

nut, että sekä kotimaassa että ulkomailla aivan yleisesti sekoitettiin hiekkaan suolaa, koska hiekka silloin paremmin pureutui jäähän ja lumeen. Mm. tie- ja vesirakennushallitus käytti suolaa maanteiden hiekoituksessa. Katurakennusosastolla ei ollut voitu todeta käytetyn suolamäärän vaikuttaneen haitallisesti betoniputkiin, koska suolaa käytettiin vain n. 5—10 kg hiekkakuutiometriä kohden ja koska suolasta suurin osa joutui lumen mukana kaatopaikoille. Autojen ja raitiovaunujen alustojen ruostumiseen ei vuorisuolan käyttö lautakunnan käsityksen mukaan paljontaan vaikuttanut, joka tapauksessa sen aiheuttama vahinko oli huomattavasti pienempi kuin maanteillä käytetyn pölynsitomissuolan. Kiinteistölautakunta oli yhtynyt yleisten töiden lautakunnan lausuntoon, mutta lautakunnan puheenjohtaja oli eriävässä mielipiteessään esittänyt, että olisi kokeiltava pelkän hiekan käyttöä määräytyillä katu- ja tieosuuksilla sekä tutkittava, mitä mahdollisuuksia olisi sopivien olosuhteiden vallitessa käyttää hiekoitukseen myös suolatonta hiekkaa aloitteessa mainittujen epäkohtien poistamiseksi. Kaupunginhallitus oli todennut suolansekaisen hiekan olevan välttämätöntä ajoratojen talvikunnossapidossa yhä kasvavan liikenteen vuoksi. Lisäksi voitiin säästää huomattavasti puhtaanapitokustannuksia suolaa käyttämällä, koska se esti ajoradalle sataneen lumen kovettumisen. Kaupunginvaltuusto päätti kehottaa kaupunginhallitusta suorittamaan kokeellisen tutkimuksen siitä, voidaanko suolapitoisen hiekan käyttöä rajoittaa. Myönteisessä tapauksessa olisi ryhdyttävä tätä tarkoitaviin toimenpiteisiin (2. 11. 743 §).

Seuraavat *aloitteet* päätettiin lähettää kaupunginhallituksen valmisteltavaksi: vt Järvisen ym. aloite lumenkaatopaikkojen järjestämiseksi siten, etteivät ne aiheuta vahinkoa rantavesille (23. 3. 246 §);

vt Ruohosen aloite Töölönlahden suojaamiseksi jatkuvalta liejuuntumiselta (15. 6. 501 §).

11. Liikennettä koskevat asiat

Liikennelaitoksen tariffien korottaminen ja laitoksen käyttöomaisuus. Kaupunginvaltuusto päätti hyväksyä liikennelaitoksen tariffit korotettaviksi kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti 1.3. lukien (kunn. as. kok. n:o 19). Edelleen kaupunginvaltuusto päätti hyväksyä liikennelaitoksen käyttöomaisuuteen nähden seuraavat periaatteet:

1) Liikennelaitoksen talousarviossa ja siihen liittyvässä kirjanpidossa sekä tilinpäätöksessä ei 1.1.1961 lukien oteta käyttöomaisuuden korkoa huomioon menoeränä.

2) Liikennelaitoksen omakustannuslaskelmissa on kulloinkin laskettava korko kaikelle laitokseen sijoitetulle pääomalle samojen periaatteiden ja saman korkokannan mukaan kuin kaupungin muiden liikelaitosten osalta kulloinkin sovelletaan ja tulee laitoksen tariffien hinnoittelamista varten kulloinkin laadittavien laskelmien perustua omakustannuseriaatteisiin.

3) Liikennelaitoksen talousarvion perusteluissa ja tilinpäätöksessä on erikseen mainittava, minkälainen laitoksen tulos olisi omakustannuslaskelmien mukaan seuraavasti: *»omakustannuseriaatteiden mukaan, jolloin käyttöomaisuuden korko laitokseen sijoitetulle pääomalle on laskettu (6) %:n mukaan, olisi laitoksen tulos — — mk.»* (10.2. 114 §).

Viranhaltijat. Kaupunginvaltuusto oikeutti liikennelaitoksen lautakunnan suorittamaan dipl.ins. Erik Durchmanille, hänen hoitaessaan viransijaisena liikennelai-

1. Kaupunginvaltuusto

toksen rataosaston osastopäällikön virkaa, henkilökohtaisena palkanlisänä kulloinkin voimassa olevien 34. ja 32. palkkaluokkien välisen erotuksen (27. 1. 62 §).

Rakennustyöt. Kaupunginvaltuusto oikeutti liikennelaitoksen lautakunnan käyttämään v:n 1958 talousarvion tuloa tuottavien pääomamenojen pääluokkaan Koskelan ulkosäilytysalueelle rakennettavia katoksia ja estepuomeja varten varatusta 10 mmk:n siirtomäärärahasta yhteensä 5.5 mmk Erottajan ja Rautatientorin liikennekioskien rakentamiseen sekä Koskelan hallialueen rataosaston konehallin ovien rakentamiseen (7.9. 594 §).

Ruskeasuon hallien rakentamista varten kaupunginvaltuusto oikeutti lautakunnan ylittämään kertomusvuoden talousarvioon em. pääluokkaan mainittua tarkoitusta varten merkittyä siirtomäärärahaa enintään 300 mmk:lla (2.11. 732 §).

Liikennelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiöksi olivat vt K. Niemi ym. tehneet v. 1959 aloitteen, jota olivat perusteelleet seuraavilla numero- ym. tiedoilla: Siihen saakka, kun kaupunki v. 1944 kunnallisti Helsingin Raitiotie ja Omnibus Oy:n, oli yhtiö tuottanut voittoa. Osinkoa oli v. 1925—1944 (paitsi v. 1933) jaettu vaihdellen 4—25 %:iin. Veroja oli yhtiö esim. v. 1944 maksanut 4 796 634: 80 mk ja sen sosiaalimenot olivat nousseet n. 20 mmk:aan. Liikennelaitos ei ole jakanut osinkoa, eikä maksanut veroja, mutta sen sijaan tuottanut tappiota v. 1945—1958 yhteensä 4 143 666 272 mk. Lisäksi on kaupunki myöntänyt laitokselle luottoja alle voimassa olevan korkokannan sekä korvannut koululaisten ja invalidien matkalipuista myöntämänsä alennuksen. V. 1961 on liikennelaitoksen laskettu rasittavan kaupungin taloutta n. 1 310 mmk:lla, josta summasta 900 mmk on tappiota, 330 mmk hyvitystä koululaisten ja invalidien lippujen hintojen alentamisesta ja korkotappiota n. 195 mmk. Kun mainitut luvut vaikuttavat huomattavasti kaupungin veroäyrin hintaan, olivat aloitteentekijät ehdottaneet, että verorasituksen helpottamiseksi olisi mm. liikennelaitos muutettava osakeyhtiöksi ja olisi asiaa tutkimaan viipymättä asetettava komitea. Liikennelaitoksen lautakunnan ilmoituksen mukaan oli n. 90 % em. yhtiön osakekannasta siirtynyt kaupungin omistukseen jo v. 1913, josta lähtien yhtiön hoidossa oli noudatettu samoja periaatteita kuin kaupungin hallintoon kuuluvissa muissa laitoksissa. Sotien jälkeen oli laitoksen kalusto ollut sangen huonossa kunnossa, joten kaupungin oli viipymättä ollut laajennettava korjaus- ja huolto-toimintaa. Samanaikaisesti oli myös ollut ryhdyttävä suuriin kalusto- ym. investointeihin. Näitä toimenpiteitä vaikeutti suuresti sotien jälkeinen säännöstely ja tarveaineiden pula sekä liikkeelle lähtenyt inflaatio, joka mm. oli aiheuttanut useita palkankorotuksia. Myöskin sotien jälkeen syntynyt esikaupunkiliikenne oli ollut laitokselle epäedullinen. Aloitteentekijäin suorittama vertailu v:n 1944 ja 1958 taloudellisten tulosten välillä ei johtanut oikeaan lopputulokseen, koska laitoksen toiminta ja sen laajuus olivat ko. vuosina suuresti muuttuneet. Jos liikennelaitos muutettaisiin osakeyhtiöksi, joutuisi kaupunki voimassa olevien eläkesääntöjensä mukaan lisäksi monien vuosien ajan maksamaan eläkettä liikennelaitoksen henkilökunnalle, mikäli heitä ei voitaisi siirtää toiseen samantapaiseen virkaan. Edelleen lautakunta oli lausunnossaan käsitellyt liikennelaitoksen muuttamista osakeyhtiöksi koskevia eri näkökohtia ja todennut, että liikennelaitoksen nykyinen toimintamuoto sisältää niin monia etunäkökohtia osakeyhtiömuotoiseen toimintaan verrattuna, etteivät vm. tarjoamat suhteellisen vähäiset edut olleet riittäviä liikennelaitoksen toimintamuodon muuttamiseksi osakeyhtiöksi. Lautakunnan mielestä ei myöskään ollut

aihetta asettaa komiteaa tutkimaan liikennelaitoksen muuttamista osakeyhtiöksi. Kaupunginvaltuusto katsoi em. lausunnon riittäväksi selvitykseksi (1.6. 432 §).

Raitiovaunuyhteyden palauttamiseksi Marian sairaalan ja Ylioppilastalon välille tekemässään aloitteessa vt Ehrnrooth ym. olivat huomauttaneet erehdyksestä, jonka liikennelaitoksen lautakunta oli tehnyt päättäessään v. 1959 toimeenpannun linja-auto- ja raitiovaunuliikenteen uudelleenjärjestelyn yhteydessä lopettaa Marian sairaalan ja Arabian välillä liikennöineen raitiovaunulinjan n:o 6. Mainittua linjaa erikoisesti Ylioppilastalon ja Marian sairaalan välillä tarvitsivat nimenomaan ko. sairaalan potilaat sekä heidän omaisensa ja ystävänsä ja myöskin vanhalla hautausmaalla kävijät, joille täydessä linja-autossa seisominen tuottaa suuria vaikeuksia. Tämän vuoksi olivat aloitteentekijät ehdottaneet, että kaupunginhallitusta kehoitettaisiin ryhtymään toimenpiteisiin aikaisemman raitiovaunuyhteyden palauttamiseksi ainakin vm. välille tai epäkohdan parantamiseksi jollakin muulla sopivaksi katsotulla tavalla. Myöskin kiinteistölautakunta oli todennut, että Marian sairaalassa ja Vanhalla hautausmaalla käy paljon sairaita ja vanhuksia, joille istumapaikan saanti kulkuneuvoissa oli tärkeätä. Edelleen todettiin, ettei nykyisiä liikenneyhteyksiä tässä suhteessa voitu pitää täysin tyydyttävinä. Liikennelaitoksen lautakunta oli huomauttanut, että v:n 1959 liikennejärjestelyt oli etupäässä suoritettu kustannussäästöjen saavuttamiseksi. Mainittu rataosa oli heikossa kunnossa ja ko. kadut liian kapeita uusilla vaunuilla liikennöitäviksi; vaikka liikenteessä olisi käytetty vanhoja vaunuja, olisi rataosalla ollut suoritettava n. 22 mmk:n peruskorjaukset. Sitä paitsi oli mainittu järjestely vähentänyt liikennehenkilökunnan tarvetta 46:lla, mikä merkitsi n. 21 mmk:n säästöä. Kun Helsingin kaupungin tulevaa liikennettä parhaillaan suunniteltiin, ei lautakunnan mielestä myöskään ollut syytä esittää raitioratojen lisäämistä. Lisäksi Rautatientorilta Lauttasaareen lähtevät autot n:o 20 ja 24 oli johdettu kulkemaan Marian sairaalan ohitse, joten esikaupunkialueilta Rautatientorille tulevat matkustajat pääsivät yhdellä vaihdolla. Samaten pääsivät Haagan suunnalta tulevat Mannerheimintien kulmassa vaihtaessaan yhdellä vaihdolla Marian sairaalaan. Liikennelaitoksen lautakunta piti puolen vuoden aikana saadun kokemuksen perusteella Marian sairaalan liikennettä tyydyttävänä. Liikennetilannetta Marian sairaalan kohdalla tulitaisiin kuitenkin jatkuvasti seuraamaan ja liikennetiheyttä lisäämään tarpeen niin vaatiessa. Tungosaikoina voitaisiin mahdollisesti myös järjestää oma liikenne Marian sairaalan ja Rautatientorin välille. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (23. 3. 243 §).

Siveellisesti ja terveydellisesti vaarallisen mainonnan estämiseksi liikennelaitoksen kuljetusvälineissä olivat vt v. Martens ym. tehneet aloitteen 18.11.1959. Tässä kiinnitettiin huomiota linja-autoissa ja raitiovaunuissa tapahtuvaan alkoholin, tupakan ym. ilmoitteluun, joka oli vaarana kansan ruumiilliselle ja henkisellevä terveydelle. Liikennelaitoksen lautakunnan ilmoituksen mukaan kuului ko. mainospaikkojen vuokraaminen tehdyn sopimuksen perusteella Oy. Liikemainos -nimiselle yhtiölle. Sopimuksen mukaan oli lautakunnalla oikeus rajoittaa tai kieltää mainostus, mikäli se oli lain, asetusten ja hyvien tapojen vastaista. Kun väkijuomien ja tupakan mainostus ei ollut ollut liiallista eikä ollut ylittänyt em. rajoja, ei lautakunta ollut puutunut asiaan. Oy. Liikemainos oli huomauttanut, että alkoholia oli v:n 1959 aikana mainostettu vain kahdessa sadekatoslevyissä, mutta tämäkin mainonta jo oli päät-

1. Kaupunginvaltuusto

tynyt. Koska alkoholin samoin kuin tupakankin mainostaminen oli sallittua mm. sanomalehdissä, oli sitä yhtiön mielestä vaikeata kieltää liikennevälineissäkään. Mitään sadistisia kuvia tai kuvasarjoja ei yhtiö ilmoituksensa mukaan ollut mainoksissaan käyttänyt. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnot riittäväksi selvitykseksi (13.1. 42 §).

Seuraavat *aloitteet* päätettiin lähettää kaupunginhallituksen valmisteltavaksi: vt Hakulisen ym. aloite pääkaupungin liikenneolojen parantamiseksi (21. 9. 636 §);

vt Backmanin ym. aloite liikennelaitoksen hoitamassa raitio- ja linja-autoliikenteessä olevien epäkohtien poistamiseksi (21. 9. 633 §);

vt Ehrnroothin aloite kuljettaja-rahastuksen käytäntöönottamiseksi liikennelaitoksen kulkuneuvoissa laitoksen menojen pienentämiseksi (21. 9. 632 §).

vt v. Frencellin aloite pysäköintiä koskevien säännösten ja määräysten tarkistamiseksi (30.11. 837 §).

vt Kulosen aloite koulumatkailutoiminnan edistämiseksi Helsingissä (31.5. 378 §).

Metrotoimikunta. Kaupunginvaltuusto oikeutti metrotoimikunnan käyttämään yleisen kunnallishallinnon pääluokan luvun Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitea tilillä Muut palkkamenot olevan määrärahan säästöstä 213 480 mk metrotoimiston vuokramenojen suorittamiseen (5.10. 670 §).

12. Satamaoloja koskevat asiat

Satamaliikennemaksujen korottaminen. Kaupunginvaltuusto päätti korottaa 9.1.1957 (ks. s. 99) vahvistamansa Helsingin kaupungin liikennemaksutaksan markkamääräiset maksut 10 %:lla 1.5. lukien ja sisäasiainministeriö vahvisti 26.4. ko. päätöksen (23.3. 235 §, 11.5. 342 §, kunn. as. kok. n:o 35).

Palavien nesteiden varastointisääntö sekä määräykset palavia nesteitä aluksesta purettaessa ja alukseen lastattaessa. Kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti kaupunginvaltuusto päätti

1) hyväksyä Helsingin kaupungissa noudatettavan palavien nesteiden varastointisäännön kaupunginhallituksen mietinnön n:o 20 liitteen C mukaisena, ja alistaa sen Uudenmaan lääninhallituksen vahvistettavaksi,

2) hyväksyä kaupungin satamajärjestyksen muutettavaksi siten, että kaupunginhallituksen mietinnön n:o 20 liitteestä D ilmenevät, palavia nesteitä aluksesta purettaessa ja XV lukuna, jolloin vastaavasti voimassa olevaa satamajärjестystä muutetaan siten, että sen XV luku muutetaan XVI luvuksi ja 60—62 §:t 64—66 §:ksi sekä alistaa täten muutetun satamajärjestyksen sisäasiainministeriön vahvistettavaksi,

3) tehdä Uudenmaan lääninhallitukselle esityksen, että Uudenmaan läänin maaherran 12.5.1937 antama päätös Helsingin kaupungin palopäällikön määräämisestä Herttoniemen öljysatama-alueen palopäälliköksi kumottaisiin,

4) kumota 23.1.1935 vahvistamansa Herttoniemen öljysataman varastopaikkojen järjestyssäännöt,

5) kehottaa kiinteistölautakuntaa laatimaan Herttoniemeen ja Laajasaloon nykyisille öljysatamille sellaisen yleispiirteisen asemakaavan, jossa on otettu huo-