markan lisälaskun, sillä kokeilujen teosta johtuen tilattavien kumijoustopyörien määrä oli nyt kasvanut.³²⁰

Raitiovaunuliikenteeseen ei olisi siis enää haluttu panostaa laisinkaan, ja välttämättömmimpiäkin korjauksia yritettiin jättää tekemättä. Liikennöinnin jatkaminen vielä usean vuoden ajan ilman minkäänlaista rahallista panostusta oli kuitenkin mahdotonta, ja tämän teknillisten laitosten lautakuntakin vähitellen ymmärsi. Lisäkustannuksia raitiovaunuliikenteestä aiheutui myös muustakin kuin verkoston ja kaluston hoidosta. Raitiovaunujen aiheuttamat vahingot kasvoivat yhä ruuhkaisimmiksi käyvillä teillä, ja sen vuoksi niille otettujen vakuutuksienkin hinnat nousivat.³²¹

Vuoden 1966 aikana raitiovaunuliikenteen lakkauttamisen ensimmäinen vaihe meni merkittävästi eteenpäin. Uudet linja-autot oli saatu hyvissä ajoin tilattua, mutta ongelmia aiheutti niiden edellyttämä korkeampi akselipaino.³²² Tästä johtuen maistraatti ei voinut heti hyväksyä uutta ykköslinjan reittiehdotusta, vaan kaupunginhallitukselta anottiin lausuntoa asiasta. Korkeampi akselipaino tuotti vaikeuksia Turun teillä maapohjan painuvuuden takia. Poliisi kielsikin ehdottomasti painavampien autojen ajattamisen kestopäällystämättömillä teillä, joten korkeamman akselipainon käyttöönotto edellytti asfaltointitöitä useille Turun kaduille. Katurakennusosasto puolestaan vastusti jyrkästi sekä akselipainon korottamista että kaupunginhallituksen ehdotusta ykkösen bussilinjan uudeksi kääntöreitiksi. Negatiivisista kommenteista huolimatta hallitus pysyi kannassaan ja esitti maistraatille korkeamman akselipainon hyväksymistä sekä uutta Vätintien³²³ kääntölenkkiä.³²⁴ Kaupunginhallitus ei siis kuunnellut alaisuudessaan toimivia asiaan perehtyneitä osastoja, vaan teki päätöksen itsenäisesti. Korkeampi akselipaino tiesi toki lisää matkustajia linja-autoihin, mutta samalla korkeita kustannuksia maapohjan kunnostuksen sekä teiden asfaltoinnin osalta.

osittaista uudelleenjärjestelyä. Ks. <http://www.raitio.org>, Suomen raitiovaunut / Turku. Samat tiedot kirjallisessa muodossa tekijän hallussa, saatu Mikko Laakoselta; Liite 6.

³²⁰ Hinta oli nyt 55 000 markkaa. Ks. Tekn. lait. ltk. Ptk. 2.3.1966 123§ Liite 1, TKA

³²¹ Tekn. lait. ltk. ptk. 2.2.1966 79§, TKA; Kh ptk. 8.2.1966 383§, TKA.

³²² Akselipaino uusissa busseissa tulisi olemaan 9 200 kg, kun nyt käytössä olevilla se oli 8 800 kg. Ks. Kh ptk. 19.4.1966 1045§, TKA.

³²³ Vätintie yhdistää Satakunnantien ja Rieskalähteentien toisiinsa. Ks. esim. Liite 3.

³²⁴ Uusi kääntöreitti vaati hinnakkaan kunnostuksen, sillä heikkokuntoinen Vätintie oli tehtävä perustuksiaan myöten uudestaan. Juuri Vätintien heikkokuntoisuus oli katurakennusosaston mielestä este sen käytölle bussiliikenteessä. Samoin katurakennusosasto vastusti bussiliikenteen ohjaamista Rieskalähteentieltä vilkkaalle Satakunnantielle. Ks. Kh ptk. 19.4.1966 1045§, TKA.

Maistraatilta saatiin lupa korkeammalle akselipainolle sekä uudelle kääntölenkille, mutta lupaa oli anottava vielä myös koko lenkille sekä itse bussiliikenteen aloittamiselle linjalla numero yksi. Reitistä päättäminen osoittautui suhteellisen helpoksi, mutta linja-autojen liikennöintiluvan saaminen kohtasi puolestaan vastustusta. Tämä vastustus tuli kaupungin elimien ulkopuolelta, TLO:n taholta. Sisäisen linjaliikenteen yhteiselimen³²⁵ mukaan ongelmia aiheutti se, että uusi bussilinja loukkaisi osittain yksityisten autoilijoiden liikennöintilupia³²⁶. Kaupungin olikin tultava asiassa hieman vastaan. Se tarjosi TLO:n jäsenille hyvitykseksi toimilupapidennyksiä niin, että osa tämänhetkisistä liikennöintiluvista pidennettiin jatkumaan aina vuoteen 1974 saakka.³²⁷

Kaupunginhallitus satoi näin liikennelaitoksen olemassa oleville linjoilleen pitkäksi aikaa, sillä toimilupapidennyksien myötä yksityisten linjojen kunnallistaminen tehtiin mahdottomaksi seuraavien vuosien aikana. Liikennelaitoksen koon kasvattaminen ei siis ollut kaupunginhallituksen mielessä, vaikka linjojen määrää lisäämällä olisi kannattavuuttakin saatettu parantaa. Kaupungin nimissä olleet bussilinjat kun kulkivat pääosin keskusta-alueella, jossa matkustajamäärät olivat suhteellisen pieniä ja siten taloudellinen tuloskin heikko. Esikaupunkien asukkaat jäivät kokonaan yksityisten liikennöitsijöiden haltuun. Luonnollista siis oli, että yksityiset linjat tuottivat paremmin kuin kaupungin hallussa olleet linjat.

Lokakuussa 1966 raitiovaunuliikenteen asteittaisen lakkautuksen aikataulussa jouduttiin ensimmäisen kerran antamaan hieman periksi. Englannin merimieslakon vuoksi uusien Leyland -merkkisten linja-autojen tulo viivästyi, ja näin ollen tässä vaiheessa näytti siltä että linja-autot korvaisivat raitiovaunut ykkösen linjalla helmikuun alusta lukien aieman tammikuun alun sijaan.³²⁸ Viivästys ei kuitenkaan vaikuttanut suurelta, eikä näin ollen antanut aihetta toimenpiteisiin. Raitiovaunuliikenteen muuttaminen bussiliikenteeksi oli prosessina aikataulullisesti siinä mielessä joustava, ettei sitä varten tarvittu mitään erityisiä rakentamisia tai panostuksia reitin varrelle. Riitti kun viimeinen raitio-

³²⁵ Sisäisen linjaliikenteen yhteiselin oli TLO:n ja kaupungin yhteinen toimielin, jossa käsiteltiin liikennöintiin liittyviä asioita.

³²⁶ Kaupunki myönsi yksityisille yrityksille liikennöintiluvat tietyille reiteille määrätyn ajaksi. Yleensä aikamäärä oli 5 vuotta.

³²⁷ Kh ptk. 27.9.1966 2320§, TKA; Kh ptk. 4.10.1966 2408§, TKA; Kh ptk. 11.10.1966, TKA; Kh ptk. 19.10.1966 2551§, TKA.

³²⁸ Tekn. lait. ltk. ptk. 12.10.1966 417§, TKA.

vaunu ajoi vuoron päätteeksi normaaliin tapaan varikolle, tosin nyt pysyvästi, ja seuraavana aamuna sen tilalla aloittaisi linja-auto.

Samassa teknillisten laitosten lautakunnan kokouksessa käsiteltiin myös alkuvuoden käyttöilmoituksia, joista selvisi että raitiovaunut olivat vihdoinkin onnistuneet kasvattamaan matkustajamääräänsä. Samoin oli kuitenkin käynyt myös linja-autoliikenteelle, joten mistään turkulaisten uudelleen heränneestä raitiovaunuinnostuksesta ei voitu puhua.³²⁹ Kokonaisuudessaan vuodesta 1966 tulikin joukkoliikenteen matkustajamäärien kannalta hyvä, sillä molemmat joukkoliikennevälineet onnistuivat kasvattamaan niitä.³³⁰ Liikennelaitokselle vuosi 1966 ei kuitenkaan muuten ollut taloudellisesti voitokas. Raitiovaunuliikenteen lopetussuunnitelmien vahvistuttua oli sillä puolella voitu aloittaa jo supistukset, jotka johtivat lopulta suuriin säästöihin, mutta linja-autoliikenne oli sen sijaan vahvasti tappiolla.³³¹ Liikennelaitoksen toiminta jatkui siis alijäämäisenä, vaikka raitiovaunuliikenteen lakkautuksen piti ratkaista ongelmat. Huolestuttavaksi liikennelaitoksen kannalta nousikin bussien heikko tilanne, sillä niiden vuoden 1966 alijäämä nousi suuremmaksi kuin koskaan aiemmin 1960-luvulla matkustajamäärien kasvusta huolimatta.³³²

Ennen kuin raitiovaunuliikenteen alasajo ehdittiin käytännössä aloittaa, Turun evankelisluterilainen seurakunta lähestyi teknillisten laitosten lautakuntaa toiveenaan päinvas-tainen ajatus, eli raitiovaunuliikenteen verkoston laajentaminen. Kyseessä oli toive kak-kosen raitiovaunulinjan pidennyksestä vajaalla kilometrillä, mutta koska raitiovaunuliikenteen lakkauttamisesta oli jo tehty periaatepäätös, ei ehdotusta otettu edes kunnolla käsittelyyn. Liikennöintitoivetta ei kuitenkaan hylätty kokonaan, vaan lautakunta lupasi, että kakkosen bussilinja tultaisiin aikanaan ulottamaan Kuralan vanhustentalolle asti. Väliaikaisesti liikennöintitarve järjestettäisiin Halisten linjan erikoisvuoroilla.³³³ Kysei-nen anomus seurakunnan tekemänä oli erikoinen. Siinä ei ollut erikoista toive vanhusten

³²⁹ Tekn. lait. ltk. ptk. 12.10.1966 414§, TKA.

³³⁰ Tekn. lait. ltk. ptk. 18.1.1967 39§, TKA.

³³¹ Esim. VTS-vaunujen kumijoustopyörät voitiin lopulta tilata normaaleista menoista, vaikka ylityslupa-kin oli hankittuna. Bussiliikenne sen sijaan joutui anomaan lupaa 151 688 mk:n tilien ylitykseen. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 18.1.1967 28§, TKA.

³³² Ks. esim. TTK 1969, 378-387. Bussien huono tilanne puhututti valtuustossa myöhempinäkin vuosina: ”Jos linja-autoliikennettä aiotaan hoitaa tähän tyyliin, niin sitten täytyy kai se lopettaa seuraavassa vuo-rossa ja alkaa Turun perimmäiseen tapaan rakentaa raitiotiekiskoja...”. Ks. Kv kesk.ptk. 17.3.1969 13§, TKA.

³³³ Tekn. lait. ltk. ptk. 15.2.1967 90§, TKA.

elämää helpottavasta joukkoliikenteen järjestämisestä, vaan se, että liikenteen järjestelyä toivottiin erityisesti raitiovaunulinjaa pidentämällä. Miten seurakunnassa kuviteltiin kaupungin lähtevän mukaan niin suureen taloudelliseen panostukseen tilanteessa, jossa kyseinen linja oltiin lakkauttamassa muutaman vuoden kuluessa? Joko seurakunnassa ei oltu seurattu uutisointia ja sitä myöden ei oltu perillä päivän politiikan päätöksistä, tai sitten periaatepäätöksen lopullisuuteen ei haluttu uskoa. Ehkä anomus oli keino yrittää estää raitiovaunuliikenteen lakkautus?

Ykkösen raitiovaunulinjan muutokselle linja-autolinjaksi saatiin lupa maistraatilta vielä vuoden 1966 aikana.³³⁴ Bussien saapuminen kesti lopulta kuitenkin odotettua kauemmin, ja siksi tarvittaviin asfaltointitöihin päästiin vasta helmikuun lopulla vuonna 1967. Samalla anottiin maistraatilta vielä yhtä lupaa, nimittäin oikeutta nimetä raitiovaunulinja ykkönen myös linja-autolinja ykköseksi. Yksityisen liikennöitsijän bussilinjan numero yksi tulisi näin ollen muuttaa numeroaan.³³⁵ Seuraavaan kaupunginhallituksen kokoukseen mennessä liikennelaitos oli pystynyt päättämään lopullisen päivämäärän, jolloin ykkösen raitiovaunulinja muuttuisi busseilla ajettavaksi.³³⁶ 11.3.1967 ykkösen raitiovaunulinjalla ajettiin viimeinen matka, tamperelaisten ylioppilaiden³³⁷ juhlistaessa tilaisuutta samppanjalla ja yhteislauluilla.³³⁸ Raitiovaunuliikenteen lakkautuksen ensimmäinen osa oli nyt toteutettu ja muutos oli saatettu toden teolla käyntiin.

4.2. Keltaiset ajokoirat syövät raitsikat suuhunsa

Ykkösen linjan siirryttyä kokonaisuudessaan linja-autoliikenteeseen maaliskuussa 1967, oli liikennelaitoksen tulevaisuus suhteellisen avoimena. Kaupunginvaltuuston periaatepäätöksessä oli aikanaan sovittu, että jäljellä olevien raitiovaunulinjojen lakkautusajankohdat määriteltäisiin vasta tulevien vuosien talousarvioehdotusten yhteydessä.³³⁹ Keväällä 1967 ei oltu vielä tehty tämän suuntaisia päätöksiä, mutta hälytyskellojen alkaessa soida toimenpiteisiin oli ryhdyttävä ennakoitua nopeammin.

³³⁴ Kh ptk. 20.12.1966 3201§, TKA.

³³⁵ Kh ptk. 28.2.1967 674§, TKA. Päätös oli liikennelaitokselle suotuinen, ja täten raitiovaunulinja nro 1 muuttui vuonna 1967 bussilinjaksi nro 1.

³³⁶ Kh ptk. 1.3.1967 128§, TKA.

³³⁷ Tamperelaiset ylioppilaat olivat matkustaneet Turkuun hyvästelläkseen perinteikkäät raitiovaunut. Ks. TS 30.3.1967.

³³⁸ TS 30.3.1967.



Kuva 3: Ykkönen muuttunut linja-autolinjaksi. (Turun liikennelaitoksen valokuvakokoelma)

Edellisen vuoden lopussa voimaan astuneiden joukkoliikennemaksujen korotuksien myötä sekä raitiovaunut että linja-autot olivat menettäneet huomattavan osan matkustajistaan. Lähes 20% kaikista matkustajista oli hintojen nousun myötä vaihtanut kulkuvälinettä.³⁴⁰ Tämä tiesi liikennelaitoksen taloudellisen tilanteen kärjistymistä kriisin asteelle, joten nyt oli toimittava seuraavasti:

1. Liikennelaitoksen 12.3.1967 alkanutta uudelleenjärjestelyä on jatkettava pikaisesti.
2. Yleisöä on palveltava paremmin.
3. Ylimääräinen henkilökunta on saatava eläkkeelle.
4. Matkustajamääriä lisääviä toimenpiteitä on tehtävä, ts. ei missään nimessä uusia hinnankorotuksia!

Pentti Savolaisen laatima tiukkasanaanainen muistio merkittiin teknillisten laitosten lautakunnan tietoon saatetuksi.³⁴¹ Vaikka tässä vaiheessa ei mitään päätöksiä asian suhteen

³³⁹ Kv ptk. 14.6.1965 39§, TKA.

³⁴⁰ Matkustajamäärät olivat laskeneet seuraavasti; raitiovaunut 12/66 –10%, 01/67 –4,9%, 02/67 –14,5%, 03/67 –25%, bussit 12/66 –8,6%, 01/67 2,6% 02/67 –10,2%, 03/67 +39,5%. Maaliskuun lukuja sekoittaa raitiovaunuliikenteen osittainen lakkautus, jonka seurauksena matkustajia siirtyi busseihin. Kokonaisuudessaan maaliskuunkin luvut olivat miinuksella. Raitiovaunut kuljettivat edelleen enemmän ihmisiä vuodessa kuin bussit. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 26.4.1967 213§ Liite 1, TKA; Liite 4.

³⁴¹ Tekn. lait. ltk. ptk. 26.4.1967 213§ Liite 1, TKA.

tehty, ryhdyttiin lautakunnan toimesta aktiivisesti viemään asiaa eteenpäin, jotta jonkinlainen aikataulu raitiovaunuliikenteen lakkautuksen suhteen saataisiin aikaan.

Ykkösen linjan raitiovaunujen vaihduttua busseihin, voitiin raitiovaunuverkostoakin ryhtyä purkamaan. Jo ensimmäisissä Savolaisen kehittämissä ohjelmissa oli esitetty, ettei rataverkkoa ryhdyttäisi heti purkamaan suurten kustannusten vuoksi, vaan raiteita nostettaisiin ylös hiljalleen tietöiden yhteydessä. Tästäkään asiasta ei varsinaisia päätöksiä oltu tehty, mutta kyseinen ehdotus oli mitä ilmeisimmin hiljaisuudessa siunattu toimitattavaksi. Raitiotieverkoston jäljellä olevien linjojen kannalta nyt oli niin sanottu Börsin lenkki jäänyt turhaksi, joten Savolainen ehdotti sen poistamista verkostosta ja samalla raiteiden nostamista ylös tiestä. Teknillisten laitosten lautakunta myöntyi ehdotukseen, sillä olihan Börsin lenkki keskellä ruuhkaisinta keskustaa suhteellisen häiritsevä muun liikenteen kannalta.³⁴²

Vaikka raitiotieliikenteen ja –verkoston alasajoa näin jatkettiin hiljaiseen tahtiin, ei mitään konkreettista kuitenkaan oltu saatu vielääkään aikaiseksi. Niinpä syksyllä 1967 teknillisten laitosten lautakunta päätti asettaa toimikunnan tutkimaan liikennelaitoksen tulevaa kehittämistä. Toimikunnan tehtävänä oli selvittää liikennelaitoksen yhä kasvavan alijäämäisyyden syitä. Samalla piti saada aikaiseksi jonkinlainen toiminnan rationalisointisuunnitelma, sekä laatia aikataulu raitiovaunuliikenteen lakkauttamiselle. Toimikuntaan nimettiin kuusi jäsentä, joista kaksi kaupunginhallituksen luvalla muilta osastoilta.³⁴³ Samassa lautakunnan kokouksessa oli esillä myös eri linjojen matkustajamääristä kertova taulukko, jonka mukaan 1.4.-31.8.1967 kaikista liikennelaitoksen linjoista eniten olivat matkustajia menettäneet linja-autolinjat, uuden ykköslinjan ollessa suurin menettäjä.³⁴⁴ Vaikka raitiovaunuliikenne siis olikin vuosien mittaan tehnyt alijäämäistä tulosta, eivät matkustajat olleet kokoneen hylänneen sitä.

Toimikunnan mietintö valmistui vuoden 1968 lopulla, mutta teknillisten laitosten lautakunta ei ollut siihen aivan tyytyväinen ja siksi ensimmäisellä käsittelykerralla esitys

³⁴² Tekn. lait. ltk. ptk. 24.5.1967 254§, TKA.

³⁴³ Käyttöinsinööri Pentti Savolainen kuului itseoikeutetusti jäsenien joukkoon. Muut jäsenet olivat lautakunnan edustajat Lasse Järvinen, Feliks Nurmi ja Voitto Vainio, sekä kaksi muiden osastojen edustajaa. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 13.9.1967 376§, TKA; Kh ptk. 19.9.1967 2363§, TKA.

³⁴⁴ Raitiovaunulinja 2 –1,4%, 3 –9,0%, bussilinja 1 –24,6%, 2 –9,1%, 5 –9,1%. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 13.9.1967 Liite 2, TKA.

pantiinkin pöydälle lisätietojen saamista varten.³⁴⁵ Lautakunnalla oli jo tällöin käytössä myös vaiherakentamistoimikunnan³⁴⁶ ehdotus välittömästi kaupunkiseudulla tehtävistä liikenneratkaisuista, jossa vaadittiin selkein sanoin raitiovaunuliikenteen lakkautuksen nopeuttamista. Raitiovaunut häiritsivät Turun keskusta-alueen liikennesuunnitelua, erityisesti suunnitelmia katujen yksisuuntaistamisesta.³⁴⁷ Katujen yksisuuntaistaminen oli 1960-luvulla usein käytetty keino purkaa kaupunkien ruuhkapesäkkeitä, vaikka tutkijat olivat sen eduista ja haitoista jo silloin kahta mieltä. Katujen yksisuuntaistaminen nopeutti niiden liikenteenvälityskykyä huomattavasti ja paransi liikenneturvallisuutta, mutta toisaalta lisäsi ajomatkojen pituutta sekä liikennemerkkien määrää vaikeuttaen samalla vieraspaikkakuntalaisten liikennöintiä kaupungissa.³⁴⁸ Turussa liikennesuunnittelijat kuitenkin kallistuivat yksisuuntaistamisen puolelle³⁴⁹, ja jotta sen toteuttaminen saataisiin käyntiin, oli raitiovaunuista päästävä mitä pikimmiten eroon.

Teknillisten laitosten lautakunta käsitteli liikennelaitoksen tulevaisuuden ratkaisuja uudelleen vuoden 1969 ensimmäisessä kokouksessaan. Pyydettyinä lisäselvityksinä toimikunta oli toimittanut lautakunnan jäsenille muun muassa liikennelaitoksen palkkojen kehityksestä kertovan taulukon. Siitä selvisi, että samalla kun vuosien 1958-1968 välillä henkilökunnan palkat olivat nousseet jopa 170%, oli matkalippujen hintoja korotettu vain 71-75%.³⁵⁰ Kustannukset olivat siis nousseet huomattavasti tuloja enemmän. Itse mietintö oli laaja ja siinä käsiteltiin liikennelaitoksen kehittämistä monelta eri puolelta. Toimikunnan mukaan oli selvää, että matkustajamäärät tulisivat edelleen alenemaan, sillä henkilöautojen määrän kasvu vähentäisi ihmisten joukkoliikenteen tarvetta. Toimikunnan mukaan oli myös yhtä selvää, että raitiovaunuliikenteestä oli päästävä eroon nopeassa tahdissa, sillä liikennelaitoksen yhä heikkenevä taloustilanne vaati henkilökunnan määrän radikaalia supistamista.³⁵¹ Toimikunta siis toisti ehdotuksessaan tähän

³⁴⁵ Tekn. lait. ltk. ptk. 27.12.1968 572§, TKA.

³⁴⁶ Vaiherakentamistoimikunta oli Turun kaupunkiseudun tie- ja katuverkon uudistamista suunnitteleva toimikunta, jossa mukana käytettiin ulkopuolista konsulttiapua insinööritoimisto Viatekin muodossa. Ks. Kh ptk. 23.12.1968 3419§ Liite 2, TKA. Ulkopuolista konsulttia käytettiin nyt ensi kerran Turun tieverkoston suunnittelussa. Ulkopuolisen konsultin käyttöä puolustaa se, että tällä tavoin objektiivisen kokonaisnäkemys aikaansaaminen helpottuu. Ks. Murole 1975, 172.

³⁴⁷ Kh ptk. 23.12.1968 3419§, TKA.

³⁴⁸ Sanaksenaho & Lundsten 1972, 66-67; Laisaari 1967, 125.

³⁴⁹ Yksisuuntaistettavaksi suunniteltiin katupariosuusia. Alkujaan suunnitelmat olivat paljon laajemmat, kuin mitä nyt Turun katukuvasta on nähtävissä. Ks. esim. Kh ptk. 23.12.1968 3419§ Liite 2, TKA.

³⁵⁰ Tekn. lait. ltk. ptk. 8.1.1969 12§ Liite 1, TKA.

³⁵¹ Tekn. lait. ltk. ptk. 8.1.1969 12§ Liite 2, TKA.

mennessä jo aiempien toimikuntien työn tuloksena esiin tulleet seikat. Vuoden työ, eikä mitään uutta?

Ehdotuksissaan tilanteen ratkaisemiseksi tämä toimikunta meni kuitenkin pidemmälle kuin yksikään edeltäjänsä. Se nimittäin ehdotti, että raitiovaunulinjojen lakkauttamista ei korvattaisikaan kunnallisesti hoidetuilla linja-autolinjoilla, vaan että kyseiset linjat annettaisiin yksityisten liikennöitsijöiden hoitoon. Liikennelaitoksen hoidettavaksi jäisi näin ollen ainoastaan kolme entuudestaan busseilla ajettavaa linjaa. Toimikunta perusteli ehdotustaan rahansäästöllä. Näin toimittaessa ei tarvitsisi tilata uusia busseja, jonka seurauksena ei myöskään tarvitsisi rakentaa busseille uutta keskuspaikkaa. Ainoan ongelman tässä ehdotuksessa muodostaisi henkilökunnan sijoitus, sillä kahden linjan liikennöinnin lakkauttaminen kokonaan vapauttaisi enemmän henkilökuntaa. Laskelmien mukaan eläkkeelle näistä vapautuvista siirtyisi kuitenkin niin moni, ettei lopulta tulisi kuin 30 uutta sijoitettavaa.³⁵²

Toimikunnan jäsenistä Savolainen sekä Järvinen jättivät kuitenkin eriävät mielipiteensä ehdotuksesta vastustaen linjojen yksityistämistä. Savolainen korosti, ettei liikennelaitoksen taloutta tulisi ikinä saamaan kuntoon linjojen määrää karsimalla, varsinkaan kun linjoja ei nytkään ollut montaa.³⁵³ Toimikunta oli siis pystynyt luomaan jotain uutta erotuksena aiempien toimikuntien työstä, mutta nyt valmistunut ehdotus jakoi mielipiteitä suuresti. Periaatteessa ehdotuksen toteutuminen sellaisenaan olisi tullut merkittävään kaupungin liikennelaitokselle kuoliniskua, sillä jäljelle jäävien linjojen määrä olisi jäänyt liian pieneksi kannattavan toiminnan ylläpitoon.

Teknillisten laitosten lautakunnassa toimikunnan ehdotusta ei kuitenkaan sellaisenaan hyväksytty. Raitiovaunuliikenteen lakkautuksen nopeuttaminen sai lautakunnan varauksettoman tuen, mutta idea linjojen yksityistämisestä koki vastustusta. Lopulta päädyttiin sellaiseen ratkaisuun, että kaupunginhallitukselle ehdotettaisiin asian tutkimista vielä yhden toimikunnan avulla, ja tämän tutkimuksen ajaksi suunnitelmat uusien linja-

³⁵² Vuonna 1969 raitiovaunuissa henkilökuntaa 243, busseissa 86. Vuoteen 1972 mennessä 106 poistuisi ”luonnollisesti”, joten sijoitettavaksi jäisi 130 (Vähennetty seitsemän ns. kotirouvaeserviä. Nämä olivat rahastajia, jotka kutsuttiin töihin tarvittaessa.) mikäli linjat pidetään kaupungilla. Toimikunnan ehdotus toisi sijoitettavia 160. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 8.1.1969 12§ Liite 2, TKA.

³⁵³ Tekn. lait. ltk. ptk. 8.1.1969 12§ Liite 2, TKA.

autojen hankkimisesta sekä bussihuoltokeskuksen rakentamisesta jäädytettäisiin.³⁵⁴ Kaupunginhallitus suostui teknillisten laitosten lautakunnan ehdotukseen ja perusti vuoden 1969 alussa toimikunnan tutkimaan asiaa. Toimikunnan puheenjohtajaksi tuli Öyvind Stadiuksen jälkeen teknillisen apulaiskaupungin johtajan virkaa vuoden 1969 alusta hoitamaan valittu Paavo Koponen (Kok). Samalla asetettiin myös toinen toimikunta, jonka tuli puolestaan tutkia kaupungin sisäisen linjaliikenteen reittien³⁵⁵ uudelleen järjestelemistä. Muilta osin kaupunginhallitus siirsi kysymyksen jatkokäsittelyn odottamaan kyseisten toimikuntien selvityksien valmistumista.³⁵⁶

Kaikkien näiden toimikuntien, lautakunnan käsittelyjen ja kaupunginhallituksen kokousten taustalla oli liikennelaitoksella kaikessa hiljaisuudessa tehty suunnitelmia raitiovaunuliikenteen lakkauttamisen aikataulusta.³⁵⁷ Käyttöinsinööri Savolaisen ehdotus tammikuussa 1969 oli seuraavanlainen:

1. Kolmoslinja muutetaan linja-autolinjaksi vuoden 1970 kesällä. Asian toteutuminen edellyttää kymmentä uutta bussia, joiden alustat on tilattava vuoden 1969 kuluessa.
2. Bussihuoltokeskusasia laitetaan lepäämään, mutta tonttivaraus pidetään voimassa vuoteen 1975 asti. Toimintaa jatketaan siis Amiraalistonkadulla, jossa uudet bussit joutuvat ulkosäilytykseen.
3. Kakkonen muutetaan linja-autolinjaksi vuoden 1972 lopulla. Tätä varten on vuosien 1971-72 aikana tilattava 18 uutta bussia.³⁵⁸

Liikennelaitoksella oli nyt selkeästi huomattu, että sen puolelta oli pakko olla valmiina myönnytyksiin, mikäli olemassa olevat linjat haluttiin säilyttää. Tästä johtuen Savolaisen esityksestä oli jätetty pois bussihuoltokeskuksen rakentaminen, jolloin liikennelaitoksen lähitulevaisuuden investointitarve laskisi liki puolella. Liikennelaitos oli siis nyt käymässä todelliseen taistoon olemassaolonsa puolesta.

³⁵⁴ Tekn. lait. ltk. ptk. 8.1.1969 12§ Liite 3, TKA.

³⁵⁵ Tarkoitettiin sekä yksityisiä että kunnallisia linjoja. Tämän vuoksi toimikuntaankin valittiin sekä kaupungin että TLO:n edustajia. Ks. Kh ptk. 4.2.1969 366§, TKA.

³⁵⁶ Kh ptk. 4.2.1969 366§, TKA.

³⁵⁷ Liikennelaitoksen oli pakko nopeuttaa raitiovaunuliikenteen lakkautusta, sillä esim. raitiotietasausuuntauuslaitokset alkoivat olla huolestuttavassa kunnossa ja saattoivat mennä rikki melkein milloin vain. Kaikkien laitteiden korjaus olisi tullut maksamaan yli 250 000 mk. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 8.1.1969 11§, TKA.

³⁵⁸ Tekn. lait. ltk. ptk. 8.1.1969 13§ Liite 3, TKA.

Kaupunginhallituksen asettamista toimikunnista sisäisen linjaliikenteen reittejä tutkinut toimikunta sai ensin työnsä päätökseen. Vuoden 1969 elokuussa valmistunut selonteko oli laaja katsaus kaupungin joukkoliikennereitteihin, mutta varsinaisia toimenpiteitä asioiden muuttamiseksi toimikunta toi esiin yllättävän vähän. Tärkeimmäksi ehdotukseksi nousi linjareittien numeroinnin muuttaminen juokseväksi, kaupungin ja yksityisten linjojen ollessa perätysten. Lisäksi toimikunta kannatti liikennelaitoksen linjamäärän pitämistä ennallaan.³⁵⁹ Teknillisten laitosten lautakunnan käsitellessä toimikunnan mietintöä jäsen Vainio esitti eriävänä mielipiteenään kannan, jonka mukaan toimikunnan olisi pitänyt tutkia laajemmin kaupungin laajentumista, autoistumista, teiden yksisuuntaistamista jne. ennen linjareittien päättämistä ja sopimusten tekoa.³⁶⁰ Raitiovaunuliikenteen lopetuksen kannalta toimikunnan selonteko ei kuitenkaan ollut oleellinen, sillä siinä ei otettu kantaa muutoin kuin painottamalla pikaisen lopetuksen tärkeyttä.

Koposen toimikunta sai oman työnsä valmiiksi vuoden 1969 lokakuussa. Se oli lähtenyt työssään siitä, että periaatepäätös raitiovaunuliikenteen lakkauttamisesta oli jo tehty, ja että liikennelaitos oli jotenkin saatava taloudellisesti positiiviseen tulokseen. Toimikunta oli perehtynyt kaupungin yleiseen kehittymiseen, pohtimalla henkilöautojen ja asukkaiden määrää sekä tarvetta joukkoliikenteelle. 1960-luvun lopulla yleinen usko kaupungin kasvuun oli erittäin voimakasta, ja kuntaliitosten avulla kaupungin väkiluvun uskottiin nousevan jopa 270 000 asukkaaseen vuoteen 1980 mennessä. Samalla ennustettiin autojen määrän kaksinkertaistuvan kyseisenä aikana. Tämä johtaisi toimikunnan mukaan siihen, ettei joukkoliikenteelle suuressa mittakaavassa olisi enää tilausta Turun kokoisessa kaupungissa. Ihmiset eivät haluaisi hypätä ruuhkassa matelevien linja-autojen tai raitiovaunujen kyytiin.³⁶¹ Toimikunta totesi mietinnön lopussa, että raitiovaunuliikenteestä oli todellakin päästävä eroon nopeasti. Syinä mainittiin jo entuudestaan tutut taloudelliset syyt, kunnossapitovaikeudet sekä ajan otollisuus henkilökunnan sijoittamiselle. Lisäksi Koposen toimikuntakin asettui puoltamaan liikennelaitoksen oikeutta viiteen linjaan, tarttuen samalla liikennelaitoksen tarjoamaan syöttiin, ja ehdottamalla bussihuoltohallin rakentamisesta luopumista.³⁶²

³⁵⁹ Tekn. lait. ltk. ptk. 27.8.1969 423§ Liite 2, TKA.

³⁶⁰ Tekn. lait. ltk. ptk. 27.8.1969 Liite 7, TKA.

³⁶¹ Turun kaupungin mietinnöt nro 7/96; Andersson 1981, 101, 109-110. 50-luvulla usko kaupungin kasvuun oli vielä ollut maltillista. Laisaaren vuoden 1952 yleiskaavassa vuoden 1980 väkiluvun ennustettiin olevan enintään 182 000 asukasta. Ks. Laisaari 1952, 42. Unelmat suur-Turusta hautautuivat kuitenkin 70-luvulla, jolloin väestönkasvu hidastui ja lopulta pysähtyi kokonaan. Ks. Andersson 1981, 119.

³⁶² Turun kaupungin mietinnöt nro 7/69.

Nyt siis oli saanut työnsä päätökseen kaksi uutta toimikuntaa, jotka edelleen osaksi miettivät miten ja koska raitiovaunuliikenne tulisi lopettaa. Asia oli nyt ollut vireillä yli kahdeksan vuotta, mutta vielääkään kaupungin päättäjät eivät olleet saaneet aikaan kokonaispäätöstä raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta. Vuonna 1965 tehdyssä periaatepäätöksessä korostettiin lopuista linjoista luovuttavan talousarvioesitysten pohjalta, mutta nyt asiasta oli saatu aikaan suuri sirkus, jossa toimikunnat seurasivat toisiaan. Ja kuitenkin nämä toisiaan seuraavat, yhä hienompaa nimeä kantavat toimikunnat, saivat harvoin mitään uutta aikaiseksi.

Kaupunginhallituksen käsittelyyn Koposen toimikunnan mietintö tuli lokakuussa 1969 kolmeen otteeseen, ennen kuin se oltiin valmiit lähettämään eteenpäin kaupunginvaltuustolle. Pöydälle panoa perusteltiin joka kerta tutustumisajan tarpeella.³⁶³ Perustelu oli kuitenkin melko outo, sillä esityksessä oli kysymys lähes tulkoon samasta asiasta kuin koko edeltäneen kahdeksan vuoden ajan. Kaupunginvaltuustolle asia ei kuitenkaan enää ollut vaikea. Heti ensimmäisellä käsittelykerralla kaupunginhallituksen, toimikunnan mietinnön perusteella, tekemät ehdotukset hyväksyttiin yksimielisesti. Näin kolmoslinjan siirtyminen bussiliikenteeseen päätettiin tapahtuvaksi vuonna 1970, mutta kakkosen lopettamisajankohdan kohtalo sen sijaan jäi edelleen auki.³⁶⁴ Vieläkään ei siis voitu sanoa, koska raitiovaunuliikenne todella loppuisi Turussa. Aikataulun teon viivyttely oli varmasti erittäin kiusallista Savolaisen edustamalle liikennelaitokselle, jolle tulevaisuuden suunnittelun kannalta olisi ollut tärkeää tietää tarkasti milloin mitäkin tulisi tapahtumaan. Toisaalta oli selvää, että kaupunginhallituksen intresseihin kuului asian tarkkailu siltä osin, miten kolmosen linjan lakkautus sujuisi. Toisella puolen oli siis tavoitteena asioiden mahdollisimman joustava ja tarkkaan harkittu hoitaminen, kun taas toinen puoli halusi nopeutta ja päättäväisyyttä. Molemmat puolet olivat osittain oikeassa, mutta jonkinlaisen keskitien löytäminen olisi varmasti edesauttanut koko raitiotieliikenteen sujuvaa loppuunsaattamista.

Kaupunginvaltuusto otti askeleen kohti tulevaisuutta päättämällä marraskuussa 1969 jahkailun siitä, säilytetäänkö kaikki viisi linjaa liikennelaitoksen hallussa. Molemmat alkuvuonna perustetuista toimikunnista olivat säilyttämisen kannalla, joten teknillisten

³⁶³ Kh ptk 7.10.1969 2745§, TKA; Kh ptk 14.10.1969 2832§, TKA; Kh ptk. 21.10.1969 2942§, TKA.

³⁶⁴ Kv ptk. 10.11.1969 23§, TKA.

laitosten lautakunnan aikanaan perustaman toimikunnan ehdotus linjojen yksityistämisestä ei lopulta saanut kannatusta. Kaupunginvaltuusto päättikin anoa maistraatilta jatkolupia kyseisille linjoille kymmenen vuoden ajaksi.³⁶⁵ Liikennelaitoksen ja Savolaisen uhraus oli siis kannattanut. Uuden bussihuoltorakennuksen rakentaminen alkuperäisten suunnitelmien³⁶⁶ mukaisesti näytti nyt haudatulta, mutta ainakin koko liikennelaitoksen tulevaisuus oli pelastettu seuraavaksi vuosikymmeneksi.

Kolmoslinjan muutosta linja-autoliikenteellä toimivaksi jatkettiin nyt liikennelaitoksella. Uudet bussit oli jo tilattu, joten seuraavaksi piti suunnitella niille sopiva reitti. Toukokuussa 1970 teknillisten laitosten lautakunnan jäsenet tekivät maastoretken, jossa tutustuttiin paikan päällä uuden reitin pysäkkijärjestelyihin.³⁶⁷ Lautakunnan jäsenet eivät mielestään voineet päättää näin tärkeästä asiasta ilman kunnollista perehtymistä. Lopulta kolmosen uusi reitti pysäkkijärjestelyineen hyväksyttiin lautakunnassa kesälomien jälkeen.³⁶⁸ Alkoi hiljalleen kuitenkin näyttää siltä, ettei kaupunginvaltuuston vahvistama päätös raitiovaunujen lähtemisestä kolmoslinjalta vuoden 1970 aikana tulisi toteutumaan. Teknisten yksityiskohtien tarkistukseen meni huomattavan paljon suunniteltua enemmän aikaa eikä henkilökunnan sijoittelukaan sujunut yhtä helposti kuin ykkösen muutoksen aikoihin.³⁶⁹

Aikataulun pettäminen varmistui toden teolla, kun uusien bussien kokoajana toiminut Autokori Oy ilmoitti, etteivät bussit valmistuisi sovittuna aikana. Linja-autojen valmistuksen lopullinen ajankohta muuttui vuoden lopulla moneen otteeseen Autokori Oy:n vedotessa muun muassa henkilökunnan lakkoiluun.³⁷⁰ Vihdoin vuoden 1971 alussa Savolainen sai ilmoittaa teknillisten laitosten lautakunnalle, että ensimmäinen uusi linja-auto oli vastaanotettu, ja että loput saapuisivat seuraavalla viikolla.³⁷¹ Kaupunkia oli nyt kohdannut viivytyks molempien raitiovaunuliikennettä korvaamaan tilattujen bussierien kanssa. Kenties kyseessä oli vain huono onni, mutta vaikuttaa kuitenkin vahvemmin siltä, ettei lopullista aikataulua tehtäessä oltu jätetty tarpeeksi aikaa toimituksille. Kau-

³⁶⁵ Kv ptk. 24.11.1969 38§, TKA.

³⁶⁶ Uuden bussihuoltorakennuksen suunnittelu oli tässä vaiheessa jo pitkällä. Tontti oli varattuna ja piirustuksetkin jo osittain valmiina. Ks. esim. Kh ptk. 15.8.1967 2095§, TKA; Kh ptk 6.2.1968 452§, TKA.

³⁶⁷ Tekn. lait. ltk. ptk. 29.4.1970 295§, TKA; Tekn. lait. ltk. ptk. 20.5.1970 345§, TKA.

³⁶⁸ Tekn. lait. ltk. ptk. 5.8.1970 498§, TKA.

³⁶⁹ Ks. esim. Kh ptk. 10.11.1970 3317§, TKA.

³⁷⁰ Ks. esim. Tekn. lait. ltk. ptk. 5.8.1970 499§, TKA; Tekn. lait. ltk. ptk. 9.9.1970 566§, TKA; Tekn. lait. ltk. ptk. 16.12.1970 784§, TKA.

³⁷¹ Tekn. lait. ltk. ptk. 13.1.1971 45§, TKA.

pungin edustajat tuhlasivat paljon aikaa itse, siirtelemällä papereita toimikunnasta toiseen, mutta muille ei annettu varaa samanlaiseen viivyttelyyn. Autokori Oy:kin sai neuvotella kaupungin lakimiesten kanssa ennen kuin tilauksen toimituksen viivästys hyväksyttiin.³⁷²

Turun liikennelaitoksen yhteistyö muiden liikennelaitosten kanssa sai uutta ryhtiä jälleen 1970-luvulla. 60-luvun alun jälkeen kansainvälinen yhteistyö oli huomattavasti vähentynyt Savolaisen ponnistuksista huolimatta. Yhä uudelleen kaupunginhallitus oli evännyt teknillisten laitosten lautakunnan esitykset käyttöinsinöörin matkoista ulkomaisiin liikennekongresseihin.³⁷³ 1970-luvulle tultaessa Suomen suurimmat kaupungit Helsinki, Turku ja Tampere alkoivat tehdä laajentuvassa määrin yhteistyötä. Ryhdyttiin innolla järjestelemään yhteisiä liikennepäiviä sekä paikallisliikenneliiton perustamista.³⁷⁴ Lopulta kuvaan tulivat myös linja-autojen yhteistilaukset.³⁷⁵

Kaupunginhallitus ja -valtuusto eivät missään vaiheessa katsoneet hyvällä yhteistyötä toisten liikenneliittojen kanssa, ja niin sekä liikennepäivien viettoa kuin myös paikallisliikenneliittoon liittymistäkin yritettiin estää.³⁷⁶ Kaupungin ylempien päättäjien toiminta oli tässä tilanteessa melko erikoista. Turun liikennelaitoksessa oli meneillään uudelleenorganisointi, joten olisi voinut kuvitella, että kaikki lisäinformaatio ja neuvot muilta laitoksilta olisi otettu mielihyvin vastaan. Turussa kaikki asiat haluttiin ilmeisesti pitää kaupungin sisäisinä, ilman muiden väliintuloa. Ei välitetty siitä, menisivätkö asiat tällä tavalla hoidettuina syteen tai saveen, kunhan saatiin toimia itsenäisesti.

Keväällä 1970 lakkautuksen koki toinen kolmosen kehälinjoista, kun linja 3A (sisäkehä) lakkautettiin 24.4.1971.³⁷⁷ Näin raitiovaunujen poistuminen Turun katukuvasta oli ottanut taas yhden askeleen eteenpäin. Tämänkertainen liikenteen muutos ei kuitenkaan vienyt kuin vaunut mennessään, sillä samoja raiteita ajoivat vielä 3B:n raitiovaunut liki puolentoista vuoden ajan.

³⁷² Ks. esim. Tekn. lait. ltk. ptk. 16.12.1970 784§, TKA.

³⁷³ Ks. esim. Kh ptk. 28.1.1963 187§, TKA; Kh ptk. 18.2.1969 504§, TKA.

³⁷⁴ Tekn. lait. ltk. ptk. 18.2.1970 128§, TKA; Tekn. lait. ltk. ptk. 21.10.1970 648§, TKA.

³⁷⁵ Ks. esim. Tekn. lait. ltk. ptk. 18.8.1971 620§, TKA; Kv ptk. 30.8.1971 33§, TKA; Kv ptk. 22.11.1971 21§, TKA.

³⁷⁶ Kh ptk. 3.3.1970 739§, TKA; Kv ptk. 16.11.1970 5§, TKA; Kv ptk. 30.11.1970 5§, TKA.

³⁷⁷ Tekn. lait. ltk. ptk. 21.4.1971 357§, TKA; ks. myös Söderström 1990, 140.

4.3. Kannattamaton katoaa Turun katukuvasta

Kun vielä 1960-luvun viimeisinä vuosina oli viimeisen raitiovaununlinjan suunniteltu kulkevan aina vuoteen 1975 saakka³⁷⁸, toi 1970-luvun alku mukanaan muuttuneet suunnitelmat. Raitiotierataverkon kunto oli rapistunut kovaa vauhtia, sillä korjauksien tekemiseen ei ollut sen enempää varaa kuin henkilökuntaakaan. Toimintatapanahan oli jo 60-luvun alusta asti ollut, ettei raitioteillä korjattu kuin kaikkein välttämättömimmät viat, joten nyt alkoi minimitasonkin ylläpito olla jo vaikeaa.³⁷⁹ Kun vielä lisäksi vuoden 1972 talousarvioehdotuksesta alennettiin huomattavasti raiteiden ja laitteiden kunnossapitomäärärahoja, oli raitioteiden tulevaisuus selkiintymässä. Kakkosen raitiovaununlinjan lopettaminen tulisi tapahtumaan seuraavana kesänä, ja kolmosen ulkokehä suljettaisiin vuoden 1973 alussa.³⁸⁰

Loput tarvittavat linja-autot tilattiin liikennelaitokselle ennen vuoden 1971 kesälomia.³⁸¹ Lisäksi samana vuonna uudelleenkäsitelyyn otettiin myös bussihuoltokeskusasia. Liikennelaitoshan oli vuonna 1969 luopunut vaatimuksestaan saada uusi bussihuoltokeskus, jotta näiden rahojen säästyessä kaikki liikennelaitoksen viisi linjaa voitaisiin pitää kunnallisina.³⁸² Aiemmasta Säkömäen tontille rakennettavasta bussihuoltokeskuksesta ei enää pidettykään kiinni.³⁸³ Sen sijaan oli tehty uusia suunnitelmia Amiraalistonkadun kulmassa olevien tonttien luovutuksesta liikennelaitoksen käyttöön bussihuoltokeskuksen rakentamista varten.³⁸⁴ Muutaman pöydällepanon jälkeen kaupunginhallitus taipui-kin liikennelaitoksen toiveisiin, ja kiinteistö- ja rakennuslautakunta valtuutettiin ryhtymään toimenpiteisiin asian johdosta.³⁸⁵ Bussihuoltokeskuksen luonnospiirustukset hyväksyttiin vihdoinkin vuoden 1972 syyskuussa.³⁸⁶ Liikennelaitoksen ja erityisesti käyttöinsinööri Savolaisen uhkapeliä voisi lopulta sanoa erittäin onnistuneeksi. Linjat saatiin

³⁷⁸ Tekn. lait. ltk. ptk. 8.5.1968242§, TKA.

³⁷⁹ Tekn. lait. ltk. ptk. 21.4.1971 337§ Liitteet 1 ja 2, TKA.

³⁸⁰ Kh ptk. 27.10.1971 3447§, TKA.

³⁸¹ Kaupunginvaltuusto oikeutti liikennelaitoksen tilaamaan 21 uutta bussia. Määrää oli siis saatu liikennelaitoksen toimesta nostettua, sillä vielä vuonna 1969 oli ollut puhe ainoastaan 18 bussin tilaamisesta. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 8.1.1969 13§ Liite 3, TKA; Kv ptk. 28.6.1971 21§, TKA.

³⁸² Tekn. lait. ltk. ptk. 8.1.1969 13§ Liite 3, TKA.

³⁸³ Säkömäen tontista luovuttiin öljykatastrofimahdollisuuden vuoksi. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 17.2.1971 170§, TKA.

³⁸⁴ Tekn. lait. ltk. ptk.3.2.1971 111§, TKA.

³⁸⁵ Kh ptk. 10.8.1971 2569§, TKA; ks. myös Kh ptk. 9.3.1971 829§, TKA.

³⁸⁶ Kh ptk. 12.9.1972 3187§, TKA.

pidettyä kunnallisina ja kuin koristeena kakun päälle, uusi bussihuoltokeskuskin saatiin lopulta, vaikka siitä oli jo kertaalleen ehditty luopua.

Toimenpiteitä kakkoslinjan joukkoliikennevälineen muutokseksi jatkettiin ahkerasti liikennelaitoksella, sillä aikaisemman kaltaisista myöhästymisistä haluttiin nyt eroon. Uutta linja-autoreittiä suunniteltiin erityisen tarkasti, teknillisten laitosten lautakunnan jäsenten tutustumismatkojenkin muodossa.³⁸⁷ Nyt ei haluttu joutua tekemään linjaan muutoksia heti bussien käyttöönoton jälkeen, asia josta oli yritetty ottaa aiemmilta kerroilta opiksi.³⁸⁸ Poliisin edustajat ottivat myös kantaa uuden linja-autoreitin suunniteluun tekemällä alkuperäiseen ehdotukseen monia muutosesityksiä. Lopuksi asemakaavaosasto muotoili kaupunginhallitukselle viimeisen version uudesta reitistä. Siinä otettiin huomioon lähes kaikki poliisien tekemät muutosehdotukset, mutta hylättiin kaikki teknillisten laitosten lautakunnan ehdotukset. Hallitus laittoi reittiehdotelman eteenpäin maistraatille, ja anoi samalla liikenteen aloittamista 1.6.1972 alkaen.³⁸⁹

Samalla kun kakkosen bussiliikenteeseen siirtymistä valmisteltiin, pohdittiin liikennelaitoksella myös kolmosen tulevaisuutta. Raitiovaunujen viimeisen matkan oli tarkoitus tapahtua vuoden 1973 talvella. Nyt liikennelaitoksella oli kuitenkin ryhdytty pohtimaan kustannussäästöjä, joita saataisiin aikaan mikäli liikenne lopetettaisiin jo ennen talven tuloa. Kustannussäästöiksi laskettiin yli 230 000 mk, ja teknillisten laitosten lautakunta lähetti ehdotuksen eteenpäin. Savolainen kiteytti liikennelaitoksen mietteet seuraavasti:

Sanottakoon tässä yhteydessä, että liikennelaitos olisi halunnut vaihtaa vuoden 1971 jälkeen raitiovaunulinjat nopeammassa tahdissa bussilinjoiiksi, jos olisi ollut saatavissa uusia busseja, eikä olisi jouduttu odottamaan raitiovaunuhenkilökunnan eläkkeelle siirtymisiä ja muualle sijoitusten kehittymistä. Nytemmin kun uusia busseja on luvassa, on myöskin raitiovaunuhenkilökunnan lukumäärä supistunut niin paljon, että raitiovaunulinja 3B voidaan lopettaa jo kuluvana olevan vuoden loppupuolella.³⁹⁰

³⁸⁷ Tekn. lait. ltk. ptk. 12.1.1972 27§, TKA; Tekn. lait. ltk. ptk. 19.1.1972 56§, TKA.

³⁸⁸ Muutoksen yhteydessä poistettuja pysäkipareja otettiin käyttöön myöhemmin yms. Ks. esim. Tekn. lait. ltk. ptk. 3.7.1967 298§, TKA. Opiksi ottaminen ei ollut kuitenkaan riittävää, sillä jo vuoden 1972 kakkosen bussivuoroihin jouduttiin kiinnittämään huomiota, kun ne oli alun perin suunniteltu liian harvoiksi. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 15.11.1972 1005§, TKA; Tekn. lait. ltk. ptk. 22.11.1972 1039§, TKA.

³⁸⁹ Kh ptk. 9.5.1972 1810§, TKA.

³⁹⁰ Tekn. lait. ltk. ptk. 9.2.1972 145§, TKA.

Liikennelaitoksen kanta raitiovaunuliikenteen nopeasta lakkauttamistahdistista oli ymmärrettävä, sillä kahden liikennevälineen rinnakkaiselo alkoi varmasti käydä raskaaksi, varsinkin kun samalla oli huolehdittava toisen alasajosta. Yllättävää oli kuitenkin Savolaisen hyökkäys vasta vuoden 1971 jälkeen tapahtuneen muutoksen hitauteen, sillä varsinainen hidasteluhan oli tapahtunut jo vuosien 1967-71 välillä. Mikäli tuona aikana olisi uusien toimikuntien perustamisen sijaan keskitytty aiemmin tehdyn periaatepäätöksen hengen mukaisesti asioiden suoraviivaisempaan hoitoon, olisivat raitiovaunut olleet vuonna 1972 jo pitkän aikaa poissa Turun katukuvasta.

Vaikka tälläkin kertaa uusien linja-autojen toimitukset viivästyivät³⁹¹, pystyttiin kakkosen linjalla aloittamaan linja-autoliikenne alkuperäisten suunnitelmien mukaisesti vuoden 1972 kesäkuun alussa.³⁹² Kakkosen linjan loppuminen merkitsi samalla jäähyväisiä niin kutsutuille aavevaunuille, sillä niitä ei enää siirretty liikennöimään kolmoslinjalle. Matkustajille haluttiin kenties jättää mielikuva raitiovaunuista vanhanaikaisina, ja siihen mielikuvaan modernit ja äänettömät VTS-vaunut eivät olisi sopineet.³⁹³ Kesän aikana kaupunkilaiset joutuivat siis tottumaan siihen, ettei Turussa ollut enää kuin yksi raitiotielinja. Tähän turkulaiset tuntuivat kuitenkin sopeutuvan nopeasti, sillä ensimmäistä kertaa sitten raitiotieliikenteen lakkauttamisen aloituksen, bussiliikenteen matkustajamäärän kasvu ylitti raitiovaunuliikenteen matkustajamäärän alenemisen.³⁹⁴ Kaupungin väki ei missään vaiheessa ollut voimakkaasti protestoinut raitiovaunuliikenteen lakkauttamista vastaan, eikä se nytkään äänestänyt jaloillaan, vaan siirtyi kiltisti uuden liikennevälineen käyttäjäksi.

³⁹¹ Tekn. lait. ltk. ptk. 22.3.1972 320§, TKA.

³⁹² Tekn. lait. ltk. ptk. 31.5.1972 526§, TKA.

³⁹³ Raitio 1/1980, 5; Kajala 1990, 30-31. Aavevaunujen käyttö kolmoslinjalla oli 50-luvulla hylätty kohtaamisvaikeuksien vuoksi, mutta nyt kun radalla ajettiin enää yhteen suuntaan, ei ongelmia tässä tilanteessa olisi ollut. Ks. <http://www.raitio.org>, Suomen raitiovaunut/Turku.

³⁹⁴ Heinäkuussa 1972 raitiovaunuliikenne menetti 71,4% matkustajistaan, eli 248 220 matkustajaa. Bussiliikenne puolestaan sai 60,1% lisää matkustajia, eli 256 980 matkustajaa. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 23.8.1972 674§, TKA.



Kuva 4: Kolmoslinjan raitiovaunu sekä kakkosella aloittanut linja-auto rinnakkain. (Turun liikennelaitoksen valokuvakokoelma)

Kaupungin edustajien palattua kesälomiltaan, kolmosen lopetusaikataulu otettiin pikaisesti käsittelyyn. Liikennelaitoksen laskelmien perusteella linjan muutosta ennen talvea pidettiin jo selviönä, ja niin teknillisten laitosten lautakunta päätyikin lopulta ehdottamaan kaupunginhallitukselle, että lopetuspäiväksi vahvistettaisiin 2.10.1972.³⁹⁵ Hallitus yhtyi lautakunnan ehdotukseen ja anomus liikennöinnin aloittamisesta linja-autoilla linjalla 3B lähetettiin maistraatille.³⁹⁶ Kolmosen muutokseen liittyi toki myös samanlaisia käytännön toimia kuin aiempiin siirtymisiin, ja niin teknillisten laitosten lautakunnan jäsenet pääsivät taas kerran kiertokävelyille uuden linja-autoreitin varrelle. Uusien pysäkkien paikat ja lopullinen reitti oli päätettävä hyvissä ajoin.³⁹⁷ Valmistelut saatiin tehtyä ajoissa, ja niin Turun raitiovaunuliikenne siirtyi historiaan sovittuna ajankohtana.

Raitiovaunuliikenteen lakkautuksen myötä keskustelu raitiovaunuista ei kuitenkaan heti päättynyt. Liikennepoliittinen yhdistys Enemmistö ry³⁹⁸ yritti saada kaupunkia peru-

³⁹⁵ Tekn. lait. ltk. ptk. 12.7.1972 604§, TKA.

³⁹⁶ Kh ptk. 18.7.1972 2647§, TKA.

³⁹⁷ Tekn. lait. ltk. ptk. 2.8.1972 643§, TKA.

³⁹⁸ Yhdistys oli turkulaisten perustama ja se järjesti mm. erilaisia keskustelutilaisuuksia liikennepoliittisista ratkaisuista. Samanlainen yhdistys toimi myös Helsingissä. Turun yhdistys keskittyi raitiovaunuliikenteen lakkautuksen jälkeen enemmän rakennussuojeluun yms. kun taas Helsingin yhdistys jatkoi liikennepoliittisena.

maan raitiovaunuliikenteen lakkautuspäätöksen, mutta kirjelmä oli auttamatta myöhässä. Vaikka se olikin lähetetty kaupunginhallitukselle jo ennen viimeisen raitiovaunun matkaa, kesti käsittely eri elimissä niin kauan, että vasta joulukuussa se oli kiertänyt kaikki tarvittavat lautakunnat.³⁹⁹ Enemmistö ry vetosi kirjelmässään yleisesti joukkoliikenteen parantamisen puolesta esittäen sekä raitiovaunu- että bussiliikenteen radikaalin parantamisen olevan tarpeen. Kirjelmässä pidettiin kummallisena raitiovaunuliikenteen lakkautukseen johtaneita syitä ja vedottiin muiden maiden esimerkkeihin asioiden kunnollisesta hoidosta.⁴⁰⁰ Vaikka Enemmistö ry:n kirjelmä ei johtanutkaan mihinkään toimenpiteisiin, oli se siinä mielessä merkittävä, että se oli ainoa suoraan kaupungille osoitettu kirjelmä raitiovaunuliikenteen puolesta. Lehtien yleisöosastoilla toki vaadittiin raitiovaunuliikenteen lakkautuspäätöksen kumoamista, mutta se ei ollut oikea foorumi. Kaikesta tästä voi päätellä, ettei Turussa missään vaiheessa löytynyt tarvittavaa halua raitiovaunuliikenteen säilyttämiselle. Kunnan kansanliike olisi voinut saada muutoksen aikaiseksi, mutta kukaan ei muutosta asiaan lopulta kuitenkaan tainnut haluta. Raitiovaunujen viimeistä matkaa juhlistettiin, mutta jo pian ne olivat unohtuneet turkulaisten mielistä.

4.4. Jäähvyäiset lehtien palstoilla

Periaatepäätöksen synnyn uutisoinnin jälkeen kesällä 1965 lehdistössä jäätiin odottavalle kannalle. Mitään kunnan raportoitavaa ei muutamaan vuoteen ollut, mutta raitiovaunuliikenteen tulevaa lakkautusta ei kuitenkaan aiottu päästää lukijoilta unohtumaan. Turun Sanomat keskittyi alueen lehdistä voimakkaimmin raitiovaunuliikenteen heikkojen puolien esille tuomiseen tänä periaatepäätöksen ja ensimmäisen linjan lakkautuksen välisenä aikana. Lehdessä julkaistiin esimerkiksi raitiovaunuliikenteen matkustajamäärien alenemisesta kertovia juttuja ja korostettiin raitiovaunujen tuottavan tappiota. Samaan tapaan ei kuitenkaan tuotu esille linja-autojen tappiolukuja.⁴⁰¹ Tämänkaltaista kirjoittelua ei suoraan voi väittää raitiovaunuvastaiseksi, mutta selvää oli kuitenkin, ettei Turun Sanomat lehtenä ainakaan kannattanut raitiovaunuliikenteen laajentamista.

³⁹⁹ Tekn. lait. ltk. ptk. 13.12.1970 1071 §, TKA.

⁴⁰⁰ Tekn. lait. ltk. ptk. 11.10.1972 848 § Liite 1, TKA.

⁴⁰¹ Ks. esim. TS 12.8.1965; TS 14.10.1965; TS 23.12.1965; TS 9.1.1966; TS 10.5.1966.

Vuoden 1966 loppupuolella lehdissä ryhdyttiin jälleen kirjoittelemaan raitiovaunuista, sillä 1-linjan lopetus lähestyi. Uutta tietoa reitistä sekä bussien saapumisesta päivitettiin tasaisin väliajoin.⁴⁰² Kovinkaan laajasti ei lehdissä kuitenkaan tässä vaiheessa aiheesta kirjoiteltu, vaan jutut olivat pikemminkin lyhyitä ja informatiivisia tietoisukuja kulloises-takin tilanteesta. Linjan lakkautus osui lopulta keskelle sanomalehtilakkoa⁴⁰³, joten Tu-run alueen valtalehtien kirjoittelu viimeisestä ykkösen raitiovaunumatkasta siirtyi maa-liskuun loppuun.⁴⁰⁴

Turun Sanomien artikkeli ykkösen lakkautuksesta oli Harri Kalvan⁴⁰⁵ käsialaa ja ehdot-tomasti laajin sekä tunteikkain. Kirjoittaja oli itse ollut mukana viimeisellä matkalla ja haastatellut siellä olleita ihmisiä. Raitiovaunussa oli kaikunut musiikki ja virrannut samppanja, kun tamperelaiset ylioppilaat olivat hyvästelleet osan turkulaista historiaa.

*Ja kun ylioppilaiden joukko kaiken lisäksi oli ennättänyt osoittaa, että sen tarkoituksena ei suinkaan ollut metelöinti, vaan vilpitiön hyvästijättö osalle katoavaa Turkua, kuljettaja ja rahastaja ummistivat tämän ainoan kerran silmänsä tapahtumalle.*⁴⁰⁶

Kirjoituksessa ihmeteltiin matkustajien vähäisyyttä, sillä vaunut saivat matkata viimei-sen kerran tuttua reittiä melkein tyhjinä. Rahastaja Maire Vainio kertoi toimittajalle hieman pettyneensä turkulaisiin arvellen etteivät he edes muistaneet koko tapahtumaa. Yleisestä mielipiteestä tuona aikana voikin tämän jutun perusteella vetää sen johtopää-töksen, ettei raitiovaunujen kohtalo hirmuisesti turkulaisia liikuttanut. Tunteellisen ar-tikkelin kohokohta oli neiti Raili Laakson viimeinen kommentti. ”*Jaa, se on ny sitt vii-mäne kerta. Kyll se vaa vähä sukkelalt tuntu. Kummottos sitä ollenka ossa käyttä, niit bussei. Kattoka ny, ne o jo ennättäny reppi alas noi pysäkkimerkiki.*”⁴⁰⁷ Artikkelin erosi täysin Turun Sanomien tähän asti harrastamasta kuivan asiallisesta kirjoittelusta, joka ei pitänyt raitiovaunuliikenteen lakkautusta mitenkään huonona asiana. Tunteellinen ja raitiovaunuja kaipaavaan jäänyt artikkeli taisikin ilmentää enemmän kirjoittajansa tyyliä

⁴⁰² Ks. esim. TS 30.8.1966; TS 9.2.1967.

⁴⁰³ Lakko ajoittui vuoden 1967 maaliskuun alkuun, kestäen liki kolmen viikon ajan.

⁴⁰⁴ TS 30.3.1967; TP 30.3.1967; ÅU 31.3.1967.

⁴⁰⁵ Harri Kalpa on turkulainen toimittaja ja kirjailija, joka on mm. julkaissut kuvateoksia nimellä ”*Turku eilen ja tänään*”.

⁴⁰⁶ TS 30.3.1967.

⁴⁰⁷ TS 30.3.1967.

ja mietteitä kuin Turun Sanomien virallista kantaa, sillä Harri Kalpa on myöhemminkin tullut tunnetuksi nostalgisesta tyylistään.

Turun Päivälehdessä sekä Åbo Underrättelserin kirjoittelussa raitiovaunuliikenteen supistuminen hautautui muiden lakon aikana kirjoittamatta jääneiden juttujen sekaan. Turun Päivälehdessä artikkeli sisälsi kuvan lisäksi ainoastaan selostuksen uudesta linja-autoreitistä⁴⁰⁸, kun taas Åbo Underrättelser puolestaan keskittyi tuomaan esille linja-autojen saamaa positiivista vastaanottoa käyttöinsinööri Savolaisen haastattelun kautta.⁴⁰⁹ Yleisesti ottaen Turun raitiovaunuliikenteen toiminnan supistumisen ensimmäinen osa jäi erittäin vähälle huomiolle lehdistössä. Ennakkojutut olivat pieniä ja mitättömän oloisia, eikä Turun Sanomia lukuun ottamatta jälkiuutisointiinkaan panostettu. Ei siis mikään ihme, etteivät turkulaiset osanneet suunnistaa sankoin joukoin ykkösen viimeiselle matkalle. Kaupunkilaiset eivät kirjoittelun vähäisyyden takia edes tienneet milloin ykkösen lakkautus tapahtui, muutos huomattiin vasta seuraavana aamuna bussien rullatessa tutulla reitillä.

Vuoden 1967 ensimmäisessä numerossaan Suomen Turku –niminen lehti⁴¹⁰ julkaisi Pentti Savolaisen kirjoituksen raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta. Artikkelin oli erittäin asiantunteva selostus niistä pakottavista syistä, joiden vuoksi raitiovaunuliikenne oli lakkautettava. Jutussa nostettiin esiin erityisesti taloudelliset seikat, maaperän painuminen sekä matkustajamäärien vähäisyys. Samalla kuitenkin jätettiin kokonaan huomiotta teiden kapeus sekä liikenteen ruuhkautuminen, jotka taas olivat poliitikkojen puheissa saaneet korostetun aseman. Lakkautussyiden lisäksi jutussa tuotiin esille myös bussiliikenteen edut. Kirjoituksesta ei käynyt ilmi, että Savolainen olisi ollut murheissaan tehdystä päätöksestä, päinvastoin. Ainakin julkisuuteen Savolainen antoi myönteisen kuvan raitiovaunuliikenteen lakkauttamisesta.

Me elämme nopeasti muuttuvassa maailmassa, jossa vanhentuneiden menetelmien on väistyttävä uusien ja tehokkaampien tieltä. Turun kaupungin liikennelaitoksellakin täytyy olla mahdollisuus uudistua, jolloin sen toiminta tulee veronmaksajallekin nykyistä paljon halvemmaksi.⁴¹¹

⁴⁰⁸ TP 30.3.1967.

⁴⁰⁹ ÅU 31.3.1967.

⁴¹⁰ Turku-seuran toimittama.

Keväällä 1968 Turun raitiotieliikenteestä kirjoitettiin jälleen kansainvälisessä julkaisussa, kun *Modern Tramway* –lehdessä julkaistiin artikkeli englantilaisen raitiotieretkikunnan Skandinavian kiertomatkasta. Turun Sanomat oli uutisoinut vierailijoiden tulon jo edellisenä vuonna⁴¹², mutta nyt saatiin lukea vierailijoiden omista kokemuksista. Raitiotieretkikunta oli matkallaan joutunut kohtaamaan näyn, jonka toteutumisen oli toivottu vielä vuonna 1965 ilmestyneessä artikkelissa estyvän. ”*Ensimmäinen vilahduksemme suomalaisesta kaupungista oli vastikään hylätty raitiovaunu.*”⁴¹³ Turun raitiovaunutoiminnan supistuminen tuli viimeistään tämän artikkelin myötä koko raitiovaunuja harrastavan yleisön tietoon. Valitettavasti vain uutinen ei ollut mitenkään erikoinen 1960-luvulla, sillä samanlaisia tietoja oli jo vuosien ajan kantautunut monista muistakin kaupungeista.⁴¹⁴ Raitiovaunujen säilyttäminen alkoi olla suoranainen harvinaisuus.

Vuoden 1968 lopulla Turun Päivälehti otti tiukan kannan raitiovaunuliikenteen lakkauttamisen puolesta otsikoimalla artikkelinsa: ”*Itse asiassa paras lopettaa, mutta Turun liikennelaitosta esitetään supistettavaksi*”. Artikkelissa selostettiin ehdotusta, jossa esitettiin raitiotielinjojen tilalle tulevien bussilinjojen yksityistämistä. Toimittaja toi esille ehdotuksen laatineen toimikunnan⁴¹⁵ puheenjohtajan Voitto Vainion kiukun, sillä mietinnön julkisuuteen vuotamista pidettiin käyttöinsinööri Savolaisen yrityksenä luoda kansanliike yksityistämistä vastaan.⁴¹⁶ Kuukautta myöhemmin Turun Päivälehti lievensi jyrkkää kantaansa uutisoimalla positiiviseen tyyliin Kruunusalissa vastikään pidetystä keskustelutilaisuudesta, johon oli kerääntynyt ihmisiä puolustamaan liikennelaitoksen olemassaoloa. Ainoa negatiivissävyinen kommentti keskustelutilaisuudesta korosti osallistujien liikennelaitosmyönteisen kannan olevan itsestäänselvyys, sillä olihan heistä suurin osa laitoksen palveluksessa.⁴¹⁷

Jatkoa voimakassävyyiselle kirjoittelulle seurasi, kun Turun Päivälehti kirjoitti tammi-kuun lopulla 1969 näyttävän artikkelin käyttöinsinööri Savolaisen henkilökohtaisista

⁴¹¹ Suomen Turku 1/1967, 4-6.

⁴¹² TS 26.8.1967.

⁴¹³ ”*Our first glimpse of a Finnish city was of a recently-abandoned tramway*”. *Modern Tramway*, March 1968, Vol. 31 No. 363.

⁴¹⁴ *Modern Tramway* lehden retkikunta oli liikenteessä juuri, koska halusivat tutustua Tukholman lakkautettavaan raitiotiehen. Ks. TS 26.8.1967. Tukholmassa luovuttiin täysin keskustan raitiotieliikenteestä oikeanpuoleiseen liikenteeseen siirtymisen yhteydessä syksyllä 1967. Ks. Eriksson 1991, 79-80.

⁴¹⁵ Savolainen kuului myös kyseiseen toimikuntaan, mutta oli jättänyt ehdotukseen eriävän mielipiteensä. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 8.1.1969 12§, TKA.

⁴¹⁶ TP 22.12.1968.

⁴¹⁷ TP 18.1.1969.

mietteistä asian tiimoilta. Siinä Savolainen selkeästi koitti kosiskella yleisön tukea yksityistämishaaveista luopumiselle, juuri kuten teknillisten laitosten lautakunnan asettaman toimikunnan puheenjohtaja häntä oli jo ennakkoon syyttänyt.⁴¹⁸ Erikoiseksi asian teki se, että julkaistessaan puheenjohtaja Vainion syytöksen tuntui Turun Päivälehti seisovan painetun tekstin takana. Kuukautta myöhemmin lehti oli kuitenkin Savolaisen kannalla. Oliko Turun Päivälehdessä kanta liikennelaitoksen tulevaisuuden suhteen todella nyt muuttunut, vai haluttiinko vain antaa avoin puheenvuoro molemmille osapuolille? Kumpikin edellä mainituista artikkeleista oli selkeästi kantaaottava, joten mikäli kyseessä ei ollut lehden yleinen kanta, niin ehkä sitten yksittäisen toimittajan. Puoluelehtenä toimiva Turun Päivälehti välttämättä halunnut sitoa toimittajiensa käsiä asian uutisoinnin suhteen, sillä herättihän asia keskustelua niin puolesta kuin vastaan SDP:n sisälläkin.

Yleisönosastoilla kannanotot raitiovaunuliikenteen puolesta alkoivat kiihtyä 1960-luvun lopulla. Heti ykkösen linjan siirryttyä bussiliikenteeseen ilmestyivät lehtiin ensimmäiset kirjoitukset⁴¹⁹, mutta vasta vuonna 1969 alkoivat ihmiset todella herätä raitiovaunujen puolesta. Eniten keskustelua herättivät linja-autojen aikaansaamat päästöt, joiden pelättiin pilaavan täysin Turun keskustan ilmanlaadun.⁴²⁰ Kirjoittelu kävi yhdessä vaiheessa niin kiihkeänä, että liikennelaitoskin otti asiaan kantaa kirjoittamalla palstalle vastineen. Siinä korostettiin tosiasioissa pysymistä ja muistutettiin, kuinka pienen osan linja-autot lopulta muodostaisivat Turun koko autokannasta.⁴²¹ Toinen suuri keskustelun aihe oli raitiovaunujen suuri turistirvo. Raitiotie tai edes osa siitä haluttiin säilyttää matkailijaystävällisyyden vuoksi.⁴²² Eräsikin kirjoittaja visioi Turulle uuden turistivetonaulan aavevaunuilla kulkevasta kolmosen rengaslinjasta, jonka varrelta näkisi helposti kaikki Turun keskeisimmät nähtävyydet.⁴²³ Missään 1970-luvun vaihteen yleisönosastonkirjoituksista ei kuitenkaan ryhdytty vaatimaan koko raitiovaunuliikenteen säilyttämistä. Aineksia kansanliikkeen syntyyn ei siis ollut nähtävissä.

⁴¹⁸ TP 30.1.1969.

⁴¹⁹ Ks. esim. TS 20.4.1967.

⁴²⁰ Ks. esim. TS 7.10.1969; TS 11.10.1969; TS 16.3.1970.

⁴²¹ TS 8.10.1969.

⁴²² Ks. esim. TS 17.5.1969; TS 4.5.1971; TS 28.4.1971; TS 27.10.1971. Vrt. Helsingissä nykyisin toimiva 3-linja.

⁴²³ TS 17.5.1969.

Seuraavan kerran raitiovaunuliikenteen lakkautuksen pariin palattiin Turun päälehdissä syksyllä 1969, Koposen toimikunnan⁴²⁴ mietinnön johdosta. Turun Sanomat sekä Åbo Underrättelser tyytyivät esityksen referointiin.⁴²⁵ Turun Päivälehti sen sijaan julkaisi asian tiimoilta peräti kaksi artikkelia saman päivän lehdessä. Toinen jutuista oli faktoihin perustuva, hieman liikennelaitoksen puolesta puhuva. Toinen artikkeli taas oli tunteellinen, raitiovaunuja kaipaamaan jäävä.⁴²⁶ Erot samana päivänä julkaistun kahden eri artikkelin välillä olivat niin suuret, että mielikuva toimittajien erilaisesta asennoitumisesta asiaan sai lisävahvistusta. Myös Åbo Underrättelser julkaisi asiaan liittyen toisen jutun muutamaa päivää myöhemmin. Kyseessä oli kolumni, jossa pohdittiin yleisesti liikenteen tulevaisuutta Turun keskustassa. Kirjoittaja oli raitiovaunujen lakkauttamisen kannalla, mutta ei kuitenkaan pitänyt sitä minään liikenneongelman kokonaisratkaisuna. Yksityisautoilua olisi rajoitettava ja liikennelaitoksen toimintaa kehitettävä ns. sosiaalisena palvelulaitoksena.⁴²⁷

Huomionarvoista oli, etteivät Turun päättäjät keskustelleet 1960-luvulla missään vaiheessa mahdollisuudesta hoitaa liikennelaitosta sosiaalisena palvelulaitoksena liikelaitoksen sijaan, kuten Åbo Underrättelserin kolumnissa ehdotettiin. Ajatus oli kuitenkin tuttu turkulaisille päättäjille jo 1930-luvulta, sillä silloisen liikennekomitean tutkimuksessa oli asia noussut ensimmäisen kerran esiin.⁴²⁸ Ajatus joukkoliikenteen tuottamisesta palveluperiaatteen omaisesti yleistyi laajemmin kuitenkin vasta 1970-luvulla, jolloin sitä ryhdyttiin pitämään lähes ainoana palvelutason takaamismahdollisuutena.⁴²⁹ Esimerkiksi Tampereen liikennelaitos siirtyi yhä enemmän palvelulaitoksen suuntaan 1970-luvulla, jolloin itsekannattavuus-periaate poistettiin laitoksen johtosäännöstä.⁴³⁰ Turun Päivälehdessä kirjoitustyylissä alkoi 1970-luvun alkupuolella näkyä yhä selkeämmin muutos raitiovaunuyönteiseksi. Lähes kaikki artikkelit alkoivat kuulostaa raitiovaunujen kannalta positiivisemmilta. Lehdessä pohdittiin esimerkiksi yksityisautoilun kieltämistä keskustassa, jotta raitiovaunuliikenteen jatkuminen mahdollistuisi.⁴³¹ Myö-

⁴²⁴ Toimikunta, joka oli asetettu tutkimaan teknillisten laitosten lautakunnan asettaman toimikunnan esityksen pohjalta liikennelaitoksen vastaista liikenteellistä ja taloudellista kehittämistä.

⁴²⁵ TS 4.10.1969; ÅU 4.10.1969.

⁴²⁶ TP 4.10.1969.

⁴²⁷ ÅU 7.10.1969.

⁴²⁸ Eräs liikennekomitean tutkijoista, insinööri Sahlberg, oli tuolloin idean takana. Idea jäi kuitenkin suunnitteluasteelle. Ks. Söderström 1990, 78.

⁴²⁹ Paavela 1975, 10-11.

⁴³⁰ Uola 1978, 54-56.

⁴³¹ TP 16.1.1970.

hemmin julkaistiin lisäksi useita artikkeleita, joissa toimittajat kertoivat raitiovaunujen säilyttämistä kannattavien ihmisten ajatuksista. Kärkkäimmät raitiovaunujen kannattajat olivat jopa sitä mieltä, että mikäli kaupungin harjoittama liikennesuunnittelu toteutuu sellaisenaan, kaupunki hukkuu saasteisiin ja asukkaat kuuroutuvat.⁴³² Lehden parissa ihmeteltiin lisäksi erityisesti sitä, miten oli mahdollista että vaikka Helsingissä oli huomattu raitiovaunujen hyödyllisyys,⁴³³ niin siitä huolimatta Turussa suunniteltiin näiden ”jalankulkijan ystävien” lakkauttamista.⁴³⁴

Turun Päivälehdessä käsiteltiin myös raitiovaunuliikenteen taloudellista tilannetta. Kyseisessä artikkelissa myönnettiin raitiotieliikenteen tappiollisuus, mutta kirjoitettiin vastineeksi, että kyseiset numerot saattoivat olla pieni tappio verrattuna autoliikenteen saasteen tulevaisuudessa aiheuttamiin lukuihin.⁴³⁵ Pisimmälle lehti meni uusissa ajatuksissaan vuoden 1970 lopulla. Jouluaattona julkaistussa artikkelissa peräänkuulutettiin turkulaisten taistelutahtoa raitsikoiden puolesta. Lehden toimituksessa oltiin sitä mieltä, että mikäli joku puuhakas ihminen ryhtyisi nyt toimiin ja saisi aikaan kansanliikkeen, joutuisivat kaupungin päättäjät kuuntelemaan kansalaistenkin mielipiteitä ja lakkautussuunnitelmat hylättäisiin.⁴³⁶ Turun Päivälehti onnistui siis muutamassa vuodessa kääntämään kelkkansa täysin. Kun vielä 1960-luvun puolella lehden kirjoituksista oli aistittavissa raitiovaunuliikenteen lakkautukselle myönteinen ilmapiiri, oli nostalgia nyt vallannut toimittajien mielet täysin. Raitiovaunuista ei enää Turun Päivälehdessä jostain syystä olisikaan tahdottu eroon.

Samanaikaisesti Turun Päivälehdessä suunnanmuutoksen kanssa kirjoittelu raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta lisääntyi muissakin lehdissä. Tamperelainen Aamulehti kirjoitti ensimmäisen artikkelinsa asiasta vuoden 1970 syyskuussa. Jutussa luotiin katsaus turkulaisen raitiovaunuliikenteen historiaan, sekä kerrottiin uusien bussien tilauksen myöhästymisestä.⁴³⁷ Joulukuussa julkaistussa artikkelissaan lehti puolestaan ihmetteli sitä, ettei Turussa oltu ryhdytty minkäänlaisiin suunnitelmiin raitiovaunumuseon tai

⁴³² Ks. esim. TP 6.2.1970; TP 30.4.1970.

⁴³³ Vuonna 1970 Helsingissä oli jo palattu raitiovaunuja suosivaan liikennepolitiikkaan, ja oli tehty päätös raitiovaunuliikenteen säilyttämisestä ainakin vuoteen 2000 saakka. Ks. esim. Raitiovaunuliikenteen tehostamisen yleissuunnitelma jatko-osa 1973, 1; Sundell 1974, 103; Herranen 1988, 274-277.

⁴³⁴ TP 9.5.1970.

⁴³⁵ TP 20.11.1970.

⁴³⁶ TP 24.12.1970.

⁴³⁷ Aamulehti (AL) 3.9.1970.

edes muistomerkin aikaansaamiseksi.⁴³⁸ Seuraavana vuonna Aamulehti uutisoi Turun raitiovaunuliikenteestä jälleen, kun kolmosen lakkautus siirtyi metallilakon vuoksi.⁴³⁹ Kirjoittelu Turun raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta alkoi siis hiljalleen levitä myös muualle Suomeen. Raitiovaunuliikenne oli kuitenkin Suomen kokoisessa maassa harvinaisen joukkoliikennemuoto, joten sen lakkautuksen katsottiin lehdissä varmasti kiinnostavan lukijoita.

Myös turkulaisissa lehdissä ihmeteltiin vuoden 1970 lopulla bussien toimituksen viivästyistä.⁴⁴⁰ Kun uudet linja-autot sitten viimein luovutettiin liikennelaitokselle, veivät niiden kuvat ja tekniset selostukset monta palstaa. Kirjoitukset vaikuttivat suorastaan hurmosmaisilta, toimittajat olivat täysin uusien ja modernien linja-autojen lumoissa. Samoissa jutuissa tuotiin esille myös tulevan siirtymisen tarkka aikataulu.⁴⁴¹ Merkille pantavaa oli kuitenkin, ettei raitiovaunuista uudelleen innostunut Turun Päivälehti lähtenyt hurmosmaiseen kirjoitteluun mukaan. Sen palstoilta oli turha etsiä linja-autoja ihannoivaa kirjoittelua.

Turun Päivälehti muistutti lukijoitaan lähestyvistä lakkautuksesta seuraavan kerran vuoden 1971 maaliskuussa. Artikkelissa korostettiin raitiovaunujen matkustajamäärien olevan uudessa nousussa, joten ilmaan jäikin kysymys miksi liikenne ylipäättään lakkautetaan.⁴⁴² Itse lakkautuksesta lehdet kuitenkin kirjoittivat yllättävän vähän. Artikkelit jäivät yleiselle tasolle, eikä Turun Sanomissakaan toistettu ykkösen lakkautuksen aikaista nostalgista artikkelia.⁴⁴³ Kolmosen raitiovaunulinjan sisäkehän lakkautus sujui loppujen lopuksi lehdistön näkökulmasta erittäin huomaamattomasti. Koko edellisen vuoden jatkuneen kirjoittelun olisi kuvitellut päättyvän selkeään päätepiisteeseen, mutta ilmeisesti kolmosen lakkautus olikin lehdille vain huomaamaton väliaikapiste.

Turun Päivälehti kunnostautui kolmosen sisäkehän lakkautuksen jälkeen jälleen raitiovaunujen puolesta puhujana. Huolta kannettiin siitä historiallisesta perinnöstä, joka tuhottiin kun raitiovaunuille ei turvattu arvoistaan säilytystä. Lehdessä ihmeteltiin myös

⁴³⁸ AL 15.12.1970. Aamulehti näytti painottavan historiallisia arvoja muita lehtiä enemmän. Sen lisäksi että raitiotieliikenteen lakkautusta pahoiteltiin historiallisten arvojen vuoksi, julkaistiin jokaisen artikkelin yhteydessä historiakatsaus Turun raitiotieliikenteeseen.

⁴³⁹ AL 5.3.1971.

⁴⁴⁰ Ks. esim. Turkulainen 24.9.1970

⁴⁴¹ Ks. esim. ÅU 11.2.1971; TS 11.2.1971.

⁴⁴² TP 5.3.1971.

sitä, miksi raitiovaunut ylipäättään eivät kiinnostaneet ostajia. Ainoa mahdollinen sijoituspaikka näytti lehden mukaan olevan romuttamo, sillä kaupungilla ei ollut tarvittavia varoja vaunujen säilytykseen.⁴⁴⁴ Raitiovaunujen kohtalosta kirjoitettiin lehdissä kokonaisuutena kuitenkin yllättävän vähän. Asiaa käsiteltiin muutamien artikkelien yhteydessä, mutta omia juttuja ei raitiovaunuille hellinnyt kuin Turun Päivälehdessä. Asia oli sinänsä kummallinen, sillä Turun raitiovaunuista eritoten aavevaunut olivat vielä suhteellisen hyväkuntoisia, ja niihin oli investoitu paljon rahaa. Vaikka raitiovaunuliikenne olikin häviävä luonnonvara joka puolella maailmaa, olisi aktiivisella markkinoinnilla voinut kuvitella vaunujen käyvän kaupaksi. Lehtien kannalta hiljaisuus raitiovaunujen kohtalosta oli myös sinänsä outoa, että yleensä tuhlatuista veromarkoista nostettiin suuri meteli. Miksi siis romuttamoon vietyinä tuhlatut veromarkat eivät kiinnostaneet toimittajia?

Kakkoslinjan lakkautuksesta päätettiin vuoden 1972 alussa, ja tällöin lehdistö taas keran heräsi kirjoittamaan asiasta. Helsingin Sanomat kirjoitti asiasta nyt ensimmäisen artikkelinsa, kuvilla varustettuna. Artikkelin oli erittäin monipuolinen ja siinä käsiteltiin raitiovaunuliikenteen lakkautusta monelta eri kantilta. ”*Turussa toteutetaan normaalissa järjestyksessä syntyneitä päätöksiä, mutta muutamien viime vuoden aikana on jo moni kysynyt, oliko lopettamispäätös järkevä, otettiin kiskoliikenteen edut huomioon?*” Toimittaja oli haastatellut juttua varten niin kaupungin päättäjiä, poliisia kuin raitiotiehenkilöstöäkin. Kaikkien haastateltavien kommentit olivat varovaisen raitiovaunumyönteisiä, mutta niissä kuitenkin korostettiin sitä, ettei lakkautusta enää voisi estää. Erikoisin kommentti oli saatu kaupungin matkailusihteeriltä, jolta oli kysytty matkailulautakunnan mielipidettä nähtävyyksinä koettujen raitiovaunujen lakkautukseen. ”*Emme pidä siitä, mutta emme ota kantaa kovin voimakkaasti.*”⁴⁴⁵ Matkailusihteerin kommentista voi vetää jonkinlaisia johtopäätöksiä Turun poliittisen päätöksenteon arvoista. Asioista oli mitä ilmeisimmin parasta vaieta, mikäli ajatukset eivät miellyttäneet johtavaa eliittiä.

⁴⁴³ TS 23.4.1971; ks. myös TP 23.4.1971; ÅU 24.4.1971; TP 29.4.1971.

⁴⁴⁴ Ks. esim. TP 22.7.1971; TP 21.9.1971; TP 31.12.1971.

⁴⁴⁵ Helsingin Sanomat (HS) 5.2.1972.

Raitiovaunuliikenteen lopullisesta lakkautuksesta kirjoitettiin luonnollisesti myös turkulaisissa lehdistä.⁴⁴⁶ Ensimmäisen kerran nyt myös joku muu lehti, Turun Päivälehden lisäksi, otti kantaa raitiovaunujen säilyttämisen puolesta. Aiemmin melko neutraalina pysytellyt Åbo Underrättelser teki toukokuussa 1972 artikkelin Enemmistö ry:n aatteista, jossa tuotiin suoraan esille toive raitiovaunuliikenteen säilyttämisestä.⁴⁴⁷ Vaikka kyse olikin ainoastaan tietyn yhdistyksen mielipiteistä, kertoo jutun julkaiseminen positiivisessa hengessä jo siitä, että ajatukset eivät ainakaan radikaalisti eronneet yhdistyksen aatteista.

Kakkoslinjan muuttuminen raitiovaunuliikenteestä busseilla ajettavaksi aloitti vuoden 1972 toukokuun lopulla varsinaisen artikkelien tulvan. Ykköslinjan sekä kolmosen sisäkehän oli annettu kadota sen suurempaa meteliä pitämättä, mutta nyt lehdet kirjoittivat senkin edestä. Turun Päivälehdessä kakkosen jäähyväisiä varten oli varattu kokonainen aukeama, ja sivuilla oli käytetty jopa väripainatusta, joka kyseisenä aikana oli vielä suhteellisen harvinaista.⁴⁴⁸ Myös Åbo Underrättelser sekä Turun Sanomat uutisoivat liikenteen vaihdoksesta heti tuoreeltaan, mutta kirjoittelu jäi vielä tässä vaiheessa melko kivaakkaaksi.⁴⁴⁹ Raitiovaunuliikenteen supistuminen ei jäänyt huomiotta myöskään muualla, vaan muissakin suomalaisissa sanomalehdissä hyvästeltiin Turun raitiovaunut.⁴⁵⁰

Nostalgisempaa kirjoitteluakin oli kuitenkin luvassa. Turun Sanomat oli jälleen valinnut Harri Kalvan kirjoittamaan, ja 12.6.1972 kakkosen viimeisestä matkasta saatiinkin lukea tunteenomainen selostus. Koko sivun artikkeli kuvasi kakkosen linjalla toimineen aavevaunu nro 53:n viimeistä matkaa, sen henkilökuntaa sekä asiakkaita. Illan viimeinen vuoro oli ollut ääriään myöten täynnä hyvästelijöitä ja tunnelma haikea.

*Viimeisen puheenvuoron saa Mikko Alameri Suomen Raitiotieseurasta: - Vuoden kuluttua tätä pidetään kulttuuriskandaalina. Ja kymmenen vuoden kuluttua liikennetaloudellisena skandaalina... Siihen ei kenelläkään joukosta ole lisättävää...*⁴⁵¹

⁴⁴⁶ Ks. esim. ÅU 30.3.1972; TS 30.3.1972.

⁴⁴⁷ ÅU 25.5.1972.

⁴⁴⁸ TP 30.5.1972.

⁴⁴⁹ TS 31.5.1972; ÅU 1.6.1972; TS 2.6.1972.

⁴⁵⁰ Ks. esim. Uusi Suomi (US) 1.6.1972; AL 1.6.1972.

⁴⁵¹ TS 12.6.1972.

Heinäkuun lopulla lehdistössä ryhdyttiin valmistelemaan kaupunkilaisia raitiovaunuliikenteen lopulliseen lakkautukseen.⁴⁵² Turun Päivälehti totesi artikkelissaan sen murheellisen tosiseikan, ettei raitiovaunujen pelastamiseksi ollut enää mitään tehtävissä. Raitiovaunujen puolesta ryhdyttiin puhumaan 15 vuotta liian myöhään, sillä kehittymisen ja laajentumisen kannalta kansanliike olisi pitänyt perustaa jo 1950-luvulla.⁴⁵³ Artikkeleissa oli yleisestikin havaittavassa alakuloa ja surullisuutta. Vaikka kaikki lehdet eivät missään vaiheessa kirjoittaneetkaan raitiovaunujen säilyttämisen puolesta, oli niiden lopullisen katoamisen paikka silti kova pala lähes jokaiselle toimittajalle ja kustantajalle.

Keväästä syksyyn lähes keskeytyksettömänä jatkunut kirjoittelu raitiotieliikenteen lakkautuksesta sai uusia piirteitä syyskuussa, kun lehdet alkoivat ponnekkaasti kannustaa lukijoitaan vielä viimeiselle raitiovaunumatkalle. Tampereella ilmestynyt Aamulehti kehotti kaikkia tamperelaisia kokemaan uskomattoman raitiovaunumatkan, jollaista ei koskaan ollut voinut kokea Tampereella.⁴⁵⁴ Lehdet suorastaan hehkuttivat mahdollisuudella ajaa viimeisen kerran raitiovaunulla, niin kuin se olisi lähes jokaisen kansalaisen velvollisuus. Kirjoittelussaan lehdet onnistuivatkin hyvin, sillä lopulta viimeiset raitiovaunut pullistelivat matkustajista.

Myös yleisönosastokirjoitukset lisääntyivät syyskuussa 1972 kolmosen ulkokehän lakkautuksen lähestyessä. Kirjoituksissa ei suoranaisesti vaadittu raitioiteitä säilytettäväksi, mutta muutama kirjoittaja kirosi voimakkaasti bussien hitautta, ja vertaukset etanaan olivat yleisiä.⁴⁵⁵ Kirjoittelu oli jo alistunutta, sillä kyllähän kaupunkilaiset tajusivat, ettei raitiovaunuja enää voitu pelastaa. Osassa kirjoituksista keskityttiinkin raitiovaunujen moitteettoman liikennöinnin sekä henkilökunnan hyvän ja ystävällisen palvelun kiittämiseen.⁴⁵⁶ Yleisönosastokirjoitukset olivat muuttuneet 1970-luvun vaihteen raitiovaunuja puolustavista sekä niiden perintöä vaalivista enemmänkin hyvästelevään suuntaan. Kaikille kaupunkilaisille ei riittänyt hyvästijätö raitsikan viimeisellä matkalla, vaan omat jäähyväiset haluttiin kuuluttaa koko kaupungille.

⁴⁵² Ks. esim. AL 19.7.1972; US 19.7.1972.

⁴⁵³ TP 20.7.1972.

⁴⁵⁴ AL 27.9.1972; ks. myös esim. TP 20.7.1972; ÅU 30.9.1972.

⁴⁵⁵ TS 29.9.1972; TS 1.10.1972.

⁴⁵⁶ Ks. esim. TS 29.9.1972.

Turun Sanomissa ensimmäinen kunnan askel raitiovaunumyönteisyyttä kohti otettiin niinkin myöhään kuin vuoden 1972 syyskuussa. Aiemmin lehdessä oli kirjoitettu raitiovaunuliikenteen lakkauttamisesta ainoastaan positiivisena asiana, josta ei pitänyt kantaa kaunaa kenellekään. Ainoastaan Harri Kalvan jutut olivat muodostaneet poikkeuksen, mutta niissäkään ei raitiovaunujen lakkautusta kyseenalaistettu. Oli eri asia jättää kunnan jäähyväiset kuin kritisoida poliitikkojen päätöksiä. Nyt lehdessä kuitenkin julkaistiin kolumni, jossa suoraan pyydettiin raitiovaunuliikenteen säilyttämistä.⁴⁵⁷ Oliko pyyntö vain keino saada myötätuntoa raitiovaunuja surevilta turkulaisilta, vai lehden virallinen ja liian myöhään muuttunut kanta, sitä on yhden jutun perusteella vaikea sanoa.

Toimittaja oli kolumnia varten perehtynyt tarkasti vuosien 1963-65 poliittiseen päätöksentekoon. Hän tuomitsikin jyrkästi ne poliitikot⁴⁵⁸, jotka uusien kunnallisvaalien alla julkisesti selittivät aikanaan vastustaneensa raitiovaunuliikenteen lakkautusta. Yksimielisesti tehdyn päätöksen jälkeen kukaan ei toimittajan mukaan voinut esittää ”puhdoista”.⁴⁵⁹ Samaan asiaan tarttui myös muutamaa päivää myöhemmin yleisönosastokirjoitus, jossa kirjoittaja pyysi Turun Sanomia selvittämään, ketkä valtuutetut olivat äänestäneet tätä käsittämätöntä päätöstä vastaan. Kirjoittaja halusi varmistua siitä, ettei äänestäisi tulevissa vaaleissa sellaista henkilöä. Turun Sanomat vastasi kirjoittajalle, viitaten jo aiemmin ilmestyneeseen kolumniin, ettei kukaan vuoden 1965 valtuutetuista äänestänyt periaatepäätöstä vastaan.⁴⁶⁰

Poliitikot saivat nyt siis kokea kääntyneen mielipiteen itseään vastaan. Kaupunkilaiset olivat 1960-luvun puolivälissä antaneet poliitikkojen tehdä suuren päätöksen ilman minkäänlaista vastustusta, mutta nyt äkkiä vaadittiinkin päitä vadille. 1970-luvulla mielipiteet raitiovaunusta joukkoliikennevälineenä olivat selvästi muuttuneet myönteisempään suuntaan yleisen nostalgian vallatessa ihmisten mieliä. Monissa maissa raitiovaunuliikenteen lakkautussuunnitelmat joko peruttiinkin kokonaan tai sitten raitiovaunuli-

⁴⁵⁷ TS 27.9.1972.

⁴⁵⁸ Kolumnissa ei mainittu kyseisiä poliitikkoja nimeltä.

⁴⁵⁹ TS 27.9.1972.

⁴⁶⁰ TS 1.10.1972.

kennettä ryhdyttiin kunnostamaan tai jopa uudelleen perustamaan.⁴⁶¹ Samaan mielipiteen muutokseen heräsivät myös turkulaiset, mutta liian myöhään.

Raitiovaunuliikenteen tarun loppu uutisoitiin lehdissä monin eri tavoin. Åbo Underättelser kirjoitti asiasta laajimmat artikkelinsa jo ennen kolmosen viimeistä matkaa, julkaisien saman päivän lehdessä peräti kolme isoa juttua. Ensimmäinen artikkeleista oli pyhäliitteessä julkaistu koko aukeaman muistelo raitiovaunuliikenteen vaiheista, jonka lopuksi uusittiin jo aiemmin esitetty kehoitus kaupunkilaisille raitiovaunulla viimeisen kerran matkustamisesta. Toisaalla samassa lehdessä julkaistiin poliittisesti väritynyt artikkeli jossa uskottiin, ettei raitiovaunuliikennettä lakkautettaisi, mikäli päätös olisi tehty kansanäänestyksen pohjalta. Samassa jutussa myönnettiin, ettei raitiovaunuja oltu aina rakastettu kaupungissa. Nyt oli kuitenkin tullut aika, jolloin kukaan ei sanonut pahaa sanaa raitiovaunuista. Viimeinen samana päivänä julkaistuista artikkeleista käsitteli henkilökunnan sijoituksia. Artikkelin kirjoittaja oli todella paneutunut henkilöstön asemaan, sillä jutussa selostettiin erittäin laajasti ja asiantuntevasti henkilökunnan tulevaisuutta.⁴⁶² Åbo Underrättelserinkin kirjoituksiin oli kyseisten artikkelien myötä tullut lisää tunteikkautta ja nostalgisuutta, mutta loppuun asti lehti pysyi kuitenkin suhteellisen asiapitoisella linjalla. Minkäänlaisia nyyhkytarinoita oli lehden sivuilta turha etsiä.

Turun Päivälehti kirjoitti raitiovaunuliikenteen lopullisesta lakkautuksesta muutaman jutun, mutta esilletuonti ja tyyli eivät enää olleet niin näyttäviä kuin kakkosen lakkautuksen aikoihin. Päivälehden kirjoituksissa oli selkeästi havaittavissa alistuneisuus, jota vielä vuotta aiemmin ei kirjoituksista ollut löytynyt. ”*Olemme siirtyneet kumipyörien aikakauteen... Olemme myös sitoutuneet hyväksymään yhä lisääntyvän lyijysaasteen.*”⁴⁶³ Asia oli siis alistuneesti hyväksytty, mutta silti päättäjille piti ilmoittaa että toimeenpantu päätös oli alunperinkin ollut väärä. Lehdessä uutisoitiin itse viimeinen raitiovaunumatka lopulta yllättävän pienenä juttuna. Artikkelissa kuvailtiin viimeisen matkan tunnelmaa kyynelten ja jäähyväiskukkasten muodossa. Mainittiin myös huimat

⁴⁶¹ Esimerkiksi Oslossa vuonna 1960 tehty lakkautuspäätös peruttiin 70-luvulla. Helsingissä taas raitiovaunuliikenteeseen ryhdyttiin panostamaan uudelleen vuonna 1970. Rooma puolestaan oli esimerkki kaupungista, jossa koko raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta ei koskaan tehty virallista päätöstä, mutta silti yksittäisiä reittejä lopetettiin hiljalleen niin, että vuoden 1940 45 reitistä oli vuonna 1970 jäljellä enää vain kolme. 1990-luvulla reittienmäärä on kuitenkin taas noussut. Ks. esim. Nummelin 2001, 20, 92; Sundell 1974, 103; Herranen 1988, 274-277.

⁴⁶² ÅU 30.9.1972.

⁴⁶³ TP 30.9.1972.

matkustajamäärät, sillä esimerkiksi kolmosen vihoviimeiselle matkalle oli vaunuun pakkautunut parisataa matkustajaa, kun vaunussa oli istumapaikkoja vain 20:lle.⁴⁶⁴

Turun Sanomat uutisoi sekin luonnollisesti raitiovaunuliikenteen viimeisen matkan, mutta nostalgian määrä jäi uupumaan huomattavasti kakkosen lakkauttamisen aikaisesta. Lehteen oli painettu vain iso kuva ja tunteellinen kuvateksti, otsikolla ”*Nyt se on loppu*”.⁴⁶⁵ Turun alueen kolmen päälehden kirjoittelussa näkyikin loppuvaiheissa selkeästi uutisen vanheneminen. Vaikka kaupungin asukkaat olivat vasta kakkosen lakkautuksen aikoihin kunnolla heränneet koko tapahtumaan, alkoi se siinä vaiheessa olla lehdistön kannalta jo vanha uutinen. Kymmenen viime vuoden aikana raitiovaunuista tapahtunut kirjoittelu tuntui eläneen näissä lehdissä jonkinlaisessa pyörivässä syklissä. Alkuun lehdistössä oli kiinnostusta asian suhteen, sitten se periaatepäätöksen viipymisen aikaan hupeni, kunnes taas kasvoi valtuuston vihdoon tehtyä päätöksensä. Periaatepäätöksen ja ykkösen lakkautuksen välinen aika oli suhteellisen hiljaista, kunnes maaliskuussa 1967 tapahtunut ykköslinjan muutos sai taas aikaan kiinnostuksen nousun. Kiinnostus kuitenkin hupeni hiljalleen ja 3A-linja saikin muuttua linja-autoilla kulkevaksi melkein huomaamatta. Tämän jälkeen kirjoitukset alkoivatkin jälleen kiihtyvällä tahdilla lisääntyä, kunnes kakkosen lakkautus oli ikään kuin se lopullinen kliimaksi, jonka jälkeen loppu oli jäähdyttelyä.

Muissa lehdissä kolmosen ulkokehän lakkautus sen sijaan sai aikaan huomattavasti suuremman mielenkiinnon. Turkulaisessa toimittajat olivat paneutuneet tarkasti raitiovaunujen lakkautuspäätöksen syntyyn. Lehdessä julkaistiinkin lokakuussa 1972 erittäin laaja ja pikkutarkka artikkeli lakkautuspäätöksen teon vaiheista. Samassa lehdessä toisaalla perehdyttiin myös Savolaisen haastattelun kautta valaisemaan raitiovaunuliikenteen kannattamattomuuden syitä.⁴⁶⁶ Kirjoitukset eivät olleet tunteikkaita tai nostalgisia vaan täyttää asiaa. Raitiovaunuliikenteen lakkautusta kuitenkin pahoiteltiin. Turunmaa – lehdessä sen sijaan lähestymistapa oli aivan erilainen. Artikkelin alussa oli toki jo tutuksi käynyt katsaus raitiovaunuliikenteen historiaan, mutta sen loppu yllätti. Lehden kirjoituksessa ei ollut minkäänlaista haikeutta, vaan raitiovaunuliikenteen lakkautusta pidettiin jopa hyvänä asiana. Turunmaa olikin ainoa lehti, joka näin suorasukaisesti il-

⁴⁶⁴ TP 3.10.1972.

⁴⁶⁵ TS 2.10.1972.

⁴⁶⁶ Turkulainen 5.10.1972.

moitti kannattavansa raitiovaunuliikenteen lakkautusta tilanteessa, jossa kansalaisten enemmistön mielipiteet olivat muuttuneet jo täysin vastakkaisiksi. ”*Joku vanha mummo saa nyt totutella... Yksi luku on loppunut ja uusi alkanut Turun joukkoliikennevälineiden historiassa.*”⁴⁶⁷

Aamulehti sekä Helsingin Sanomat jatkoivat kirjoittelua pisimpään. Aamulehti keskittyi erityisesti raitiovaunuliikenteen lakkautuksen jälkeiseen aikaan, pohtien raitiovaunuille sekä muulle jäljelle jääneelle materiaalille uusia käyttömahdollisuuksia.⁴⁶⁸ Helsingin Sanomat puolestaan ei voinut jättää käyttämättä tilaisuutta Helsingin oman raitiovaunuliikenteen mainostamiseksi. 1.10.1972 julkaistussa artikkelissa oli käsitelty monipuolisesti Turun raitiovaunuliikenteen lopetukseen liittyviä seikkoja, ja lopussa annettiin lukijoille pieni vinkki: ”*Maanantaina näkee Suomessa raitiovaunuja enää vain Helsingissä.*”⁴⁶⁹ Helsingin Sanomat palasi Turun raitiovaunuliikenteen pariin vielä ainakin kertaalleen, uutisoiden raitiovaunun luovutuksen Lahteen. Toimittaja oli hauskaasti todennut jutussaan, että Turku oli antanut Lahden lapsille tavallista mittavamman joululahjan lahjoittaessaan normaalikokoisen raitiovaunun.⁴⁷⁰

5. HENKILÖSTÖN SIJOITTELU JA VAUNUJEN KOHTALO

⁴⁶⁷ Turunmaa 5.10.1972.

⁴⁶⁸ Ks. esim. AL 17.10.1972; AL 29.11.1972; AL 17.1.1973.

⁴⁶⁹ HS 1.10.1972.

5.1. Ketään ei irtisanota

Raitiovaunuliikenteen lakkautuksen suurimman ongelman muodosti raitiovaunuhenkilökunnan uudelleensijoittelu. Työpaikkojen kokonaismäärä liikennelaitoksella väheni radikaalisti, vaikkakin bussiliikenteen laajeneminen antoi osalle entisistä raitiovaunutyöläisistä uuden työpaikan. Jo ensimmäisiä lakkautussuunnitelmia tehtäessä vuonna 1961 laskettiin uudelleensijoitettavien⁴⁷¹ työntekijöiden sekä eläkkeelle menevien määrä⁴⁷², mutta lopulliset luvut täsmentyivät vasta vuosien varrella. Raitiovaunuliikenteen lakkautus tiesi lopulta uutta työpaikkaa noin 130:lle työläiselle, sekä eläkepäiviä noin sadalle entiselle raitiovaunutyöntekijälle.⁴⁷³ Uudelleensijoittelu oli suuri toimenpide, ja sen hoitaminen kunnolla vaati vuosien asiaan paneutumisen.

Raitiovaunuhenkilökunnan uudelleensijoittelun lähtökohtana oli kaupunginvaltuuston raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta 14.6.1965 tekemä periaatepäätös, jonka perusteella oli selvää ettei ketään tulisi irtisanomaan. Samalla henkilökunnalle luvattiin palkan sekä muiden etuisuuksien pysyvän ennallaan.⁴⁷⁴ Näiden päätösten perusteella teknillisten laitosten lautakunnan tehtäväksi tuli henkilöstöasianosaston avustuksella etsiä sijoituspaikka jokaiselle työnsä menettävälle raitiovaunutyöntekijälle. Mahdollisia sijoituspaikkoja olivat lähes kaikki kaupungin työtehtävät, sillä missään ei oltu määritelty millaista työtä uudelleensijoitettaville tulisi tarjota.

Raitiovaunukuljettajien luonnollisena uutena työmaana pidettiin heti ensimmäisistä lakkautusehdotuksista lähtien bussiliikennettä.⁴⁷⁵ Vaikka suurimmalta osalta raitiovaunukuljettajista puuttui linja-auton kuljettamiseen oikeuttava ajokortti, katsottiin liikennelaitoksella asian järjestämisen olevan suhteellisen helppoa. Näin ollen lakkautussuunni-

⁴⁷⁰ HS 16.12.1972.

⁴⁷¹ Käytän kappaleissa 5.1 sekä 5.2 rinnakkain termejä uudelleensijoittelu sekä sijoittelu. Molemmilla tarkoitan raitiovaunuhenkilökunnan uudelleensijoittelua raitiovaunuliikenteen lakkautuksen yhteydessä. Molempien termien käyttö perustuu asiakirjoihin, joissa myös on käytetty termejä rinnakkaisina.

⁴⁷² Ks. esim. Tekn. lait. ltk. ptk. 13.9.1961 364§, TKA.

⁴⁷³ Ks. esim. Tekn. lait. ltk. ptk. 8.1.1968 12§ Liite 2, TKA.

⁴⁷⁴ Kv ptk. 14.6.1965 39§, TKA. Jo ennen periaatepäätöksen aikaansaamista valtuutettu Virtanen (SDP) toi valtuuston kokouksessa esille raitiovaunuhenkilökunnan huolen uudelleensijoituksista, korostaen sitä, ettei lupaus työpaikkojen säilyttämisestä poista henkilökunnan huolta. Pelko työpaikan menetyksestä oli siis tiukassa. Ks. Kv. kesk.ptk. 1.6.1964 38§, TKA.

⁴⁷⁵ Ks. esim. Tekn. lait. ltk. ptk. 18.4.1962 Liite 1, TKA.

telmien rinnalla ajettiin koko ajan eteenpäin suunnitelmaa raitiovaunukuskien kouluttamisesta linja-autonkuljettajiksi, ja todenteolla idean kimppuun käytiin heti kaupunginvaltuuston hyväksytyä periaatepäätöksen.

Suunnitelmana oli kouluttaa 55 raitiovaunukuljettajaa⁴⁷⁶ linja-autonkuljettajiksi siten, että Turun Autokatsastuskonttori valvoisi kaupungin johdolla tapahtuvan opetuksen. Opetuksessa käytettäisiin liikennelaitoksen hallussa olevaa liikenteestä poistettua busssia⁴⁷⁷, jolla järjestettäisiin ajoharjoittelu. Asian järjestäminen vaati kuitenkin erikoislupaa kulkulaitosten ja erityisten töiden ministeriöltä, sillä kuljettajaopetuksen antaminen oli tarkoin määritelty, eikä sitä oltu ennen järjestetty kaupungin johdolla. Erikoislupaa tarvittiin myös siksi, että linja-autoajokortin saamiseksi vaadittava kuorma-autonajokokemus voitaisiin korvata raitiovaunukuljettamisella.⁴⁷⁸

Erikoislupaa anottiin ministeriöltä vuoden 1965 lopulla⁴⁷⁹, siitäkin huolimatta että jo etukäteen oli tihkunut tietoja, joiden mukaan hakemusta ei tultaisi hyväksymään. Liikennelaitoksella uskottiin kuitenkin vakaasti hankkeeseen. Erikoislupahakemukseen liitettiin lisäksi laitoksen vetoamus, jossa perusteltiin koulutusta muun muassa sillä, ettei raitiovaunukuljettajien ammattitaitoa kannattaisi heittää hukkaan. He olivat sekä tottuneet kuljettamaan raskasta ajoneuvoa liikenteessä, että olivat selvillä liikennesäännöistä.⁴⁸⁰ Liikennelaitoksen, sekä koko kaupungin kovasta yrityksestä huolimatta ennakolta kuullut huhut pitivät lopulta paikkansa, ja ministeriö eväsi erikoislupahakemuksen. Ministeriön mukaan kuljettajaopetusta varten laadituista säännöistä ei voitu poiketa, eikä poikkeusta voitu myöskään tehdä kuorma-autonajokokemuksen vaatimisessa.⁴⁸¹ Suunnitelmat raitiovaunukuljettajien siirrosta linja-autonkuljettajiksi voitiin nyt siis hylätä, paitsi niiden kuljettajien osalta jotka jo omistivat linja-autokortin. Heidän määränsä oli kuitenkin niin vähäinen, ettei siitä tullut suurta helpotusta edessä siintävään uudel-

⁴⁷⁶ Raitiovaunukuljettajia oli yhteensä 109 kpl, joista 54:ltä evättiin mahdollisuus koulutukseen korkean iän vuoksi. Voimassa oleva bussikortti oli jo 14:llä kuskilla, kuorma-auton ammattiajokortti 25:llä ja loppujen oli tarkoitus kustantaa itse ammattiajokortti. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 29.9.1965 434§ Liite 1, TKA.

⁴⁷⁷ Kyseinen Leyland Panther –bussi myytiin lopulta WSOY:lle sen jälkeen kun koulutussuunnitelma epäonnistui. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 28.9.1966 375§, TKA.

⁴⁷⁸ Kh ptk. 7.12.1965 3009§, TKA.

⁴⁷⁹ Kh ptk. 12.10.1965 2445§, TKA.

⁴⁸⁰ Tekn. lait. ltk. ptk. 29.9.1965 434§ Liite 1, TKA.

⁴⁸¹ Kh ptk. 7.12.1965 3009, TKA.

leensijoitusurakkaan. Näin sijoitusurakasta tuli jo heti työn alkumetreillä huomattavasti vaikeampaa, kuin mitä ennen periaatepäätöksen hyväksymistä oli kuviteltu.

Vuoden 1965 lopulla sijoitusurakkaa tutkimaan asetettiin kaupunginhallituksen toimesta erityinen toimikunta, johon nimitettiin myös ammattiyhdistyksen edustaja. Toimikunnan tehtävänä oli keskittyä yleisten suuntaviivojen laatimiseen koko sijoitustoiminnan suorittamiseksi, sekä auttaa henkilöstöasiainosastoa etsimään mahdollisia sijoituspaikkoja.⁴⁸² Toimikunnan työ jäi lopulta vain marginaaliseksi, eikä sijoitustoimintaa saatu kunnolla organisoitua. Seuraavien vuosien ajan koko toiminta jatkuikin erittäin pienimuotoisena ja vain muutamia työntekijöitä saatiin sijoitetuiksi.

Ykköslinjan muutoksen lähestyessä henkilökunnan sijoitustoiminta heräsi uudelleen eloon. Kaupunginhallitus lähestyi vuoden 1967 helmikuussa teknillisten laitosten lautakuntaa kirjelmällä, jossa tiedusteltiin sijoitustoiminnan toteutumista. Lisäksi samassa kirjelmässä kehoitettiin lautakunnan alaisia laitoksia ilmoittamaan eteenpäin vapautuvista toimista, joiden hoitaminen ei vaatisi erityistä koulutusta.⁴⁸³ Kaupunginhallitus oli siis vuoden 1965 jälkeen jättänyt sijoitustoiminnan hoitamisen teknillisten laitosten lautakunnan järjestettäväksi, mutta alkoi nyt hiljalleen huolestua uudelleensijoitusten vähäisestä määrästä. Teknillisten laitosten lautakunnan mahdollisuudet sisäiseen uudelleensijoitteluun olivat kuitenkin erittäin rajalliset, sillä sen alaisuudessa toimivien osastojen työt vaativat yleensä erityistä koulutusta.⁴⁸⁴ Oli siis erikoista miten kaupunginhallitus edes kuvitteli asioiden hoituvan pelkästään lautakunnan sisäisenä toimintana.

Ykköslinjan vaihtuessa bussiliikenteellä ajettavaksi, tarvittiin uutta linjaa hoitamaan 20 kuljettajaa. Näistä seitsemän otettiin raitiovaunuliikenteen puolelta, osa oli entuudestaan bussiliikenteen puolella toimineita, ja kahdeksan palkattiin liikennelaitoksen ulkopuolelta uusina työntekijöinä.⁴⁸⁵ Raitiovaununhenkilöstöstä siis vain seitsemän kuljettajaa

⁴⁸² Kh ptk. 9.11.1965 2738§, TKA; Kh ptk. 21.12.1965 3137§, TKA; Kh ptk. 4.1.1966 25§, TKA.

⁴⁸³ Tekn. lait. ltk. ptk. 1.2.1967 57§ Liite 1, TKA.

⁴⁸⁴ Esim. Kh:n yllä mainittuun kyselyyn vastauksena löytyi neljä työpaikkaa kaikista teknillisistä laitoksista yhteensä. Teknillisten laitosten lautakunnan alaisuudessa toimivat vesi-, puhelin-, sähkönjakelu-, liikenne-, kaasu- ja vesilaitos sekä voima-asema. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 1.2.1967 57§ Liite 1, TKA. Teknilliset laitokset olivat kaupungin suurimpia työllistäjiä vielä 60-luvun alussa, mutta vuosien 1965-70 välillä laitokset olivat kaupungin kaikista osastoista ainoa, jossa työntekijöiden määrä väheni (v.1965 628hlö, v.1970 485hlö). Ks. Uusitalo 1982, 26-27. Tämä osaltaan myös vaikeutti sijoitustoiminnan onnistumismahdollisuuksia.

⁴⁸⁵ Tekn. lait. ltk. ptk. 15.2.1967 92§ Liite 1, TKA; Kh ptk 21.2.1967 605§, TKA.

saatiin tässä vaiheessa sijoitettua bussiliikenteen puolelle, koska ilman ministeriön erikoislupaa ei muita oltu voitu kouluttaa päteviksi. Näin ollen liikennelaitos oli pakotettu palkkaamaan lisää henkilökuntaa, vaikka samanaikaisesti jo palkkalistoilla oleville ei tahtonut löytyä uutta työtä.

Uudelleensijoitukset saivat ykkösen lakkautuksen yhteydessä kuitenkin kokonaan uutta vauhtia, etenkin sen jälkeen kun kaupunginhallituksessa ymmärrettiin teknillisten laitosten lautakunnan rajalliset sijoitusmahdollisuudet. Myös kaupunginvaltuustossa otettiin kantaa raitiovaunuhenkilökunnan sijoitteluun ja valtuutetut viestittivätkin hallitukselle, että asioita olisi nopeutettava. Lisäksi valtuustossa kehoitettiin hallitusta ottamaan huomioon myös raitiovaunuhenkilökunnan entisen aseman sekä työntekijöiden korkean iän mukanaan tuomat vaatimukset uusia sijoituspaikkoja etsittäessä. *”Haluaisin vain nyt painottaa kaupunginjohtajan itsensä käyttämää sanontaa, että heille etsittäisiin sopivaa työtä, joka vastaisi suurin piirtein sitä, mitä he ovat tehneet.”*⁴⁸⁶ Valtuustossa oli siis selvästi toiveita säännellä raitiovaunuhenkilöstön uudelleensijoittelua, määrittelemällä sijoituspaikkojen muotoa. Valtuutettujen mahdollisuudet uudelleensijoitteluun puuttumiseen olivat kuitenkin rajatut, sillä ilman asiasta tehtyä aloitetta tai kaupunginhallituksen esitystä ei asiaan voitu puuttua. Tässä vaiheessa asia jätettiin hallituksen johdolla hoidettavaksi, mutta valtuutettujen puheenvuorot kyllä vaativat selkeää toimintaa, tai muuten johto otettaisiin omiin käsiin.

Kaupunginvaltuuston asiaan puuttumisesta johtuen henkilöstöasianosasto alkoi hallituksen käskystä aktiivisesti etsiä sijoituspaikkoja muista kaupungin laitoksista, ja lopulta vuoden 1967 aikana saatiin 15 henkilöä sijoitettua. Sijoituspaikat vaihtelivat suuresti, ja eniten paikkoja löytyi tässä vaiheessa koululaitoksen puolelta. Entiset raitiovaunukuljettajat sopivat hyvin esimerkiksi koulujen talomiehiksi ja raitiovaunurahastajat taas kirjasto- ja vahtimestareiksi.⁴⁸⁷ Saman vuoden aikana eläkkeelle jäi 23 henkilöä.⁴⁸⁸ Vuosi 1967 oli ensimmäinen, jolloin sijoitustoimintaan toden teolla keskityttiin ja tuloksia saatiinkin heti aikaiseksi. Alle kahdenkymmenen henkilön vähennys 130:sta sijoitettavasta oli kuitenkin valitettavan vähän. Jäljellä oli enää viisi vuotta ennen raitiovaunuli-

⁴⁸⁶ Kv kesk.ptk. 24.4.1967 17§, TKA.

⁴⁸⁷ TKK 1967, 447-456; Tekn. lait. ltk. ptk. 20.12.1967 552§ Liite 1, TKA.

⁴⁸⁸ TKK 1967, 447-456.

kenteen lopullista lakkautusta, joten uudelleensijoitusten järjestämiselle alkoi tulla todella kova kiire.

Sijoituksien kiireellisyydestä oltiin nyt siis tietoisia, ja kun takana oli ensimmäinen suhteellisen onnistunut vuosi uudelleensijoittelun kannalta, olisi voinut odottaa vuoden 1968 olevan vielä suurempi menestys. Päinvastoin kuitenkin kävi. Vuonna 1968 ainoastaan 19 raitiovaunuhenkilöstöön kuulunutta poistui liikennelaitoksen palveluksesta, ja näistäkin suurin osa siirtyi eläkkeelle.⁴⁸⁹ Teknillisten laitosten lautakunta anoikin nyt jo hieman hädissään kaupunginhallitukselta virallista tiedonantoa muille lautakunnille annettavaksi, jotta ne ilmoittaisivat vapautuvista paikoista välittömästi suoraan liikennelaitokselle.⁴⁹⁰ Raitiovaunuliikenteen talous meni vuoden 1968 sijoitustoiminnan vähäisyyden vuoksi myös kunnolla miinukselle, sillä alun perin oli varauduttu jo paljon pienempiin palkkamenoihin.⁴⁹¹ Irtisanomisiin ei tässä vaiheessa voitu kuitenkaan lähteä, sillä siitä piti huolen vuoden 1965 periaatepäätöksen ponsi työpaikkojen säilyttämisestä.

Samanlainen uudelleensijoitustoiminnan vähäisyys jatkui myös seuraavana vuonna, jolloin yhdeksän työntekijää pystyttiin sijoittamaan muihin tehtäviin. Lisäksi 22 henkilöä jäi eläkkeelle.⁴⁹² Edelleen sijoituspaikkoina toimivat koulut ja eri virastot, joissa tarvittiin esimerkiksi vahtimestarin palveluksia.⁴⁹³ Vuosien 1965-69 aikana oltiin nyt siis saatu sijoitettua yhteensä noin 30 raitiovaunutyöntekijää uusiin tehtäviin.⁴⁹⁴ Määrä oli mitätön, tai ainakin siihen vuoden 1967 jälkeen tullut lisäys oli mitätön. Kauniista valtuuston puheista huolimatta toiminnasta sai sen kuvan, ettei tosiasiallisesti tajuttu kuinka suuresta ongelmasta olikaan kyse. Sadan jäljellä olevan ihmisen sijoittelu sekä muiden eläkkeelle siirtymiset oli saatava jotenkin hoidettua raitiovaunuliikenteen loppuun mennessä, sillä ei niitä ihmisiä voitu ovesta uloskaan heittää. Sijoitustoimintaa ei kuitenkaan osattu järjestää, eikä kukaan tuntunut ymmärtävän kuinka nopeasti aika kului. Henkilökunnan keskuudessa tunnettiin varmasti jo epätoivoa asian suhteen.

⁴⁸⁹ TKK 1968, 342-351; Tekn. lait. ltk. ptk. 22.1.1969 42§ Liite 1, TKA.

⁴⁹⁰ Kh ptk. 23.12.1968 3431§, TKA.

⁴⁹¹ Tekn. lait. ltk. ptk. 19.2.1969 97§, TKA; Kv ptk. 17.3.1969, TKA.

⁴⁹² TKK 1969, 378-387.

⁴⁹³ Ks. esim. Kh ptk. 5.8.1969 2141§, TKA.

⁴⁹⁴ TKK 1967, 447-456; TKK 1968, 342-351; TKK 1969, 378-387.

Vuonna 1970 raitiovaunuhenkilöstöä saatiin sijoitettua kaupungin muihin laitoksiin ai-noastaan kaksi henkilöä⁴⁹⁵, mutta liikennelaitoksen sisällä siirtoja tehtiin useita.⁴⁹⁶ Lii-kennelaitoksen kokonaishenkilömäärä ei kuitenkaan vuosien saatossa ollut vähentynyt suuresti, sillä vapautuvien virkojen lakkautuksen yhteydessä oli tilalle palkattu työsopimussuhteista henkilökuntaa lisää.⁴⁹⁷ Raitiovaunuliikenne ei voinut toimia vajaalla henkilöstöllä, mutta nyt palkatuista työsopimussuhteisista oli liikenteen loppuessa helppo päästä eroon. Työsopimussuhteisen henkilökunnan ero viran haltijoihin oli nimittäin juuri siinä, että heidän työsuhteensa saatettiin tehdä määräaikaisena ja muutenkin heidän irtisanomisturva oli heikompi.

Vuoden 1970 lopulla kaupunginvaltuusto otti asian jälleen esille kokouksessaan. Valtuutettu Merisaari (SKDL)⁴⁹⁸ tiedusteli bussitilauksista käydyn keskustelun lomassa, miten henkilöstön sijoittelu aiottiin hoitaa, kun vuosivauhti oli ollut niin hidas. Samalla hän ihmetteli sitä, ettei henkilökunnan suurta halukkuutta siirtoihin oltu huomioitu enempää. Apulaiskaupunginjohtaja Paavo Koponen puolusteli siirtoaikataulua, sanoen että ”asia kyllä hoidetaan niin hyvin kuin pystytään”.⁴⁹⁹ Siirtoaikataulun nopeudesta oli kiinnostunut myöskin Turun raitiotieläisten yhdistys ry, jonka kaupunginhallitukselle lähettämässä kirjelmässä todettiin suoraan ettei sijoituksessa tulnaisi tätä vauhtia onnistumaan. Kirjelmä ei antanut kaupunginhallituksen mielestä kuitenkaan aihetta muuhun, kuin lautakunnille annetun vapaista paikoista informointikehotuksen uusimiseen.⁵⁰⁰ Nämä kaksi esimerkkiä kuitenkin osoittivat sen, että soppa alkoi hiljalleen kiehua teknillisten laitosten lautakunnan selän takana. Sijoituksiin oli parasta saada vauhtia, tai sitten olisi otettava kokonaan muita keinoja käyttöön.

Kolmosen lakkautus tuli eteen vuonna 1971 ja nyt vapautuvaa henkilöstöä tuli kerralla paljon. Onneksi liikennelaitos pystyi siirtämään 13 raitiovaunukuljettajaa suoraan bussiliikenteeseen ja saman verran rahastajia kesälomasijaisiksi syksyyn asti, sillä muuten

⁴⁹⁵ TTK 1970, 432-442.

⁴⁹⁶ Esimerkiksi neljä raitiovaunukuljettajaa siirrettiin liikennetarkastajien tehtäviin ja yksi rahastaja siirtyi ilman avointa hakua lippukassanhoitajan virkaan. Ks. esim. Tekn. lait. ltk. ptk. 21.1.1970 52§, TKA; Kh ptk. 7.4.1970 1116§, TKA; Kv ptk. 23.2.1970 30§, TKA.

⁴⁹⁷ Ks. esim. TTK 1965, 8:67-80; TTK 1970, 432-442; Tekn. lait. ltk. ptk. 22.1.1969 51§, TKA; Tekn. lait. ltk. ptk. 21.1.1970 66§, TKA.

⁴⁹⁸ TTKK 1969, 4-7.

⁴⁹⁹ Kv kesk.ptk. 2.11.1970 19§, TKA.

⁵⁰⁰ Kh ptk. 10.11.1970 3317§, TKA.

henkilöstöongelmat olisivat saattaneet kaataa koko kolmosen lakkautuksen.⁵⁰¹ Muuten kyseisen vuoden aikana sijoittelu muihin kaupungin laitoksiin jatkui samantahtisena kuin ennenkin, sillä ainoastaan yhdeksän työntekijää saatiin uudelleensijoitettua. Eläkkeelle sen sijaan siirtyi nytkin yli 20 työntekijää, joista tosin osa muista liikennelaitoksen osastoista.⁵⁰²

Ainakin yksi raitiovaunutyöntekijä anoi vuoden 1971 aikana eroa virasta itse löytämänsä uuden työpaikan vuoksi.⁵⁰³ Muutama muukin työntekijä anoi eroa, mutta valitettavasti näissä anomuksissa ei oltu eritelty eron syytä.⁵⁰⁴ Ei kuitenkaan ollut oletettavaa, että kyseiset henkilöt olisivat eronneet liikennelaitoksen palveluksesta tyhjän päälle, joten jokin tulevaisuuden suunnitelma heillä varmasti oli valmiina. Mikäli he olisivat anoneet eroa hakeakseen kaupungin maksamaa eläkettä, olisi siitä pitänyt olla anomuksessa maininta.⁵⁰⁵ Myös kunnalta eläkettä hakevat ilmoittivat usein eläkkeen eronsa syyksi⁵⁰⁶, joten oli todennäköisintä että näiden ilman syytä olevien erojen taustalla oli omatoiminen uuden työpaikan etsintä. Osa henkilökunnasta alkoi hiljalleen hermostua ja mielialat muuttuivat epävarmoiksi tulevaisuuden suhteen. Katsottiin parhaimmaksi etsiä uusi työpaikka ennen kuin kaikki ryntäisivät samanaikaisesti vapaille työmarkkinoille paikkoja etsimään.

Vuoden 1972 alkaessa liikennelaitoksen palveluksessa oli yhä viranhaltijoina noin seitsemänkymmentä työntekijää.⁵⁰⁷ Henkilöstöasianosasto teki nyt erittäin kovasti töitä kaikkien kyseessä olevien sijoittamiseksi, mutta silti vain alle 50:lle työntekijälle onnistuttiin löytämään uusi työpaikka. Sijoituksia vaikeutti se, että tässä vaiheessa vain kaikkien vanhimmat ja huonokuntoisimmat raitiovaunutyöntekijät olivat enää vailla uutta

⁵⁰¹ Tekn. lait. ltk. ptk. 21.7.1971 565§ Liite 1, TKA.

⁵⁰² TKK 1971 osa II, 32:49-60.

⁵⁰³ Raitiovaunurahastaja Irja Nurmio anoi eroa siirtyäkseen vanhusten asuintalon asuntolanhoitajaksi. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 27.1.1971 86§, TKA.

⁵⁰⁴ Ks. esim. Tekn. lait. ltk. ptk. 24.2.1971, TKA; Tekn. lait. ltk. ptk. 7.4.1971 320§, TKA; Tekn. lait. ltk. ptk. 10.11.1971 891§, TKA.

⁵⁰⁵ 1960-luvulla toimivat rinnakkain kunnallinen sekä kaupungin eläkejärjestelmä. Osa työntekijöistä siirtyi kunnalliseen järjestelmään, mutta monet säilyivät vanhassa systeemissä. Näiden henkilöiden tuli anoa sekä eroa että eläkettä samanaikaisesti kaupungilta samalla hakemuksella. Ks. esim. Tekn. lait. ltk. ptk. 24.2.1971 183§, TKA.

⁵⁰⁶ Ks. esim. Tekn. lait. ltk. ptk. 12.1.1972 27§, TKA.

⁵⁰⁷ Vuoden 1970 lopulla viranhaltijoita oli 100 kpl, näistä vuoden 1971 aikana eläkkeelle lähti 21 kpl ja muualle sijoitettiin 9 kpl. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 19.1.1972 54§ Liite 1, TKA; TKK 1971 osa II, 32:49-60.

sijoituspaikkaa.⁵⁰⁸ Vuoden aikana tehdyistä uudelleensijoituksista muutamia pitikin tarkastaa myöhemmin, kun työntekijä ei terveydellisistä syistä soveltunutkaan hänelle määriteltyyn uuteen työhön.⁵⁰⁹

Valtaosa vuonna 1972 sijoitetuista siirtyi terveydenhuollon palvelukseen, esimerkiksi vanhainkotien laitosapulaisiksi. Kyseisten laitosten vanhoissa työntekijöissä aiheutti varmasti kiukkua se seikka, että uudet apulaiset saivat suurempaa palkkaa. Kaupunginvaltuuston vuonna 1965 tekemästä periaatepäätöksestä johtuen raitiovaunutyöntekijöiden palkkaluokan tuli pysyä samana, joten laitospulaisen pienempään palkkaluokkaan perustuvaa palkkaa maksettiin entisille raitiovaunutyöläisille korotettuna.⁵¹⁰ Raitiovaunuliikenteen lakkautuksen lopulta ollessa käsillä kaupunki sai siis vihdoinkin toimittua niin tehokkaasti, että suurin osa entisistä raitiovaunutyöntekijöistä sai uuden työpaikan. Edelleen oli kuitenkin myös henkilöitä vailla työtä, joten nyt oli viimeinen hetki etsiä ratkaisua sijoitusongelmiin muualta.

5.2. Ylimääräiselle eläkkeelle?

Ensimmäisen kerran ylimääräiselle eläkkeelle siirtymistä ehdotettiin ratkaisuksi sijoitusongelmaan jo alkuperäisen liikennelaitoksen kehittämissuunnitelman esittelyn yhteydessä vuonna 1963.⁵¹¹ Tästä ehdotuksen kohdasta ei kuitenkaan tuolloin käyty edes keskustelua kaupunginvaltuustossa. Kun toimikunnan työtä sittemmin laitettiin vähemmän yksityiskohtia sisältävään muotoon tarkastustoimikunnan toimesta, putosi kyseinen kohta ehdotuksesta kokonaan pois. Ehdotus jäi näin vain merkinnäksi asiakirjoihin, vailla sen suurempaa merkitystä vielä siinä vaiheessa.

Vuonna 1967 asiaan palasi kaupunginvaltuutettu Lahja Virtanen (SDP), joka toi valtuuston kokouksessa esille raitiovaunuhenkilöstön halun siirtyä eläkkeelle. Ratkaisuksi Virtanen ehdotti juuri kehittämistoimikunnan esitykseen pohjautuvaa ehdotusta, jonka

⁵⁰⁸ TKK 1972 osa II, 33:47-56; Ks. myös. Kh ptk. 8.8.1972 2794§, TKA; Kh ptk. 19.9.1972 3285§ ja 3286§, TKA.

⁵⁰⁹ Ks. esim. Kh ptk. 19.9.1972 3287§, TKA.

⁵¹⁰ Ks. esim. Kh ptk. 8.8.1972 2794§ Liite 1, TKA.

⁵¹¹ Ehdotuksen kohta 8 kuului seuraavasti: Siirtymäaikana vapautuvia raitiovaunukuljettajan virkoja ei täytetä, vaan ne hoidetaan työsopimussuhteisten työntekijöiden avulla. Yli 25 vuotta palvelleille raitio-

mukaan eläkkeelle olisivat voineet siirtyä ne raitiotietyöläiset, joilla olivat palvelusvuodet jo täynnä, vaikka ikä ei eläkerajaan vielä riittänytkään.⁵¹² Virtasen esittämä ehdotus ei kuitenkaan saanut aikaan keskustelua, ja koska kukaan ei tehnyt asiasta virallista aloitetta, jäi sen käsittely tähän. Seuraavan kerran asiaan palattiin vasta muutamaa vuotta myöhemmin.

Turun Raitiotieläisten yhdistys ry lähetti vuonna 1970 kaupunginhallitukselle kirjelmän raitiovaunuhenkilökunnan sijoittelusta. Yhdistys esitti kirjelmässään ongelman osaratkaisuksi eläkeiän alentamista 55 vuoteen, ja tämän ehdotuksen hallitus laittoi eteenpäin eläkeikäkomitean tutkittavaksi.⁵¹³ Kun asiasta ei vähään aikaan kuulunut mitään, uudisti yhdistys esityksensä Turun liikennelaitoksen korjaamon ammattiosasto ry:n tuella seuraavan vuoden alussa. Tässä vaiheessa kaupunginhallitus ei enää vierittänyt asiaa eteenpäin, vaan päätti laittaa sen suoraan pöydälle odottamaan. Hallituksen mielestä sijoittelun lopullisia vaikutuksia ei voitu vielä tietää, joten liiallista hätiköintiä oli vältettävä. Tästä johtuen se vastasikin kyselyyn, että asiaan palattaisiin uudelleen vuoden 1972 lopulla, jolloin ensisijaisten toimenpiteiden vaikutukset olisivat tiedossa.⁵¹⁴ Hallitukselle ylimääräinen eläkeasia näytti olevan vihoviimeinen vaihtoehto, jota haluttiin välttää. Raitiovaunuhenkilökunnalle asian pikainen selvittäminen olisi kuitenkin ollut tarpeen oman tulevaisuuden rakentamisen vuoksi. Nyt monet vanhemmat raitiovaunurahastajat ja –kuljettajat olivat pakotettuja ottamaan vastaan uuden, ehkä raskaamman työn, vaikka ikää ja palvelusvuosia olisi ollut jo melkoisesti.

Asiaan jouduttiin palaamaan uudelleen vuonna 1972, kun kaupunginhallituksen nimeämät ensisijaiset toimenpiteet eivät tuottaneet tarvittavaa tulosta. Lisäksi kaupungin elimissä katsottiin nyt, ettei lähellä eläkeikää olevien sijoittaminen tässä vaiheessa uuteen työhön ollut edes tarkoituksenmukaista. Asia, jota raitiovaunuhenkilöstö oli yrittänyt selittää hallitukselle jo aiemmin, tuloksetta. Nyt kaupunginhallitus toi valtuustolle esityksen, jonka mukaan eläkeikää voitaisiin laskea niiden henkilöiden osalta, joilla

vaunukuljettajille ja –rahastajille myönnetään täysi eläke, vaikka eläkeikä ei olisikaan vielä täynnä. Ks. Turun kaupungin mietintöjä n:o 5/1963.

⁵¹² Kv kesk.ptk. 24.4.1967 17§, TKA.

⁵¹³ Kh ptk. 10.11.1970 3317§ Liite 1, TKA.

⁵¹⁴ Ensisijaisilla toimenpiteillä tarkoitettiin uudelleensijoituksia, vasta sijoitusten jälkeen vaihtoehtona olivat eläkejärjestelyt. Kh ptk. 19.1.1971 282§, TKA.

olisivat tarvittavat palvelusvuodet täynnä.⁵¹⁵ Kaupunginhallitus oli tässä tilanteessa pakotettu ottamaan käyttöön tämän ehdotuksen, sillä muutoin aikanaan tehdystä periaatepäätöksestä kiinni pitäminen olisi tullut ylivoimaisen vaikeaksi. Raitiovaunuhenkilökunnan näkökulmasta katsottuna ehdotus tuli aivan liian myöhään, sillä varmasti monet olisivat halunneet käyttää kyseistä mahdollisuutta jo vuodesta 1967 alkaen.

Kaupunginvaltuusto laittoi esityksen ensimmäisellä käsittelykerralla syyskuussa 1970 pöydälle, sillä sen toteuttaminen vaati lisää selontekoa.⁵¹⁶ Erityisesti esillä oli tapa, jolla eläkeiän alentaminen toteutettaisiin. Hallituksen alkuperäisessä esityksessä katsottiin, että kunnallinen eläkelaitos voisi tulla asiassa vastaan, ja hoitaa nämä eläkkeet normaalin käytännön mukaisesti. Valtuuston seuraavaan kokoukseen mennessä oli kuitenkin tihkunut tietoja kaupungin ja kunnallisen eläkelaitoksen välisistä neuvotteluista, joiden mukaan kunnallinen eläkelaitos ei voinut tehdä haluttua muutosta eläkesääntöön. Perusteluina esitettiin, että kyseinen poikkeus johtaisi helposti muihin samankaltaisiin vaatimuksiin, sekä että eläkelaitoksen tehtävänä ei ole toimia työllisyys- ja koulutusongelmien ratkaisijana. Näiden tietojen valossa kaupunginvaltuuston ei kannattanut käsitellä asiaa enempää, vaan se palautettiin kokonaan kaupunginhallitukselle uuden esityksen tekoa varten.⁵¹⁷ Ehdotusta ei siis hylätty kokonaan, mutta hallitukselle annettiin tehtäväksi etsiä vaihtoehtoinen toteuttamismalli valtuuston jäsenten antamien evästyksien perusteella.

Samaisessa kaupunginvaltuustokokouksessa kuultiin myös muutamia kitkeriä kommentteja koko sijoittelutoiminnasta. Erityisesti SKDL:n valtuustoryhmän puolesta puhunut valtuutettu Salo kritisoi sijoitusten viivästymistä ja koko sijoittelutoiminnan kyvyttömyyttä ottaa huomioon henkilöiden fyysisen ja henkisen kapasiteetti.

...Nyt heidät heitetään sellaiseen tehtävään kuin esim. Liinahaan vanhainkotiin, jossa etupäässä on vain vuodepotilaita. He joutuvat näitä nostelemaan päivästä toiseen ja nyt on jo tullut heille lääkärinpapereita niin, että lääkärinpapereita niin, että lääkärinpapereilla osa heistä pääsee eläkkeelle. Ei ole harkittu loppuun saakka tätä seikkaa laisinkaan... Kun Tukhol-

⁵¹⁵ Ehdotuksen mukaan eläkeikä voitaisiin laskea 58-60 vuodesta 55 vuoteen ja palvelusaikavaatimus 30:sta 25 vuoteen, ja silti kyseinen henkilö olisi oikeutettu täyteen eläkkeeseen. Ks. Kv ptk. 4.9.1972 66§, TKA.

⁵¹⁶ Kv ptk. 4.9.1972 66§, TKA.

⁵¹⁷ Kv kesk.ptk. 18.9.1972 39§, TKA.

*man kaupungissa oli vastaavanlainen operaatio suoritettavana, niin neljä vuotta ennen oli kaikki mitoitettu tarkalleen, mihin kukin joutuu. Meillä ei ole kahta viikkoa kunnolla aikaa, kun on h-hetki käsillä ja vielä on kesken päätökset. Jossakin on makautettu liian kauan näitä papereita.*⁵¹⁸

Monen vuoden hiljaisuuden jälkeen valtuustossa nostettiin vasta nyt meteli asiasta, jonka hoitamisessa oli vuosikaudet viivytelty. Ei voi olla ajattelematta, että lähestyvillä kunnallisvaaleilla olisi ollut jotain tekemistä valtuutettu Salon äkillisen purkauksen kanssa. Valtuutetuilla olisi nimittäin jo aiemmin ollut mahdollisuudet vauhdittaa sijoittelua, jos sen nopeasta ja kunnollisesta hoitamisesta olisi todella välitetty.

Kunnallisen eläkelaitoksen kanssa käytyjen neuvottelujen loppuessa varmistui, ettei eläkesääntöön voitu tehdä kaupunginhallituksen toivomaa muutosta.⁵¹⁹ Jo ennen kyseistä varmistusta, ja samalla myös ennen 18.9.1972 käytyä valtuustonkokousta, henkilöstöasianosasto etsi tilanteeseen toista ratkaisua. Ainoana vaihtoehtona nähtiin tilanne, jossa kaupunki ottaisi vastatakseen henkilön eläkkeen maksamisen siihen saakka, kunnes virallinen eläkeikä ja samalla kunnallisen eläkelaitoksen maksama eläke alkaisivat. Kaupunki maksaisi siis niin sanottua ylimääräistä eläkettä, jonka maksaminen hoidettaisiin kuitenkin normaalisti eläkelaitoksen kautta.⁵²⁰ Tätä ehdotusta ei siis kuitenkaan viety valtuustolle vielä syyskuussa, sillä vaikka huhuja oli liikkeellä eläkelaitoksen kielteisestä suhtautumisesta alkuperäiseen ehdotukseen, haluttiin kyseinen vaihtoehto katsoa loppuun saakka. Sen toteutuminen kun olisi ollut kaupungille ilmaista, kun taas ylimääräisen eläkkeen maksaminen kaupungin pussista tietäisi huomattavia menoeriä.

Henkilöstöasiainosaston uusi ehdotus esitettiin myös kunnalliselle eläkelaitokselle, jolla ei ollut mitään kyseisen vaihtoehdon toteuttamista vastaan.⁵²¹ Näin ollen alkuperäisen esityksen kaaduttua esitettiin uusi vaihtoehto kaupunginvaltuustolle lokakuussa 1972. Valtuustossa esitys ei saanut aikaan kovinkaan suurta keskustelua, sillä asiasta oltiin yksimielisiä. Loput raitiovaunutyöntekijät oli saatava pois liikennelaitoksen palveluksesta. Esityksen estämiseen olisi riittänyt valtuuston määrävähemmistö, koska kyseessä

⁵¹⁸ Kv kesk.ptk. 18.9.1972 39§, TKA.

⁵¹⁹ Kh ptk. 3.10.1972 821§, TKA.

⁵²⁰ Kh ptk. 12.9.1972 3197§, TKA.

⁵²¹ Kh ptk. 3.10.1972 3486§ Liite 1, TKA.

oli menojen lisäystä merkitsevä päätös, mutta yhtään esitystä vastustavaa ääntä ei annettu.⁵²²

Valtuusto hyväksyi siis nyt esityksen ylimääräisestä eläkkeestä, sisällön ollessa seuraavanlainen:

1. Raitiovaunukuljettajat sekä –rahastajat, joita ei voida tarkoituksenmukaisesti sijoittaa ja jotka hakevat ylimääräistä eläkettä irtisanotaan lakkautuksen vuoksi sillä edellytyksellä, että he ovat 31.12.1971 mennessä täyttäneet 55 vuotta tai tietyin edellytyksin 53 vuotta⁵²³.
2. Kaupunki maksaa asianomaiselle ylimääräistä eläkettä, joka vastaa henkilön valitseman eläkejärjestelmän mukaista ja palvelusvuosien mukaista eläkettä.
3. Ylimääräistä eläkettä maksetaan siihen saakka, kunnes asianomainen siirtyy normaalille eläkkeelle.
4. Kaupunki korvaa ylimääräisen eläkkeen valinneen henkilön edunsaajille erotuksen, joka järjestelyistä aiheutuu perhe-eläketurvaan liittyvän lisäeläketurvan tai muun turvan menetyksestä.
5. Kaupunginhallitus oikeutetaan tekemään kunnallisen eläkelaitoksen hallitukselle esityksen siitä, että kunnallinen eläkelaitos korvausta vastaan laskee ja suorittaa ylimääräiset eläkkeet niiden osalta, jotka ovat valinneet ko. laitoksen eläkesäännön.

Lisäksi valtuusto valtuutti kaupunginhallituksen päättämään asian yhteydessä ehkä tarvittavista muista järjestelyistä.⁵²⁴

Nyt kun ylimääräisestä eläkkeestä oli vihdoin tehty päätös, alkoi asioiden käytännön toteuttaminen. Eläkettä piti anoa vuoden 1973 maaliskuuhun mennessä⁵²⁵, joten kaupungille jäi hyvin aikaa selventää maksuperusteita sekä sopia maksujen hoitamisesta kunnallisen eläkelaitoksen kanssa. Sopimus näiden kahden osapuolen välillä solmittiin

⁵²² Kv ptk. 23.10.1972 24§, TKA.

⁵²³ Ylimääräiseen eläkkeeseen oikeutettuja olivat ne yli 53-vuotiaat, jotka olivat palvelleet yli 25 vuotta. Esitykseen liitetystä luettelosta kävi ilmi, että lähes kaikilla jäljellä olevilla raitiovaunutyöntekijöillä oli takanaan yli 20 vuoden työura raitiovaunujen parissa. 28 työntekijää oli työskennellyt yli 25 vuotta ja 11 henkilöä yli 30 vuotta, suurimman palvelusvuosimäärän ollessa 34v 2kk. Ainoastaan kaksi työntekijää jäi ylimääräisen eläkkeen kohdalla epämiellyttävään rakoon, sillä nämä 53-55-vuotiaat olivat työskennelleet 24v 5kk sekä 22v 1kk, eli jäivät harmittavan vähän vaaditusta palvelusajasta. Ks. Kv ptk. 23.10.1972 24§, TKA.

⁵²⁴ Kv ptk. 23.10.1972 24§, TKA.

⁵²⁵ Kv ptk. 23.10.1972 24§, TKA.

vuoden 1972 lopulla, ja siinä sovittiin että eläkelaitos maksaa eläkkeet perien ne sitten takautuvasti kaupungilta.⁵²⁶ Sopimus oli nyt pientä viilausta vaille valmis⁵²⁷, eikä enää tarvittu kuin eläkkeelle halukkaiden ilmoittautumiset. Kaupunki oli näin ollen sitoutunut maksamaan työntekijöiden eläkkeitä maksimissaan jopa seitsemän vuoden ajan.

Ylimääräiselle eläkkeelle ilmoittautui määräaikaan mennessä yli 20 hakijaa, joista osa jouduttiin hylkäämään, koska tarvittavat kriteerit eivät täyttyneet heidän osaltaan. Hakijoista hyväksyttiin tässä vaiheessa 18 entistä raitiovaunutyöntekijää, joille kunnallinen eläkelaitos laski maksettavat eläkkeet.⁵²⁸ Myöhemmin vielä yksi henkilö lisättiin lopulliseen listaan, kun kaupunginvaltuusto sai päätökseen keskustelun entisen raitiovaunurahastajan Maire Saarisen tapauksesta. Kyseessä oli henkilö, joka oli jo vuonna 1967 uudelleensijoitettu liikennelaitoksen sisällä, mutta joka anoi nyt pääsyä ylimääräiselle eläkkeelle. Hän perusteli asiaa sillä, ettei olisi missään nimessä ottanut sijoituspaikkaansa vastaan, mikäli olisi jo tuolloin tiennyt ylimääräisen eläkkeen mahdollisuudesta. Henkilöstöasianosasto vastusti jyrkästi hakemuksen hyväksymistä, koska pelkäsi samanlaisia muutoksenhakijoita ilmaantuvan lisää. Valtuusto kuitenkin hyväksyi kaupunginhallituksen ehdotuksen Maire Saarisen pääsystä ylimääräiselle eläkkeelle yksimielisesti.⁵²⁹

Henkilöstöasianosaston pelko oli lopulta turha, sillä lisää muutosta haluavia ei ilmaantunut. Saarisen tapaus oli kuitenkin selkeä esimerkki siitä, että jo aiemmin tehty päätös ylimääräisestä eläkkeestä olisi todennäköisesti lisännyt hakijoiden määrää. Nyt oli kuitenkin käynyt niin, että lähellä eläkeikää olevia oli jo vuosien ajan sijoitettu uusiin tehtäviin, vaikka monet heistä olisivat varmasti valinneet eläkevaihtoehdon jos sitä olisi heille aikanaan tarjottu.

Ylimääräisen eläkkeen merkitys raitiovaunuliikenteen henkilöstön uudelleensijoittelussa saattaa näyttää vähäiseltä⁵³⁰, mutta sitä se ei ollut. Kyseessä oli ainutlaatuinen ratkaisu, jossa palkittiin pitkään työskennelleet työntekijät päästämällä heidät aikaisemmin eläk-

⁵²⁶ Kh ptk. 5.12.1972 4490§, TKA.

⁵²⁷ Siihen tehtiin vuoden 1973 toukokuussa kunnallisen eläkelaitoksen ehdotuksesta pieniä muutoksia, joilla ei tosin ollut suurta merkitystä. Ks. Kh ptk. 2.5.1973 1985§, TKA.

⁵²⁸ Eläkkeiden suuruudet vaihtelivat 416-1315 mk/kk välillä, keskimääräisen summan ollessa 1112 mk/kk. Maksuaika taas vaihteli 6kk - 3v 10kk välillä, keskimääräisen ajan ollessa 2v 5kk. Ks. Kh ptk. 2.5.1973 1985§ Liitteet 1+2, TKA.

⁵²⁹ Kv ptk. 21.5.1973 39§, TKA.

keelle. Lisäksi tuossa vaiheessa näytti mahdottomalta saada kyseiset henkilöt uudelleensijoitettua, joten vaihtoehto oli oikeastaan ainut mahdollinen. Kaupungin kannalta taloudelliset kustannukset nousivat muutamiin kymmeneen tuhansiin markkoihin vuodessa, kun aiemmin tehtynä päätös olisi tuottanut huomattavasti enemmän menoja. Talousajattelun kannalta oli siis aivan ymmärrettävää jättää päätös viimeiseksi vaihtoehdoksi, mutta tasapuolista se ei kaikkia raitiovaunutyöntekijöitä kohtaan ollut. Parasta olisi ollut sopia sijoittelusta ja ylimääräisestä eläkkeestä tarkemmin jo ennen ensimmäisenkään linjan lakkautusta, jolloin pelisäännöt olisivat olleet kaikille alusta alkaen samat.

Suurin osa raitiovaunuhenkilökunnasta saatiin lopulta sijoitettua ja osa pääsi hyvin ansaitsemalleen ylimääräiselle eläkkeelle. Kaikkia entisiä raitiovaunutyöntekijöitä ei kuitenkaan saatu uudelleensijoitettua, joten heidän kohtalonaan oli jäädä liikennelaitoksen palvelukseen.⁵³¹ Työnimike heillä pysyi samana, koska muitakaan titteleitä ei ollut vapaina, mutta työnkuva vaihteli suunnattomasti. Entiset raitiovaunukuljettajat saattoivat autella jopa huoltohommissa ja rahastajat puolestaan tekivät paljon kassaturauksia. Vuonna 1974 liikennelaitoksessa toimi vielä 11 raitiovaunurahastajaa sekä 6 raitiovaunukuljettajaa, mutta vuoden 1977 loppuun mennessä hekin olivat poistuneet liikennelaitoksen palveluksesta.⁵³²

5.3. Raitiovaunujen matkan pää

Turun raitiovaunut olivat 1960-luvun alussa lakkautuspäätöstä tehtäessä vielä suhteellisen hyvässä kunnossa, vaikka niillä alkoikin jo olla ikää.⁵³³ Ajovuosia olisi silti ollut vielä useita edessä, varsinkin kun Turussa oli aina panostettu raitiovaunujen hyvään huoltotoimintaan. Erityisen luonteenomaista Turun raitiotielaitokselle oli aina ollut huolellinen hoito, sekä pyrkimys pitää vaunut teknisen kehityksen ja ajan vaatimusten tasalla. Kaikki Turkuun hankitut vaunut olivat lisäksi aina olleet uusia, mikä oli kyllä nosta-

⁵³⁰ Uudelleensijoitettavia oli yhteensä noin 130, joista 19 siirtyi nyt ylimääräiselle eläkkeelle.

⁵³¹ Nämä olivat varmasti henkilöitä, joilla oli jo ikää ja vaivoja, mutta jotka eivät kuitenkaan täyttäneet ylimääräisen eläkkeen ehtoja.

⁵³² Rahastajia ei ollut liikennelaitoksen palveluksessa enää vuonna 1975. Ks. TKKK 1974, 157; TKKK 1975, 157; TKKK 1977, 196; TKKK 1978, 194.

⁵³³ Vanhimmat moottorivaunut olivat 30-luvulta, mutta suurin osa oli hankittu vasta 50-luvulla. Uusimmat ns. VTS-vaunut hankittiin vasta vuonna 1956. Jälkivaunut olivat pääosin 40-luvulta. Ks. esim. <http://www.raitio.org>, Suomen raitiovaunut/Turku. Samat tiedot kirjallisessa muodossa tekijän hallussa, saatu Mikko Laaksoelta; Liite 6.

nut investointikustannuksia huomattavasti, mutta pidentänyt samalla vaunujen käyttöaikaa.⁵³⁴ Näistä hyvin hoidetuista ja käyttökelpoisista vaunuista piti raitiovaunuliikenteen lakkautuksen yhteydessä kuitenkin päästä eroon, ja mielellään hyvään hintaan.

Periaatepäätöksen tekemisen jälkeen raitiovaunuista ryhdyttiin hiljalleen hankkiutumaan eroon sitä mukaan kun niitä kävi tarpeettomiksi. Ensimmäinen tarjouskilpailu vaunuista käytiin vuonna 1966, jolloin myytiin yksi liikenneonnettomuudessa vahingoittunut moottorivaunu, sekä kolme jälkivaunua eniten tarjoavalle. Syynä tähän myyntiin oli tarve saada lisää tilaa varikolle uusia busseja varten.⁵³⁵

Seuraavan kerran useampia vaunuja tuli luovutettavaksi ykkösen lakkautuksen jälkeen maaliskuussa 1967. Teknillisten laitosten lautakunta pyysi tällöin myyntilupaa kuudelle vaunulle, jonka lisäksi kolme vaunua luovutettiin lastentalojen pihaille.⁵³⁶ Ensimmäinen pyyntö sijoittaa käytöstä poistettu raitiovaunu lastentalon pihalle oli tullut jo vuonna 1965, jolloin lastensuojelulautakunta oli pyytänyt raitiovaunua Takakirveen lastentalon pihalle. ”*Suuret leikkivälineet ovat hyvin suosittelavia nykyisen tekniikkakautena lastentalojen leikkikenttävälineinä.*” Hallitus oli tällöin luvannut luovuttaa vaunun heti kun sellainen vapautuu.⁵³⁷ Kiinnostusta raitiovaunuihin siis oli kaupungin sisällä, mutta muiden kiinnostus oli suhteellisen laimeaa. Lähetettyihin tarjouspyyntöihin ei nimittäin tullut kuin muutama vastaus⁵³⁸, eikä vaunuista saatu hinta siten varmastikaan täyttänyt päättäjien alkuperäisiä kuvitelmia.

Seuraavien vuosien aikana raitiovaunuja ei kovin montaa vapautunut myyntiin. Mäntymäen lastenkodin asukkaat saivat vuonna 1969 pihalle oman raitiovaunun leikkivälineekseen, samoin viisi muuta vaunua löysi uuden sijoituspaikan.⁵³⁹ Vapaiden vaunujen vähäisyydestä kertoi myös se seikka, että Turun Ukkokoti ry:n anomukseen saada rai-

⁵³⁴ Maailmalla oli erityisesti 50-luvulla tapana hankkia vaunuja käytettyinä, esim. Viipuri ja Helsinki toimivat näin. Ks. Kajala 1990, 34-35.

⁵³⁵ Moottorivaunu sekä kaksi jälkivaunua myytiin V. Laihon Romuliikkeelle, yksi jälkivaunu Maarian Huiskalan kasvihuoneille. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 27.7.1966 311§, TKA; Kh ptk. 30.8.1966 2043§, TKA; Raitiovaunut 1997, Aarre Laakson, Mikko Laaksosen ja Sven Salosen kokoama, tekijän hallussa; Liite 6.

⁵³⁶ Tarjolla olleet moottori- ja jälkivaunut myytiin V. Laihon romuliikkeelle. Vaunu nro 5 luovutettiin Turun Linnan historialliselle museolla, ja vaunut 17, 24 sekä 32 eri lastentalojen pihaille. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 29.3.1967 Liite 1, TKA; Kh ptk. 11.4.1967 1114§, TKA; Raitiovaunut 1997, Aarre Laakson, Mikko Laaksosen ja Sven Salosen kokoama, tekijän hallussa; Liite 6.

⁵³⁷ Kh ptk. 4.5.1965 1195§, TKA.

⁵³⁸ Tekn. lait. ltk. ptk. 29.3.1967 Liite 1, TKA; Kh ptk. 11.4.1967 1114§, TKA.

tiovaunu käyttöönsä jouduttiin vastamaan kieltävästi, koska vapaana ei ollut sopivia vaunuja.⁵⁴⁰ Raitiovaunuja ei tietenkään voitu myydä sitä tahtia kun halukkaita ostajia ilmaantui, sillä niitä tarvittiin vielä liikenteessä. Uudelleensijoitettu raitiovaunuhenkilökunta oli helppo korvata työsopimussuhteisilla, mutta millä liikenteestä myynnin vuoksi poistettu raitiovaunu olisi korvattu? Kaupunki ei halunnut lähteä huonontamaan jäljellä olevaa raitiovaunupalvelua harventamalla liikennöintivuoroja.

Kolmosen osittainen lakkautus vuonna 1971 toi ylimääräisiä raitiovaunuja jälleen markkinoille. Nyt niistä laitettiin lehteen myynti-ilmoitus, johon tuli kuitenkin määrääikaan mennessä vain yksi vastaus. Hämeenlinnassa sijaitseva Hotelli Aulanko tarjoutui ostamaan kaikki vaunut yhteishinnalla 2400mk. Hinta oli erittäin alhainen, joten kaupunginhallitus hylkäsi ostotarjouksen.⁵⁴¹ Liikennelaitos toimitti tämän jälkeen hallitukselle tarkemman selostuksen kyseisten vaunujen kunnosta, josta kävi ilmi myös se, etteivät ne missään nimessä soveltuisi leikkitätitoimintaan. Vaunut olivat joko olleet liikennevahingossa tai sitten niitä oli käytetty varaosina, mutta joka tapauksessa niiden kunto ei sallinut käyttöä ennen kunnan remonttia. Näiden uusien tietojen valossa kaupunginhallitus päätti muuttaa päätöstään, ja Hotelli Aulangon tarjous hyväksyttiin sitenkin.⁵⁴²

Ennen raitiovaunuliikenteen lopullista lakkautusta vuonna 1972, alkoi liikennelaitokselle tulla kyselyjä raitiovaunuista. Kiinnostus näytti kasvaneen, sillä esimerkiksi Kymenlaakson messut 1972 anoi jo hyvissä ajoin varausoikeutta vapautuvasta vaunusta. Vaunu oli tarkoitus asettaa messuilla lastentarhakäyttöön ja messujen loputtua sen omistusoikeus siirtyisi edelleen Kouvolan kaupungille. Vaunu lahjoitettiin lopulta sillä ehdolla, että messujärjestäjä huolehtisi kaikista kuljetuskustannuksista.⁵⁴³ Anomuksen raitiovaunun

⁵³⁹ Muiden vuonna 1968 myytyjen vaunujen kohtalosta ei ole tietoa. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 5.6.1968 288§, TKA; Kh ptk. 25.6.1968 1780§, TKA; Kh ptk. 26.11.1968 3120§, TKA.

⁵⁴⁰ Kieltävään päätökseen vaikutti myös se seikka, että Ukkokoti anoi kaupungin hoitavan siirto- ja pystytuskulut, yht. 1 500mk. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 23.9.1970 582§, TKA; Kh ptk. 6.10.1970 2880§, TKA; Kh ptk. 13.10.1970 2945§, TKA.

⁵⁴¹ Tekn. lait. ltk. ptk. 29.9.1971 724§, TKA; Kh ptk. 5.10.1971 3171§, TKA.

⁵⁴² Kh ptk. 12.10.1971 3270§, TKA.

⁵⁴³ Tekn. lait. ltk. ptk. 24.11.1971 861§, TKA; Kh ptk. 21.12.1971 4099§, TKA; TTK 1972 osa II, 33:47-56.

saamisesta esitti myös Suur-Savon 4H-piiri, jolle Turun kaupungin myöntävästä kannasta huolimatta ei koskaan lopulta luovutettu raitiovaunua.⁵⁴⁴



Kuva 5: Romukauppias kuljettaa ostamansa raitiovaunun pois hinaamalla. (Turun liikennelaitoksen valokuvakokoelma, Ilpo Kajalan ottama kuva)

Vuoden 1972 aikana omistajaa vaihtoi lopulta yli kolmekymmentä raitiovaunua. Suurin osa niistä myytiin V. Laihon romuliikkeelle, joka osti 13 moottori- ja 3 jälkivaunua. Laihon romuliike sai osan vaunuista erittäin halvalla, koska oli jättänyt keväällä järjestetyn tarjouskilpailun ainoan ostotarjouksen.⁵⁴⁵ Loput vaunuista se hankki loppusyksyn tarjouskilpailusta, johon otti osaa jo useampi ostajaehdokas. Tällöin myös vaunuista

⁵⁴⁴ Mistään ei löydy syytä siihen, miksi 4H-piiri ei lopulta kuitenkaan ostanut vaunua sovittuun 300mk:n hintaan. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 23.2.1972 200§, TKA; Kh ptk. 7.3.1972 829§, TKA; TKK 1972 osa II, 33:47-56.

⁵⁴⁵ Lukuisista ilmoituksista ja niistä seuranneista yhteydenotoista huolimatta Laihon tarjous jäi ainoaksi. Näin ollen hänelle myytiin kahdeksan vaunua 800 mk:lla. Kyseisten vaunujen myyntihetken kunnosta ei ole tietoa. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 24.5.1972 470§, TKA; Kh ptk. 6.6.1972 2161§, TKA.

tarjottu hinta nousi huomattavasti korkeammaksi.⁵⁴⁶ Näiden Laiholle myytyjen vaunujen kohtalo oli jo ostohetkellä lyöty lukkoon, sillä olihan ne ostettu selvässä hyötymistarkoituksessa. Niistä riisuttiin kaikki myytäväksi kelpaava, jonka jälkeen ne todennäköisesti poltettiin.

Turun alueen lastentarhat saivat myös raitiovaunuja viimeisenä sijoitteluvuonna. Jo aikaisempina vuosina oli myönnetty viisi vaunua lasten leikkeihin, ja vuonna 1972 luovutettiin vielä kolme raitiovaunua lisää. Raitiovaunuleikeistä pääsivät nyt iloitsemaan Viinamäenkadun, Hirvensalon sekä Lauklähteenkadun lastentalojen lapset.⁵⁴⁷ Lisäksi lastentalojen leikkeihin luovutettiin korvauksetta raitiovaunuhenkilökunnan virkalakkeja, rahastuslaukkuja sekä rahastuspihtejä.⁵⁴⁸ Runosmäkeen perustettavaa yksityistä puistotähtitoimintaa varten anottiin myös raitiovaunua, mutta kaupungin myöntävästä kannasta huolimatta sitä ei koskaan noudettu kyseiselle leikkialueelle.⁵⁴⁹ Romuttamisen jälkeen lastentalon pihalle sijoitus olikin heti toiseksi suosituin vaihtoehto käytöstä poistetun raitiovaunun kohtaloksi. Vaikka leikeissä raitiovaunut kokivat kovaakin käsittelyä, oli kuitenkin hienoa että niitä käytettiin hyväksi hyödyllisellä tavalla. Valitettavasti hyvää tarkoittava sijoittelu ei lopulta vastannut tarkoituseriään, sillä vartioimattomien lastentalojen pihalla vaunut joutuivat öisen vandalismin kohteeksi.

Ehkä eniten keskustelua aiheuttivat Turun Tekniikan Museo ry:n sekä Suomen Raitiotieseura ry:n anomukset käytöstä poistettujen raitiovaunujen saamisesta. Kyseiset yhdistykset perustelivat molemmat hakemuksiaan raitiovaunukulttuurin säilyttämisellä sekä suojelemisella, ja erityisesti Raitiotieseura yritti mustamaalata toista hakijaa. Tekniikan Museo ry:n kykyä säilyttää vaunuja ihmeteltiin pääkaupunkiseudulla.⁵⁵⁰ Kaupungin johdossa kuitenkin luotettiin Tekniikan Museo ry:n sanaan, ja niin yhdistykselle lahjoi-

⁵⁴⁶ Laiho tarjosi kymmenestä myynnissä olleesta vaunusta (8 moottorivaunua ja 2 jälkivaunua) 3 600 mk. Hän sai lopulta ostaa kahdeksan vaunua (7+1), jolloin alkuperäinen hinta tippui vähän. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 20.12.1972 1132§, TKA; TKK 1972 osa II, 33:47-56.

⁵⁴⁷ Viinamäenkadun lastentalolle luovutettu vaunu oli jo toinen. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 30.8.1972 729§, TKA; TKK 1972 osa II, 33:47-56; Raitiovaunut 1997, Aarre Laakson, Mikko Laaksosen ja Sven Salosen kokoama, tekijän hallussa; Liite 6.

⁵⁴⁸ Tekn. lait. ltk. ptk. 8.11.1972 972§, TKA; Kh ptk. 28.11.1972 4339; TKA.

⁵⁴⁹ Tekn. lait. ltk. ptk. 25.10.1972 932§, TKA; Tekn. lait. ltk. ptk. 20.12.1972 1132§, TKA. Kyseinen vaunu myytiin luultavasti lopulta V. Laihon romuliikkeelle.

⁵⁵⁰ Huoli osoittautui aiheelliseksi. Tekniikan Museo ry ei missään vaiheessa saanut järjestettyä saamilleen neljälle moottorivaunulle sekä kahdelle jälkivaunulle sisäsijoitustiloja, ja jo vuoden kuluttua luovutuksesta osa vaunuista oli romutuskunnossa. Kaikkien vaunujen kohtalona oli tuhoutua jo 70-luvun kuluessa. Ks. Raitiovaunut 1997, Aarre Laakson, Mikko Laaksosen ja Sven Salosen kokoama, tekijän hallussa; Raitio 1/1978, 31-36; Liite 6.

tettiin kuusi raitiovaunua sekä suuri määrä muuta raitiovaunuihin liittyvää materiaalia.⁵⁵¹ Myös Suomen Raitiotieseura sai lopulta anomansa kolme raitiovaunua, mutta heille niitä ei lahjoitettu ilmaiseksi.⁵⁵² Turussa luotettiin siis enemmän oman kaupungin yhdistyksen kykyyn suojella ja säilyttää raitiovaunuja.⁵⁵³ Kyseessä oli varmasti myös kaupunginisten halu raitiovaunumuseon perustamisesta Turkuun. Sitä ei kuitenkaan haluttu hoitaa kaupungin voimin, vaan luotettiin Tekniikan Museo ry:n kykyyn. Tuloksena oli, ettei Turussa ole vielä tänä päivänäkään raitiotiemuseota.

Muutama vaunu luovutettiin vielä eri tahoille⁵⁵⁴, mutta jäljelle jääneet kaksi raitiovaunua haluttiin säilyttää kaupungin omistuksessa. Niiden luovutuksestakin tuli anomuksia,⁵⁵⁵ mutta teknillisten laitosten lautakunta halusi pysyä aiemmin tehdyssä päätöksessä säilyttää vaunut ”*myöhempää käyttöä varten*”.⁵⁵⁶ Näin oltiin kaikista raitiovaunuista päästy eroon. Kaupunki ei ollut tehnyt toivomaansa taloudellista voittoa raitiovaunujen myynnillä,⁵⁵⁷ mutta liikennelaitoksella oltiin silti iloisia siitä, etteivät koko ikänsä vaunuja huoltaneet miehet olleet joutuneet omatoimisesti tuhoamaan vaunuja. Tähän valittavaan vaihtoehtoon oli jouduttu turvautumaan muutamissa raitiotien lakkauttaneissa kaupungeissa.⁵⁵⁸

Vaunujen sijoittaminen raitioliikenteen lakkautuksen jälkeen sujui siis suhteellisen joustavasti, mutta entä niiden tulevaisuus? Romuliikkeisiin myytyjen vaunujen kohtalona oli tuhoutuminen melkein heti myynnin jälkeen, tosin yksi vaunu on säilynyt erittäin hu-

⁵⁵¹ Tekn. lait. ltk. ptk. 24.5.1972 476§, TKA; Tekn. lait. ltk. ptk. 2.8.1972 667§, TKA; Kh ptk. 29.8.1972 2997§, TKA; TKK 1972 osa II, 33:47-56.

⁵⁵² Suomen Raitiotieseuralle myytiin 350 mk:lla kaksi moottorivaunua ja yksi jälkivaunu. Ks. Tekn. lait. ltk. ptk. 20.12.1972 1132§, TKA; TKK 1972 osa II, 33:47-56.

⁵⁵³ Suomen Raitiotieseuran kyky säilyttää saamansa vaunut osoittautui yhtä huonoksi kuin Tekniikan Museo ry:n. Vaunuille ei Helsingistä löytynyt sisäsijoitustiloja, joten niitä säilytettiin Malminkartanossa ulkona. Vaunut joutuivat vandalismin kohteeksi, ja lopulta ne siirrettiin pois ko. alueelta ilman Suomen Raitiotieseuran lupaa. Vaunujen nykyisestä kohtalosta ei ole varmaa tietoa, todennäköisesti ovat tuhoutuneet kokonaan. Ks. Raitiovaunut 1997, Aarre Laakson, Mikko Laaksosen ja Sven Salosen kokoama, tekijän hallussa; Liite 6.

⁵⁵⁴ Turun Merimieslähetykseura, Lahden kaupunki sekä Ikaalisten kauppala saivat kukin lahjoituksena raitiovaunun. Ks. Kh ptk. 19.9.1972 3283§, TKA; Kh ptk. 10.10.1972 3586§, TKA; Kh ptk. 10.10.1972 3609§, TKA.

⁵⁵⁵ Käyttöinsinööri Savolainen olisi halunnut luovuttaa pois viimeisetkin vaunut, sillä niiden säilytys oli hankalaa. Ks. esim. Tekn. lait. ltk. ptk. 31.1.1973 58§, TKA; Tekn. lait. ltk. ptk. 14.3.1973 255§, TKA.

⁵⁵⁶ Tekn. lait. ltk. ptk. 11.10.1972 881§, TKA.

⁵⁵⁷ Neuvotteluja raitiovaunujen myynnistä käytiin mm. Helsingin kanssa, mutta koska Turun vaunut olivat Helsingin vaunuja kapeammat, ei kauppoja saatu aikaan. Ks. esim. Tekn. lait. ltk. ptk. 11.10.1972 881§, TKA.

nokuntoisena näihin päiviin asti Nousiaisten autohajottamon pihalla.⁵⁵⁹ Hämeenlinnaan myytyjen vaunujen kohtalona oli joutua sisustusosiksi, ja muutkin muualle Suomeen lahjoitetut vaunut ovat jo aikoja sitten tuhoutuneet.⁵⁶⁰ Ei siis mikään miellyttävä kohtalo vaunuille, joiden kunnossapitoon Turun raitiovaunuliikenteen huoltohallin työntekijät käyttivät aikanaan paljon työtunteja.

Turun alueen päiväkoteihin luovutetut vaunut seisoivat paikoillaan koko 70-luvun⁵⁶¹, ja vielä 80-luvun alussakin ne toimivat leikkipaikkoina.⁵⁶² Vuonna 1983 Maakuntamuseo hankki omistukseensa kolme raitiovaunua lastentalojen pihoilta, sillä ne eivät huonon kuntosu vuoksi enää olleet käyttökelpoisia leikkivälineinä.⁵⁶³ Loput lastentalojen vaunuista siirtyivät pikku hiljaa Topinojan kaatopaikalle, josta ainakin muutama pelastettiin myöhemmin.⁵⁶⁴ Esimerkiksi kaikille turkulaisille tuttu kauppatorin jäätelökioskina toimiva raitiovaunu myytiin aikanaan yksityiselle juuri Topinojan kaatopaikalta, jonne se oli siirretty Takakirveen lastentarhan pihalta.⁵⁶⁵ Kaikkien Topinojalle siirrettyjen vaunujen kohtalosta ei kuitenkaan ole varmaa tietoa, mutta luultavimmin ne ovat tuhoutuneet.

Turussa vuosien varrella liikennöineistä 91 raitiovaunusta on tähän päivään asti säilynyt 12 vaunua⁵⁶⁶, mutta valitettavasti näiden joukossa ei ole yhtään viimeisimpänä hankittua aavevaunua. Kaupungin omistuksessa on nykyisin kahden jo vuonna 1972 säilytykseen siirretyn vaunun lisäksi viisi raitiovaunua, joista kolme on entisöity.⁵⁶⁷ Raitiovaunujen

⁵⁵⁸ Esimerkiksi Malmön raitiovaunuja ei saatu myytyä mihinkään, vaikka niitä yritettiin kaupata neljän vuoden ajan, jolloin niitä säilytettiin sisätiloissa. Lopulta ne tuhottiin kaupungin toimesta. Ks. Göransson 1980, 5.

⁵⁵⁹ Vaunu myytiin Laihon romuliikkeestä yksityiselle leikkimökiksi, jonka jälkeen se on joutunut autohajottamon pihalle. Ks. Raitiovaunut 1997, Aarre Laakson, Mikko Laaksosen ja Sven Salosen kokoama, tekijän hallussa; Liite 6.

⁵⁶⁰ Lahden vaunu romutettu ja poltettu, Kouvolan vaunu samoin. Ikaalisten vaunun tarkkaa kohtaloa ei tiedossa, mutta luultavimmin sekin on tuhoutunut. Suomen Raitiotieseuran vaunut tuhoutuneet kuten aiemmin mainitsin, samoin Tekniikan museo ry:lle lahjoitetut vaunut. Ks. Raitiovaunut 1997, Aarre Laakson, Mikko Laaksosen ja Sven Salosen kokoama, tekijän hallussa; Liite 6.

⁵⁶¹ Raitio 1/1978, 31-36; Raitio 3/1978, 80.

⁵⁶² Raitio 3/1981, 64-66.

⁵⁶³ Nämä vaunut hankittiin pääasiassa varaosiksi maakuntamuseon raitiovaunujen kunnostustarkoituksiin. Ks. Raitio 1/1986, 3-4.

⁵⁶⁴ Raitiovaunut 1997, Aarre Laakson, Mikko Laaksosen ja Sven Salosen kokoama, tekijän hallussa; Liite 6.

⁵⁶⁵ Raitiovaunut 1997, Aarre Laakson, Mikko Laaksosen ja Sven Salosen kokoama, tekijän hallussa; Raitio 4/1997, 2-12; Liite 6.

⁵⁶⁶ Raitiovaunut 1997, Aarre Laakson, Mikko Laaksosen ja Sven Salosen kokoama, tekijän hallussa; Liite 6.

⁵⁶⁷ Raitio 4/1997, 2-12; ks. myös <http://www.raitio.org>, Suomen raitiovaunut/Turku. Samat tiedot kirjallisuudessa muodossa tekijän hallussa, saatu Mikko Laaksoselta; Raitiovaunut 1997, Aarre Laakson, Mikko Laaksosen ja Sven Salosen kokoama, tekijän hallussa; Liite 6.

entisöinti oli ensimmäisen kerran esillä jo vuonna 1981, jolloin vaunujen numero 42 ja 125 kunnostaminen aloitettiin.⁵⁶⁸ Raitiovaunun numero 5 kunnostaminen aloitettiin vuonna 1985 kovalla kiireellä, sillä viimeiset ammattitaitoiset raitiovaunuhuoltajat olivat jäämässä liikennelaitoksen palveluksesta eläkkeelle.⁵⁶⁹ Osaperusteena käytettiin tässä vaiheessa myös suunnitelmia museoraitiotiestä. ”Eräänä päivänä on nähtävissä, että kunnostettuja raitiovaunuja voitaisiin tulevaisuudessa käyttää välittämään erityisesti turistimatkustajia välillä Kanavaniemi – Martinsilta Aurajoen rantaa pitkin.”⁵⁷⁰

Raitiovaunujen lopullinen kohtalo oli siis melkoisen karu. Suurin osa vaunuista tuhoutui pian raitiovaunuliikenteen lakkautuksen jälkeen, eivätkä jäljelle jääneetkään kovin hyvää kohtelua saaneet osakseen. Vaunujen kohtalona oli rapistua ja ruostua. Se ei kuitenkaan ollut mikään ihme, sillä ison raitiovaunun säilyttäminen vaatii paljon tilaa, eikä esimerkiksi kaupungilla näin ollen olisi missään nimessä ollut mahdollisuuksia useamman vaunun säilyttämiseen. Nykyisin pitäisi iloita niistä muutamasta vaunusta, jotka ovat säilyneet, ja toivoa että ne vielä jonain päivänä olisivat tavallistenkin turkulaisten ihailtavina.⁵⁷¹

6. JOHTOPÄÄTÖKSET

⁵⁶⁸ Kh ptk. 30.6.1981 2376§, TKA; ks. myös <http://www.raitio.org>, Suomen raitiovaunut/Turku. Samat tiedot kirjallisessa muodossa tekijän hallussa, saatu Mikko Laaksoelta.

⁵⁶⁹ Tekn. lait. ltk. ptk. 27.6.1984 710§, TKA.

⁵⁷⁰ Kh ptk. 14.5.1985 1726§, TKA.

⁵⁷¹ Vaunuja säilytetään suljetuissa varastotiloissa, joihin tavallisilla kaupunkilaisilla ei ilma pätevää perustetta ole pääsyä.

Turun raitiovaunuliikenteen lakkautusta syksyllä 1972 voitiin selkeästi perustella taloudellisilla seikoilla. Raitiotieliikenne oli tehnyt suurta tappiota vuosittain jo 1950-luvulta lähtien, samalla kun matkustajamäärät olivat jatkuvasti alentuneet. Kaupungin taloudenhoitoa häiritsevän liikennemuodon lakkauttaminen oli siis kaikin tavoin järkevää. Työni tarkoituksena ei ollutkaan kritisoida tehtyä päätöstä sellaisenaan, tai ylipäättään miettiä sitä oliko tehty päätös oikea vai väärä. Kaupunginvaltuusto teki periaatepäätöksen vuonna 1965 kylmien taloudellisten tosiseikkojen pohjalta luottaen raitiovaunuliikenteen lakkautuksen nostavan liikennelaitoksen talouden jälleen ylijäämäiseksi. Oli päätös sitten oikea tai väärä, selvää kuitenkin on, että sen tekoon vaikuttavia seikkoja ei selvitelty tarpeeksi objektiivisesti. Juuri tämä onkin se tutkimustulos, joka nousee työni merkittävyyden kannalta oleelliseksi.

Raitiovaunuliikenteen lakkautuspäätöksen taustalla oli jo 1950-luvulla alkanut kehitys, jossa raitiovaunuliikenteen kehittämistä jatkuvasti torpedoitiin. Ensimmäisen kerran tästä näkyi viitteitä raitiovaunuverkoston laajennusten tyrmäyksessä. Kyseiset laajennukset olisivat todennäköisesti muuttaneet tilannetta siten, ettei raitiovaunulaitoksen taloudellinen tilanne olisi päässyt pahenemaan yhä syvemmän kriisin partaalle. Seuraava tapahtuma, jossa kaupunginjohton raitiovaunuvastaisuus oli selkeästi huomattavissa sattui vuonna 1959, kun liikennelaitoksen tulevaisuutta tutkineen toimikunnan esitys jätettiin täysin huomiotta. Ehdotuksessa esitetyt toimenpiteet olivat mittavia ja ne olisivat toteutuessaan auttaneet tappiokierteen lakkautuksessa.

Raitiovaunuliikenteen vastaisuus ei toki ollut Turussa keksitty aate, vaan se oli syntynyt jo 1930-luvulla Amerikassa. Tällöin autojen kehitys oli tullut siihen pisteeseen, että niitä alettiin pitää raitiovaunujen potentiaalisina korvaajina. Kehitys jatkui samankaltaisena ja 1950-luvulle tultaessa suurin osa maailman raitioteistä oli joko jo lakkautettu tai lakkauttamisen uhan alla. Tämä autoistumisilmiö tuli tietysti myös Suomeen ja toi mukanaan idean raitiovaunuista vanhanaikaisina ja kömpelöinä liikenteenruuhkauttajina. Helsingissä raitiovaunut selvisivät tästä uhasta, mutta eivät helpolla. Lakkautussuunnitelmia ehdotettiin, mutta autoistumisen vastustajat saivat pidettyä raitiovaunut liikenteessä. Tässä vaiheessa Turun ja Helsingin joukkoliikennepolitiikat lähtivätkin täysin eri reiteille. Helsingissä keskusta-aluetta ryhdyttiin rauhoittamaan joukkoliikenteelle, kun taas Turussa autot ja niiden tarvitsemat pysäköintipaikat valloittivat keskustan.

Turun raitiovaunuliikenteen lakkautus ajoittui kansainvälisen raitiotieliikenteen ”lakkautustrendin” viime vuosille. Suurin osa verkostoista oli lakkautettu jo hyvissä ajoin ennen 1970-luvun alkua, ja vain muutamista kaupungeista raitiotieliikenne hävitettiin enää vuosikymmenen vaihduttua. Merkille pantavaa onkin, että pian Turun raitiotieverkoston lakkautuksen jälkeen syntynyt öljykriisi sai monien kaupunkien päättäjät haikailemaan jälleen raitiovaunujen perään. Muutamissa lakkautuspäätöksen jo tehneissä kaupungeissa päätös jopa peruttiin, ja raitiotiet kokivat uuden tulemisen. 1970-luvun lopulta lähtien raitiotiet saavuttivatkin jälleen jalansijaa monissa eurooppalaisissa kaupungeissa.

Olen työssäni kartoittanut koko Turun raitiovaunuliikenteen lakkautuspäätökseen liittyvän poliittisen päätöksenteon tarkasti. Päätöksenteon kulusta nousi esiin kolme johtavaa teemaa. Ensimmäinen liittyi lakkautuspäätöstä edeltäneiden toimikuntien toimintaan. Toimikuntien työssä pyrittiin tarkasti kohti yhtä päämäärää, perustelemaan raitiovaunuliikenteen lakkautus niin hyvin, ettei raitiovaunujen säilyttämiselle olisi enää mitään perusteita. Toimikunnat eivät missään vaiheessa keskittyneet etsimään muita keinoja liikennelaitoksen talouden kuntoon saattamiselle, raitiovaunuista eroon pääsemisen luotettiin muuttavan kaiken. Ideat raitiovaunujen siirtymisestä taloutta tasapainottavaan kuljettajarahastussysteemiin unohdettiin kätevästi kokonaan, eikä muutenkaan yritetty pohtia mitään vaihtoehtoisia keinoja raitiovaunuliikenteen lakkautukselle. Minkäänlaisia laskelmia ei kuitenkaan tehty siitä, millaisin matkustajamäärin bussit olisivat yksistään kannattavia tai kuinka monta linjaa kaupungin hallussa olisi kokonaisuudessaan oltava. Raitiovaunuista eroon pääseminen näytti olleen toimikuntien perustamisen ainoa tavoite.

Toinen esiin noussut seikka liittyi valtuuston toimintaan asiasta päätettäessä. Keskustelupöytäkirjojen avulla kävi ilmi, ettei valtuustossa missään vaiheessa mietitty kaupunginhallituksen ehdotuksen hylkäämistä raitiovaunujen tulevaisuuden turvaamisen vuoksi. Muutama yksittäinen kannanotto asian puolesta tuli, mutta suurimmaksi osaksi raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta oltiin valtuustossa erittäin yksimielisiä. Keskeiseksi asiaksi nousikin koko joukkoliikenteen asema. Oikeistopuolueet⁵⁷² olisivat halunneet lakaista koko kunnallisen joukkoliikenteen maton alle, vasemmisto taas yritti kynsin

⁵⁷² Tarkoitan tässä erityisesti Kokoomusta ja Kansanpuoluetta, joista edellä mainittu oli tutkimusajalla selkeästi kaikkein raitiovaunuvastaisin puolue koko kaupunginvaltuustossa.

hampain pitää kiinni liikennelaitoksesta. Voidaankin sanoa, että oikeisto oli varmuudella se poliittinen ryhmittymä, joka halusi raitiovaunuista eroon. Todennäköisesti asia oli näin myös vasemmistopiireissä, mutta he voivat aina kuitenkin vedota siihen, että raitiotiet uhraamalla he pelastivat koko kunnallisen joukkoliikenteen tulevaisuuden.

Edellä mainitut kaksi esiin noussutta seikkaa vahvistavat molemmat ajatusta siitä, että Turussa oli 1960-luvulla vallalla erittäin raitiovaunuvastainen mieliala. Tämä nostaakin mieleen kysymyksen siitä, miksi Turun päättäjät olivat niin raitiovaunuvastaisia? Itse uskon vastauksen löytyvän ainakin osaltaan yleisen teknistä kehitystä ihannoivan ajattelun takaa. Turun kaupungin poliittiset päättäjät halusivat muuttaa kaupungin ilmettä modernimpaan suuntaan. Tästä kertoo myös se, että 60-luvulla monia vanhoja rakennuksia purettiin uusien modernien kerrostalojen tieltä. Koko keskusta-alue koki muodonmuutoksen, johon eivät raitiovaunutkaan enää sopineet. Iäkäs Turun kaupunki halusi nuorentaa imagoaan.

Kolmas poliittisen päätöksenteon tutkimisen myötä esiin noussut seikka käsittelee kaupunginhallituksen ja –valtuuston välejä tutkimusajalla. Hallitus toi valtuuston käsitteelyyn jatkuvasti esityksiä, jotka eivät valtuutettujen mielestä olleet vielä tarpeeksi valmisteltuja tai päätöstä ei muutoin haluttu vielä tehdä. Kaupunginhallituksen ja valtuuston välinen kommunikointi takelteli siis erittäin pahasti, kun hallituksessa ei tiedetty ennakolta valtuutettujen aatoksia. Vahvemmin kuitenkin näytti siltä, että näistä valtuuston ajatuksista tiedettiin, mutta niistä ei välitetty. Kyseessä oli siis jonkinlainen valtaistelu kaupunginhallituksen ja –valtuuston kesken. Tämänäyttöinen valtaistelua muistuttava tilanne, yhdessä vasemmiston ja oikeiston eripurana kanssa olivat siis pääasiallisia syitä siihen, että raitiovaunuliikenteen lopetuksesta päättäminen vei yli kaksi vuotta.

Liikenteen alasajoa tutkiessani kiinnitin huomioni erityisesti siihen lyhytjänteisyyteen, joka leimasi asioiden hoitoa heti vuoden 1965 periaatepäätöksen teon jälkeen. Tällainen toimintamalli kävi selkeästi ilmi siitä, että asioiden toteutukseen ei paneuduttu kokonaisuutena. Päättäjät siirtyivät asiasta toiseen ilman minkäänlaista suunnitelmallisuutta. Toimikuntien perustamisen kuviteltiin olevan kaikki kaikessa, mutta toimikuntien työn laajuuteen tai selväpiirteisyyteen ei panostettu. Vasta 1970-luvun alkaessa olikin huomattavissa uudentyyppisen poliittisen kulttuurin synty, kun keskusta-alueen kehittämistä ryhdyttiin suunnittelemaan tarkoituksenmukaisemmin ja kokonaisvaltaisemmin.

Raitiovaunuliikenteen lakkautusta tutkittaessa keskeiseksi seikaksi nousi raitiovaunuhenkilökunnan asema kaiken keskellä. He jäivät kokonaan ilman kunnan suunnitelmallista uudelleensijoittelutoimintaa, joka olisi saanut heidät luottavaiselle mielelle ja turvannut heidän tulevaisuutensa. Uudelleensijoittelun toteuttamisessa viivyteltiin ja se ajoi henkilökunnan omatoimiseen työnetsintään. Vasta viimeisenä oljenkortena kaupunginhallituksessa turvauduttiin ns. ylimääräisen eläkkeen käyttöönottoon. Ehdotus, joka oli ensimmäisen kerran ollut esillä jo ennen lakkautuspäätöksen tekoa. Raitiovaunuhenkilökunnalle vuodet 1965-1973 olivat tuskallisen odotuksen aikaa, jolloin ei tiennyt mitä tulevaisuus toisi mukanaan. He olivat sijaiskärsijöitä kaupungin päätöksenteon johdonmukaisuuden puuttuessa kokonaan.

Lehdistö kirjoitteli raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta paljon ja sen kirjoitustyyli kuvasti suhteellisen hyvin ajan yleistä aatemaailmaa. Raitiovaunuihin suhtauduttiin negatiivisesti 1960-luvulla, mutta 70-luvulla nostalgia alkoi vallata ihmisten mieliä. Näin kävi myös tutkimusajallani lehdistössä. Alun kirjoituksista huokui selkeästi raitiovaunujen vastaisuus ja autoilumyönteisyys, mutta 70-luvulla nostalgiset mietteet nousivat kirjoittelussa pintaan. Ryhdyttiin pohtimaan myös laajempia arvoja, kuten ympäristön saastumista sekä autojen aiheuttamia muita ongelmia. Lehdistön kannanotot eivät kuitenkaan missään vaiheessa suoraan hyökänneet kaupungin päätöksentekoa vastaan. Ainoastaan Turun Päivälehdessä oli loppuaikana havaittavissa kapinamielialaa, joka oli yhdistettävissä koko vasemmistosiipeä ravistuttavaan radikalismiin nousuun.

Muutoin ns. yleisen mielialan etsiminen jäi työssäni vähemmälle huomiolle, sillä lehtien yleisönosastokirjoitusten määrä jäi yllättävän pieneksi. Ne kirjoitukset, joita palstoilta löytyi kertoivat toki omaa kieltään raitiovaunujen kohtalon säälimisestä, mutta mitään kansanliikkeitä ei yritetty perustaa. Yleisönosastojen vähäiset kirjoitukset⁵⁷³ pohjaavat varmasti kyseisen ajan kulttuuriin, jossa ihmisten kirjoittelu lehtiin ei todennäköisesti ollut yhtä yleistä kuin nykypäivänä. Tuntemamme yleisönosastokirjoittelu puuttui 1960-luvulla lähes kokonaan. Lehtien jutuista pystyy kuitenkin myös muutoin luomaan kehystä yleisön suhtautumisesta raitiovaunujen lopetukseen. Viimeisten vaunujen hyväste-

⁵⁷³ Koko tutkimusajalla kirjoittelu oli keskimääräisesti vähäistä, vaikka vuoden 1969 lopulla kirjoitukset hetkellisesti lisääntyivätkin.

lyt ja suuret matkustajamäärät kertovat yleisen nostalgia-aallon saavuttaneen myös tavalliset turkulaiset.

Tutkimukseni nosti esiin paljon uutta tietoa Turun raitiovaunuliikenteen lakkautuksesta. Erityisesti lakkautuksen järjestämisen tutkiminen oli hedelmällistä, sillä siihen ei oltu perehdytty missään aiemmassa tutkimuksessa. Tutkimuskysymysten ainoaksi heikoksi kohdaksi jäi niiden muoto siten, että vastausten avulla työ jäi hieman liian kuvailevaksi. Tämä johtui myös osittain lähdemateriaalista, joka jäi lopulta tyyllillisesti suppeaksi. Arkistomateriaalista on vaikea lukea rivien välistä. Tutkimuskirjallisuus olisi vaatinut ehkä lisää vuosikymmenen aatteisiin pohjaavaa materiaalia, mutta sitä ei ollut saatavilla.

Työni sai aikaan myös lisäkysymyksiä, erityisesti liittyen raitiovaunuliikenteen lakkautuksen jälkeiseen aikaan. Raitiovaunuliikenteen lakkautuksenhan piti olla liikennelaitoksen kaikkien ongelmien ratkaisija, jonka jälkeen asiat olisivat lähteneet myönteisempään suuntaan. Näin ei kuitenkaan käynyt, vaan 1980-luvulla liikennelaitoksen tappioluvut vain kasvoivat. Kaiken monimutkaisuuden seurauksena vasta 1990-luvun loppupuolella liikennelaitos saatiin uudelleenorganisoidua taloudellisemmin. Vuosikaudet maton alla kytenyt taloussoppa sekä yksityisten liikennöitsijöiden ja kunnallisen liikennelaitoksen väliset monimutkaiset ja eripuraiset suhteet ovat vasta nyt selvinneet. Tämän asian tutkiminen olisi erittäin mielenkiintoista, erityisesti juuri siinä valossa, mitä raitiovaunulaitoksen lopetuksesta opittiin. Valitettavasti päältäpäin katsottuna näyttää nimittäin siltä, ettei asioista ole juurikaan opittu. Turun poliittinen päätöksenteko on edelleen salamyhkäistä ja asioita sivuuttavaa, tavoitteena tuntuu olevan vain halutunlaisen päätösten teko. Hinnalla millä hyvänsä.

Koen, että tutkimukseni on tärkeä myös nykyajan näkökulmasta. Uudet raitiovaunu-suunnitelmat ovat olleet Turussa vireillä 1990-luvun alusta, ja monet muutkin raitiovaunun aikanaan hylänneet kaupungit ovat palanneet kyseisen liikennemuodon uusiokäyttäjiksi. Henkilökohtaisesti en kuitenkaan usko, että raitiovaunut tulevat ainakaan kovin pian takaisin Turun katukuvaan, sillä verkoston rakentamisen vaatimat investoinnit ovat suuria. Tilanteessa, jossa valtion taloudellinen asema on hienoisessa alamäessä, ei kyseisenlaisiin hankkeisiin ihan helposti sijoiteta. Raitiovaunut ovat toki hieno kulkuväline, ja ne varmasti saisivat matkustajat kyytiinsä, mutta siltikin on olemassa monia tär-

keämpiä hankkeita joihin on sijoitettava rahaa. Ehkä kuitenkin vielä joskus koittaa sekin päivä, kun Turussa saa jälleen nousta raitiovaunun kyytiin.

LYHENTEET

AL	Aamulehti
HS	Helsingin Sanomat
Kh ptk.	Kaupunginhallituksen pöytäkirjat
Kok	Kokoomus
Kp	Kansanpuolue
Kv ptk.	Kaupunginvaltuuston pöytäkirjat
Kv kesk.ptk.	Kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirjat
SDP	Suomen Sosiaalidemokraattinen Puolue
SKDL	Suomen Kansan Demokraattinen Liitto
SMP	Suomen Maaseudun Puolue
Tekn. lait. ltk. ptk.	Teknillistenlaitosten lautakunnan pöytäkirjat
TKA	Turun kaupungin arkisto
TKK	Turun kaupungin kunnalliskertomus
TKKK	Turun kaupungin kunnalliskalenteri
TP	Turun Päivälehti
TS	Turun Sanomat
US	Uusi Suomi
ÅU	Åbo Underrättelser

LÄHTEET

PAINAMATTOMAT LÄHTEET

TURUN KAUPUNGIN ARKISTO

Turun kaupunginhallituksen pöytäkirjat 1950-1973.

Turun kaupunginhallituksen asettamien toimikuntien pöytäkirjat, ulkomaanmatkakerhomukset sekä muu materiaali 1962-1965.

Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 1950-1973.

Turun kaupunginvaltuuston keskustelupöytäkirjat 1963-1973.

Turun kaupungin teknillisten laitosten lautakunnan pöytäkirjat 1950-1973.

TURUN PAIKALLISLIIKENNETOIMISTOSSA TAI TEKIJÄN HALLUSSA

Liikennelaitoksen eläkeikätaulukko, laadittu 01/1966. Sijainti paikallisliikennetoimiston yläkerran piirustuskaapisto, Amiraalistonkatu 6.

Muistio museoraitiotien ja raitiotien perustamisesta Turkuun. Tekijän hallussa.

Raitiovaunutilanne 1997. Aarre Laakson, Mikko Laaksosen sekä Sven Salosen kokooma. Tekijän hallussa.

Turun kaupungin sisäiset ja yksityiset liikennelinjat piirustus, päivätty 10.3.1959. Sijainti paikallisliikennetoimiston yläkerran piirustuskaapisto, Amiraalistonkatu 6.

SÄHKÖISET LÄHTEET

<http://www.raitio.org>

Suomen Raitiotieseuran sivut, luettu 1.4.2003.

PAINETUT ALKUPERÄISLÄHTEET

Mikko Laaksonen: Pikaraitiotie Turun kaupunkiseudulla. Turku 2002.

Turun kaupungin kunnalliskalenterit 1961-1978.

Turun kaupungin kunnalliskertomukset 1949-1972.

Turun kaupungin mietinnöt 1963 & 1969.

SANOMA- JA AIKAKAUSLEHDET

Aamulehti 1970-1973.

Helsingin Sanomat 1972.

Modern Tramway 1965 & 1968.

Raitio 1978-2003.

Strassenbahn Nahverkehr Special 2003.

Suomen Turku 1967 & 1973.

Svensk Lokaltrafik 1964.

Turkulainen 1970-1972.

Turunmaa 1972.

Turun Päivälehti 1962-1972.

Turun Sanomat 1962-1972.

Uusi Suomi 1972.

Åbo Underrättelser 1962-1972.

HAASTATTELUT

Teknikko Aarne Virtanen 4.8.2000. Haastattelun tekijä Mikko Laaksonen. Tekijän halussa.

TUTKIMUSKIRJALLISUUS

Alku, Antero: Raitiovaunu tulee taas. Helsinki 2002.

Andersson, Harri: Turun kaupungin alueellinen rakenne ja siihen johtanut kehitys. Kulttuurimaantieteen lisensiaattitutkielma. Turun Yliopisto, Geologian ja maantieteen laitos. Turku 1981.

Barker, Theo & Gerhold, Dorian: The Rise and Rise of Road Transport 1700-1990. Studies in Economic and Social History. London 1993.

Barker, T.C. & Robbins, Michael: A History of London Transport. Volume II. The Twentieth Century to 1970. London 1974.

Eriksson, Gösta: Alla Stockholms Spårvaagnar – en spårvagnsresa i Stockholm under nittio år. Stockholm 1991.

Göransson, Dan Erik: Spårvägar i Sverige, Spårvagnar i Malmköping. Museispårvägen Malmköping 1980.

Herranen, Timo: Hevosomnibusseista metroon. Vuosisata Helsingin joukkoliikennettä. Helsingin kaupungin julkaisuja n:o 39. Helsinki 1988.

Kajala, Ismo: Turun raitioteiden vaunut 1890-1972. Näyttelyesitteessä nro 14: Turun joukkoliikenne 100 vuotta. Ratatieosakeyhtiöstä keltaiseen vaaraan. Turun maakuntamuseo. Turku 1990.

Laakso, Veikko: Turun kaupungin historia 1918-1970. Ensimmäinen nide. Turku 1980.

Laisaari, Olavi: Liikekeskusten alueellinen slummiutuminen ja kaupunkiyksikköjen jakaantumisteoria. Turku 1967.

Laisaari, Olavi: Turun yleiskaava ja kaupungin kehittäminen. Turku 1952.

Murole, Pentti: Kokemuksia joukkoliikenneselvitysten laatimisesta. Teoksessa Kaupunkien joukkoliikennepolitiikka. Kaupunkiliiton käsikirjoja ja tutkimuksia. C 17. Toimittaja Heikki Lehtonen. Helsinki 1975.

Mäkelä, Aarne, Turun linja-autoilijain osuuskunta 1954-1984. Turku 1984.

Nummelin, Markku: Raitiotiet – Tramways. Jyväskylä 2001.

Paavela, Paul: Valtakunnallinen joukkoliikennepolitiikka. Teoksessa Kaupunkien joukkoliikennepolitiikka. Kaupunkiliiton käsikirjoja ja tutkimuksia. C 17. Toimittaja Heikki Lehtonen. Helsinki 1975.

Raitiovaunuliikenteen tehostaminen vuosina 1969-1985. HKL, ratatoimisto. Helsinki 1974.

Raitiovaunuliikenteen tehostamisen yleissuunnitelma, jatko-osa. Raitioteiden laajentamismahdollisuuksia Helsingissä. HKL, ratatoimisto. Helsinki 1973.

Rinne, Toivo T.: Turun kaupungin liikennelaitos 1908-1958. Turku 1958.

Sanaksenaho, Seppo & Lehtonen, Heikki: Liikenteen vaikutukset ympäristöön. Teoksessa Kaupunkiliikenteen suunnittelu. kaupunkiliiton käsikirjoja ja tutkimuksia C 7. Helsinki 1972.

Sanaksenaho, Seppo & Lundsten, Henrik: Liikenteen ohjaus. Teoksessa Kaupunkiliikenteen suunnittelu. Kaupunkiliiton käsikirjoja ja tutkimuksia C 7. Helsinki 1972.

Sundell, Aulis: Helsingin raitiotieläiset. Helsinki 1974.

Söderström, Marita: Ratatieosakeyhtiöstä keltaiseen vaaraan. Sata vuotta Turun joukkoliikennettä. Turun kaupungin liikennelaitos / Turun maakuntamuseo. Turku 1990.

Uola, Mikko: Tampereen kaupungin liikennelaitos 1948-1978. Tampere 1978.

Uusitalo, Sinikka: Turun kaupungin historia 1918-1970. Toinen nide. Turku 1982.

Vepsäläinen, Seppo: Joukkoliikenteen muodot ja niiden kehittämismahdollisuudet. Teoksessa Kaupunkien joukkoliikennepolitiikka. Kaupunkiliiton käsikirjoja ja tutkimuksia C 17. Toimittaja Heikki Lehtonen. Helsinki 1975.

Vetten, Hermann-Josef & Zeh, Dieter: Vom Hafermotor zur Niederflurbahn. 125 Jahre Düsseldorfer Nahverkehr im Spiegel der Presse. Düsseldorf 2001.

Waller, Peter: The Heyday of the European Tram. Surrey 1994.

LIITE 4

TURUN LIIKENNELAITOKSEN MATKUSTAJAMÄÄRIEN SEKÄ
TALOUDELLISEN TULOKSEN KEHITYS 1939-1974

Vuosi	Matkustajat raitiovaunuissa	Raitiovaunujen taloudellinen tulos	Matkustajat linja-autoissa	Linja-autojen taloudellinen tulos
1939	8 097 197	1 245 371		
1940	10 419 137	2 662 147		
1941	12 050 077	4 374 541		
1942	14 936 559	4 161 289		
1943	18 092 882	6 217 780		
1944	21 054 252	7 729 552		
1945	27 741 261	3 676 505		
1946	28 077 132	17 075 558,00		
1947	26 810 913	916 122		
1948	19 007 673	13 817 631		
1949	16 225 002	-7 549 932		
1950	14 282 946	-15 151 149	3 003 072	7 118 686
1951	14 350 912	-16 636 332	3 251 869	-1 536 865
1952	14 465 587	-22 040 179	3 354 824	-8 329 282
1953	13 294 738	15 993 623	3 066 046	-3 646 794
1954	13 739 848	15 188 847	3 290 061	5 219 369
1955	14 161 450	4 214 209	3 734 120	5 607 523
1956	13 490 430	-18 302 033	3 403 450	-2 682 945
1957	13 584 040	-29 926 251	2 327 090	-4 902 994
1958	12 440 620	-51 940 606	2 032 500	-5 541 568
1959	11 584 220	-38 733 928	1 817 070	7 688 695
1960	12 247 850	-19 393 278	2 257 600	6 340 943
1961	12 080 480	-24 086 108	2 388 080	2 356 963
1962	12 162 950	6 475 102	2 425 300	-13 803
1963	11 609 910	-291 045,00	2 388 140	-127 480,09
1964	11 268 890	-871 752,00	2 308 520	-216 696,68
1965	10 357 510	-738 213,00	2 241 280	-197 147,65
1966	10 740 930	-667 636,00	2 373 130	-247 675,58
1967	8 011 980	-870 230,00	3 635 610	-924,31
1968	7 429 780	-1 048 984,00	4 285 180	-35 986,15
1969	7 547 030	-992 799,00	4 457 050	-23 184,63
1970	7 716 950	-1 060 225,00	4 641 480	-190 393,06
1971	6 245 800	-1 365 904,00	5 690 430	-36 462,98
1972	2 954 050	-2 030 295,00	9 161 530	170 522,70
1973			13 125 950	-1 111 172

Luvuista näkee, että liikennelaitoksen toiminta oli tappiollista molempien liikenne-
muotojen osalta suurimman osan tarkastelukaudesta. Vuosien välillä saattoi olla
suuriakin heittoja, jolloin edellisen vuoden suuri voitto yht'äkkiä kääntyi isoksi
alijäämäksi. Muutosten täydellinen ymmärtäminen vaatisi vuosittaisten taloussesitys-
ten tarkempaa esittelyä, mutta koitan tässä nyt muutaman esimerkin avulla selventää
taulukkoa.

1. Vuosien 1952-53 välinen suuri heitto toteutuneessa taloustilanteessa johtui osit-
tain siitä, että vuoden 1952 aikana nostettiin lippujen hintoja kahteen otteeseen, jol-
loin seuraavan vuoden tulot olivat sillä saralla suuremmat.
2. Vuonna 1956 liikennelaitoksen tappiollisuuteen vaikutti yleislakko, joka pysäytti
liikenteen 19 päivän ajaksi. Tällöin menetettiin noin 20 miljoonan markan liikennöin-
titulot.
3. Vuodesta 1956 alkaen suurten tappioiden syyt löytyivät yhä selkeämmin palkka-
kustannusten noususta. Esimerkiksi vuonna 1958 liikennemenot (sis. palkkakustan-
nukset) olivat yhteensä 122 057 385 mk (kaikki menot yhteensä yli 300 milj.mk.),
kun ne vielä vuonna 1954 olivat olleet vain 77 588 553 mk.
4. 1950-luvun lopulla myös verkoston ja kaluston korjauskustannukset veivät suu-
ren osan koko vuoden menoista. Esimerkiksi vuonna 1959 korjauskustannukset
olivat 101 241 116 mk, kun ne vielä vuonna 1954 olivat olleet vain 55 125 787 mk.
5. Raitiotieliikenteen lakkautus ei lopettanut liikennelaitoksen taloudellista tappiollis-
uutta, vaikka matkustajien määrä lähtikin hienoiseen nousuun.

Lähteet: TKK 1945, 4:46; TKK 1947, 4:47; TKK 1948, 4:45-47; TKK 1949,
4:46; TKK 1950, 4:45-49; TKK 1951, 4:49-55; TKK 1952, 4:49-53; TKK 1953,
4:48-52; TKK 1954, 4:48-52; TKK 1955, 4:48-53; TKK 1956, 4:52-57;
TKK 1957, 4:51-55; TKK 1958, 4:55-59; TKK 1959, 4:54-58, TKK 1960,
4:54-58; TKK 1961, 4:54-59; TKK 1962, 4:54-59; TKK 1963, 4:52-64; TKK
1964, 8:69-82; TKK 1965, 8:67-80; TKK 1966, 477-482; TKK 1967, 447-456;
TKK 1968, 342-351; TKK 1969, 378-387; TKK 1970, 432-442; TKK 1971
osa II, 32:49-60; TKK 1972 osa II, 33:47-56; TKK 1973 osa II, 34:47-48; TKK
1974 osa II, 33:43-45; Söderström 1990, 176.

LIITE 5

TURUB KAUPUNGINVALTUUSTON PAIKKAJAKO 1961-1972

- 1961-64 10 Kansanpuolue (Kp)
3 Ruotsalainen kansanpuolue (RKP)
3 Vaaliliitto III
10 Suomen Sosiaalidemokraattinen puolue (SDP)
18 Suomen Kansan Demokraattinen Puolue (SKDL)
9 Kokoomus (Kok)
- 1965-68 17 SDP
4 RKP
8 Kp
17 SKDL
7 Kok
- 1969-72 14 SDP
14 SKDL
11 Kok
5 Liberaalit (ent. Kp)
5 RKP
2 Suomen Maaseudun Puolue (SMP)
1 Työväen ja Pienviljelijäin Sosiaalidemokraattinen liitto
1 Keskusta

Lähteet: TKKK 1961, 12-14; TKKK 1965, 4-6; TKKK 1969, 4-7;
Uusitalo 1982, 35.

LIITE 6

TURUN RAITIOVAUNULIIKENTEN LAKKAUTUKSEN YHTEYDESSÄ
POISTETUT RAITIOVAUNUT

Tummennetulla merkattu säilyneet vaunut.

Vaunut, joiden tuhoutuminen on varmistettu on alleviivattu.

Nro	Valmistaja	Valm.vuosi/ poistovuosi	Kohtalo
-----	------------	----------------------------	---------

Moottorivaunut

<u>3</u>	ASEA/AEG1	1908/1964	Lahjoitettiin Tampereelle, jossa sijoitettiin Hämeenpuistoon leikkivälineeksi. Hävitetty.
5	ASEA/AEG1	1908/1967	Työvaunu joka luovutettiin Maakuntamuseolle. Säilytys Liedon Nautelassa, vuonna 1985 aloitettiin entisöinti.
10	ASEA/AEG1	1908/1967	Työvaunuksi 1952. Myytiin Laihon romuliikkeelle. Tod.näk. tuhoutunut.
16	ASEA/AEG2	1933/1966	Myytiin Laihon romuliikkeelle. Tod.näk. tuhoutunut.
17	ASEA/AEG2	1933/1967	Kanslerintien lastentalolle, josta maakuntamuseon haltuun 1983. Vanhalinnassa huonokuntoisena, ilman alustaa.
18	ASEA/AEG2	1933/1971	Myytiin Hotelli Aulakoon. Käytetty luultavasti sisustusosiksi.
19	ASEA/AEG2	1933/1972	Hirvensalon lastentalolle, josta 80-luvulla Topinojan kaatopaikalle. Kaupungin haltuun -97. Kokonainen vaunu, mutta huonokuntoinen.
20	ASEA/AEG2	1934/1971	Myytiin Hotelli Aulankoon. Käytetty luultavasti sisustusosiksi.
<u>21</u>	ASEA/AEG2	1934/1972	Myytiin Laihon romuliikkeelle. Poltettu.
22	ASEA/AEG2	1934/1972	Teknilliselle museoyhdistykselle. Tod.näk. tuhoutunut.
<u>23</u>	ASEA/AEG2	1934/1972	Myytiin Laihon romuliikkeelle. Poltettu.
24	SAT/AEG1	1934/1967	Takakirveen lastentalolle, josta 80-luvulla Topinojalle. Nykyisin Kauppatorilla jäätelökioskina.
25	SAT/AEG1	1934/1967	Myytiin Laihon romuliikkeelle. Tod.näk. tuhoutunut.
26	SAT/AEG1	1934/1971	Myytiin Hotelli Aulankoon. Käytetty luultavasti sisustusosiksi.

27	SAT/AEG1	1938/1971	Myytiin Hotelli Aulankoon. Käytetty luultavasti sisustusosiksi.
28	SAT/AEG1	1938/1971	Myytiin Hotelli Aulankoon. Käytetty luultavasti sisustusosiksi.
<u>29</u>	SAT/AEG1	1938/1972	Myytiin Laihon romuliikkeelle. Poltettu.
<u>30</u>	SAT/AEG1	1938/1972	Myytiin Laihon romuliikkeelle. Poltettu.
<u>31</u>	SAT/AEG1	1938/1972	Myytiin Laihon romuliikkeelle. Poltettu.
32	SAT/AEG1	1938/1967	Viinamäenkadun lastentalolle, josta maakuntamuseon haltuun 1983. Vanhalinnassa huonokuntoisena, ilman alustaa. Kuitenkin runko säilynyt parhaiten 30-luvun vaunuista.
<u>33</u>	SAT/AEG1	1938/1967	Myytiin Laihon romuliikkeelle. Poltettu.
34	SAT/AEG2	1944/1972	Työvaunuksi 1967. Lahjoitettiin Teknilliselle museoyhdistykselle. Tod.näk. tuhoutunut.
35	SAT/AEG2	1944/1968	Linnankadun lastentalolle, josta 80-luvulla Topinojalle? Tod.näk. tuhoutunut.
36	SAT/AEG2	1944/1967	Työvaunu, myytiin Laihon romuliikkeelle. Tod.näk. tuhoutunut.
37	SAT/AEG2	1944/1972	Työvaunuksi 1967. Myytiin Laiholle Tod.näk. tuhoutunut.
38	Karia	1951/1972	Raitiovaunuseuralle Helsinkiin, jossa säilytys Teknillisen museon pihalla. Sieltä siirretty Malminkartanoon, jossa vandalisoitu ja viety pois ilman Raitiovaunuseuran lupaa. Tod.näk. tuhoutunut.
39	Karia	1951/1972	Myytiin Laihon romuliikkeelle. Tod.näk. tuhoutunut.
40	Karia	1951/1972	Viinamäenkadun lastentalolle, josta maakuntamuseon haltuun 1983. Vanhalinnassa kokonaisena. Suhteellisen hyvin säilynyt.
<u>41</u>	Karia	1951/1972	Vilkkilän puistoalueella, josta myytiin Myntin romuliikkeelle. Tuhoutunut.
42	Karia	1951/1972	Säilytettiin kaupunginvarastossa, entisöity.
43	Karia	1951/1972	Teknilliselle museoyhdistykselle. Tod.näk. tuhoutunut.
44	Karia	1951/1971	Kolarivaunu, joka myytiin Laihon romuliikkeelle. Tod.näk. tuhoutunut.
45	Karia	1951/1972	Myytiin Laihon romuliikkeelle. Tod.näk. tuhoutunut.
<u>46</u>	Karia	1951/1972	Lahjoitettiin Lahteen, romutettu ja poltettu.
47	Karia	1951/1972	Lauklähteen tien lastentalolle, jonka jälkeen ei tietoa. Tod.näk. tuhoutunut.
48	VTS	1956/1972	Myytiin Laihon romuliikkeelle. Tod.näk. tuhoutunut.

49	VTS	1956/1972	Myytiin Laihon romuliikkeelle. Tod.näk. tuhoutunut.
50	VTS	1956/1972	Myytiin Laihon romuliikkeelle. Tod.näk. tuhoutunut.
51	VTS	1956/1972	Myytiin Laihon romuliikkeelle. Tod.näk. tuhoutunut.
<u>52</u>	VTS	1956/1972	Lahjoitettiin Merimieslähetykselle, josta 80-luvun puolivälissä Simolan romuliikkeeseen. Tuhottu.
53	VTS	1956/1972	Raitiovaunuseuralle Helsinkiin, jossa säilytys Teknillisen museon pihalla. Sieltä siirretty Malminkartanoon, jossa vandalisoitu ja viety pois ilman Raitiovaunuseuran lupaa. Tod.näk. tuhoutunut.
54	VTS	1956/1972	Myytiin Laihon romuliikkeelle. Tod.näk. tuhoutunut.
55	VTS	1956/1972	Teknilliselle museoyhdistykselle. Tod.näk. tuhoutunut.

Jälkivaunut

102	Kaipio	1948/1972	Teknilliselle museoyhdistykselle. Tod.näk. tuhoutunut.
103	Kaipio	1948/1967	Myytiin Laihon romuliikkeelle. Tod.näk. tuhoutunut.
104	Kaipio	1948/1966	Myytiin Laihon romuliikkeelle. Tod.näk. tuhoutunut.
116	SAT	1943/1971	Myytiin Hotelli Aulankoon. Käytetty luultavasti sisustusosiksi.
<u>117</u>	SAT	1943/1972	Myytiin Laihon romuliikkeelle. Poltettu.
118	SAT	1943/1967	Myytiin Laihon romuliikkeelle. Tod.näk. tuhoutunut.
<u>119</u>	SAT	1943/1972	Myytiin Laihon romuliikkeelle. Poltettu.
<u>120</u>	SAT	1943/1966	Aluksi Huiskalan kasvihuoneilla, josta mutkan kautta tuhottavaksi.
122	Karia	1946/1972	Teknilliselle museoyhdistykselle. Tod.näk. tuhoutunut.
123	Karia	1946/1972	Raitiovaunuseuralle Helsinkiin, jossa säilytys Teknillisen museon pihalla. Sieltä siirretty Malminkartanoon, jossa vandalisoitu ja viety pois ilman Raitiovaunuseuran lupaa. Tod.näk. tuhoutunut.
124	Karia	1946/1972	Lahjoitettu Ikaalisten kauppalalle. Tod.näk. tuhoutunut.

125	Karia	1947/1972	Säilytettiin kaupunginvarastossa, entisöity.
126	Karia	1947/1971	Myytiin Hotelli Aulankoon. Käytetty luultavasti sisustusosiksi.
127	Karia	1947/1972	Myytiin Laihon romuliikkeelle, josta siirtyi Maskuun leikkimökiksi. Nykyisin kokonaisena Nousiaisten autohajottamalla varastona. Erittäin huonossa kunnossa.
129	Karia	1947/1966	Myytiin Laihon romuliikkeelle. Tod.näk. tuhoutunut.
130	Karia	1947/1972	Lahjoitettiin Kouvolaan, jossa leikkipaikkana. Tuhoutunut
141	TKL	1958/1968	Mäntymäen lastentalolle, josta mutkan kautta kadonnut.

Valmistajat

Moottorivaunut:

ASEA/AEG1 (1-13) vaunut olivat 1908-09 valmistettuja, jotka poistettiin käytöstä vuosien 1952-54 välillä. Tällöin ne muutettiin työvaunuiksi tai jälkivaunuiksi.

ASEA/AEG2 (16-23) vaunut valmistuivat vuosina 1933-34. Niitä modernisoitiin runsaasti 1950-luvulla, ja osa näistä vaunuista palvelikin raitiotielaitosta loppuun saakka.

SAT/AEG1 (24-33) vaunut olivat vuosilta 1934-38. Myös näitä modernisoitiin 50-luvulla, jolloin ne saivat mm. kumijoustopyörät. Vaunut olivat käytössä melkein raitiotieliikenteen loppuun saakka.

SAT/AEG2 (34-37) vaunut valmistuivat vuonna 1944. Niiden laatu oli sodasta johtuen heikko, mutta muuten ne olivat melko samankaltaisia vaunujen 24-33 kanssa. Nämä vaunut poistettiin käytöstä vuosina 1959-67.

Karia (38-47) vaunut valmistuivat 1951. Näitä pidettiin kestävinä ja voimakkaina. Nämä vaunut olivat viimeisinä liikenteessä ja vaunu nro 38 oli koko Turun raitiovaunuliikenteen viimeinen ajovuorossa ollut vaunu.

VTS (48-55) vaunut otettiin käyttöön vuonna 1956. Ne poikkesivat kaikista käytössä olleista vaunuista hiljaisen kulkunsa vuoksi, joka oli kumijoustopyörien ja telien ansiota. Vaunut olivat myös kiihtyvyydeltään ja hidastuvuudeltaan parempia. Nämä vaunut olisivat sopineet erittäin hyvin pikaraitiotiekäyttöön, sillä ne saavuttivat jopa 90km/h nopeuden. Nykyaikaisuudestaan huolimatta vaunuissa oli enemmän vikoja kuin sarjassa 38-47. Aavevaunut toimivat käytössä kakkosen loppuun saakka.

Jälkivaunut:

Kaipio (101-105) jälkivaunut valmistuivat vuosina 1947-49.

TUKL (141) vaunu valmistui vuonna 1958, ja se oli prototyyppi jälkivaunusta, jollainen piti tehdä kaikille aavevaunuilla.

Lähteet: Raitiovaunutilanne 1997, Aarre Laakson, Mikko Laaksosen sekä Sven Salosen kokoama, tekijän hallussa; TKK 1972 osa II, 33:47-56; Teknillisten laitosten lautakunnan pöytäkirjat vuosilta 1967-1972.

