

suudessa usein pohditun Kaisaniemen uudistamismahdollisuuksia sekä Kaisaniemen lammikon laiminlyötyä hoitoa. Tällöin oli myös todettu, että rautatieviranomaisilla oli tarkoitus saada käyttöönsä eräitä osia Kaisaniemestä ja että myöskin suunniteltu maasilta tulisi kulkemaan Kaisaniemen halki. Puisto olisi aloitteentekijäin mielestä korjattava sen arvoa vastaavaan kuntoon ja sen usein tyhjänä seisova ja huonossa kunnossa oleva lammikko korjattava, puiston kautta kulkeva autoliikenne olisi lopetettava ja alue säilytettävä urheilu- ja virkistystarkoituksiin varattuna puistona. Kaisaniemen ravintola olisi myös rappeutuneena joko purettava tai rakennettava uudelleen. Kaiken esittämänsä johdosta aloitteentekijät olivat ehdottaneet, että kaupunginhallitusta kehoitettaisiin tekemään esitys aatekilpailun järjestämisestä arkkitehdeille ja taiteilijoille Kaisaniemen puiston uudelleensuunnittelua varten. Kiinteistölautakunta oli puoltanut aatekilpailun järjestämistä. Kun puiston muotoiluun vaikuttavat rautatiehallituksen kanssa tehtävät aluevaihdot ja puiston halki suunniteltavaa maasiltaa ym. koskevat kysymykset olivat vielä ratkaisematta, ei kilpailun julistaminen toistaiseksi voinut tulla kysymykseen. Periaatteessa voitaisiin kuitenkin ajatella ko. aatekilpailun julistamista, kun puiston käyttöön vaikuttavat kysymykset olisi saatu ratkaistuksi. Yleisten töiden lautakunta ei ollut pitänyt kilpailun julistamista toistaiseksi aiheellisena. Vaikka kaupunginhallitus olikin kannattanut aatekilpailun järjestämistä oli se yhtynyt yleisten töiden lautakunnan kantaan ko. asiassa. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnot riittäväksi selvitykseksi (12. 2. 137 §).

Samoin olivat vt Procopé ym. tehneet aloitteen Kaisaniemen lammikon kunnostamiseksi entiselleen. Kiinteistölautakunta oli viitannut vt Öhmanin aloitteen yhteydessä antamaansa lausuntoon, mutta pitänyt kuitenkin lammikon kunnostamista jo siinä vaiheessa aiheellisena, koska sen sijaintiin eivät muut järjestelyt tulisi vaikuttamaan. Kunnostaminen olisi kuitenkin suoritettava lammikon entisissä puitteissa mahdollisimman pienin kustannuksin myöhemmin ehkä julistettava aatekilpailu huomioon ottaen. Yleisten töiden lautakunta oli ehdottanut, että sillä kertaa luovutaisiin lammikon kalliista muutostöistä ja sen sijaan tyydyttäisiin paikkaamaan vain vuotokohtat, kuten aikaisemminkin oli tehty, jolloin kustannukset olisivat n. 100 000—200 000 mk. Kaupunginhallitus oli yhtynyt yleisten töiden lautakunnan ehdotukseen. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. selvitykset riittäviksi (12. 2. 138 §).

Myöskin vt Lehto ym. olivat v. 1957 (ks. s. 95) tehneet samaa asiaa koskevan aloitteen, jonka johdosta kaupunginhallitus oli viitannut edellä annettuihin selvityksiin ilmoittaen pitävänsä altaan uudelleen rakentamista erittäin toivottavana. Mainitut työt olisi kuitenkin lykättävä siksi, kunnes ko. puiston yleissuunnitelma valmistuisi ja tyydyttävä entisen altaan korjaamiseen vuosittain siten, että se olisi vettä pitävä. Edelleen kaupunginhallitus oli ilmoittanut kehottavansa yleisten töiden lautakuntaa ryhtymään toimenpiteisiin kukkaistutusten järjestämiseksi altaan lähiympäristöön ja etenkin sen itäpuolelle sekä altaan vuotokohtien paikkaamiseksi vuosittain. Kaupunginvaltuusto katsoi em. lausunnot riittäväksi selvitykseksi (12. 2. 139 §).

Seuraavat *aloitteet* päätettiin lähettää kaupunginhallituksen valmisteltavaksi:

vt Kivelän aloite yleisten töiden lautakunnan ja satamalautakunnan johtosääntöjen tarkistamiseksi (26. 3. 331 §);

vt Vanhasen ym. aloite kevytrakenteisen ja valaistun tien rakentamiseksi Pakilan Kyläkunnantieltä uudelle kansakoululle (22. 1. 76 §, ks. s. 24).

11. Liikennettä koskevat asiat

Liikennesäännön ja raitiovaunusäännön hyväksyminen. Kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti kaupunginvaltuusto päätti hyväksyä Helsingin kaupungin liikennesäännön ja Helsingin kaupungin raitiovaunusäännön kaupunginhallituksen mietinnön n:o 19 liitteiden n:o 2 ja 3 mukaisesti,

esittää lääninhallitukselle, että Uudenmaan läänin kuvernöörin v. 1901 vahvistamat, Helsingin sähköraitioteiden käyttämisessä noudatettavat määräykset kumottaisiin sekä

esittää maistraatille, että maistraatin v. 1900 vahvistamat Helsingin sähköraitioteiden liikenteessä noudatettavat järjestyssäännöt kumottaisiin.

Kaupunginvaltuusto päätti alistaa päätöksensä liikennesäännön ja raitiovaunusäännön hyväksymisestä Uudenmaan lääninhallituksen vahvistettavaksi. Samalla kaupunginval-

tuusto päätti pyytää kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön luvan siihen, että Helsingin kaupungin liikennesääntöön saadaan ottaa sen 2, 3, 4, 6, 9 ja 24 §:iin sisältyvät määräykset (23. 4. 367 §, 7. 5. 425 §, 18. 6. 567 §).

Em. kaupunginvaltuuston päätöksestä olivat ekon. Nils-Olof Eklundh ja rva Irja Raunio ym. valittaneet lääninhallitukselle esittäen, että liikennesääntö jätettäisiin vahvistamatta ja että kaupunginvaltuuston päätös kumottaisiin. Valittajat olivat huomauttaneet, että liikennesäännön 5 §:n 1 momentissa ja 30 §:ssä mainittujen, maksullisesta pysäköimispaikasta sekä linja-auto- ja raitiovaunumatkasta suoritettavien maksujen laiminlyönnistä ei voinut kunnallisessa säännössä määrätä rangaistusta. Myöskin oli liikennesääntöön otettu määräyksiä, jotka jo sisältyivät tieliikennelakiin ja -asetukseen. Valittajien mielestä ei kunnallisessa säännössä voitu määrätä rangaistusuhan alaiseksi tekoja, joista laissa tai asetuksessa jo oli säädetty rangaistushuuhka. Em. huomautus koski ajoneuvojen pysäköintiä koskevia säännöksiä ja säännöstä poliisin oikeudesta tilapäisesti kieltää ajoneuvon seisottaminen ja pysäköiminen sekä määräyksiä tavaroiden kuljettamisesta ja mainosten ja muiden merkkien kiinnittämistä ajoneuvoihin. Valittajat katsoivat ko. määräysten sisältyvän vastaavasti tieliikenneasetuksen 18 §:n 2 momenttiin, tieliikennelain 2 §:ään ja kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön liikennemerkeistä antaman päätöksen 2 §:n 2 kohtaan sekä tieliikenneasetuksen 11 §:ään. Kun linja-auton matkustajia ja niissä kuljetettavia tavaroita koskevat säännökset eivät sisältyneet tieliikenneasetukseen, vaan moottoriajoneuvoasetuksen 37 §:ään, ei valittajien mielestä liikennesäännön 7 luvun määräyksiä olisi voitu ulottaa koskemaan linja-auton matkustajia. Lisäksi valittajat olivat kiinnittäneet huomiota määräyksiin, jotka rajoittivat koirien kuljettamista linja-autoissa. Tieliikenneasetuksen 30 §:n mukaan saatiin paikalliseen liikennesääntöön ottaa ainoastaan asetuksen määräyksiä täydentäviä säännöksiä. Kaupunki oli valittajien mielestä puuttunut ammattimaiseen liikenteeseen eli elinkeinon harjoittamiseen, joita koskevien määräysten antaminen harvoja poikkeuksia lukuun ottamatta kuului valtiovalle. Kaupunginlakimies oli valituksen johdosta maininnut, että ennen liikennesäännön lopullista vahvistamista oli kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriöltä pyydetty ko. liikennesääntöehdotuksen laillisuutta koskeva lausunto ja nimenomaan siitä, voitiinko mainittuun sääntöön ottaa sellaisia, matkustajia koskevia määräyksiä, jotka eivät olleet pelkästään ajosääntöjä. Ministeriö oli lausunnossaan viitannut tieliikenneasetuksen 30 §:n säännökseen, jonka mukaan voitiin antaa ko. asetuksen määräyksiä täydentävä paikallisen liikenteen liikennesääntö, huomauttaen samalla, että tieliikenneasetus sisälsi määräyksiä myös matkustajista. Edelleen ministeriö oli katsonut, ettei ollut estettä matkustajia koskevien täydentävien määräysten ottamisesta paikalliseen liikennesääntöön ja pitänyt menettelyä tarpeellisena liikennesäännön kokonaisuuden kannalta. Tieliikennelain rangaistusmääräyksillä ei tässä asiassa ollut merkitystä. Lopuksi ministeriö oli ilmoittanut, ettei ollut olemassa estettä kaupunginhallituksen esittämän liikennesäännön vahvistamiseen tieliikenneasetuksen 30 §:n nojalla. Kaupunginvaltuusto päätti lääninhallitukselle annettavassa lausunnossaan esittää kaupunginlakimiehen esittämillä perusteilla, että valitukset olisi hylättävä (17. 12. 958 §).

Liikennelaitoksen viranhaltijat. Kaupunginvaltuusto päätti perustaa liikennelaitokseen 1. 8. lukien seuraavat virat (palkkaluokka ja kielitaitoluokka on merkitty sulkuihin viran nimikkeen jälkeen): asiamiehen virka ja järjestelyosaston osastopäällikön virka (33, II), teknillisen suunnitteluosaston osastopäällikön virka (33, III), hankintaosaston osastopäällikön virka, liikennesuunnitteluosaston osastopäällikön virka, autokorjaamo-osaston osastopäällikön virka, raitiovaunukorjaamo-osaston osastopäällikön virka ja rataosaston osastopäällikön virka (32, III), sosiaali- ja tiedotusosaston osastopäällikön virka (30, III), autoliikenneosaston osastopäällikön virka sekä raitiotieliikenneosaston osastopäällikön virka (27, IV). Liikennelaitos oikeutettiin käyttämään tilapäisten virkojen säästyneitä määrärahoja uusien virkojen haltijain palkkojen suorittamista varten kertomusvuonna (18. 6. 540 §).

M/a Korkeasaaren päällikön palkkaus, ks. satamalaitos.

Sarjalippujen hintojen korottaminen. Kaupunginvaltuusto päätti hyväksyä liikennelaitoksen I vyöhykkeen 9 matkan sarjalipun hinnaksi 220 mk, II vyöhykkeen 11 matkan sarjalipun hinnaksi 320 mk ja III vyöhykkeen 11 matkan sarjalipun hinnaksi 390 mk, minkä lisäksi kertalippujen hinnat päätettiin korottaa 5 mk:lla kussakin vyöhykkeessä eli I vyöhykkeessä 35 mk:ksi, II vyöhykkeessä 45 mk:ksi ja III vyöhykkeessä 55 mk:ksi.

Samalla kaupunginvaltuusto oikeutti kaupunginhallituksen päättämään korotusten voimaantuloajasta (15. 1. 33 §, 22. 1. 73 §).

Liikennelaitoksen uusien leimasinpihtien poistamiseksi käytöstä olivat vt K. Niemi ym. tehneet aloitteen, jossa mainittiin liikennelaitoksen lautakunnan v. 1954 päättäneen hankkia uudet pihdit rahastajille. Nämä otettiin käytäntöön elokuussa v. 1957. Vaikka liikennelaitoksen johto ilmeisesti oli asian perusteellisesti harkinnut, koska laitoksen silloinen liikennepäällikkö oli henkilökohtaisesti käynyt Saksassa tutustumassa pihtejä valmistavaan tehtaaseen, on kokemusten perusteella kuitenkin voitu todeta toimenpiteen lisäävän laitoksen tappiota, mm. on hankintatoimiston korjaamon ollut lisättävä henkilökuntaa pihtien korjaustöiden suorittamista varten. Edelleen on liikennelaitokselle kertynyt melkoinen määrä ns. pestyjä lippuja, joten uudistus on johdattanut matkustajia epärehellisyyteen. Lisäksi on liikennelaitos joutunut korvaamaan matkustajien asusteita, jotka ovat tahaantuneet kosteista leimoista. Lopuksi aloitteentekijät olivat ehdottaneet, että kaupunginhallitusta kehoitettaisiin ensi tilassa ryhtymään toimenpiteisiin uusien leimasinpihtien poistamiseksi käytöstä sekä suorittamaan tutkimuksen siitä, kenelle kuuluu vastuu mainitunlaisista liikennelaitoksen kustannuksista lisäävistä ratkaisuista. Liikennelaitoksen lautakunta oli huomauttanut, että uusien leimasinpihtien etu oli siinä, että yhdellä leimaimisella saatiin lippuun kaikki tarkistustiedot. Pihtejä oli laitokselle hankittu 650 kpl ja olivat ne tulleet maksamaan 6 300 mk kpl. Leimasinpihtien käytäntöön ottamisen jälkeen on liikennelaitoksella jatkuvasti ollut tilaisuus matkustajatilaston tarkkailuun, joka on tarpeellista linjojen kannattavuutta harkittaessa. Pihdeissä olevan laskijan avulla saadaan tarkkaan selville jokaista vaunua koskeva matkustajaluku, jota voidaan seurata kuukausittain, viikottain jopa päivittäinkin. Näin saatujen tietojen avulla voidaan jatkuvasti mukautua esiintyvään kuljetustarpeeseen, joten saatu hyöty korvaa ne lisäkustannukset, jotka uusien pihtien käytöstä kaupungille aiheutuu. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnon riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (7. 5. 424 §).

Ruskeasuon suunnan liikenneolojen parantamista koskevan tutkimuksen suorittamiseksi olivat vt K. Niemi ym. tehneet v. 1957 (ks. s. 99) aloitteen, jossa mm. sanottiin Ruskeasuon liikennetarpeen järjestämisen ns. runkolinjalla jo pitemmän aikaa aiheuttaneen tyytymättömyyttä, koska mainittu kokeilu oli käytännössä osoittautunut täysin epäonnistuneeksi. Kun liikennelaitos oli ilmoittanut jatkuvasti potevansa kalustopulaa olisi aloitteentekijäin mielestä turvauduttava yksityisten liikennöitsijäin apuun, jotka esim. Pohjois-Haagan osalta ovat osoittaneet kykenevänsä hoitamaan liikenteen yleisöä tyydyttävällä tavalla. Tällöin olisi kuitenkin entistä enemmän kiinnitettävä huomiota liikennelaitoksen ja yksityisten liikennöitsijäin välisen yhteistyön kehittämiseen, koska kaupunkilaiset muuten joutuisivat ko. asiassa erilaiseen asemaan. Asian selvittämiseksi olisi tehokkaasti kiirehditävä v. 1949 asetetun esikaupunkiliikennetoimikunnan työn valmistumista. Liikennelaitoksen lautakunta oli huomauttanut, että v. 1955 syntyneen vaikean kalustopulan helpottamiseksi ei liikennelaitoksessa ollut nähty muuta mahdollisuutta kuin lyhentää ns. Ruskeasuon suunnan autolinjat liityntälinjoiksi, jolloin matkustajat kuljetettiin Ruskeasuolta keskustaan raitiovaunuilla. Mainittu järjestely lisäsi ko. suunnan kuljetusmahdollisuuksia n. 60 %, jolloin voitiin järjestää tiheämpi liikenne sellaisillekin linjoille, joilla oli vähän matkustajia. Olosuhteista johtuen ei uudesta linjasta ollut kuitenkaan voitu järjestää todellista runkolinjaa, minkä vuoksi se alusta alkaen aiheutti vastustusta ja johti siihen, että myöhemmin sen rinnalle perustettiin yksityisen liikkeenharjoittajan hoitama liikennelinja. Kun liikennelaitoksen kalustotilanne myöhemmin oli helpottunut, oli runkolinjasta päätetty luopua, joten Ruskeasuon suunnan ns. liityntälinjat oli maistraatin luvalla 14. 4. lukien johdettu suoraan kaupungin keskustaan. Kaupunginhallitus oli ilmoittanut esikaupunkiliikennetoimikunnan saaneen mietintönsä valmiiksi 20. 11. 1957 ja tultaisiin asia esittelemään kaupunginvaltuustolle sen jälkeen, kun tarpeelliset lausunnot olisi saatu. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnot riittäväksi selvitykseksi (7. 5. 423 §).

Linja-auton alustojen hankkimista koskeva välikysymys. Vt Enne ja 11 muuta valtuutettua olivat tekemässään välikysymyksessä sanoneet mm. kuntalaisten keskuudessa herättäneen ihmettelyä ja pahennusta sen, että liikennelaitoksen lautakunta kaupunginhallituksen luvalla oli päättänyt tilata Ruotsista 30 kpl linja-auton alustoja, vaikka kotimaisen valmistajan tarjous oli vain vajaalla 6 %:lla ylittänyt hyväksytyyn tarjoukseen. Mainitun tilauksen tekeminen ulkomailta oli sitäkin paheksuttavampaa, kun ao. kaupungin elimet eivät voineet olla tietämättömiä maassa vallitsevasta talouspulasta. Aloitteenteki-

jät olivat tämän vuoksi tiedustelleet, miksi kaupunginhallitus oikeutti liikennelaitoksen lautakunnan tilaamaan ko. auton alustat Ruotsista aikana, jolloin maan metalliteollisuus poti työn vähyyttä ja siitä johtuvaa työttömyyttä, ja aikoiko kaupunginhallitus peruuttaa mainitun tilauksen ja siirtää sen kotimaassa valmistettavaksi. Vielä olivat välikysymyksen tekijät tiedustelleet, aikoiko kaupunginhallitus vastaisuudessa suosia kotimaista työtä kaupungin hankinnoissa. Kaupunginhallitus oli yhtynyt liikennelaitoksen lautakunnan lausuntoon, jossa mm. oli esitetty, että kotimaiselta valmistajalta oli aikaisemmin tilattu mainittuja alustoja, mutta ne olivat olleet niin vähän aikaa käytössä, ettei niiden todellisesta kestävyydestä ollut täyttä varmuutta, kun sen sijaan ruotsalaisia alustoja oli liikennelaitoksessa käytetty vuosikymmeniä, jona aikana ne oli todettu ensiluokkaisiksi. Alustojen hintaero oli myöskin niin suuri, että tilauksen antaminen kotimaiselle valmistajalle olisi merkinnyt huomattavasti suurempia lisäkustannuksia kuin välikysymyksen tekijät olivat esittäneet. Lisäksi oli kotimainen valmistaja yleensä myöhästynyt toimituksissaan, joten ei ollut varmuutta siitä, että alustat olisi saatu käyttöön kertomusvuoden aikana, kuten oli tarkoitettu. Mikäli kotimaiset alustat osoittautuisivat vaatimukset täyttäväksi ja niiden hinnat hyväksyttäväksi, ei lautakunnan puolesta olisi estettä uusille tilauksille. Ruotsalaisen toiminimen kanssa oli jo allekirjoitettu hankintasopimus, joten tilausta ei enää voinut peruuttaa. Jäsenien Niemisen ja Laineen mielestä olisi lautakunnan lausunnossaan ollut todettava, että laitoksen teknillinen johto oli antanut lautakunnan jäsenille tietoja, jotka eivät kaikilta osiltaan olleet paikkansapitäviä. Liikennelaitoksen lautakunta oli mainittujen jäsenten huomautusten johdosta esittänyt, että muistutukset olivat olleet aiheettomia. Vastaus välikysymyksen merkittini tiedoksi (21. 5. 471 §).

Koskelan hallit. Liikennelaitoksen lautakunta oikeutettiin käyttämään v:n 1957 talousarvion tuloa tuottavien pääomamenojen pääluokan ao. tilillä olevan, pakettiauton hankintaan varatun 700 000 mk:n siirtomäärärahan ja v:n 1956 vastaavalla tilillä piirtävien ajomittarien hankintaan varatusta 2 mmk:n määrärahasta 400 000 mk talousarvion perusteluista poiketen kuorma-auton hankkimista varten liikennelaitoksen Koskelan varastolle (29. 1. 110 §).

Toimikunnan asettamiseksi ruuhka-aikojen liikenteen järjestelyn tutkimista varten olivat vt Hautala ym. tehneet 7. 5. aloitteen, jossa esitettiin mm., että esikaupunkiliikenteen voimakkaasti kasvaessa on kaupungin liikenteen järjestely muodostunut ongelmaksi, jonka selvittämiseksi tarvittaisiin tiedot asukkaiden todellisesta matkustustarpeesta. Mikäli liikennelaitoksella olisi tarkat tiedot siitä, missä eri työ- ja toimipaikoissa työskentelevät asuvat, voitaisiin ruuhka-aikojen kuljetukset järjestää nopeammin ja joustavammin asuma-alueelta suoraan työpaikan läheisyyteen ja päin vastoin. Asukkaiden matkustustarpeen seuraaminen edellyttää suunnitelmallista tutkimusta, jonka vuoksi kaupunginhallituksen tehtäväksi olisi annettava toimikunnan muodostaminen tutkimaan ruuhka-aikojen liikenteen järjestelyä ja tekemään tarpeelliset esitykset epäkohtien poistamiseksi. Liikennelaitoksen lautakunta oli viitannut v. 1953 suoritettuun matkustajalaskentaan, jolloin oli saatu tiedot vain liikennelaitoksen kulkuneuvoja käyttäneiden matkoista. V. 1956 suoritettuna väestönlaskennan yhteydessä oli vielä suoritettu tiedustelu laskennan kohteiksi joutuneiden talojen asukkaiden kaikista matkoista, niiden kohteista, ajankohdista ja määrästä. Mainittujen tietojen tulokset oli tarkoitettu saada valmiiksi kertomusvuoden loppuun mennessä ja siten saada tiedot koko kaupungin asukkaiden työmatkoista, joiden perusteella voitaisiin suunnitella tarvittavat yhteydet työmatkoja varten. Kaupungin jatkuvasti muuttuessa tulotaisiin liikennelaitoksessa jatkuvasti seuraamaan tilanteen kehitystä matkustajien matkustustarpeen tyydyttämiseksi myös ns. ruuhka-aikoina. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnot riittäväksi selvitykseksi (7. 5. 403 §, 24. 9. 721 §).

Töölöntorin raitiovaunusilmukan tarpeellisuutta koskevan tutkimuksen suorittamiseksi olivat vt Laurent ym. tehneet aloitteen, jossa ehdotettiin selvitettäväksi, onko Töölöntorin raitiovaunusilmukan rakentaminen välttämätöntä, vai voitaisiinko raitiovaunulinja n:o 5, jos se siirrettäisiin takaisin entiselle reitilleen tehdä vähemmän tappiolliseksi ja mieluummin voittoa tuottavaksi. Liikennelaitoksen lautakunta oli huomauttanut linjan n:o 5 tuottaneen v. 1957 aikana voittoa 12.4 mmk, joten kun linja n:o 13 oli tuottanut tappiota 4.7 mmk oli näiden linjojen yhteinen voitto kuitenkin 7.6 mmk. Tulosta voitaisiin vielä parantaa lyhentämällä linja Töölön torille ulottuvaksi ja lopettamalla autolinjan n:o 13 melko tarpeettomat ilta- ja sunnuntaivuorot. Linjojen eri reittimahdollisuuksia verrattaessa oli em. ehdotus havaittu edullisimmaksi, koska tällöin linjan vaikutusalue oli huomattavasti suu-

rempi kuin vanhalla Museokadun reitillä. Sitä paitsi olisi ehdotettu reitin muutos laitokselle taloudellisesti edullisin. Kaupunginhallitus oli yhtynyt liikennelaitoksen lautakunnan kantaan. Kaupunginvaltuusto katsoi lausunnot riittäväksi selvitykseksi (7. 5. 406 §, 10. 9. 660 §).

Linja-autolinjan perustamiseksi Pohjois-Munkkiniemestä Pohjois-Haagan ja Pirkkolan kautta Toukolaan. Vt Vanhanen ym. olivat tehneet aloitteen otsikossa mainitusta asiasta mainiten mm., että em. alueiden sekä Etelä-Haagan, Pirkkolan, Pakilan, Maunulan ja Etumetsän asukkaista käy huomattava osa työssä Toukolassa ja Arabian tehtailla. Heidän on työmatkoillaan käytettävä vähintään kahta liikennevälinettä, jotka tekevät aikaa vievän mutkan ja joka sitä paitsi tulee kalliiksi. Em. uuden bussilinjan avaaminen, jota liikennöitäisiin esim. ruuhka-aikoina, parantaisi huomattavasti kulkuyhteyksiä sekä halventaisi asianomaisten matkakustannuksia. Liikennelaitoksen lautakunta oli huomauttanut kaikkien esikaupunkilinjojen johtavan suoraan keskusta, koska suurin osa matkoista suuntautuu sinne. Ns. poikittaisia linjoja oli ainoastaan n:o 4 V Munkkiniemestä Helsinginkadun kautta Vallilaan. Tämän lisäksi oli maistraatille tehty esitys autolinjan perustamisesta Pajamäeltä Helsinginkadun kautta Sörnäisiin, joka aloittaisi toimintansa 1. 9. Aloitteessa ehdotetun poikittaislinjan tarve oli siihen asti ollut niin pieni, ettei sitä ollut kannattanut perustaa. Väestölaskennan yhteydessä suoritettujen matkojen kohde-laskennan tulosten valmistumisen jälkeen voitaisiin mainittujen tietojen perusteella tutkia, miten suuri ko. linjan tarve olisi. Ehdotetun reitin toteuttamista haittasi toistaiseksi suorien tieyhteyksien puute, sillä Eliel Saarisentie Huopalahdentien ja Pitäjänmäentien risteyksestä Ilkantielle ei ollut vielä valmistunut. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnot riittäväksi selvitykseksi (7. 5. 404 §, 24. 9. 720 §).

Seuraavat aloitteet päätettiin lähettää kaupunginhallituksen valmisteltavaksi:

vt v. Freckellin aloite komitean asettamiseksi autojen pysäköintikysymyksen ratkaisemista varten tarpeellisten periaatteiden ja suuntaviivojen selvittämiseksi (17. 12. 978 §);
vt Pettisen ym. aloite eräiden liikenne-risteyksien parantamiseksi (6. 8. 627 §);

vtt Lehdon ja Mehdon ym. aloitteet Unioninkadun liikenteen parantamiseksi (19. 11. 881 §, 3. 12. 932 §) sekä vt Londénin ym. aloite liikennevalojen asentamiseksi ja tunneleiden rakentamiseksi jalankulkijoita varten eräisiin risteyskohtiin (5. 11. 844 §).

12. Satamaoloja koskevat asiat

Satamajärjestyksen vahvistaminen. Merkittiin tiedoksi, että sisäasiainministeriö oli 21. 1. vahvistanut Helsingin kaupungin satamajärjestyksen (12. 2. 120 §, v:n 1957 kert. I osan s. 99).

Satamamaksujen korottaminen. Kaupunginvaltuusto päätti, että sisäasiainministeriön v. 1924 vahvistaman tariffin, jonka mukaan aluksista kannetaan satamamaksuja Helsingin kaupungissa, 1—4 §:ssä määrätyt maksut kannetaan 20 % korotettuna v. 1957 (ks. s. 99) vahvistettuihin maksuihin verrattuna 1. 7. alkaen siten, että maksuyksiköt samalla tasataan ylöspäin täyteen markkalukuun ja että pienin satamamaksu on 100 mk. Samalla päätettiin satamamaksutaksan 1 §:ään lisätä huomautus, joka koski aluksen suuruuden määrittelyä. Sisäasiainministeriö vahvisti em. päätöksen 30. 6. ja 14. 8. (4. 6. 505 §, 6. 8. 600 §, 10. 9. 642 §, kunn. as. kok. n:o 101).

Satamatoimintaan liittyvien maksujen ja taksojen korottaminen. Vt Laine ym. olivat v. 1957 (ks. s. 101) tehneet em. asiaa koskevan aloitteen, jossa he olivat huomauttaneet mm., että satamalaitoksen kantamat maksut olivat jääneet huomattavasti jälkeen yleisestä hintakehityksestä. Huolimatta viennin ja tuonin kasvamisesta olivat satamalaitoksen voitot suhteessa verotuloihin jatkuvasti pienentyneet ja oli satamalaitos tuottanut jopa tappiotakin. Jotta välttyttäisiin verovarojen sijoittamisesta sataman toimintaan, olisi sen taksoissa ja maksuissa suoritettava sellainen tarkistus, että ne vastaisivat kustannusten nousua. Satamalaitoksen tulisi toiminnallaan tuottaa voittoa ja siten helpottaa jatkuvasti kiristyvää verorasitusta. Satamalautakunta oli maininnut, että satamalaitoksen tuloslaskenta tuli liikelaitosten tapaan järjestetyksi vasta v:n 1947 alusta, jolloin määrättiin satamaomaisuuden arvo ja tilinpäätöksessä ryhdyttiin laskemaan omaisuudelle korkoa ja suorittamaan omaisuuden poistoja kaupunginvaltuuston v. 1946 (ks. s. 102) vahvistaman kuoletuussuunnitelman mukaisesti. Satamalautakunnan käsityksen mukaan oli har-