

7) kesäpuhtaanapidosta veloitetaan kaupunginvaltuuston vahvistaman urakkataksan mukaisesti;

8) yleisten töiden lautakuntaa kehoitetaan lähivuosien talousarvioehdotuksia laatiesaan harkitsemaan tarvittavien määrärahojen merkitsemistä talousarvioon uusien puhtaanaapitokoneiden hankkimista varten rakennusviraston puhtaanaapito-osastolle;

9) kaupunki ei suorita korvausta kiinteistöjen omistajille siinä tapauksessa, että tonttien kohdalle on sijoitettu linja-autopysäkkejä ja vuokra-autoasemia.

Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta ja antoi lisäksi kaupunginhallituksen tehtäväksi määrätä sen korvauksen, joka on suoritettava niille yksityisille katujen kunnossa- ja puhtaanaapitovelvollisille, joiden katuosuuksille on sijoitettu linja-autopysäkkejä ja vuokra-autoasemia, siitä lisätyöstä ja niistä lisäkustannuksista, jotka näille aiheutuvat mainittujen pysäkkien ja autoasemien aiheuttamasta katupinnan kulumisesta ja likaantumisesta (8. 2. 109 §, ks. v:n 1952 kert. I osaa).

Suomen Marsalkan ratsastajapatsaan paikka. Kumoten v. 1952 tekemänsä päätökset kaupunginvaltuusto päätti, että Suomen Marsalkan ratsastajapatsas saadaan sijoittaa keskustan asemakaavas suunnitelman mukaiselle postitalon ja Hankkijan väliselle aukiolle, sillä edellytyksellä että koko patsasalue tulevaisuudessa järjestelyissä siirtyy kaupungin omistukseen ja että patsaan sijoituksen ja ympäristön järjestelyn lopullisia suunnitelmia laadittaessa otetaan huomioon asemakaavaosaston antamat tarkemmat ohjeet (8. 2. 116 §).

Huopalahden Seurakunnan Sankarihautatoimikunnan kaupungille tekemän lahjoituksen luovuttaminen Munkkiniemen Sankarihautatoimikunnalle. Kaupunginvaltuusto päätti oikeuttaa kaupunginhallituksen luovuttamaan 28. 1. 1952 päivätyllä luovutuskirjalla kaupungille lahjoitetun 143 799 mk:n rahamäärän korkoineen 12. 11. 1955 perustetulle Munkkiniemen Sankarihautatoimikunta — Munksnäs Hjaltegravskommitté -nimiselle toimikunnalle käytettäväksi Munkkiniemen sankarihauta-alueen kunnostamiseen ja muistomerkin pystyttämistä varten (8. 2. 103 §).

Seuraavat *aloitteet* päätettiin lähettää kaupunginhallituksen valmisteltaviksi:

vt Kulon ym. aloite likavesien puhdistuslaitoksen rakentamiseksi Terva saareen (16. 5. 484 §, ks. s. 26);

vt Saimion ym. aloite Eläintarhanlahden pohjukan kiveämiseksi ja kunnostamiseksi (13. 6. 628 §);

vt Mannisen ym. aloite Puistolan, Tapanilan ja Pukinmäen sisääntuloteiden kestopäällystämiseksi (16. 5. 483 §);

vt Hopeavuoren ym. aloite uuden ns. kiertotien rakentamiseksi Pitäjänmäeltä Lahden tielle (11. 1. 27 §);

vt Katajavuoren ym. aloite ulkoilu- ja palloilukentän sekä puistikkojen järjestämiseksi Ruoholahden ja sen ympäristön asukkaille (19. 9. 764 §);

vt Orkon ym. aloite kaupungin puisto-, leikki- ja urheilualueiden olosuhteiden parantamiseksi (19. 9. 762 §).

11. Liikennettä koskevat asiat

Liikennelaitoksen viranhaltijat. Kaupunginvaltuusto päätti, että tekn. tri Reino Castrén saatiin palkata esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitean alaisen suunnittelutoimiston päälliköksi sellaisin ehdoin, että komitean hänelle antamien tehtävien päätyttyä hänen kaupungin palvelustaan jatketaan hänen entisen liikennelaitoksen virkansa palkkaluokan mukaisilla palkkaeduilla, joihin maksetaan kaupungin viranhaltijoille tulevat yleisten korotusten mukaiset korotukset sekä virkasäännön mukaan viranhaltijoille tulevat muut edut ja leskieläke- ja kasvatusapuasäännön mukaiset edut. Mikäli hän ilman omaa syytään on pakotettu luopumaan palveluksesta, hänelle myönnetään sanotun palkkaluokan ja palvelusvuosien edellyttämä viranhaltijain eläkesäännön mukainen eläke (16. 5. 446 §).

Liikennelaitoksen määrärahat. Liikennelaitoksen lautakunta oikeutettiin käyttämään jäljempänä mainittuja määrärahoja tilin perusteluista poiketen seuraavasti: v:n 1953 talousarvion tuloa tuottavien pääomajärjestelyjen pääluokan luvun Liikennelaitos tilille »Erinäisiä töitä» keskuskorjaamon suunnittelutyötä varten merkityn 2 mmk:n siirtomäärärahan Ruskeasuon hallien ja sen huoltokorjaamon suunnittelutyötä varten (25. 4. 421 §) sekä v:n 1955 ja 1956 talousarvioiden saman pääluokan ja luvun tilille Radat ja ilmajohdot merkityjä siirtomäärärahoja »Toinen raide Mannerheimintiellä Kuusitieltä

pohjoiseen ja silmukka» sekä »Raitiotie- ja linja-autopysäkkien korokkeita, suojakaiteita odotussuojia ym. laitteita» saatiin käyttää yht. 10 mmk radan ja ilmajohtojen peruskorjauksia varten (28. 11. 998 §).

Liikennelaitoksen maksujen korottaminen. Kaupunginvaltuusto päätti määrätä liikennelaitoksen maksut seuraaviksi:

Vyöhyke	Lippu	Hinta
Keskikaupunki, I vyöhyke	Kertalippu	30 mk
	Sarjalippu, 9 matkaa	200 »
	1:n linjan kuukausilippu	1 600 »
	Kuukausisiirtolippu toiselle linjalle, lisämaksu	300 »
	Lastenlippu	10 »
	Koulu- ja invalidiliput, 8 matkaa	60 »
	Siirtolippu, sarjalipun tai kertamaksun ohella	10 »
Esikaupungit, II vyöhyke,	Kertalippu	40 »
	Sarjalippu, 11 matkaa	300 »
	1:n linjan kuukausilippu	1 600 »
	Kuukausisiirtolippu toiselle linjalle, lisämaksu	300 »
	Lastenlippu	10 »
	Koulu- ja invalidiliput, 8 matkaa	60 »
Esikaupungit, III vyöhyke	Kertalippu	50 »
	Sarjalippu, 9 matkaa	300 »
	1:n linjan kuukausilippu	1 600 »
	Kuukausisiirtolippu toiselle linjalle, lisämaksu	300 »
	Lastenlippu	10 »
	Koulu- ja invalidiliput, 8 matkaa	60 »
	Siirtolippu, sarjalipun tai kertamaksun ohella	10 »

Lisäksi kaupunginvaltuusto päätti

myöntää niille koululaisille, joilla on vapaalippuoikeus, maksuttoman siirto-oikeuden, mistä aiheutuva tulojen vähennys korvataan kaupungin varoista liikennelaitokselle,

kehottaa kaupunginhallitusta liikennelaitoksen toiminnassa ilmenneiden ja kannattavuuteen vaikuttavien epäkohtien pikaista poistamista varten toimittamaan kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi kaupungin liikelaitosten välisiä suhteita selvitelleen komitean työntulokset ja tekemät ehdotukset,

kehottaa kaupunginhallitusta selvittämään, voitaisiinko vaikeasti liikkumaan pääsevälle ja liikuntakyvyttömille siviili-invalidideille ja sokeille myöntää samat alennukset raitiotie- ja bussilipuista kuin sotainvalideille myönnetään,

oikeuttaa liikennelaitoksen lautakunnan antamaan tarkemmat määräykset erilaisten lippujen myynnistä ja kelpoisuudesta sekä matkustus-oikeudesta sekä

oikeuttaa kaupunginhallitusta päättämään korotusten voimaantuloajasta (8. 2. 118 §, 28. 11. 1 000 §).

Maksuttoman siirto-oikeuden myöntäminen vapaalippuihin oikeutetuille koululaisille.

Vt Tattari ym. olivat tehneet aloitteen, jossa ehdotettiin, että kaupunginvaltuusto päättäisi kehottaa kaupungin ao. elimiä järjestämään koululaisten vapaalippukysymyksen siten, että heillä olisi myös maksuton siirto-oikeus silloin, kun myönnetään vapaalippu. Kun kaupunginvaltuusto päättäessään 28. 11. liikennelaitoksen maksujen korottamisesta oli lisäksi päättänyt maksuttoman siirto-oikeuden myöntämisestä vapaalippuoikeuden omaaville koululaisille, oli aloitteentekijäin tarkoitus jo tullut toteutetuksi (19. 9. 758 §, 19. 12. 1 067 §).

Museokadun ja Runeberginkadun raitioliikenteen järjestelystä 13. 6. tekemässään aloitteessa ehdottivat vt Laurent ym., että kaupunginhallitus ryhtyisi toimenpiteisiin, a) että käynnissä olevien kiskotöiden yhteydessä rakennettaisiin sellaiset vaihteet ja raideristeykset, että voitaisiin harjoittaa raitioliikennettä Museokadulta Runeberginkadulle, b) että raitiolinjan n:o 5 liikennettä harjoitettaisiin entisessä laajuudessa ja c) että linja-

autolinja n:o 13 lopetettaisiin. Liikennelaitoksen lautakunta oli ilmoittanut, että Museokadun ja Runeberginkadun liikenteen järjestely oli tapahtunut lautakunnan esityksestä kaupunginhallituksen päätöksen mukaisesti. V. 1953 suoritettuna matkustajalaskennan perusteella oli todettu Nervanderinkadun ja Museokadun raitiotieliikenteen lopettamisen koskeneen vain n. 10.6 % silloisen linjan n:o 5 matkustajista ja oli näiden yhteydet keskustaan järjestetty autolinjan n:o 13 avulla. Muutoksen jälkeen oli todettu nykyisten linjojen matkustajamäärän olevan 20 % suurempi kuin entisen linjan n:o 5. Koska nykyinen linja häiritsee vilkkaasti liikennöityä Mannerheimintietä, oli liikennelaitoksen lautakunta v. 1955 ehdottanut, että linjan n:o 5 reittiä lyhennettäisiin siten, että sen käänköpiste tulisi Töölöntorille. Töölöntorin raitiotiesilmukan kustannukset oli arvioitu n. 22 mmk:ksi, mutta koska ko. reitin oli laskettu vuosittain tuottavan voittoa n. 3.7 mmk, peittyisivät rakennuskustannukset lyhyessä ajassa. Nykyisen reitin aiheuttama tappio on laskettu n. 11 mmk:ksi, joten Töölöntorin raitiovaunusilmukka sivuraiteineen olisi lautakunnan käsityksen mukaan rakennettava ensi tilassa. Kaupunginhallitus oli yhtynyt lautakunnan lausuntoon sekä ilmoittanut, että v:n 1957 talousarvioehdotukseen oli merkitty tarvittava määräraha mainitun raitiotiesilmukan rakentamista varten. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (13. 6. 623 §, 21. 11. 956 §).

Munkkiniemen liikenneolojen parantamiseksi v. 1955 (ks. s. 97) tekemässään aloitteessa olivat vt Saukkonen ym. huomauttaneet Munkkiniemen raitiotieliikenteen viime aikoina huonontuneen ja raitiovaunujen varsinkin ruuhka-aikoina ajavan epäsäännöllisesti. Kun tällaiset harvat ja epätarkat kulkuvuorot aiheuttavat paljon myöhästymisiä sekä koulusta että toimipaikoista, olisi liikennelaitoksen viipymättä korjattava ko. epäkohdat. Edelleen aloitteentekijät olivat ehdottaneet harkittavaksi bussilinjan n:o 14 päätekohtan siirtämistä Naistenklinikan luota Tukholmankadun läheisyyteen, jolloin lisäämällä tämän linjan liikennettä helpotettaisiin Mannerheimintien ylikuormitettua kiskoliikennettä. Ellei raitiotieliikennettä pystyttäisi saamaan entistä huomattavasti tehokkaammaksi, olisi sen rinnalle perustettava bussilinja vaikkapa yksityisen liikennöitsijän toimesta. Liikennelaitoksen lautakunta oli asian johdosta ilmoittanut, että liikennelaitos jatkuvasti seuraa eri kaupunginosien asutuksen kasvamista ja että vaunuja lisätään liikenteeseen todetun tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan, joten Munkkiniemen liikenne tulee paranemaan sitä mukaa kuin uusia vaunuja saadaan liikenteeseen. Sen sijaan ei ollut mahdollisuuksia linja-autolinjan n:o 14 pidentämiseen Naistenklinikalta pohjoiseen, koska linjan kuormitus Fredrikinkadun keskivaiheilla tulisi liian suureksi ja koska vaunut saattaisivat jo Tukholmankadulta täyttyä niin, että Töölön asukkaat eivät enää mahtuisi vaunuihin. Mitä tuli kaupungin tai yksityisen autolinjan järjestämiseen raitiotielinjan rinnalle, olisi tarkoin harkittava, mitä se vaikuttaisi valtaväylien ja keskustan liikenteeseen sekä julkisen liikenteen taloudellisuuteen. Kun mainitut kysymykset olivat erityisen komitean tutkittavana, ei liikennelaitoksen mielestä ollut aihetta määrittellä kantaa autolinjaa koskevassa kysymyksessä. Yleisten töiden lautakunnan mielestä ei aloite antanut aihetta toimenpiteisiin. Kaupunginvaltuusto katsoi lausunnon riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (7. 3. 239 §).

Odotussuojien rakentaminen vanhusten hoitokoteja lähellä oleville raitiotie- ja linja-autopysäkeille. Vt Paasivuori ym. olivat tekemässään aloitteessa ehdottaneet, että Munkkiniemessä ja Maunulassa sijaitsevia vanhusten asuntoloita, kaupungin vanhainkotia ja kunnalliskotia, seurakuntain vanhainkotia, Käpyrinnettä, Hemgården, Helenahemmet ja Berga nimisiä koteja sekä mahdollisesti muita vanhusten hoitokoteja lähinnä oleville pysäkeille rakennettaisiin ensi tilassa odotussuojat, koska vanhukset eivät yleensä vähävaraisina voineet hankkia itselleen huonon sään edellyttämiä varusteita. Liikennelaitoksen lautakunta oli aloitteen johdosta ilmoittanut, että maistraatti oli v. 1954 hyväksynyt suojakatoksien sijoittamisen 11 eri pysäkille, joista useimmat kaupunginhallituksen ilmoituksen mukaan tulitaisiin sijoittamaan aloitteentekijöiden ehdottamien vanhainkotien ja -hoitolaitosten läheisyyteen. Kaupunginvaltuusto katsoi edellä olevan riittäväksi selvitykseksi (22. 2. 205 §, 19. 12. 1 068 §).

Viikin ja Vantaanjoen sillan välisen liikenneväylän liikenteen järjestäminen. Vt Paasivuori ym. olivat otsikossa mainittua asiaa koskevassa aloitteessaan ehdottaneet, että ennen Helsingin—Lahden pikatien valmistumista ja käytäntöön ottamista selvitetäisiin kasvavan liikenteen vaatimukset Viikin—Vantaanjoen sillan välisen liikenneväylän kuntoonpanemiseksi. Aloitteentekijäin käsityksen mukaan tulisi pikatien valmistuttua suuri

osa Tuusulantien entisestä liikenteestä suuntautumaan uudelle tielle. Yleisten töiden lautakunta oli aloitteessa mainittujen perustelujen lisäksi todennut, että autoliikenne nykyään kasvaa niin voimakkaasti, että ulosmenoteiden laajentamiseen olisi viipymättä ryhdyttävä. Kun uusien tuloteiden rakentamiskustannukset kuitenkin nousevat hyvin suuriksi, mm. Lahden tietä varten Viikistä kaupungin rajalle oli varattu 200 mmk, ei aloitteessa mainittua tietä ollut voitu sisällyttää vuosien 1956—1958 rakennusohjelmaan. Katurakennusosasto tulee kuitenkin sen jälkeen, kun tien paikka on asemakaavallisesti määrätty, laatimaan sen rakentamissuunnitelman ja lautakunta ehdottamaan tarvittavan määrärahan ottamista talousarvioon. Kiinteistölautakunnan ilmoituksen mukaan oli ko. tieosuudella suoritettu linja-autopysäkkien ja ajoradan reunakaistojen levennyksiä, joten tieosuutta voitiin pitää varsin tyydyttävänä kaksikaistaisena tienä. Pahimman pullonkaulan tällä tieosuudella muodosti Vantaan yli vievä silta, jonka samoin kuin sillalta Viikin tienristeykseen johtavan runkotienkään rakentaminen ei suurten kustannustensa vuoksi voinut siinä vaiheessa tulla kysymykseen aloitteessa esitetyn liikennepulman ratkaisuna. Liikennelaitoksen lautakunnan käsityksen mukaan Lahden pikatien liikenne ei vaikeutuisi Viikin ja Vantaan sillan välillä, vaan Vantaan sillan ja Paavalin kirkon välillä, koska varsinkin linja-autot yleensä käyttivät suhteellisen kapeata Hämeentietä. Vantaan kapean sillan liikenteelle asettamat rajoitukset lautakunta ehdotti korjattavaksi siten, että sillan länsipuolella oleva risteys järjestettäisiin uudelleen. Myöhemmin olisi kuitenkin Lahden pikatie johdettava Pasilan kautta keskustaan. Edelleen oli myös suunniteltu rakennettavaksi Lahden pikatiestä Viikin kohdalta kaupunkiin lähtevä paikallistie, jolloin liikenne ohjattaisiin nykyiselle Vantaan sillalle ja Hämeentietä pitkin kaupunkiin. Mainittujen suunnitelmien perusteella lautakunta oli ehdottanut, että ryhdyttäisiin toimenpiteisiin Hämeentien kuljetuskyvyn parantamiseksi Helminkadun ja Vantaan sillan välisellä osalla. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. riittäväksi selvitykseksi (8. 2. 143 §, 19. 12. 1 069 §).

Liisankadun ja Unioninkadun risteyksen laajentaminen. Vt Kulo ym. olivat v. 1955 (ks. s. 93) tekemässään aloitteessa esittäneet, että kaupunki kiireellisesti ryhtyisi toimenpiteisiin saadakseen valtiolta ostaa kadun laajentamista varten tarpeellisen tilan Liisankadun ja Unioninkadun kulmasta. Väliaikaisena ratkaisuna aloitteentekijät olivat ehdottaneet, että sanottujen katujen kulmauksessa olevaan kallioseinään louhittaisiin sellainen syvennys, että jalankulkijain liikkumatila levenisi ainakin kuudeksi metriksi. Kiinteistölautakunta oli lausunnossaan ilmoittanut, että valtio oli v. 1937 (ks. s. 63) luovuttanut Liisankadun leventämistä varten tarvittavan alueen korttelista n:o 44 b, sitten kun korttelissa olevat valtion rakennukset voitiin siirtää tai luovuttaa valtion käytöstä. Kaupunginhallitus oli v. 1951 (ks. s. 204) hyväksynyt mainitun risteyksen järjestelyn, jonka toteuttaminen oli jaettu kolmeen vaiheeseen. Näistä ainoastaan viimeinen, eli Liisankadun leventäminen kuudella metrillä ja mahdollisen raitiotieyhteyden rakentaminen Liisankadun ja Kaisaniemenkadun välille, oli vielä suoritettavana. Opetusministeriö oli erinäisin ehdoin suostunut siihen, että kaupunki heti saisi vastaanottaa Liisankadun leventämiseksi tarvittavan maakaistaleen Liisankadun eteläpuolelta Unioninkadulta Liisankadun ja Snellmaninkadun risteyksissä oleviin rakennuksiin saakka. Kaupunginhallitus oli v. 1953 (ks. s. 186) kehottanut kiinteistölautakuntaa vastaanottamaan opetusministeriöltä ko. alueen. Aluetta ei kuitenkaan ole tähän mennessä vastaanotettu, eikä määrärahaa ole työtä varten voitu varata talousarvioon. Kiinteistölautakunta ei pitänyt aiheellisena tontin kulman avartamista, vaan katsoi, että kadun leventämistä olisi kiirehdittävä. Kaupunginhallitus oli ilmoittanut päättäneensä ehdollisesti merkitä v:n 1957 talousarvioehdotukseensa 11.1 mmk:n määrärahan ko. työtä varten. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (8. 2. 117 §).

Liikennelaitoksen alennuslippujen myöntämistä siviili-invalideille koskevassa aloitteessaan olivat vt Tattari ym. ehdottaneet, että liikennelaitoksen taholta invalidien alennuslippuja myönnettäessä myös kaikille siviili-invalideille myönnettäisiin samanlaiset oikeudet kuin sota-invalideille, koska yksilöiden työ siviililoloissa muuttuu myös yhteiskunnalliseksi työksi. Liikennelaitoksen lautakunta huomautti aloitteen johdosta, että sotainvalideille myönnettiin v. 1945 mainittu etu, koska he sodan päätyttyä eivät välittömästi voineet olla valmiit invalideettinsa edellyttämiin uusiin ammatteihin. Vaikka tulisi olemaan vaikeata harkita, mille ryhmille vapaaliput olisi myönnettävä, ei liikennelaitoksen lautakunta periaatteessa ollut sitä vastaan, että siviili-invalideille myönnettäisi-

siin liikennelaitoksen vapaalippuja samoin edellytyksin kuin sotainvalideille, mikäli kaupunginhallitus suorittaisi laitokselle siitä korvauksen. Lautakunnan mielestä olisi asiaa ratkaistaessa kuitenkin otettava huomioon mahdolliset aistiviallisten, vanhusten ym. siviili-invalidien kanssa lähinnä samaan asemaan kuuluvien ryhmien vastaavanlaiset anomukset. Kaupunginhallitus ei katsonut voivansa suhtautua aloitteeseen myönteisesti, koska myönteinen kannanotto merkitsisi ennakkotapausta, jonka noudattaminen aiheuttaisi kaupungille varsin huomattavan menoeran. Kaupunginhallituksen vähemmistön mielestä olisi alennuslippuja myönnettävä aloitteentekijän ehdottamalla tavalla. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnot riittäväksi selvitykseksi (29. 8. 708 §, 21. 11. 957 §, 28. 11. 1 001 §).

Liikenne Oy:n hallussa olevan Puistolan linjan liikenteen tehostaminen ja ko. linjan ottaminen liikennelaitoksen hallintaan. Vt Lohikivi ym. olivat otsikossa mainittua asiaa koskevassa aloitteessaan huomauttaneet, että Liikenne Oy., joka hoitaa Puistolan linjaa, ei asutuksen lisääntyessä ole voinut hoitaa liikennettä tyydyttävästi. Varsinkin ovat Heikinlaakson ja Alppikylän asukkaat, jotka asuvat kaukana rautatiestä, joutuneet kärsimään huonoista liikenneyhteyksistä. Epäkohdan poistamiseksi olivat aloitteentekijät ehdottaneet, että kaupunki ryhtyisi sellaisiin toimenpiteisiin, että mainittu liikennöitsijä hoitaisi Puistolan linjan matkustavaa yleisöä tyydyttävällä tavalla sekä että ellei siitä olisi apua, liikennelaitoksen lautakunta velvoitettaisiin tutkimaan, mitä mahdollisuuksia sillä olisi ottaa mainittu linja liikennelaitoksen hoidettavaksi. Liikennelaitoksen lautakunta oli aloitteen johdosta ilmoittanut, että vaikka liikennelaitos saamiensa lukuisten valitusten perusteella on ollut tietoinen Puistolan liikenteen epäkohdista, ei laitos autojen puutteen takia ole voinut ulottaa liikennettä ko. seuduille. Kun liikennelaitos kertomusvuoden talven aikana tulisi saamaan n. 80 uutta linja-autoa, harkittaisiin sen jälkeen keinoja Puistolan liikennetarpeen tyydyttämiseksi. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (11. 4. 393 §, 7. 11. 913 §).

Esikaupunkialueilla asuvien kuntalaisten erilaisia matkakustannuksia koskevassa välikysymyksessään olivat vt Järnefelt ym. esittäneet mm. seuraavaa: sotien jälkeen tapahtunut väestön lisääntyminen, joka on aiheutunut luonnollisesta väestön lisääntymisestä, muuttoliikkeestä sekä v. 1946 tapahtuneista suurista alueliitoksista, on aiheuttanut kaupungille uusia pulmia ja velvollisuuksia. Näistä vaikein on ollut kaupungin sisäisen liikenteen hoitaminen väestön kasvua vastaavasti. Vaikka liikennelaitoksen ja yksityisten liikennöitsijäin yhteistyön avulla kasvanut kuljetustarve onkin pystytty hoitamaan joksikin tyydyttävästi, ei se liikennelaitoksen osalta ole tapahtunut ilman kunnalle aiheutuneita tuntuvia tappioita. Vähentääkseen mainitun tappion aiheuttamaa rasitusta onkin ollut luonnollista sallia yksityisten liikennöitsijäin liikennöidä kaupungin sisäisilläkin linjoilla. Vaikka kaupunki onkin myöntänyt liikennelinjojaan käyttäville invalideille, koululaisille sekä eräille muille ryhmille alennuslippuja, ei tämä koske kuin osaa näistä ryhmistä ja täysin samassa asemassa olevat koululais- ym. ryhmät, jotka käyttävät yksityisiä linjoja, jäävät tästä edusta osattomiksi, koska kaupungin omistamilta linjoilta yksityisille linjoille tai päin vastoin siirryttäessä ei ole mahdollisuutta siirtolipun käyttöön, kuten kaupungin kulkuneuvoissa. Tällaista asiantilaa ei voitu pitää oikeudenmukaisena ja se olikin herättänyt tyytymättömyyttä esikaupunkialueella asuvien keskuudessa, varsinkin kun asianomaisilla ei useinkaan ollut ollut mahdollisuutta itse valita asuinpaikkaansa. Edelleen olivat välikysymysentekijät tiedustelleet mihin toimenpiteisiin kaupunginhallitus on ryhtynyt tai aikoo ryhtyä ko. asiaa tutkimaan asetetun ns. Tuurnan komitean työn jouduttamiseksi, tai ellei se ollut mahdollista, asian muuten pikaisesti selvittämiseksi sekä nykyisin vallitsevan merkittävän epäkohdan poistamiseksi sekä sen seikan selvittämiseksi, miten siirtolippuoikeus yksityisiltä linjoilta kaupungin liikennelaitoksen linjoille ja päinvastoin olisi toteutettavissa taloudellisesti linjoja käyttäviä kuntalaisia kohtuuttomasti rasittamatta. Kaupunginhallitus oli ilmoittanut olevansa tietoinen välikysymyksessä kosketelluista asioista sekä tariffien erilaisuudesta. Kaupunginhallituksen mielestä olisi asian siinä vaiheessa tyydyttävä odottamaan esikaupunkiliikennetoimikunnan ehdotuksia, koska komitean työtä oli jälleen kiirehditty ja odotettiin sen saavan työnsä valmiiksi lähi-aikoina. Vastaus välikysymykseen merkittiin tiedoksi (8. 2. 119 §).

Seuraavat *aloitteet* päätettiin lähettää kaupunginhallituksen valmisteltaviksi:

vt Laurentin ym. aloite tutkimuksen suorittamisesta liikennelaitoksen kuljettajien lukumäärän supistamiseksi (24. 10. 884 §);

vt Juthaksen ym. aloite linja-autoasemalla vallitsevien epäkohtien poistamiseksi (22. 2. 201 §);

vt Saukkosen ym. aloite koululais- ja invalidialennusten myöntämiseksi kaikille niihin oikeutetuille kaupungin asukkaille samoilla perusteilla (11. 1. 28 §) sekä

vt Parosen ym. aloite alennuslippujen myöntämiseksi esikaupunkialueella asuville koululaisille (21. 11. 983 §);

12. Satamaoloja koskevat asiat

Satamamaksujen korottaminen. Sen jälkeen kun Suomi v. 1955 oli liittynyt kansainväliseen mittausopimukseen, tuli uusi mittausjärjestelmä voimaan maassamme 19. 7. 1955. Tämä uusi järjestelmä vaikutti satamamaksuihin vähentävästi siten, että erityisesti eräät ulkomaiset alustyyppit tulivat kansainvälisen mittausjärjestelmän mukaan mitattuina nettovetoisuudeltaan pienemmiksi kuin mitä ne olivat olleet suomalaisen järjestelmän mukaan mitattuina. Edelleen oli satamiin rakennettu lisää laitureita, uusittu entisiä ja parannettu muita laitteita. Lisäksi olivat valtion viranomaiset asettaneet satamien hoitettavaksi eräitä sosiaalisia velvollisuuksia, jotka edistivät työturvallisuutta. Em. seikkojen vuoksi oli Suomen Satamaliitto ilmoittanut pyytäneensä sisäasiainministeriön suostumusta satamamaksujen korottamiseen. Kaupunginvaltuusto päätti, että sisäasiainministeriön v. 1924 vahvistaman tariffin, jonka mukaan aluksista kannetaan satamamaksuja Helsingin kaupungissa, 1—4 §:ssä mainitut maksut kannettaisiin nykyisistä maksuista 20 % korotettuina, eli 12-kertaisina, v. 1924 vahvistettuihin maksuihin verrattuina. Päätös alistettiin sisäasiainministeriön vahvistettavaksi, joka vahvisti sen 8. 5. (11. 4. 375 §, 13. 6. 552 §, kunn. as. kok. n:o 77, v:n 1924 kunn. as. kok. s. 115).

Kaupunginvaltuuston em. päätöksen jälkeen oli valtio korottanut luotsi-, majakka- ja muita merenkulkua koskevia valtiolle meneviä maksuja 18—25 %, jonka johdosta vt Backman ym. olivat 30. 5. tekemässään aloitteessa ehdottaneet, että kaupunginhallitusta kehoitettaisiin kääntymään Satamaliiton puoleen esityksellä, että Satamaliitto ryhtyisi toimenpiteisiin satamamaksujen korottamiseksi samassa laajuudessa, mitä valtiolle merenkulusta meneviä maksuja oli korotettu. Satamalautakunta oli aloitteen johdosta huomauttanut, että satamamaksut ovat viime vuosina seuranneet valtion merenkulkumaksujen muutoksia. Tämän vuoksi ja kun kertomusvuoden kesäkuun alusta oli korotettu majakka-, jää- ja hinausmaksut 13-kertaisiksi v:n 1939 maksumääriin nähden, olisi ehkä aiheellista pyytää ao. viranomaisten suostumusta satamamaksujen korottamiseksi samaan tasoon, joten satamalautakunta oli esittänyt, että kaupunginhallitus tekisi Suomen Satamaliitolle esityksen siitä, että kaupunkien yhtenäiset satamamaksutariffit korotettaisiin siten, että ne olisivat 13-kertaiset v:n 1924 tariffissa vahvistettuihin maksuihin verrattuina. Kaupunginhallituksen ilmoituksen mukaan oli Satamaliiton hallitus jo 7. 9. tehnyt sisäasiainministeriölle esityksen, että ministeriö suostuisi em. suuruiseen satamamaksujen korotukseen. Kaupunginvaltuusto päätti katsoa eo. lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (30. 5. 541 §, 24. 10. 873 §).

Kaupungin vapauttaminen tuulaakimaksujen vastikkeeksi asetetuista velvollisuuksista. Vt M. Backman ym. olivat ko. asiasta tekemässään aloitteessa huomauttaneet mm., että tuulaakimaksujen kanto-oikeus myönnettiin jo 1600-luvulla eräille ulkomaankauppaa harjoittaville kaupungeille korvaukseksi sellaisista tehtävistä, joita valtio maaseudulla hoitaa omalla kustannuksellaan. Tällaisia kustannuksia aiheuttavat mm. oikeudenhoito, ulosottotoimi, veronkanto, maistraatti, tulli- ja pakkaushuoneen kunnossapito, poliisilaitos yms. Valtion tehtävien hoitamisesta kaupungeille aiheutuvat kulut ovat tavallisesti olleet tuulaakituloja suuremmat ja kun oikeus tuulaakimaksujen kantamiseen kuuluu vain tullikamarikaupungeille, jää osa kaupungeista kokonaan ilman korvausta em. tehtävien hoitamisesta, joiden aiheuttamat menot ovat lisäksi eri suuruisia eri kaupungeissa. Erotuksen joutuvat veronmaksajat maksamaan kunnallisveroina. Myöskin eduskunta on kiinnittänyt huomiota tähän kysymykseen, velvoittaen mm. v. 1950 hallituksen tutkimaan kysymystä tuulaakimaksujen epäoikeudenmukaisuudesta. Aloitteentekijän käsityksen mukaan olisi asian ainoa oikea ratkaisu se, että valtio ottaisi omat tehtävänsä hoitaakseen kaupungeissa samalla tavalla kuin kauppaloissa ja maalaiskunnissa. Tämän vuoksi olisi käännyttävä Kaupunkiliiton ja Satamaliiton puoleen ja kehoitettava niitä ryhtymään toimenpiteisiin kaupunkien vapauttamiseksi velvoituksista, joita niille on asetettu tuulaaki-