

toimistoapulaisen virat sekä myös työpajassa työsopimussuhteessa olevan henkilökunnan, 4) perustaa uuden 29. palkkaluokkaan ja IV kielitaitoluokkaan kuuluvan autokorjaamon päällikön viran, jonka pätevyysvaatimuksena on teknillisen opiston koneosastolla suoritettu insinöörin tutkinto ja perehtyneisyys autokorjaamon toimintaan, 5) perustaa autokorjaamoon 22. palkkaluokkaan ja IV kielitaitoluokkaan kuuluvan työnjohtajan viran, 6) siirtää rakennusviraston puhtaanapito-osastolta autokorjaamoon 25. palkkaluokkaan kuuluvan esimiehen viran, jonka nimikkeeksi tulee työnjohtaja, 7) perustaa konevarastoon 22. palkkaluokkaan ja IV kielitaitoluokkaan kuuluvan konevaraston hoitajan viran, 8) siirtää rakennusviraston hankintaosastolta konevarastoon yhden 17. palkkaluokkaan kuuluvan varastoesimiehen viran, 9) lakkauttaa rakennusviraston hankintaosastolta 27. palkkaluokkaan kuuluvan apulaisinsinöörin viran, 10) määrätä eo. järjestelytoimenpiteet tuleviksi voimaan 1. 4. lukien sekä 11) myöntää yleisen kunnallishallinnon pääluokkaan kuuluvista ao. määrärahoista yleisten töiden lautakunnan käytettäväksi 1 034 550 mk uusien virkojen palkkoja ja myönnettyjä palkankorotuksia varten (23. 1. 83 §).

11. Liikennettä koskevat asiat

Liikennejärjestyksen täydentäminen. Kaupunginvaltuusto päätti lisätä liikennejärjestyksen 24 §:ään uuden 3) kohdan, jonka mukaan harjoitusajo kiellettiin ruuhka-aikoina erällä keskikaupungin kaduilla. Lääninhallitus oli 4. 4. vahvistanut kaupunginvaltuuston päätöksen. Muutos oli astunut voimaan 13. 4., jolloin siitä oli julkaistu kuulutus (6. 2. 139 §, 8. 5. 373 §, kunn. as. kok. n:o 35).

Liikennejärjestyksen kumoaminen. Kaupunginvaltuusto päätti kumota voimassa olevan liikennejärjestyksen 1. 12. lukien, koska merkityksellisen osa kaupungin paikallisessa liikennejärjestyksessä olevista määräyksistä tultaisiin ottamaan uuteen tieliikenne- ja moottoriajoneuvoasetukseen, joka astuisi voimaan 1. 12. 1957. Lääninhallitus vahvisti 2. 12. kaupunginvaltuuston em. päätöksen (13. 11. 833 §, 18. 12. 952 §).

Liikennelaitoksen lautakunnan ja liikennelaitoksen johtosääntöjen vahvistaminen. Kaupunginvaltuusto päätti vahvistaa liikennelaitoksen lautakunnan johtosäännön kaupunginhallituksen mietinnön n:o 11 liitteen C mukaisesti, vahvistaa liikennelaitoksen johtosäännön em. mietinnön liitteen D mukaisesti kuitenkin siten, että 7 § kuuluisi seuraavasti: »toimitusjohtajan ja johtajat valitsee kaupunginhallitus liikennelaitoksen lautakunnan annettua hakijoista lausuntonsa. Toimitusjohtaja otetaan virkaansa määräajaksi sopimuspalkalla.» 29 §:n 12 momentti vahvistettiin seuraavaksi: »Autokorjaamo-osaston osastopäällikön tulee olla teknillisen korkeakoulun tai teknillisen opiston loppututkinnon suorittanut ja omata hyvä kokemus autokorjaamoalalla.» Vielä kaupunginvaltuusto päätti perustaa liikennelaitokseen määräaikaisen ja sopimuspalkkaisen toimitusjohtajan viran, huomioon ottaen, että toimikauden pituus olisi viisi vuotta. Kaupunginhallitus oikeutettiin vahvistamaan sopimuspalkan suuruus. Liikennelaitoksen lautakuntaa kehoitettiin viipymättä tekemään esitys liikennelaitoksen asiamiehen viran sekä järjestelyosaston, sosiaali- ja tiedotusosaston, laskentaosaston, talousosaston, hankintaosaston, autoliikenneosaston, raitioliikenneosaston, liikennesuunnitteluosaston, autokorjaamo-osaston, raitiovaunukorjaamo-osaston, rataosaston sekä teknillisen suunnitteluosaston osastopäälliköiden virkojen perustamisesta sekä niiden palkkaluokkiin sijoittamisesta. Lopuksi kaupunginvaltuusto päätti perustaa liikennelaitoksen talousjohtajan, liikennejohtajan ja teknillisen johtajan virat sekä oikeuttaa kaupunginhallituksen palkkalautakuntaa kuultuaan sijoittamaan ko. virat palkkaluokkiin ennen niiden ensimmäistä täyttämistä (19. 6. 556 §, kunn. as. kok. n:o 59, 60).

Liikennelaitoksen käyttöomaisuuden korko. Vt Pettinen ym. olivat 19. 6. tehneet aloitteen, jossa oli mainittu, että kaupunginvaltuusto oli 5. 6. (ks. s. 24, 168) oikeuttanut kaupunginhallituksen määräämään eri liikelaitosten pääomalle laskettavan koron siten, että korko kulloinkin olisi enintään 2 % kaupungin ottamien lainojen keskimääräistä korkoa alempi. Samalla oli myös päätetty, että liikennelaitoksen käyttöomaisuuden korko olisi laskettava vain 2 %:n mukaan ja vain kaupungin todellista sijoitusta vastaavalle pääomalle, ilman arvonkorotuksia. Tämä päätös merkitsi liikennelaitoksen asettamista erikoisasemaan ja sen ylläpitämistä huomattavalta osalta verovaroilla, joten laitoksen käyttäjät eivät joutuneet suorittamaan sen kustannuksia. Liikennelaitoksen lautakunta oli lausuntonaan ilmoittanut, että sen mielestä laitoksen käyttöomaisuuden koron määrittelyssä

olisi noudatettava aikaisempaa, muissa liikelaitoksissa voimassa olevaa menettelytapaa. Liikennelaitoksen lautakunnan lausunnosta oli äänestetty vähemmistön oltua sitä mieltä, että kaupunginvaltuuston 5. 6. tekemä päätös olisi edelleen pysyttävä voimassa. Kaupunginhallitus oli yhtynyt aloitteentekijäin ja liikennelaitoksen lautakunnan kantaan. Kaupunginvaltuusto päätti muuttaa eri hallintohaarojen ja liikelaitosten keskinäisistä suhteista 5. 6. tekemäänsä päätöstä siten, että liikennelaitoksen käyttöomaisuuden korko oli laskettava 4 %:n mukaan ja että korko myös liikennelaitoksen osalta oli laskettava kaikelle laitokseen sijoitetulle pääomalle ottaen huomioon sen suuremman pääoman, joka kulloinkin vastasi laitoksen käyttöomaisuuden päivänarvoa, että korko talousarviossa ja siihen liittyvässä kirjanpidossa ja tilinpäätöksessä oli laskettava samaa periaatetta noudattaen (19. 6. 571 §, 30. 10. 783 §, 13. 11. 841 §).

Suunnitelman laatiminen työkalujen ja koneiston hankkimiseksi, ks. s. 90.

Liikennelaitoksen raitiovaunun- ja linja-autonkuljettajien lukumäärän supistaminen. Vt Laurent ym. olivat v. 1956 (ks. s. 92) tehneet aloitteen, jossa mm. oli mainittu liikennelaitoksen esittäneen, että kertomusvuodeksi palkattaisiin 60 uutta raitiovaununkuljettajaa 15. palkkaluokan ja 50 uutta linja-autonkuljettajaa 16. palkkaluokan mukaisella palkalla. Asiasta oli pyydetty järjestelytoimiston lausunto, jossa oli huomautettu, että entisistä raitiovaununkuljettajan viroista 10—20 voitaisiin lakkauttaa ja linja-autonkuljettajan viroista n. 30—40. Kun liikennelaitoksen tappio oli v. 1956 ollut lähes miljardi markkaa, oli herännyt ajatus, saattoiko osa tappiosta johtua huonosta järjestelystä ja suunnittelemattomuudesta. Em. erilaisten käsitysten johdosta olivat aloitteentekijät ehdottaneet, että kaupunginhallituksen tehtäväksi annettaisiin kiireellisesti tutkia, miten liikennelaitoksen kustannuksia voitaisiin supistaa vähentämällä ko. kuljettajien määrää järjestelytoimiston esittämällä tavalla. Liikennelaitoksen lautakunta oli asian johdosta ilmoittanut mm., että kun liikennelaitoksen kuljettajien kertomusvuoden tarve oli v:n 1956 huhtikuussa arvioitu, oli otettu huomioon esikaupunkiliikenteen kiireellisen lisäämisen tarve. Myöskin oli edellytetty, että laitoksen tilaamat vaunut saataisiin sopimuksen mukaisesti. Vielä liikennelaitoksen lautakunta oli huomauttanut, että henkilökunnan puute vaarantaisi varsinkin Esikaupungeissa asuvien työmatkoja, joten laitoksen toiminnan kannalta olisi tärkeätä, että kuljettajien lukumäärä vastaisi todellista tarvetta. Virkojen olemassaolo ei kuitenkaan edellyttänyt sitä, että kuljettajia palkattaisiin enemmän kuin niitä tarvitaan. Kaupunginhallitus oli maininnut, että talousarviokäsittelyn yhteydessä tarkastettiin tilapäisten virkojen vuosittainen tarve sekä niiden palkkaus, jolloin järjestelytoimisto ensin tarkisti virkojen tarpeellisuuden. Liikennelaitos oli myös kertomusvuoden syksynä tarkistanut tilanteen ja todennut, ettei raitiovaunun- ja linja-autonkuljettajia hankintojen myöhästymisen vuoksi tarvittaisikaan aikaisemmin arvioitua määrää, jonka jälkeen oli päästy yksimielisyyteen kaupunginhallitukselle tehtävästä lopullisesta esityksestä. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnot riittäväksi selvitykseksi (23. 1. 68 §).

Viranhaltijat. Liikennelaitoksen 2 tp. tarkastajan virkaa päätettiin 1. 4. lukien siirtää 18. palkkaluokkaan (10. 4. 331 §).

Määrärahat. Kaupunginvaltuusto päätti, että tuloa tuottavien pääomamenojen pääluokkaan radan rakentamista varten Munkkiniemen sillalta Huopalahdentietä pitkin Lapinmäentien risteykseen merkitystä 65 mmk:n määrärahasta saatiin talousarvion perusteluista poiketen käyttää kertomusvuonna radan ja ilmajohtojen peruskorjauksia varten 25 mmk ja radan alustan vahvistamis- ja katutöitä varten 10 mmk (25. 9. 690 §).

Pohjois-Munkkiniemen linja-autoliikenneluvan hylkäämistä koskeva välikysymys. Vt Hakulinen ja 14 muuta valtuutettua olivat 7. 2. tehneet maistraatin ko. asiaa koskevan päätöksen johdosta välikysymyksen. Tämä päätös oli mitätöinyt ammattilautakunnan ja kaupunginhallituksen päätöksen, joka koski Pohjois-Munkkiniemen linja-autoliikennelupaa. Välikysymyksentekijäin käsityksen mukaan ei lainsäätäjän tarkoituksena ole ollut, että maistraatti ryhtyisi kaupungin päätäntäelinten päätöksiä muuttamaan. Maistraatin mainittu päätös merkisi sitä, ettei kaupungin harjoittamaa suunnitelmallista liikennepoliittikkaa voitaisi noudattaa. Maistraatti oli välikysymyksen johdosta huomauttanut olevansa täysin tietoinen valtuuksistaan, koska se aina v:een 1927 oli toiminut mm. kaupunginhallituksena ja kaupungin täytäntöönpanoviranomaisten valvojana. Kun maistraatille voimassa olevien säännösten mukaan kuului moottoriajoneuvojen linjaliikennelupien myöntäminen kaupunkialueella sekä liikenneaikataulujen, -taksojen ja muiden ehtojen vahvistaminen, oli maistraatin linjalupia myöntäessään harkittava mm. oliko suun-

niteltu liikenne yleisen edun mukainen sekä otettava huomioon, mitä kaupunginhallitus ja poliisiviranomaiset olivat niiltä pyydetyissä lausunnoissa asiasta esittäneet. Koska välikysymysentekijät eivät olleet väittäneet, että maistraatti ko. asiassa olisi menetellyt lainvastaisesti tai ylittänyt toimivaltansa, oli asia ilmeisesti käsitettävä siten, että heidän mielestään ao. lakia olisi muutettava esim. siten, että linjalupien myöntäminen siirrettäisiin kaupunginhallitukselle. Koska kukaan ei kuitenkaan saa päättää omassa asiassa, ei tällaista lupaa yleisen oikeusperiaatteen mukaisesti voitane myöntää kunnalliselle viranomaiselle, kun myöskin kaupunki yksityisten liikennöitsijäin ohella harjoittaa linja-autoliikennettä. Mikäli luvan myöntämisoikeus siirrettäisiin toiselle viranomaiselle, tulisi lähinnä kysymykseen kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, joka myönsi muiden kuin kaupunkialueiden linjaluvat. Poliisilaitos oli huomauttanut, ettei kaupunginhallituksen anomaa liikennejärjestelyä voitu pitää tyydyttävänä ratkaisuna. Pohjois-Munkkiniemen asukasluku tulisi kasvamaan yhtä suureksi kuin Munkkiniemen entinen asukasmäärä eikä raitiovaunuja pystyttäisi ilmeisesti lisäämään tarpeen mukaan. Sitäpaitsi vaihto linja-autosta raitiovaunuun pidentäisi huomattavasti matkustusaikaa. Myöskään liikenneturvallisuuden kannalta ei ehdotus ollut ollut suositeltava. Poliisilaitos oli puoltanut liikenteen hoitamista linja-autoliikenteenä. Kaupunginhallitus oli huomauttanut, että koska maistraatin v. 1948 annetun autoasetuksen mukaan tuli päättää linjaliikennelupien myöntämisestä kaupungin alueella, ei maistraatti päätöstä tehdessään ollut ylittänyt toimivaltansa. Kun vielä otettiin huomioon poliisilaitoksen antama lausunto, ei voitu väittää maistraatin menetellen lainvastaisesti, joten kaupunginhallituksella ei ilmeisesti olisi valitusteitsekkään ollut mahdollisuutta saada päätöstä kumotuksi. Samalla kaupunginhallitus oli huomauttanut, ettei sillä ollut edes muodollista oikeutta valittaa ko. päätöksestä, jolla maistraatti oli myöntänyt liikenneluvan Suomen Turistiauto Oy:lle linjalle Ulvilantie-Kampinkentän alue. Päätöstä ei nim. ollut saatettu kaupunginhallituksen tietoon eikä kaupunginhallitusta lain mukaan ollut katsottava tässä asiassa asianosaiseksi. Välikysymysentekijäin tiedustelun johdosta, mihin toimenpiteisiin kaupunginhallitus aikoi ryhtyä, ettei vastuunalaisten kunnallisten päätäntäelinten päätöksiä maistraatin toimesta jatkuvasti mitätöitäisi, kaupunginhallitus oli ilmoittanut muutoksien olevan mahdollisia ainoastaan lainsäädäntötoimenpiteillä. Kun mainituilla muutoksilla kuitenkin saattaisi olla erittäin laajakantoiset vaikutukset kunnalliseen itsehallintoon, olisi kaupunginhallituksen mielestä perusteellisesti harkittava ja selvitettävä, miten parhaiten voitaisiin varmistua siitä, että liikennepoliittikka kaupungin alueella tulisi suunnitelmallisesti hoidetuksi. Edelleen kaupunginhallitus oli ilmoittanut aikanaan harkitsevansa kysymystä. Vastaus välikysymykseen merkittiin tiedoksi (6. 3. 256 §).

Vapaa-ajanviettopaikkojen kulkuyhteyksien parantaminen. Vt Katajavuori ym. olivat 10. 4. tekemässään aloitteessa huomauttaneet, että vapaa-ajanviettomahdollisuuksia suunniteltaessa olisi myös kiinnitettävä huomiota kulkuyhteyksien parantamiseen ja sitä varten pidennettävä tai muutettava joitakin linja-autoreittejä. Esim. linja-auton n:o 17 reitti olisi kesäaikana ulotettava Ullanlinnan rantalaiturin aukiolle saakka. Liikennelaitoksen lautakunta oli ilmoittanut, että liikennelaitoksen kesäkauden liikennettä järjestettäessä oli aina otettu huomioon myös vapaa-ajanviettopaikkojen kulkuyhteydet. Niinpä päästiin esim. siirtolapuutarhoihin liikennelaitoksen kulkuneuvoja käyttäen ja mm. Seura-saaren kansanpuiston linjan kulkuvuoroja lisättiin aina tarpeen mukaan. Jos ehdotettua linjaa n:o 17 jatkettaisiin, pitenisi matka 650 m, jolloin linjalle, jota liikennöitiin 6 minuutin tiheydellä, olisi asetettava yksi vuorovaunu lisää. Todennäköisesti olisi Ullanlinnan rantaan matkustavia kuitenkin päivän mittaan niin vähän, etteivät ne korvaisi vuorovau-nun aiheuttamia, n. 1 mmk:n lisäkustannuksia kuukaudessa. Lisäksi tulisivat linja-autot häiritsemään Ullanlinnan kallioitten kohdalta hyvin kapean Ehrenströmintien vilkasta kesäliikennettä. Lautakunnan mielestä ei ollut syytä jatkaa linjaa n:o 17 kesäajaksi. Kaupunginhallitus oli yhtynyt liikennelaitoksen lautakunnan lausuntoon ja katsonut, että liikenneyhteyksien lisäämiseen kesäajaksi ei ollut aihetta, koska oli otettava huomioon, että suuri osa kaupungin asukkaista oleskeli kesäisin maaseudulla. Valtuusto katsoi eo. lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (10. 4. 365 §, 5. 6. 489 §).

Linja-autoasemalla vallitsevien epäkohtien poistaminen. Vt Juthas ym. olivat v. 1956 (ks. s. 93) tekemässään aloitteessa huomauttaneet kaupungin linja-autoaseman siisteydessä ja järjestyksessä olevan paljon toivomisen varaa. Sen vuoksi aloitteentekijät olivat ehdottaneet, että kaupunginhallitusta kehoitettaisiin kiireellisesti ryhtymään sellaisiin toimen-

piteisiin, että linja-autoasema ja sen mukavuuslaitos täyttäisivät terveyden ja puhtauden alkeellisimmat vaatimukset, että kahvibaarina käytetty tila sisustettaisiin lähtöä odottavien matkustavien odotushuoneeksi ja että tutkittaisiin mahdollisuuksia järjestää lippujen myynti joustavammaksi. Oy. Matkahuolto Ab. oli antamassaan lausunnossa huomauttanut, että linja-autoaseman ahtaiden tilojen vuoksi parannusten aikaansaaminen oli vaikeata. Tilanteen korjaamiseksi oli yhtiö järjestänyt eri puolille kaupunkia erillisiä myyntiasemia. Edelleen yhtiö oli vakuuttanut kaikin tavoin yrittävänsä parantaa aseman puhtaanapitotilannetta, joka jo oli parantunut sen jälkeen, kun aseman kahvilassa oli lopetettu pilsnerin tarjoilu. Rakennusviraston puhtaanapito-osasto oli ilmoittanut järjestäneensä aseman puhdistustyöt kahteen vuoroon kesäkauden ajaksi sekä varanneensa sinne roskienkeräyslaatikoita. Pahimpana epäkohtana oli poliisilaitos pitänyt asemalla tapahtunutta pilsnerin tarjoilua. Kiinteistölautakunta katsoi epäkohtien suureksi osaksi johtuvan ko. rakennuksen ahtaudesta ja sopimattomuudesta. Lautakunnan mielestä ei aseman kahvilaa ollut syytä poistaa, koska sitä tarvitsivat sekä matkustava yleisö että linja-autonkuljettajat, joilla ei ollut aikaa käydä kaupungilla ruokailemassa. Lisäksi lautakunta oli huomauttanut, että neuvottelut linja-autoaseman siirtämisestä olivat jo vireillä. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnot riittäväksi selvitykseksi (20. 2. 192 §).

Seuraavat aloitteet päätettiin lähettää kaupunginhallituksen valmisteltavaksi:

vt Hopeavuoren aloite Suokadun ja Pasilan- sekä Esterinkadun yhtymäkohdan liikenneturvallisuuden parantamiseksi (30. 10. 804 §);

vt K. Niemen aloitteet liikennelaitoksen uusien leimasinpihtien poistamiseksi käytöstä (30. 10. 802 §); Herttoniemen suunnan liikenteen hoitamiseksi linja-autoilla sekä suunniteltujen pääväylien rakentamiseksi kiireellisesti (30. 10. 806 §); Ruskeasuon suunnan liikenneolojen parantamista koskevan tutkimuksen suorittamiseksi (20. 3. 311 §).

Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitea. Kaupunginvaltuusto päätti, että yleisen kunnallishallinnon pääluokan lukuun Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitea kuuluyen eri tilien säästöt saatiin talousarvion perusteluista poiketen käyttää maaperä-, kallio-ym. tutkimuksia ja pohjakartan laatimista sekä huoneistomenoja varten (13. 11. 847 §).

12. Satamaoloja koskevat asiat

Satamajärjestyksen hyväksyminen. Kaupunginvaltuusto päätti hyväksyä Helsingin kaupungin satamajärjestyksen kaupunginhallituksen mietinnön n:o 25 liitteen n:o 3 mukaisesti (13. 11. 845 §, v:n 1958 kunn. as. kok. n:o 14).

Sataman liikennemaksutaksa päätettiin hyväksyä kaupunginhallituksen mietinnön n:o 1 liitteiden n:o 2-5 mukaisesti. Merkittiin tiedoksi, että sisäasiainministeriö oli 14. 2. vahvistanut em. päätöksen, paitsi liikennemaksutaulukon B. Vientitavarat, kohdissa 35—38 mainittujen malmien ja rikasteiden osalta (9. 1. 39 §, 6. 3. 224 §, kunn. as. kok. n:o 9).

Satamamaksujen korottaminen. Kaupunginvaltuusto päätti, että sisäasiainministeriön v. 1924 vahvistaman tariffin, jonka mukaan aluksista kannetaan satamamaksuja Helsingin kaupungissa, 1—4 §:ssä mainitut maksut kannettaisiin 13-kertaisina v. 1924 vahvistettuihin maksuihin verrattuna. Päätös alistettiin sisäasiainministeriön vahvistettavaksi, joka vahvisti sen 14. 2. (14. 1. 40 §, 6. 3. 225 §, kunn. as. kok. n:o 10).

Suunnitelman laatiminen työkalujen ja koneiston hankkimiseksi, ks. s. 90.

Satamalaitoksen viranhaltijat. Seuraavat virat päätettiin 1. 4. lukien korottaa: 10 laiturihuollon esimiehen virkaa (19), laiturihuollon apulaisesimiehen virka (17), viisi nosturinhoitajien apulaisesimiehen virkaa (19), 119 nosturinhoitajan virkaa (18), siivoojan virka (7); 1. 10. lukien päätettiin nosturi-insinöörin virka siirtää 31:nteen ja apulaissatamamestarin virka 21. palkkaluokkaan; 1. 12. lukien päätettiin kolme kirjanpitäjän virkaa siirtää 16. palkkaluokkaan (10. 4. 331 §, 9. 10. 730 §, 13. 11. 824 §, kunn. as. kok. n:o 134 C).

1. 4. lukien päätettiin satamalaitoksen vartioimis- ja laiturihuolto-osastosta lakkauttaa 6. palkkaluokkaan kuuluva siivoojan virka, 13. palkkaluokkaan kuuluva tavarahissin kuljettajan virka ja kaksi 14. palkkaluokkaan kuuluvaa varastomiehen virkaa. Mainittujen virkojen palkkaukseen myönnetty määräraha 861 300 mk saatiin käyttää vastaavan työ-sopimussuhteessa olevan henkilökunnan palkkaukseen (8. 5. 388 §, kunn. as. kok. n:o 134 B).