

hyvin. Erikoisesti suunnittelutyöt oli komitean mielestä suoritettu tehokkaasti. Rakennustyöt oli teetetty urakoitsijoilla kilpailun perusteella saatujen tarjousten pohjalla. Kaupunginhallitus oli v. 1952 asettanut komitean selvittämään mitä mahdollisuuksia olisi alentaa talorakennustöiden kustannuksia. Komitean mietinnön valmistuttua v. 1953 oli kaupunginvaltuusto mm. päättänyt, että olisi entistä enemmän kiinnitettävä huomiota tontin rakennuskelpoisuuteen, samaten olisi huoneohjelman oltava valmiina ennen suunnittelutyön aloittamista. Suunnittelussa olisi erikoisesti otettava huomioon maaston asettamat vaatimukset. Edelleen olisi luonnospirustuksia laadittaessa tarkasti tutkittava rakennushankkeen kokonaistaloudellisuuteen vaikuttavat tekijät jne. Edelleen oli kaupunginhallitus v. 1952 asettanut ns. rakennustenhoitokomitean, jonka tehtävänä oli tutkia, miten kaupungin omistamien rakennusten korjaus- ja kunnossapitotyöt voitaisiin suorittaa edullisimmin ja miten yhteistoiminta kaupungin eri virastojen ja laitosten kesken olisi siinä suhteessa järjestettävä. Komitean odotettiin saavan mietintönsä valmiiksi lähiaikoina, jolloin kaupunginhallitus voisi käsitellä asian. Satamarakennusosaston organisaatiotutkimuksen suorittaminen oli annettu järjestelytoimiston tehtäväksi. Edelleen kaupunginhallitus oli huomauttanut, että kaupungin julkisten rakennusten rakentaminen yleensä tapahtui rakennusviraston toimesta joko omin työvoimin tai urakoitsijoita käyttäen. Vain poikkeustapauksissa oli määrättyjen rakennushankkeiden suorittaminen annettu erikoisten toimikuntien tehtäväksi, kuten esim. vanhainkoti ja Koskelan vaunuhallit. Tällöin oli rakennustöiden suorittamiseen säännöllisesti käytetty yksityisiä rakennusliikkeitä. Edelleen oli vt Voipio-Juvaksen ym. aloitteen johdosta asetettu komitea, jonka tuli tutkia millä tavoin kaupungin töiden suorittamiseen saataisiin enemmän suunnitelmallisuutta ja tarkoituksenmukaisuutta. Komitean odotettiin lähitulevaisuudessa saavan ehdotuksensa valmiiksi. Kaupunginvaltuusto päätti merkitä vastauksen välikysymykseen tiedoksi (9. 3. 226 §, ks. v:n 1952 kert. I osaa, v:n 1953 kert. I osan s. 73, v:n 1954 kert. I osan s. 96, 137).

11. Liikennettä koskevat asiat

Liikennejärjestyksen täydentäminen. Kaupunginvaltuusto päätti lisätä liikennejärjestyksen 16 §:ään määräyksen, jonka mukaan pysäyttäminen ja pysäköiminen on kielletty sellaisella pysäköimispaikalla, jonka käyttämisestä on suoritettava maksu, ellei maksua suoritettu. Lääninhallitus oli 2. 3. vahvistanut kaupunginvaltuuston päätöksen. Muutos astui voimaan 5. 3., jolloin siitä oli julkaistu kuulutus (12. 1. 30 §, 23. 3. 249 §, kunn. as. kok. n:o 28).

Raitio- ja linja-autolippujen hintojen vahvistaminen. Kaupunginvaltuusto hyväksyi v. 1954 uudet raitiotie- ja linja-autolippujen hinnat. Sosiaaliministeriön hinta-osasto oli vahvistanut liikennelaitoksen ylimmät raitiotiemaksut 1. 3. lukien siten, että varsinaisten kertalippujen hinta oli 25 mk, sarjalipun hinta 30 matkalta 500 mk ja 11 matkalta 200 mk; alennuslippujen kertalipun hinta 6:25 mk, sarjalipun hinta 8 matkalta 50 mk sekä lasten kertalipun hinta 10 mk ja siirtolipun hinta 5 mk. Maistraatti puolestaan oli vahvistanut liikennelaitoksen autolinjojen maksut samasta ajankohdasta seuraaviksi: kertalipun hinta ensimmäiselle vyöhykkeelle 25 mk, toiselle vyöhykkeelle 30 mk ja kolmannelle vyöhykkeelle 35 mk, sarjalippujen hinta vastaavasti 1) 500 mk, 200 mk ja 250 mk, matkojen luku 30, 9, 9; sarjalipun hinta 2) 200 mk ja 500 mk, matkojen luku 11 ja 24, alennusliput ja lastenliput kuten raitiovaunuissa, vyöhykemaksu 10 mk. Kaupunginvaltuusto päätti muuttaa v. 1954 tekemäänsä päätöstä siten, että se tulisi yhdenmukaiseksi em. sosiaaliministeriön hintaosaston ja maistraatin päätösten kanssa, (9. 2. 139 §, kunn. as. kok. n:o 20, ks. v:n 1954 kert. I osan s. 99).

Sairaanhoitohenkilökunnan virkojen järjestely. Kaupunginvaltuusto päätti siirtää liikennelaitoksen kolme sairaanhoitajan virkaa 11. palkkaluokasta 13. palkkaluokkaan (22. 6. 595 §).

Määrärahat. Liikennelaitoksen lautakunta oli ilmoittanut, että Koskelan hallialueella oli suoritettu kokeiluja ulkonasäilytettävien linja-autojen lämmittämisestä. Tällöin oli todettu, että myöskin talvisaikaan voitiin ulkona säilyttää sellaiset liikenteessä pidettävät autot, joiden öinen seisomisaika hallissa oli lyhin. Vaunut oli tarkoitettu lämmittämään niihin ohjattavalla lämpimällä ilmalla, jota kehitettiin erillisellä öljypolttimolla. Liikennelaitos

katsoi tarvitsevansa ulkonasäilytystilaa n. 40 linja-autolle, joka tila voitaisiin järjestää Koskelan hallin pihalle. Paitsi lämmityksen aiheuttamia kustannuksia, tarvittaisiin huollettavan vaunukannan kasvaessa myös lisää hoitohenkilökuntaa, joita varten olisi rakennettava pukukaappeja yms. sekä järjestettävä peseytymis- ja pukeutumistiloja. Liikennelaitoksella ei ollut määrärahoja mainittuun tarkoitukseen, joten kaupunginvaltuusto päätti oikeuttaa liikennelaitoksen lautakunnan ylittämään tuloa tuottavien pääomamenojen pääluokan lukuun Liikennelaitos kuuluvia määrärahoja Rakennukset enintään 10 500 000 mk linja-autojen säilyttämiseksi ulkona tarvittavien tarpeellisten laitteiden ja rakennelmien hankkimista varten sekä lisättävän huoltohenkilökunnan tarvitsemien pukukaappien sekä pukeutumis- ja peseytymistilojen järjestämistä varten Koskelan hallialueelle (7. 9. 756 §).

Sen johdosta, että mm. Haagan suunnan asutus oli suuresti lisääntynyt, eikä uutta kalustoa ollut saatu suunnitelmien mukaisesti, oli liikennelaitoksen lautakunnan ollut laadittava kertomusvuoden syksyä varten uusi liikennesuunnitelma, joka edellytti, että Ruskeasuon raitiotie pääteasemineen rakennettaisiin valmiiksi elokuun loppuun mennessä. Samanaikaisesti oli myös saatava valmiiksi pääteaseman katu-, viemäri- ja vesijohtotyöt. Kaupunginvaltuusto päätti myöntää tuloa tuottamattomien pääomamenojen pääluokkaan Edeltä arvaamattomia pääomamenoja varten myönnettyistä käyttövaroistaan 10.5 milj. mk yleisten töiden lautakunnan käytettäväksi Ruskeasuon raitiotien pääteaseman järjestämistä varten (22. 6. 624 §).

Kulosaaren sillan ja sen liitosteiden pikaraitiotiekaistan väliaikainen käyttö. Kaupunginvaltuusto päätti v. 1950, että Kulosaaren sillalle oli alun perin järjestettävä sepelialustalle rakennettu eristetty raitiotie. Kun kaupunginvaltuuston päätös edellytti suojakaiteiden rakentamista raitiotiekaistan kummallekin puolelle ja kun pikaraitiotien johtaminen sillan kautta saattoi siirtyä kymmenenkin vuoden päähän, jäisi osa sillasta ja sen liitosteistä pois käytöstä. Satamalautakunnan mielestä olisi raitiotiekaista toistaiseksi jätettävä eristämättä ja käytettävä siltaa koko leveydeltään muuhun liikenteeseen, joten sillan ja sen liitosteiden erillinen raitiotiekaista sekä sivulle tulevat suojakaiteet voitaisiin toistaiseksi jättää rakentamatta. Liikennelaitoksen lautakunta piti Herttoniemen raitiotien rakentamista lähivuosien kuluessa sekä tarpeellisena että taloudellisena, joten raitiotiekaistan väliaikainen järjestäminen muun liikenteen käyttöön ei olisi tarpeellista eikä tuottaisi mainittavaa hyötyä. Kiinteistölautakunta ilmoitti, että siltaa suunniteltaessa oli sillalle varattu autoliikennettä varten riittävät ajokaistat tulevaa laskettua liikennettä varten, joka ilmeisesti tulisi pitkät ajat olemaan laskettua pienempi. Tämän vuoksi ei olisi syytä ottaa esikaupunkiradalle varattua aluetta väliaikaisesti autoliikenteen käyttöön. Kaupunginvaltuusto päätti kiinteistölautakunnan ja kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti, että raitiotiekaista Kulosaaren sillalla ja sen liitosteillä on rakennettava eristettynä reunakivillä sekä että raiteen päällysrakenteen ja ilmajohtojen rakentaminen on suoritettava yhtäaikaisesti Herttoniemen radan päällysrakenteen kanssa, kun sen sijaan raitiotiekaistan suoja-aidat saadaan sillan kohdalla jättää pikarataliikenteen avaamiseen saakka rakentamatta (20. 4. 340 §, ks. v:n 1950 kert. I osan s. 89).

Liikennelaitoksen liikennevälineiden varustaminen teknillisillä laitteilla liikenteen valvonnan ja hoidon helpottamiseksi sekä liikenneturvallisuuden tehostamiseksi. Vt Sahlan ym. ehdottivat tekemässään aloitteessa, että kaupungin omistamat liikennevälineet ryhdyttäisiin varustamaan sellaisilla teknillisillä laitteilla, jotka helpottaisivat liikenteen valvontaa ja hoitamista sekä että linja-autojen ja raitiovaunujen henkilökunnalle lyhyin väliajoin annettaisiin liikenneturvallisuusopetusta jalankulkijain, matkustajain ja muiden kulku-
neuvojen suojaamiseksi. Liikennelaitoksen lautakunta mainitsi, etteivät liikennelaitoksen hoitamassa liikenteessä sattuneista onnettomuuksista julkisuudessa annetut luvut antaneet asiasta oikeata kuvaa, koska lukuihin sisältyi suurimpana osana mitättömiä yhteenajoja, vaunujen raapiutumisia yms. V. 1954 oli tällä tavoin laskettuja tapaturmia ja yhteenajoja raitiotieliikenteessä 903 ja autoliikenteessä 1 456. Tämä merkitsi raitiotieliikenteessä yhtä onnettomuutta 16 700 km kohti. Linja-autojen osalta oli vastaava luku 9 850 km. Lautakunta ilmoitti liikennelaitoksen jatkuvasti pyrkivän samaan päämäärään kuin aloitteen tekijätkin hankkimalla täysipainoisia turvallisuuslaitteita torjuakseen siten entistä tehokkaammin liikennetapaturmia. Uusiin vaunuihin oli mm. tilattu laitteet moottorivaunun eteen joutuneen henkilön estämiseksi joutumasta pyörien alle, samaten on vaunuihin tilattu peilejä ovitapaturmien estämiseksi ym. Hankkeitten ripeää edisty-

mistä on kuitenkin estänyt sekä varojen puute että henkilökunnan ja kaluston niukkuus. Samasta syystä ei ollut mahdollista tehdä sellaisia nopeita täsmällisiä ehdotuksia kustannusarvioineen, joita aloitteen johdosta olisi aihetta harkita. Liikennelaitos tulisi kuitenkin menoarvioehdotuksensa yhteydessä tekemään mainitunlaisia esityksiä. Kaupunginvaltuusto päätti, ettei aloite antanut aihetta enempiin toimenpiteisiin (20. 4. 383 §, 22. 6. 621 §).

Kaupungin liikennejärjestelyjen vastaisten suuntaviivojen kehittämiseksi tarvittavan lausunnon hankkiminen ulkomaalaiselta asiantuntijalta. Vt Modeenin ym. tekemässä aloitteessa oli mainittu liikennelaitoksen toiminnan viimeisten vuosien aikana aiheuttaneen tyytymättömyyttä kaupungin asukkaissa, joita laitoksen olisi kyettävä palvelemaan joustavammin ja tehokkaammin. Kun suunnitteilla oli suurisuuntaisten muutosten tekeminen liikenneverkostoon, johon v:n 1956 talousarviossa tarvittaisiin huomattavia määrärahoja, katsoivat aloitteentekijät olevan syytä hankkia uusista liikennejärjestelysuunnitelmista lausunto joltakin ulkomaalaiselta asiantuntijalta. Liikennelaitoksen puollettua aloitetta oli kaupunginhallitus kääntynyt eräiden tunnettujen ulkomaalaisten asiantuntijain puoleen, jotka olivatkin antaneet asiantuntijalausuntonsa. Lausunnossa oli mm. esitetty, että taloudellisuuden ja nopeamman vaunumäärän kasvun aikaansaamiseksi hankittaisiin suhteellisesti enemmän raitioperävaunuja kuin moottorivaunuja. Liikenteen uudelleenjärjestelyssä olisi varauduttava avaamaan uusia linjoja ja hankittava enemmän linja-autoja runsaamman palvelun aikaansaamiseksi. Autojen hankintaan tarvittavien varojen saamiseksi esittivät lausunnon antajat eräiden ratatöiden aloittamisen lykkäämistä. Lautakunnan käsityksen mukaan voitaisiin ko. uudet vaunut kuitenkin hankkia määrärahan, 631 milj. mk:n turvin, jos summa jaettaisiin eri vaunulajien kesken toisin kuin talousarvion perusteluissa oli esitetty. Kun kaupunginvaltuusto oli talousarvioehdotuksen yleisperusteluissa oikeuttanut kaupunginhallituksen muuttamaan tuloa tuottavien ja tuloa tuottamattomien pääomamenojen pääloukkiin sisältyvien momenttien kokonaismäärärahojen jakoa tilisäännön 20 §:n määräyksiä noudattaen, olisi em. järjestelyyn mahdollisuuksia. Liikennelaitoksen lautakunnalla oli siis mahdollisuus käyttää hyväkseen hankittuja asiantuntijalausuntoja ja kun aloitteentekijäin esittämät toimenpiteet siten oli jo suoritettu, päätti kaupunginvaltuusto, ettei aloite antanut aihetta enempiin toimenpiteisiin (21. 9. 811 §, 14. 12. 1 082 §, ks. s. 21, 135).

Maanalaisen rakentamista koskevassa vt Hakulisen ym. aloitteessa oli mm. mainittu, että väestön lisääntyminen, n. 10 000 henkeä vuodessa, oli etupäässä kohdistunut esikaupunkeihin, joiden rakennustoiminta sodan jälkeen oli ollut vilkkainta. Kun samanaikaisesti ei kuitenkaan ollut huolehdittu siitä, että kuljetusvälineet vastaisivat väestön lisäystä, oli seurauksena ollut jatkuva liikennöimispulma, jota omasta puolestaan lisäsivät keskustan ahtaat ja kapeat kadut sekä moottoriajoneuvojen lisääntyminen v:n 1923 luvusta 783 v:n 1954 lukuun 25 245. Liikennepulmien poistamiseksi aloitteentekijät esittivät maanalaisen raitiotien rakentamista, joka keskustassa toimisi maan alla ja muualla maan päällä ja jonka välityksellä joukot kuljetettaisiin ns. runkolinjamenetelmää käyttäen eri kaupunginosiin. Kaupunginhallitus oli saattanut aloitteen esikaupunkiliikenteen suunnittelemissa varten asetetun komitean tietoon sen tarpeellisiksi katsomia toimenpiteitä varten. Kaupunginvaltuusto päätti kehottaa mainittua komiteaa kiireellisesti ja ensi tilassa suorittamaan tutkimuksen siitä, olisiko pääkaupungin liikenneoloja kehitettävä joukkokuljetusvälineiden osalta siten, että liikenne järjestettäisiin tapahtuvaksi maanalaisena määrättyissä osissa kaupunkia sekä selvittämään maanalaisen rakentamisesta aiheutuvat kustannukset ja antamaan kaupunginhallitukselle kaupunginvaltuustolle esiteltäväksi asiaa koskevan osamietintönsä (21. 9. 809 §, 21. 12. 1 125 §).

Vt Enteen ym. samaa asiaa koskeva aloite oli saatettu esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitean tietoon sen tarpeellisiksi katsomia toimenpiteitä varten, samalla kaupunginhallitus viittasi edellä käsiteltyyn samaa asiaa koskevaan aloitteeseen. Kaupunginvaltuusto katsoi lausunnon riittäväksi selvitykseksi (21. 9. 815 §, 21. 12. 1 126 §).

Ruoholahden liikenne- ja katuliikenteen järjestämistä koskeva aloite. Vt Hiitonen ym. huomauttivat aloitteessaan, että Westendin ja Lauttasaaren rakennustoiminta oli suuresti vilkastunut ja että useilla siellä asuvilla oli työpaikkansa kaupungissa, kun taas toiselta puolen Lauttasaaren teollisuuslaitosten monet työntekijät asuivat kaupungissa. Tätä vilkasta liikennettä, joka joutui ylittämään satamaradan, vaikeutti edes takaisin kulkevat sekä vaunuja vaihtavat junat. Aloitteentekijät ehdottivat, että

kaupunginhallitusta kehoitettaisiin ensi tilassa laadittamaan suunnitelma Ruoholahden liikenne- ja viikenteen järjestämiseksi. Kaupunginhallitus oli ilmoittanut, että Ruoholahden ja koko Länsisataman alueen järjestely on ollut kiinteistö- ja satamaviranomaisen kesken vireillä jo ennen ko. aloitteen tekemistä, mutta että asia sen laajakantoisuuden vuoksi ei ollut nopeasti toteutettavissa. Aloitteesta oli hankittu eri lautakuntien lausunnot. Suunnitelmien valmistuttua tulitaisiin kaupunginvaltuustolle tekemään esitys mm. aloitteessa mainittujen epäkohtien poistamiseksi. Kaupunginvaltuusto päätti, ettei aloite antanut aihetta toimenpiteisiin (23. 2. 192 §, ks. s. 250).

Lauttasaaren toisen liikenneyhteyden aikaansaamista koskevan tutkimuksen suorittaminen. Vt Talvela ym. olivat tehneet aloitteen, jossa kiinnitettiin huomiota Lauttasaaren huonoihin liikenneyhteyksiin. Paitsi itse Lauttasaaren liikennettä käytettiin siltaa myöskin Westendin, Tapiolan ja Otaniemen liikenteeseen. Samaten tulisi Porkkalan alueen vapautumisen jälkeen valtaosa länteen suuntautuvasta rannikkoliikenteestä kulkemaan sitä kautta. Aloitteentekijät ehdottivat, että kiireellisesti asetettaisiin asiantuntijatoimikunta, joka tutkisi toisen liikenneväylän aikaansaamista Lauttasaareen joko uuden sillan muodossa tahi mieluummin rakentamalla eroittavan vesistön alitse tunneli. Kaupunginhallitus ilmoitti satamalautakunnan esittäneen, että tutkittaisiin mahdollisuuksia rakentaa uusi länteen johtava liikenneväylä tunneliyhteytenä, jolloin ei oltaisi sidottuja entisiin suunnitelmiin pohjautuviin ratkaisuihin. Hankittuaan satamalautakunnan esityksestä eri lautakuntien lausunnot kaupunginhallitus oli asettanut 7-jäsenisen toimikunnan tutkimaan ja tekemään selkoa siitä, olisiko keskustasta länteen suuntautuvaa liikennettä varten rakennettava silta vai tunneli ja mihin paikkaan se olisi rakennettava. Kun mainittu kysymys olisi ratkaistu tulisi toimikunnan laatia ja esittää kaupunginhallitukselle suunnitelma sillan tai tunnelin rakentamisesta. Kaupunginvaltuusto päätti, ettei aloite antanut aihetta enempään toimenpiteisiin (21. 9. 810 §, 16. 11. 1 002 §, ks. s. 136).

Hälvikin asuntoalueen liikenteen järjestäminen liikennelaitoksen toimesta. Vt Tattari ym. olivat tekemässään aloitteessa maininneet, että Hälvikin asuntoalueen yli 80 huvilaa käsittävän yhdyskunnan liikenne Laajasalossa oli yksityisen liikennöimän linjan varassa, joka ei pystynyt säännöllisesti hoitamaan kulkuvuoroja. Jos liikennelaitos liikennöisi sitä olisi asukkailla mahdollisuus saada siirto toisiin laitoksen kulkuneuvoihin. Aloitteentekijät esittivät, että kiireellisesti laadittaisiin suunnitelma Hälvikin kylän liittämiseksi kaupungin liikenneverkostoon sekä että v:n 1956 talousarvioon varattaisiin määräraha tien kunnostamiseksi kaupungin linja-autoliikenteen vaatimaan kuntoon. Aloite oli ollut käsiteltävänä liikennelaitoksen ja yleisten töiden lautakunnissa, jotka olivat esittäneet eri vaihtoehtoja ja niiden kustannuksia. Näiden vaihtoehtojen mukaan olisi uusi tie vedettävä Haakoninlahden tieltä Hälvikin asuntoalueelle. Kiinteistölautakunta oli puoltanut yksityisen linja-auton käyttämän Henrik Borgströmin tien kunnostamista, koska tie oli huomattavasti em. tietä lyhempi. Kustannukset Henrik Borgströmin tien kunnostamisesta nousisivat yleisten töiden lautakunnan ilmoituksen mukaan n. 12 milj. mk:aan. Kaupunginhallitus oli pyytänyt rakennusvirastolta kustannusarviota myös sellaisesta tiestä, joka itä-länsisuunnassa kulkisi Stansvikintieltä Hälvikin keskusta. Rakennusviraston arvion mukaan maksaisi tällainen tie sorapäällysteisenä 13.2 milj. mk ja kestopäällysteisenä 15.9 milj. mk ilman tietä varten tarvittavia maanlunastuksia. Kaupunginhallituksen mielestä ehdotettujen teiden rakennuskustannukset tulisivat suhteettoman kalliiksi alueen asukasmäärään nähden, joten ainakaan sillä kertaa ei ollut aihetta ryhtyä sen rakentamiseen. Kaupunginvaltuusto katsoi edellä olevan riittäväksi selvitykseksi aloitteeseen (25. 5. 502 §, 21. 12. 1 124 §).

Seuraavat aloitteet päätettiin lähettää kaupunginhallituksen valmisteltavaksi:

vt Rantalán ym. aloite liikennelaitoksen linja-autojen ja raitiovaunujen tarpeen inventoimiseksi sekä tarpeellisten liikennevälineiden hankkimiseksi (7. 9. 761 §);

vt Järnefeltin ym. aloite yksityisen liikenteenharjoittajien avun hyväksikäyttämistä eri kaupunginosien välisen liikenteen suunnittelussa (5. 10. 859 §);

vt Saukkosen ym. aloite Munkkiniemen liikenneolojen kiireelliseksi parantamiseksi (30. 11. 1 068 §) sekä

vt Katajavuoren aloite uuden sillan rakentamiseksi Lauttasaaren liikenneyhteyksien parantamiseksi (21. 9. 813 §).

Haagan liikennettä koskeva välikysymys. Vt Miettinen ym. olivat tekemässään välikysymyksessä arvostelleet Haagan runkolinjaa pitäen suunnitelmaa hätiköidysti toimeen-

pantuna ilman perusteellista harkintaa ja ehdottaneet, että niin kauan kuin runkolinja-järjestelmällä ei voitu parantaa Haagan liikennettä, olisi käytettävä entistä suoraa bussi-liikennettä. Liikennelaitoksen lautakunta oli välikysymyksen johdosta huomauttanut, että Haagan ja läheisten esikaupunkialueiden linjaliikenteen järjestely kuului liikennelaitoksen 29. 8. voimaantulleeseen raitio- ja linja-autoliikenteen liikennesuunnitelmaan. Suunnitelmalla vahvistettiin vakiintuneen käytännön mukaisesti vuosittain liikennelaitoksen käytettävänä olevien vaunujen jakaminen eri linjoille, linjojen reitit ja muu järjestely sekä aikataulujen pääseikat. Tällaisesta kaupungin kaikki osat yhtenäisesti käsittevästä kokonaissuunnitelmasta ei voitu erottaa määrättyjä linjoja tai määrättyjen kaupunginosien palvelemista, vaan oli sitä käsiteltävä kokonaisuutena, jonka taustana oli kaupungin yleisen liikenteen kehittäminen ja erikoisesti liikenneväylien käytön järjestäminen niin, että suuria ihmisjoukkoja kuljettavan linjaliikenteen nopea ja säännöllinen kulku saataisiin varmistetuksi. Lisäksi lautakunta korosti, ettei kaupungin sisäisen liikenteen kehittäminen ollut mikään erillinen tarkoitus, vaan että esim. jokaisen uuden alueen rakentaminen edellytti sijainnista riippuen vastaavansuuruista liikennevälineistön lisäämistä. Esikaupunkien jatkuva nopea kasvu oli pakottanut liikennelaitoksen etsimään esikaupunkiliikenteen järjestelylle uusia ratkaisuja. Ulkomailla saatu kokemus oli osoittanut, että meillä käytössä olleet suorat autolinjat esikaupunkien asutusryhmästä keskustaan pahensivat nopeasti kasvaessaan keskikaupungin yleistä liikennetungosta. Sen sijaan olivat useat ulkomaiset kaupungit onnistuneesti järjestäneet esikaupunkien liikenneyhteydet käyttämällä keskusta pääsuuntiin johtavia tavallisia katuraitioiteitä tahi maanpäällisiä tai osittain tai kokonaan maanalaisia pikaraitioiteitä sekä niiden ns. runkolinjojen pysäkeiltä ympäristöön lähteviä lyhyitä, autoilla liikennöitäviä liityntälinjoja. Näihin kokemuksiin nojautuen oli liikennelaitos suunnitellut vastaavanlaisen järjestelmän soveltamista myös Helsingissä ja oli v. 1952 laadittu v:n 1952—1956 kalustonhankinta-ohjelma sisältänyt tällaisten runkolinjojen rakentamisen Munkkiniemen, Ruskeasuon, Käpylän ja Herttoniemen suuntiin. Liikenteen uutta järjestelyä ei kuitenkaan katsottu olevan syytä toteuttaa ennen kuin sen kaikki yksityiskohdat koko kaupungin osalta olisi tutkittu, uusia raitiovaunuja saatu hankituksi jne. Kun kalustotilannetta ei kuitenkaan ollut saatu järjestettyä suunnitelmien mukaisesti, oli raitio-runkolinja järjestettävä toistaiseksi vain yhdelle suunnalle, jolloin nopeimmin järjestettäväksi oli osoittautunut Ruskeasuon suunta. Kaupunginhallitus oli hyväksynyt mainitun liikennesuunnitelman ja kaupunginvaltuusto myöntänyt Ruskeasuon liityntäaseman katutöitä varten tarvittavat varat. Uudesta järjestelystä sittemmin saatu kokemus oli osoittanut, että Mannerheimintien liikenne oli uuden järjestelyn ansiosta tullut entistä sujuvammaksi ja on sen avulla voitu käytettävissä olevalla kalustolla tarjota yleisölle huomattavasti enemmän matkustamismahdollisuuksia. Jos mainitut lisäpalvelut olisi suoritettu entistä järjestelmää käyttäen, olisivat ne lisänneet kustannuksia n. 80 milj. mk:lla vuosittain. Liikennesuunnitelman muuttamisesta johtuvien lisätulojen ja lisäkustannusten erotus on suoritettu taloudellisen tarkastelun perusteella arvioitu vähintään 70 milj. mk:ksi, mutta todennäköisemmin n. 110—130 milj. mk:ksi vuodessa. Näin ollen liikenteen uudella järjestelyllä oli voitu lisätä kuljetuskapasiteettia esikaupunkien asukasmäärän kasvua vastaavasti, joskin tämän uuden välttämättömän edun saavuttamiseksi koko kaupungin väestölle oli eräiden esikaupunkialueiden matka-aikoja täytyntä jonkin verran pidentää, mutta sensijaan on järjestetty entistä tiheämmät ja monipuolisemmat kulkuyhteydet, sekä turvattu pääsy vaunuihin ilman kohtuutonta jonotusta. Se että liikennelaitoksen toiminta ei ollut kehittynyt esikaupunkien nopeata kasvua vastaavaksi, ei ollut suunnittelemattomuuden syy, vaan liikennelaitoksen hankintoihin ja rakennustöihin myönnettyjen varojen niukkuus, jonka takia laitoksen esittämiä suunnitelmia ei ollut voitu aikanaan toteuttaa. Kaupunginhallitus oli yhtynyt liikennelaitoksen kantaan. Vastaus välikysymykseen merkittiin tiedoksi (21. 9. 807 §).

12. Satamaoloja koskevat asiat

Helsingin sataman kehittämistä ja laajentamista koskeva ohjelma. Komitea, jonka kaupunginhallitus oli asettanut tutkimaan Helsingin sataman kehittämistä varten tarpeellisia toimenpiteitä ja tarkoitukseen saatavien varojen käyttämistä, oli saanut työnsä valmiiksi 1. 6.