

vat häiriötä ympäristölleen. Yleisten töiden lautakunta mainitsi lausunnossaan, että v. 1952 kaupunkiin rakennettiin joukko uusia mukavuuslaitoksia ja vedenheittopaikkoja, mutta niiden lukumäärä oli edelleenkin liian pieni. Lapinlahdenpuistikon ko. laitoksen poistamista ei voitu puoltaa, koska se lähinnä palveli vieressä olevaa vuokra-autoasemaa ja koska humalaisia ilmeisesti kerääntyisi puiston penkeille, vaikkei siellä vedenheittopaikkaa olisikaan. Viimeksi mainittua epäkohtaa ei sen sijaan ollut havaittavissa Kampintorin vedenheittopaikan luona, koska siellä ei ollut penkkejä. Paikan kaunistamiseksi ehdotettiin istutettavaksi pensaita peittämään näkyvää näkyvyyttä. Kaupunginhallitus ilmoitti myöntäneensä 20 000 mk:n suuruisen määrärahan ko. pensasistutuksia varten. Näin ollen valtuusto päätti¹⁾, ettei aloite antanut aihetta enempiin toimenpiteisiin.

11. Liikennettä koskevat asiat

Liikennejärjestyksen muuttaminen. Eräisiin kaupungin vilkasliikenteisiin risteyskohtiin ei ollut voitu sijoittaa liikennepoliisin liikenteenohjauskoroketta siten, että jokaisesta suunnasta tulevien ajoneuvojen olisi mahdollista ajaa tällaisen korokkeen oikealta puolen, niinkuin liikennejärjestys edellytti. Tästä syystä poliisilaitos oli ehdottanut, että mainittu kohta liikennejärjestyksessä muutettaisiin tarpeen mukaan. Valtuusto päättikin²⁾ muuttaa liikennejärjestyksen 8 §:n sekä 16 §:n 2 d) kohdan näin kuuluvaksi:

»8 §. Ajoneuvolla on ajettava liikenneväylillä olevien korokkeiden, pylväiden, ynnä muiden sellaisten laitteiden oikealta puolen, paitsi milloin ohitus vasemmalta on määrätty liikennemerkillä.

Milloin liikenneväylien risteyksessä on poliisin liikenteenohjauskoroke, on ajaminen sen vasemmalta puolelta sallittu, paitsi milloin korokkeen ohitus oikealta on määrätty liikennemerkillä.

»16 §. 2. Pysäköiminen on lisäksi kielletty: — — —

d) silloilla sekä kahta metriä lähempänä porttikäytäviä ja rakennusten porraskäytäviä, joihin luetaan myös hotellien pääsisäänkäytävät — — —

Lääninhallitus vahvisti³⁾ valtuuston päätöksen 9. 6.

Liikennelaitoksen tariffin muuttaminen. Liikennelaitoksen voimassa olevat tariffit oli vahvistettu 19. 4. 1950, minkä jälkeen valtuusto oli muuttanut niitä sekä v. 1951 että 1952. Liikennelaitoksen v:n 1950 kirjanpidollinen tappio oli 78 milj. mk, v. 1951 se kohosi 336 milj. mk:aan, seuraavana vuonna tariffin korotus osaltaan alensi tappion 227 milj. mk:aan ja v. 1953 sen määrä oli taasen 278 milj. mk ja kun ei tariffia senjälkeen ollut voitu korottaa, laskettiin tappion kertomusvuonna nousevan 420 milj. mk:aan. Lippujen hinnat olivat jääneet jälkeen kustannusten kehityksestä ja mm. tappiollisemman esikaupunkiliikenteen osuus oli jatkuvasti kasvanut. Kun sosiaaliministeriö oli vapauttanut ko. kuljetusmaksut säännöstelystä, ehdotti liikennelaitoksen lautakunta, että kaupunki ryhtyisi toimenpiteisiin kuljetusmaksujen saattamiseksi kohonneiden kustannusten tasolle. Erilaisia maksuasteita oli voimassa matkan mukaan 5. Sosiaalisin perustein oli ehdotettu, että maksu määrättäisiin koko kaupunkialueella samaksi. Tämä yhtenäismaksu tulisi kuitenkin olemaan siksi korkea, että liikennelaitos menettäisi huomattavasti lyhytmatkalaisia. Tähänastinen esikaupunkilinjojen maksuvyöhykkeiden suuri lukumäärä monenlaisine lippuineen oli kuitenkin osoittautunut hankalaksi. Näin ollen ehdotettiin, että kaupunki jaettaisiin kolmeen vyöhykkeeseen maksujen määräämistä varten. Valtuusto hyväksyi⁴⁾ eräin muutoksin kaupunginhallituksen ehdotuksen uusiksi tariffeiksi, mikä ehdotus oli liikennelaitoksen lautakunnan ehdotuksen mukainen. Kertalipun hinnaksi matkasta, joka ulottui vain yhdelle vyöhykkeelle määrättiin 25 mk, kahdelle vyöhykkeelle ulottuvasta matkasta 35 mk ja kolmelle vyöhykkeelle ulottuvasta matkasta 45 mk sekä sarja- ja alennuslippujen vastaavasti 100, 200, 300 mk. Lisäksi määrättiin maksut siirtomatkoista, yöliikenteestä ym. Linja-autoliikennettä koskevien maksujen osalta päätös alistettiin maistraatin vahvistettavaksi.

Pysäköimisautomaattien käyttämisestä perittävä maksu. Kertomusvuoden talousarvioon oli otettu 1 milj. mk:n määräraha pysäköimisautomaattien hankkimista varten. Kiin-

¹⁾ Kvsto 10. 3. 215 §, ks. v:n 1953 kert. s. 75. — ²⁾ Kvsto 14. 4. 323 §. — ³⁾ S:n 25. 8. 588 §, kunn. as. kok. n:o 47. — ⁴⁾ Kvsto 25. 8. 650 §, ks. v:n 1955 kunn. as. kok.

teistölautakunta oli tehnyt ehdotuksen automaattien käyttämisestä perittäväksi maksuksi ilmoittaen, että kannattavuuslaskelman mukaan 20 mk tunnilta riittäisi, mutta koska tätä oli pidettävä kohtuuttoman alhaisena, lautakunta ehdotti, että maksu määrättäisiin 40 mk:ksi tunnilta. Kaupunginhallitus yhtyi mainittuun kantaan. Kun kysymyksessä oli melko pienen automaattimäärän hankkiminen, olisi maksu määrättävä korkeammaksi, jottei toiminta tuottaisi tappiota. Tarkoituksena oli, että yhdellä automaatin täyttämällä saataisiin pysäköidä kauintaan kaksi tuntia eli neljä ½ tunnin jaksoa, joten 20 mk:lla voitaisiin pysäköidä ½ tuntia. Valtuusto päätti ¹⁾ hyväksyä pysäköimisautomaattien käytöstä kannettavan maksun 40 mk:ksi tunnilta. Sisäasiainministeriö vahvisti ²⁾ valtuuston päätöksen 13. 5.

Liikennelaitoksen maksujen alentamista koskeva aloite. Vt Vanhanen ym. olivat 25. 2. 1953 tehneet aloitteen, missä ehdotettiin, että esikaupunkialueiden liikennemaksut alennettaisiin yhdenmukaisiksi sisäisen liikenteen parhaillaan voimassa olevan taksan kanssa. Liikennelaitoksen lautakunta viittasi lausunnossaan siihen, mitä se aikaisemmin oli esittänyt liikennelaitoksen lippujen luokittelun ja hinnoittelun tarkistamista koskevien aloitteiden johdosta. Sen aikoinaan omaksuman kannan, että esikaupunkiliikenteessä oli matkalippujen hintojen oltava suuremmat kuin varsinaisessa keskikaupunkiliikenteessä, oli valtuustokin hyväksynyt. Lisäksi huomautettiin siitä, että esikaupunkitaksvoja ei ollut korotettu 15. 5. 1950 jälkeen, mutta kylläkin keskikaupunkitaksvoja viimeksi v. 1952. Edelliset olivat nyt samat kuin yksityisillä liikennöitsijöillä ja v:n 1939 hintoihin verraten ne olivat nousseet vain puolet siitä, mitä keskikaupunkilinjojen taksat. Näitä taksoja käyttäen aiheutti esikaupunkiliikenne v. 1953 n. 200 milj. mk:n tappion liikennelaitokselle. Jos ko. tariffeja vielä alennettaisiin, olisi tappio huomattavasti suurempi. Yhtyen liikennelaitoksen lautakunnan ja esikaupunkiliikennetoimikunnan lausuntoihin kaupunginhallitus ehdotti, ettei aloite antaisi aihetta toimenpiteisiin. Valtuusto hyväksyi ³⁾ ehdotuksen.

Aloite Josafatin- ja Helsinginkatujen välisen alueen järjestämiseksi pysäköimispaikaksi. Vt Mehto ym. olivat ehdottaneet aloitteessaan ⁴⁾, että kaupunginhallitus ryhtyisi tarvittaviin toimenpiteisiin autojen pysäköimispaikan järjestämiseksi Josafatin- ja Helsinginkatujen väliselle alueelle tai muuhun läheiseen paikkaan, jotta pysäköinti voitaisiin kieltää määräaikoina Linnanmäen huvipuiston edustalla Sturen- ja Helsinginkaduilla ainakin Josafatinkadun kulmasta rautatiehen saakka. Kiinteistölautakunta ilmoitti, että ko. seudulla ei ollut puutetta pysäköimispaikoista normaali liikenteen aikana, mutta suurten juhlien aikana Linnanmäen huvipuiston ollessa samanaikaisesti avoinna tämä haitta tuli tuntuvaksi. Tilannetta voitaisiin parantaa siten, että toinen puoli Sturenkadusta järjestettäisiin esim. 45° vinopysäköintiä varten, toisen katupuoliskon jäädessä kadun suuntaiselle pysäköinnille. Tällöin lisääntyisi pysäköimispaikkojen lukumäärä n. 50—60 paikalla, kun sen sijaan aloitteessa ehdotetun toimenpiteen avulla saataisiin vain n. 35 paikkaa. Pysäköimiskieltojen määrääminen ei lautakunnan mielestä ollut aiheellista liikenneturvallisuudenkaan vuoksi. Näin ollen valtuusto päätti ⁵⁾, että aloite ei antanut aihetta toimenpiteisiin.

Pasilan linja-autoliikenteen muuttamista koskeva aloite. Vt Hopeavuori ym. olivat aloitteessaan 10. 12. 1952 ehdottaneet mm., että linja-auto n:o 19 ryhtyisi liikennöimään Nordenskiöldinkadulta Ilmalaan ja Ruskeasuolle menevien teiden risteykseen saakka sekä että pysäkeille järjestettäisiin korokkeet. Ao. lautakuntien sekä poliisilaitoksen antamien lausuntojen perusteella tultiin siihen käsitykseen, että ehdotetut muutokset aiheuttaisivat siksi suuria kustannuksia, ettei niiden avulla saavutettu hyöty vastaisi tarkoitustaan. Kaupunginhallitus ilmoitti, että Pasilankadun mäen auraamista ja hiekoittamista voitaisiin talvisaikaan tehostaa liikennöimisen parantamiseksi ko. linjalla. Valtuusto päätti ⁶⁾, ettei aloite antanut aihetta enempään toimenpiteisiin.

Ajonopeuden rajoittamista Maunulassa Metsäpurontiellä koskeva aloite, ks. yleisiä töitä koskevat asiat s. 97.

Suomenlinnan liikennettä koskeva aloite. Vt Talvela ym. ehdottivat ⁷⁾ aloitteessaan, että kaupunginhallitus liikennelaitoksen avulla tutkituttaisi ja tekisi ehdotuksen, joka saattaisi Suomenlinnan asukkaat samaan asemaan muiden esikaupunkien asukkaiden kanssa siirtomaksujen suhteen siirryttäessä liikennevälineestä toiseen. Suomenlinnan

¹⁾ Kvsto 14. 4. 322 §. — ²⁾ S:n 16. 6. 483 §. — ³⁾ S:n 27. 1. 60 §, ks. 1953 I osan s. 76. — ⁴⁾ Kvsto 16. 6. 577 §. — ⁵⁾ S:n 1. 12. 1 004 §. — ⁶⁾ S:n 10. 2. 117 §. — ⁷⁾ S:n 10. 2. 135 §.

Liikenne Oy. ilmoitti, ettei se taloudellisista syistä voinut myöntää siirtoalennusta liikennelaitoksen kulkuneuvoista Suomenlinnan lauttaan siirtyville matkustajille, kun sen sijaan vuosi- ja sarjalipuilla matkustaville myönnettiin 72 ja 55 %:n alennukset kertalipun hinnasta. Kiinteistölautakunta katsoi, että jos siirto-oikeus Suomenlinnan lautasta liikennelaitoksen kulkuvälineisiin myönnettäisiin, syntyisi tästä ennakkotapaus, koska Suomenlinnan liikennettä oli pidettävä samanlaatuisena kuin yksityisten liikennöitsijöiden harjoittamaa esikaupunkiliikennettä. Lautakunta ei näin ollen puoltanut aloitteessa tehtyä ehdotusta. Liikennelaitoksen lautakunta katsoi, ettei 5 mk:n siirtomaksua katsottu erilliseksi korvaukseksi kaksiosaisen matkan toisesta osasta, vaan että siirto-oikeuden myöntäminen toisen yrittäjän linjalta toiselle siirtyvälle matkustajalle edellyttäisi matkalipputulojen erikseen sovittavaa jakamista yrittäjien kesken, joka aiheuttaisi huomattavan suuren kirjanpito- ja tilittämistyön. Jos tällainen oikeus myönnettäisiin ko. matkustajille, voisivat tähän ennakkotapaukseen vedota kaikki kaupungin alueella linja-autoliikennettä harjoittavat yritykset jopa valtionrautatietkin. Näin ollen valtuusto päätti¹⁾, ettei aloite antanut aihetta toimenpiteisiin.

Mustikkamaan liikenteen järjestäminen. Vt Kulonen ym. olivat tehneet aloitteen 1. 4. 1953, jossa ehdotettiin, että Mustikkamaan liikenne järjestettäisiin siten, että laiva kulkisi säännöllisin väliajoin Hakaniemen rannasta Mustikkamaalle, mikä järjestely merkitsisi väliaikaista, tyydyttävää ratkaisua. Liikennelaitoksen lautakunta totesi, että Runeberg-laivaa ei taloudellisesti voitaisi käyttää ko. liikenteeseen, mihin se myöskin olisi liian kömpelö. Tarkoitukseen tarvittaisiin uusi lautta, joka kuljettaisi kerralla n. 400—500 henkilöä. Se tulisi maksamaan n. 65 milj. mk ja käyttökustannukset olisivat 10—11 milj. mk vuodessa. Tuloja oli vaikea arvioida, mutta todennäköisesti liikenne tuottaisi jonkin verran tappiota. Urheilu- ja retkeilylautakunta selosti tähänastista Mustikkamaan liikenteen järjestelyä, mikä oli hoidettu 15 moottoriveneen avulla. Näiden kuljettajat olivat yleensä hoitaneet tehtävänsä hyvin, joten väite, että saarella kävijäin lukumäärä oli vähentynyt kulkuvaikeuksien takia, tuntui perättömältä. Ilmeisesti monet muut syyt olivat vaikuttaneet siihen, että kävijöiden lukumäärä oli vähentynyt n. 500 000:sta ennen sotia 60 000—70 000:een v. 1952—1953. Lyhyttä ja sääsuhteiltaan epävarmaa varsinaista uinti- ja kesänviettokautta varten ei lautakunnan mielestä kannattaisi rakentaa kallista lauttaa, vaan olisi Kulosaaresta rakennettava silta Mustikkamaalle, minkä lisäksi liikennettä välitettäisiin edelleen moottoriveneillä Kaikukadun päästä Mustikkasaareen. Valtuusto päättikin²⁾, ettei aloite antanut aihetta toimenpiteisiin.

Santahaminan liikennettä koskeva aloite, ks. yleiset työt s. 98.

12. Satamaoloja koskevat asiat

Satamamaksujen korotuksen vahvistaminen. 11. 11. 1953 valtuusto oli päättänyt, että sisäasiainministeriön 8. 8. 1924 vahvistaman tariffin, jonka mukaan aluksista kannetaan satamamaksuja Helsingin kaupungissa, 1—4 §:issä määrätyt maksut kannettaisiin kymmenkertaisina 1. 1. 1954 lähtien. Sisäasiainministeriö vahvisti³⁾ päätöksen 17. 12. 1953.

Satamalaitoksen virat. Satamarakennusosastolle päätettiin⁴⁾ perustaa 1. 1. 1955 lukien seuraavat uudet rakennusmestarin virat: yksi 38. palkkaluokan virka, yksi 37., kaksi 35., kaksi 33. ja yksi 31. palkkaluokan virkaa.

Valtuusto oli päättänyt⁵⁾ v. 1951, että eräät tilapäiset virat lakkautetaan ja näiden virkojen haltijat otetaan välittömästi kaupungin vastaavanlaiseen, työsuhteiseen palvelukseen. Tämän jälkeen oli viranhaltijain eroamisen ja eläkkeelle siirtymisen johdosta avoimiksi tulleet virat jääneet täyttämättä virkasuhteisina. Tästä syystä talousarviossa olevat henkilökunnan palkkaamiseen osoitetut määrärahat eivät ole vastanneet todellista tilannetta. Vakinaisten viranhaltijain kohdalla syntyi pakkosäästöä, kun taas työsuhteessa palkattujen kohdalla ilmeni määrärahojen riittämättömyyttä. Näin ollen valtuusto päätti⁶⁾ lakkauttaa satamalaitoksen varastoimis- ja laiturihuolto-osaston seuraavat vakinaiset virat: kuusi 23. palkkaluokan varastomiehen virkaa, kolme 21. palkkaluokan hissi-

¹⁾ Kvsto 1. 9. 708 §. — ²⁾ S:n 27. 1. 59 §. — ³⁾ S:n 27. 1. 36 §. — ⁴⁾ S:n 31. 3. 259 §. — ⁵⁾ Ks. v:n 1951 kert. s. 10. — ⁶⁾ Kvsto 1. 9. 675 §, ks. v:n 1951 kert. s. 10.