

## 1. Kaupunginvaltuusto

mahdollisimman tarkoin estettäisiin ja että lumen ajaminen Eläintarhan- ja Kaisaniemenlahdelle lopetettaisiin. Satamalautakunta oli puoltanut Eläintarhanlahden ruoppaamista 2.5 m:n syvyiseksi ja lumen ajon lopettamista sen rannalle. Kaupunginhallitus katsoi, että oleellisena seikkana ko. lahtien veden puhdistumiselle olisi Tervasaaren puhdistamon ja siihen liittyvien kokoojajohtojen rakentaminen. Tämän vuoksi olisi yleisten töiden lautakunnan merkittävä v:n 1962 talousarvioehdotukseensa määräraha Kyläsaaren jätevedenpuhdistamon laajentamiseen, koska Tervasaaren puhdistamon liete käsitellään Kyläsaaren laajennetussa puhdistamossa. Tervasaaren puhdistamoa varten olisi varattava määräraha siten, että puhdistamo valmistuisi samanaikaisesti Kyläsaaren puhdistamon laajennustyön kanssa. Edelleen kaupunginhallitus oli puoltanut satamalautakunnan esittämän rajoitetun ruoppaus työn suorittamista, jolloin kuitenkin olisi tutkittava, aiheuttaako ruoppaaminen leväkasvullisuuden haitallista lisääntymistä. Osa Eläintarhanlahden rannalle ja jälle kuljetetusta lumesta voitaisiin vastaisuudessa kuljettaa Pienen Verkkosaaren alueella olevalle kaatopaikalle ja Sörnäisten sillan valmistuttua Tervasaareen. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnot riittäväksi selvitykseksi (29.3. 248 §).

Seuraavat *aloitteet* päätettiin lähettää kaupunginhallituksen valmisteltavaksi: vt Vanhasen ym. aloite työkoneiden ostoa varten tarvittavan määrärahan merkitsemiseksi v:n 1962 talousarvioehdotukseen (14.6. 504 §);

vt Salmelan ym. aloite Hämeentien asfaltoimiseksi (29.3. 255 §);

vt Rantalan ym. aloite katu- ja viemärikustannusten suhteellisia korvauserusteita koskevan selvityksen laatimiseksi (12.4. 294 §);

vt Jokisen ym. aloite omakotitontinomistajien ja pääasiassa osakkeenomistajien omaa asumista varten muodostettujen asunto-osakeyhtiöiden vapauttamiseksi kadun- ja viemäriin rakentamiskustannusten korvausvelvollisuudesta (20.12. 892 §);

vt Paasivuoren ym. aloite Helsinginkadun, rautatien ja Linnanmäen välisen alueen kunnostamiseksi puistoksi (11.10. 693 §);

vt Parviaisen ym. aloite leikki- ja palloilukentän rakentamiseksi Hermannin kaupunginosaan (20.9. 642 §);

vt Mehdon ym. aloite alikäytävien rakentamiseksi jalankulkijoita varten (11.10. 692 §).

## 11. Liikennettä koskevat asiat

*Paikallisten liikennemääräysten ja raitiovaunusäännön hyväksyminen.* Kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti kaupunginvaltuusto hyväksyi mietinnön n:o 19 liitteen n:o 5 mukaiset Helsingissä noudatettavat paikalliset liikennemääräykset ja liitteen n:o 6 mukaisen kaupungin raitiovaunusäännön. Samalla kaupunginvaltuusto päätti, että liikennemääräyksille oli hankittava kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriön hyväksyminen, minkä jälkeen ne ja raitiovaunusääntö oli alistettava lääninhallituksen vahvistettavaksi (20.9. 616 §).

*Esikaupunkiliikenteen järjestäminen.* Kaupunginvaltuusto päätti kehottaa kaupunginhallitusta ryhtymään kiireellisiin toimenpiteisiin kaupungin, Valtionrautateiden ja yksityisten liikenteenharjoittajien edustajista kokoonpannun neuvottelukunnan perustamiseksi suunnittelemaan kaupungin julkisen liikenteen järjestämistä tehtäväänään jatkuvasti käsitellä yhteistoimintaan liittyviä kysymyksiä ja tehdä nii-

tä koskevia ehdotuksia. Samalla kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti, etteivät vt Järnefeltin aloite yksityisten liikenteenharjoittajien taholta saatavan avun hyväksi käyttämistä sekä vtt Parosen ja Saukkosen aloitteet, jotka koskivat alennuslippujen myöntämistä koululaisille ym. sekä esi-kaupunkiliikennetoimikunnan, Suomen Turistiauto Oy:n ja tilastotoimiston kirjel-  
mät antaneet aihetta enempiin toimenpiteisiin (25.10. 729 §, khn mtö n:o 22).

*Eräiden tiliasiakirjojen hävittäminen*, ks. kaupunginarkisto.

*Linja-autojen hankkiminen ym.* Kaupunginvaltuusto päätti oikeuttaa liikennelaitoksen lautakunnan määrärahan käyttötarkoitusta muuttaen, käyttämään 650 000 mk kymmenen linja-auton ulkonasäilytyspaikan rakentamiseksi Ruskeasuon hallialueelle v:n 1958 talousarvioon vastaavaan tarkoitukseen Koskelan hallialuetta varten merkitystä määrärahasta (20.9. 630 §).

Samaten kaupunginvaltuusto oikeutti lautakunnan käyttämään uusien hallien ja korjaamoiden suunnittelutöitä varten merkityn siirtomäärärahan säästöstä 3.5 mmk muuntamon rakentamiseksi ja rakennustöiden suorittamiseksi Vallilan hallien sähköhankintaa varten (17.5. 373 §).

Edelleen oikeutettiin lautakunta ylittämään kertomusvuoden talousarvion ao. määrärahaa 140 mmk:lla 20 linja-auton hankkimiseksi liikennelaitokselle kertomusvuoden aikana (12.4. 289 §).

Vielä kaupunginvaltuusto oikeutti lautakunnan kertomusvuoden aikana tilaamaan 60 kpl linja-autoja v:n 1962 syksyllä käyttöön otettaviksi (6.9. 547 §).

*Kuljettaja- rahastuksen käytäntöönottamiseksi liikennelaitoksen kulkuneuvoissa laitoksen menojen pienentämiseksi* oli vt Ehrnrooth tehnyt v. 1960 aloitteen, jossa ehdotettiin, että kaupunginhallituksen tehtäväksi annettaisiin kiireellisesti selvittää, mitä mahdollisuuksia liikennelaitoksessa olisi menojen vähentämiseksi siirtyä sellaisiin linja-auto- ja raitiovaunutyyppeihin, että kuljettaja voisi hoitaa rahastajan tehtävät. Liikennelaitoksen lautakunta oli ilmoittanut laitoksen toimintaa jatkuvasti kehitettävän siihen suuntaan, että niin liikennehenkilökunnan kuin teknillisenkin henkilökunnan määrää voitaisiin pienentää. Merkittävin tällainen toimenpide on suurien kuljetusyksiköiden hankkiminen. Nykyisin käytössä olevat 100-paikkaiset vaunut esim. korvaavat entiset 50-paikkaiset vaunut, joita yleensä käytettiin 2-vaunuisena junana. Samaten on linja-autojen paikkaluku nykyään 65, kun se esim. v. 1952—1954 hankituissa oli 45—50. Mikäli otettaisiin käytäntöön ehdotettu kuljettajarahastustoiminta, säästettäisiin rahastajan palkka, jonka sijasta tosin kuljettajalle olisi suoritettava rahastuskorvaus. Sen sijaan aiheutuisi tästä muita kustannuksia lisääviä haittatekijöitä, kun autot joutuisivat seisomaan pysäkeillä huomattavasti pitemmän ajan. Tämä lisää kulkuneuvon kierrosaikaa sekä estää toisten samaa pysäkkiä käyttävien autojen pääsyn pysäkille. Lisäksi on todettava, että mitä enemmän autoissa on matkustajia ja mitä lyhempi linja, sitä suurempi on suhteellisesti matka-ajan pidennys. Liikennelaitoskomitea on 7.6. antamassaan mietinnössä huomauttanut, että lippujen lajirunsaus lisää rahastajien työtä ja vaikeuttaa siirtymistä kuljettajarahastukseen, joten tariffijärjestelmää olisi syytä yksinkertaistaa. Liikennelaitoksen lautakunta oli ilmoittanut, että liikennelaitokselle pyritään vastaisuudessa hankkimaan linja-autoja, jotka soveltuvat sekä yhden- että kahdenmiehenpalveluun. Laitoksella on jo 64 autoa, jotka soveltuvat kuljettajarahastuspalveluun. Lisäksi saa laitos 4 kokeiluautoa, jotka soveltuvat mainittuun

## 1. Kaupunginvaltuusto

tarkoitukseen, kaksi niistä erikoisesti kuljettajarahastuspalveluun kehitettyä tyyppiä. Lautakunnan mielestä on olosuhteiden niin vaatiessa tarpeellista lisätä kuljettajarahastusta linja-autoissa. Kaupunginvaltuusto katsoi esitetyn selvityksen riittäväksi aloitteen johdosta (20.9. 638 §).

*Toimenpiteisiin ryhtyminen liikennetapaturmien estämiseksi Topeliuksen koulun läheisyydessä ja liikenneturvallisuuden tehostaminen.* Vt Procopé ym. olivat v. 1959 tekemässään aloitteessa viitanneet liikenneonnettomuuksien kasvuun maassamme, Helsingin osuuteen siinä sekä erikoisesti Topeliuksen koulun kohdalla tapahtuneisiin useihin onnettomuuksiin. Aloitteentekijät olivat ehdottaneet, että kaupunginhallitusta kehoitettaisiin kiireellisesti ryhtymään sellaisiin toimenpiteisiin, että nämä koulun kohdalla toistuneet onnettomuudet saataisiin estetyksi ja että lasten koulumatkat turvattaisiin. Myöskin ko. koulun johtaja oli kaupunginhallitukselle jättämässään kirjelmässä pyytänyt jalankulkijain turvallisuuden lisäämistä ko. kohdalla. Kiinteistölautakunta oli asian johdosta ilmoittanut, että v. 1959 sattuneen onnettomuuden jälkeen oli välittömästi ryhdytty turvallisuutta lisääviin toimenpiteisiin mainitulla paikalla, mm. poistettiin koulun kohdalla risteysten välissä mäessä oleva suojatie sekä suljettiin koulun portti, joka johti suoraan Topeliuksenkadulle. Yleensä on turvallisuutta yritetty parantaa kaikkialla, missä epäkohtia on havaittu. Kaupunginhallitus oli huomauttanut, että kertomusvuoden talousarvioon oli merkitty 25 mmk liikennevalojen asentamista varten. Kaupunginvaltuusto katsoi em. lausuntojen riittävän selvitykseksi aloitteen johdosta (1.3. 166 §).

*Liikenneolojen parantamiseksi tekemässään* aloitteessa olivat vt Hakulinen ym. esittäneet kolme eri liikennepulmaa, jotka kaipasivat parantamista. Ensiksi olisi katujen risteyksissä entistä enemmän siirryttävä liikennevalojärjestelmään, koska poliisit ponnisteluistaan huolimatta eivät saaneet liikennettä sujumaan ilman ruuhkautumia. Toiseksi ovat kaupunkiin johtavat valtaväylät edelleenkin rakentamatta, kuten esim. Porvooseen johtava tie Kulosaaren kohdalla. Kolmanneksi olisi harkittava, millä tavoin voitaisiin edistää Mannerheimintien ja Hämeentien poikittaista liikennettä. Liikenneolojen parantamiseksi aloitteentekijät olivat ehdottaneet tunneliliikenteen avaamista Mannerheimin- ja Hämeentien alitse sopivilla paikoilla. Kiinteistölautakunta oli huomauttanut, että vaikka ehdotettu yhteistoimintaan järjestetty liikennevalojärjestelmä kullakin pääväylällä lisäisi katujen liikenteenvälityskykyä ja turvallisuutta, olisi soveliainta määrärahojen puitteissa asentaa liikennevalot sellaisiin risteyskiin, missä niitä kipeimmin tarvitaan. Porvoontien levittämissuunnitelmat kaksiajorataiseksi moottoritieksi oli vahvistettu Linnanrakentajan tielle saakka Herttoniemessä ja suunnitelmat siitä itään päin Vartiokylään saakka olivat tekeillä. Kulosaareissa tie oli avattu liikenteelle, vaikkakin keskeneräisenä. Lautakunta oli myös puoltanut Porvoontien siirtämistä Viikin—Hangelbyn välillä, koska se vähentäisi nykyisen tien liikennettä. Lautakunta ei puoltanut tunnelien rakentamista vielä, koska liikennevalojen avulla saataisiin tyydyttävä järjestely pitkäksi aikaa eteenpäin. Lisäksi on Hämeentien poikki suunniteltu rakennettavaksi eritasoristeykset Aleksis Kiven kadun ja Kyläsaarenkadun kohdalle. Kaupunginhallituksen ilmoituksen mukaan tultaisiin liikennevaloja asentamaan Hämeentielle kahteen paikkaan, Mannerheimintien ja Topeliuksenkadun risteykseen, Pohj. Esplanaadikadun ja Mikonkadun risteykseen, Bulevardin ja Fredrikinkadun risteykseen sekä Mechelininkadun ja Museokadun risteykseen. Jalankul-

kijavalot oli päätetty asentaa Mannerheimintien ja Cygnaeuksenkadun risteykseen sekä Mannerheimintien ja Kuusitien risteykseen. Kaupunginvaltuusto katsoi lausunnot riittäväksi selvitykseksi (14.6. 499 §).

*Uusien asumalähiöiden liikenteensuunnittelun tehostamiseksi* tekemässään aloitteessa vt Päivänsalo oli todennut kaupungin ympärille rakennetut uudet asumalähiöt yleensä onnistuneesti suunnitelluiksi ja rakennetuiksi. Kuitenkin on myöhemmin voitu todeta jonkin pienen lopputyön jääneen tekemättä, mikä todistaa sitä, ettei alueen asukkaiden kanssa ole oltu yhteistoiminnassa. Esimerkkinä oli mainittu Kulosaaren asumalähiö, jossa uuden moottoritien tultua avatuksi liikenteelle oli todettu, että Kulosaaren yhteiskoulun kohdalla olevalta linja-autopysäkiltä ei alikäytävän jälkeen ollut mitään suoraa tieyhteyttä suomalaisen tai ruotsalaiseen yhteiskouluun enempää kuin Ståhlberginkujan kautta saaren keskustassa olevalle kerrostalo-alueellekaan. Oli siis tehtävä joko monen sadan metrin kierros urheilukentän ympäri tai oikaistava savisen ja lumisen kentän kautta ja em. kujalle pyrkiessä hypittävä avoimien ojien yli ja kiipeiltävä savisilla rinteillä. Asia olisi kuitenkin ollut yksinkertaisesti korjattavissa rakentamalla jalankulkukäytävä Ståhlberginkujalta urheilukentän laitaa moottoritien alikäytävälle. Kulosaaren keskustan kerrostaloasutusta varten oli liikennelaitos asettanut linja-auton n:o 30 asukkaiden käyttöön. Tämä kiersi koko saaren, mutta vain yhteen suuntaan, joten kaupunkiin menevien oli tehtävä lähes 3 km:n pituinen ylimääräinen kierros. Asukkaiden oli vaikea käsittää, miksi autoa ei ohjattu takaisin esim. Svinhufvudin—Ståhlbergintietä, jolloin matkustajat säästyisivät kaksinkertaisesta matkasta. Edellä kerrottuun viitaten aloitteentekijä oli ehdottanut, että ennen uusilla asumalähiöillä tapahtuvien kaupungin töitten päättymistä todettaisiin, vastasivatko suunnitelmat toteutettuina käytännön vaatimuksia, että liikennelaitos velvoitettaisiin uusien asumalähiöitten liikennetarvetta järjestäessään välttämään epäkäytännöllistä kaavamaisuutta ja ottamaan huomioon yleisön oikeutetut toivomukset ja että Kulosaaren liikenneyhteyksissä sekä liikenteen järjestelyssä havaitut epäkohdat kiireellisesti korjattaisiin. Kiinteistölautakunta oli aloitteen johdosta huomauttanut, että asemakaavoitettua aluetta ei voinut rakentaa yhtäjaksoisesti, koska asemakaava sisälsi varauksia myös tulevia tarpeita varten, esim. yleisiin tarkoituksiin varattuja alueita jäi odottamaan käyttöön ottamista pitkiksi ajoiksi. Koska urheilukentän käyttäminen kävelytienä on vaarallista jalankulkijoille, tulisi urheilu- ja retkeilytoimisto rakennuttamaan ehdotetun jalankulkutien sekä asettamaan kaiteita kulkijoiden ohjaamiseksi sille ja lisäksi aitaamaan kentän. Kulosaaren julkisen liikenteen järjestelystä oli lautakunta antanut lausuntonsa jo linja-autolinjan n:o 30 reitin muuttamista koskevan asian yhteydessä. Liikennelaitoksen lautakunta oli lausunnossaan huomauttanut, että uusien asumalähiöiden liikennekysymykset suunnitellaan jo asemakaavaa laadittaessa, eikä liikennettä voida aina heti johtaa kulkemaan lopullista reittiään, koska alueet ja niiden kadut yleensä rakennetaan vähitellen. Linjan n:o 30 reitti muutettiin 29.4. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (1.2. 98 §, 29.11. 817 §).

*Liikennelaitoksen hoitamassa raitiotie- ja linja-autoliikenteessä olevien epäkohtien poistamiseksi* olivat myöskin vt Backman ym. tehneet aloitteen mainiten epäkohtina mm. liian usein tapahtuvat pysäkkien siirrot, jolloin pysäkit usein sijoitetaan siten, että siirto kulkuneuvosta toiseen tulee hankalaksi. Tyytymättömyyttä oli myös

## 1. Kaupunginvaltuusto

herättänyt se, ettei Töölöstä voi siirtyä niihin vaunuihin, jotka kulkevat Mannerheimintietä pitkin pohjoiseen. Epäkohta voitaisiin poistaa muuttamalla linjan n:o 3:n vaunut kulkemaan samaa reittiä kuin yöliikenteenkin aikana ja tarkoitukseen tarvittaisiin ainoastaan 200 m:n pituisten kiskojen rakentaminen Arkadiankadulta Mechelininkadulle, jolloin saataisiin kulkuyhteys myös Marian sairaalaan. Liikennelaitoksen lautakunta oli aloitteen johdosta huomauttanut, että pysäkkien siirtäminen usein johtui siitä, että kasvava autoliikenne vaati yhä lisää tilaa. Myöskin liikenneturvallisuusnäkökohdat oli otettava huomioon jatkuvasti tärkeänä tekijänä. Niin ikään oli ruuhkautumisen välttämiseksi suoritettava kaikki mahdolliset toimenpiteet, koska pääväylät olivat liian ahtaat yhä kasvavalle liikenteelle. Raitiovaunupysäkkien siirtäminen, jopa poistaminenkin oli aiheutunut siitä, että autoliikennettä varten tarvittiin lisää ajokaistoja. Raitiovaunulinjan n:o 5 reittiä koskeva selvitys oli annettu kaupunginvaltuuston kokouksessa 10.9.1958 (ks. s. 92). Lautakunta ei puoltanut linjan n:o 3 reitin muuttamista eikä uusien raiteiden rakentamista ennen kuin metron suunnitelmat selviäisivät. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnon riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (1.3. 168 §).

*Yö- ja vuorotyössä olevien työntekijäin oikeuttamiseksi suorittamaan yksinkertainen maksu liikennelaitoksen yöliikenteessä* olivat vtt Lehto, Mehto ym. tehneet aloitteen, jossa ehdotettiin, että niiden ammattikuntien työntekijöille, jotka joutuvat säännöllisesti tekemään vuorotyötä, myönnettäisiin esim. työnantajansa todistusta vastaan oikeus ostaa lippuja tai kortti, joka oikeuttaisi yksinkertaiseen maksuun raitiovaunujen ja linja-autojen yölinjoilla sekä että aamuisin normaalia aikaisemmin työhön menevät pääsisivät em. kulkuneuvoissa ilman lisämaksua. Liikennelaitoksen lautakunta mainitsi lausunnossaan, että suoritetun matkustajalaskennan mukaan käytti yövaunuja n. 1.2 milj. matkustajaa vuodessa ja autoliikenteen yövaunuja n. 1.4 milj. matkustajaa. Kokonaistulo näistä matkoista oli n. 155 mmk, joten yöllä perittävästä lisämaksusta saatava tulo oli n. 77 mmk. Arkipäivisin näitä matkustajia oli 6 000, lauantain ja sunnuntain lukujen ollessa vastaavasti 13 500 ja 7 000. Näistä oli työssä käyviä arvioitu olevan n. 3 000 päivää kohti. Ehdotetun lisämaksun poistaminen työssäkäviltä aiheuttaisi laitokselle n. 30 mmk:n tulovähennyksen vuodessa. Jos mainittujen maksujen poistaminen sosiaalisista syistä katsottaisiin tarpeelliseksi, piti lautakunta kohtuullisena, että kaupunki korvaisi laitokselle näin aiheutuneen menetyksen. Yömaksusta aiheutuneiden menojen korvaaminen kuuluisi lautakunnan mielestä kuitenkin työnantajalle. Liikennelaitoksen henkilökuntaa ennen normaaliliikenteen alkamista kuljettaviin vaunuihin on lautakunnan ilmoituksen mukaan otettu myös muita matkustajia, mikäli vaunuissa on ollut tilaa ja mikäli heillä on ollut lippu ennakolta ostettuna. Maksuna peritään tavanmukainen kertamaksu, joka oikeuttaa matkaan kahdella reitillä. Lautakunnan mielestä ei aloitteiden tulisi antaa aihetta toimenpiteisiin. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnon riittäväksi selvitykseksi aloitteiden johdosta (15.2. 136 §, 1.3. 172 §, 6.9. 594 §).

*Invalidien alennuslippuoikeuksien pysyttäminen ennallaan.* Vtt Hakulinen ja Salmela ym. olivat 29.3. tehneet aloitteen, jossa mainittiin mm. seuraavaa: invalidilippujen uudelleenjärjestelyä käsiteltäessä esitettiin, että vain ne invalidit, joilla on alle 5 000 veroäyriä, saivat entisen alennusoikeutensa. Kun kysymyksessä on jo saavutettujen oikeuksien lakkauttaminen, oli se herättänyt suurta tyytymättömyyttä invalidien keskuudessa. Ennakkoarvioiden mukaan tulisi noin kolmasosa heistä

menettämään sen oikeuden, joka heillä aikaisemmin on ollut. Näin ollen aloitteentekijät ehdottivat, että invalidien alennuslippuoikeus säilytettäisiin ennallaan. Jos määrärahat eivät siihen riittäisi, olisi v:n 1962 talousarvioon varattava riittävät määrärahat, jotta entiset oikeudet voitaisiin säilyttää. Kaupunginhallitus oli 16.3. alistanut tutkittavakseen liikennelaitoksen lautakunnan 10.3. tekemän päätöksen, joka koski vapaa- ja alennuslippuja invalideihin perusteella myönnettävässä noudatettavissa määräyksissä ja ohjeissa. Kaupunginhallitus päätti sitten 20.4., että ko. päätös saatiin panna täytäntöön siten muutettuna, että vapaa- ja alennuslippujen myöntämisen edellytykseksi pantu veroäyrien lukumäärää koskeva määräys poistettaisiin. Liikennelaitoksen lautakunnan sen jälkeen 19.5. päätettyä eräistä menettelytapaa koskevista kysymyksistä, olivat mainitut alennuslippuoikeudet täysin entisellään. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. selvityksen aloitteen johdosta riittäväksi (29.3. 254 §, 14.6. 500 §).

*Meluntorjuntatoimenpiteitä* koskevassa asiassa olivat vt Ehrnrooth ym. tehneet aloitteen, missä kiinnitettiin huomiota siihen häiriöön, mitä kiitolinja-autot öiseen aikaan liikkessaan aiheuttivat kaupungin asukkaiden yönelle. Mainituissa tarkoituksessa aloitteentekijät olivat ehdottaneet, että kaupunginhallitusta kehoitettaisiin tekemään esitys sellaisesta kaupungin liikenne- tai järjestyssääntöjen määräysten täydentämisestä, että ns. kiitolinja-autojen aiheuttamat häiriöt saataisiin poistetuksi. Kiinteistölautakunta huomautti aloitteesta antamassaan lausunnossa, että liikennemääräyskomitea oli laatiessaan ehdotusta paikallisiksi liikennemääräyksiksi käsitellyt myös kysymystä siitä, miten raskaiden kuorma-autojen käynnistäminen yöaikana asuntokortteleiden katualueilla voitaisiin estää. Mietinnössään komitea oli todennut: »Kun moottoriajoneuvoasetuksen 37 §:n 1 mom:ssa on säädetty, että autoa on siten käsiteltävä, ettei sen moottorista tai muista laitteista aiheudu voimakkaampaa tai häiritsevämpää ääntä kuin mitä auton huolellisesta käytöstä välttämättömästi johtuu, komitea katsoo, että asiasta on yleinen kieltö olemassa kuin myös, ettei asia ole luonteeltaan sellainen, että siitä voitaisiin ottaa määräys liikennemääräyksiin.» Lautakunta katsoi, ettei raskaiden autojen käyttöä keskustassa voitu kokonaan kieltää, mutta sen sijaan voitaisiin kiitolinjaliikenteen aiheuttamia haittoja vähentää esim. kieltämällä ko. autojen paikoittaminen asuntokaduilla. Kaupunginhallitus mainitsi, että liikennemääräysten 4 §:n edellyttämien ohjeiden antamisen yhteydessä tultaisiin käsittelemään suurten kuorma-autojen kuljettamisen, seisottamisen ja pysäköimisen kieltämistä tai rajoittamista vilkasliikenteisillä alueilla. Samassa yhteydessä voitaisiin harkita toimenpiteitä kiitolinjaliikenteen aiheuttamien häiriöiden poistamiseksi asuntoalueilla. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnon riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (18.1. 58 §, 20.9. 634 §).

*Alennuslippujen myöntämistä Santahaminassa palveleville kadeteille ja varusmiehille* tarkoittavassa aloitteessaan vt Korvenheimo ym. olivat ehdottaneet, että liikennelaitoksen linja-autolinjalla n:o 37 myönnettäisiin mainituille henkilöille lippuja sopivaa alennusjärjestelmää käyttäen. Ehdotusta perusteltiin sillä, että päivärahan pienuuden vuoksi monilta vähävaraisilta ei liikene enää matkarahoja päästäkseen virkistäytymään kaupunkiin iltaloman aikana. Liikennelaitoksen lautakunta mainitsi lausunnossaan, että Santahaminassa olevan kadettikoulun oppilasmäärä oli 250 ja varusmiesten määrä n. 100. Kadettikoulun oppilasmäärästä vain 10 % oli helsinkiläisiä. Iltalomapäivien luvun perusteella arvioitujen matkojen määräksi saatiin

## 1. Kaupunginvaltuusto

150 000 ja näiden kustannuksiksi 6.5 mmk. Mikäli alennusta myönnettäisiin esim. siten, että kadeteille ja varusmiehille annettaisiin koululaisalennuslippuja, olisi hinanero näiden ja tavallisten kuljetuskustannusten välillä n. 5 mmk, mikä vuosittain olisi korvattava liikennelaitokselle muista kaupungin varoista. Kadettikoulua liene tässä yhteydessä pidettävä yliopistoon tai muihin korkeakouluihin verrattavana, ja mikäli kadeteille annettaisiin helpotuksia, tulisi tämä aiheuttamaan vaikeasti hallittavia seuraamuksia. Suomenlinnan lautan maksuihin nähden, joihin aloitteessa oli viitattu, oli todettava, että sotilailta perittiin sama maksu kuin yksityisiltäkin, eli 30 mk yhdeltä matkalta. Nämä matkakustannukset suoritti kuitenkin valtio, joka oli toisena osapuolena kyseisen lautan omistavassa yhtiössä. Mainituin perustein liikennelaitoksen lautakunta esitti, että aloitteen ei tulisi antaa aihetta toimenpiteisiin. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnon riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (11. 10. 691 §, 13. 12. 864 §).

Seuraavat *aloitteet* päätettiin lähettää kaupunginhallituksen valmisteltavaksi: vt Procopén ym. aloite Rautatien torin liikenneolojen järjestämiseksi (29. 11. 828 §);

vt Paavolan ym. aloite Kansakoulukujan liikenteen parantamiseksi (1. 3. 170 §);

vt Katajavuoren aloite Lauttasaaren liikenneolojen parantamiseksi (6. 9. 599 §);

vt Päivänsalon aloitteet parempien liikenneyhteyksien aikaansaamiseksi itäisiin esikaupunkialueisiin, erityisesti Hämeentien-Helsinginkadun suunnassa ja eräiden järjestelyjen suorittamiseksi Puotilan asumalähiön alueella (29. 11. 827 §, 6. 9. 600 §);

vt Mehdon ym. aloite toimenpiteisiin ryhtymisestä paikallisten liikennemääräysten mukaisen yöpysäköinnin autoilijoille aiheuttamien tarpeettomien vaikeuksien poistamiseksi (29. 11. 830 §).

## 12. Satamaoloja koskevat asiat

*Satamalautakunnan ja satamalaitoksen johtosääntöjen sekä satamarakennusosaston organisaation tarkistamista* koskeva asia päätettiin palauttaa kaupunginhallitukselle (29. 11. 774 §, khn mtö n:o 29).

*Sataman liikennemaksutaksan uusiminen.* Kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti kaupunginvaltuusto päätti hyväksyä mietinnön n:o 18 liitteinä n:o 4—7 olevan ehdotuksen Helsingin kaupungin liikennemaksutaksaksi astuvaksi voimaan 1.8. Sisäasiainministeriö vahvisti ko. päätöksen 25. 7. (14. 6. 491 §, 6. 9. 517 §, kunn. as. kok. n:o 82).

*Viranhaltijat.* Varastoimis- ja laiturihuolto-osaston avoimeksi tullut 14. palkkaluokan varastomiehen virka päätettiin lakkauttaa 1. 8. lukien sekä samoin kaksi 11. palkkaluokan talonmiehen virkaa ja yksi 13. palkkaluokan tavarahissin kuljettajan virka 1. 1. 1962 lukien (6. 9. 545 §, 25. 10. 728 §).

*Eräiden tiliasiakirjojen hävittäminen,* ks. kaupunginarkisto.

*Suurkuluttajien maksujen muuttamisesta satamalaitoksen sekä kaasun-, sähkö- ja vesilaitoksen tariffeissa* tekivät vt Saastamoinen ym. v. 1960 aloitteen, jossa huomautettiin mm. että oikein hoidetun taksapolitiikan avulla saataisiin em. laitokset tuottamaan paremmin kuin tähän saakka. Muutokset olisi saatava sellaisiksi, etteivät suuret vienti- ja tuontiliikkeet käyttäisi kaupungin satamaa puoli-ilmaiseksi sekä että