

1. Kaupunginvaltuusto

sinkaan, kun uutta siltaa todennäköisesti päästäisiin rakentamaan v:n 1967 aikana. Kaupunginvaltuusto katsoi lausunnot riittä-

väksi selvitykseksi aloitteen johdosta (4.5. 357 §).

9. Liikelaitoksia koskevat asiat

S ä h k ö l a i t o s

Johtosäännön muuttaminen, ks. s. 79.

Vuosaaren sähköjakeluverkon ostaminen ja töiden suorittaminen siellä. Kaupunginvaltuusto oikeutti sähkölaitoksen ylittämään kertomusvuoden talousarvioon jakeluverkkoja varten merkittyä siirtomäärärahaa 1.9 mmk:lla, ulkovalaistusta varten merkittyä siirtomäärärahaa 400 000 mk:lla ja kuluttajalaitteita ja kalustoa varten merkittyä siirtomäärärahaa 120 000 mk:lla Vuosaaren sähköjakeluverkon ostamiseksi kaupungille ja sähkötöiden suorittamiseksi Vuosaaressa (9.3. 209 §).

Lisäksi kaupunginvaltuusto oikeutti sähkölaitoksen käyttämään siirtoverkkoja varten merkitystä siirtomäärärahasta 200 000 mk, ulkovalaistukseen merkitystä siirtomäärärahasta 100 000 mk ja kaukolämmitykseen merkitystä siirtomäärärahasta 400 000 mk, niiden käyttötarkoitusta osittain muuttaen, Vuosaaren alueen liittämistä kaupunkiin aiheutuvia menoja varten (30.11. 868 §).

V e s i l a i t o s

Johtosäännön muuttaminen, ks. s. 79.

Kaupungin vedenhankintaa koskeva selvitys merkittiin tiedoksi (16.11. 834 §, khn mtö n:o 17).

Käyttöomaisuuden poistosuunnitelman muuttaminen ja ylimääräisen poiston suorittaminen. Kaupunginvaltuusto päätti täydentää vesilaitoksen käyttöomaisuusryhmittelyä ryhmällä »Hiidenveden vedenhankintajärjestelmän rakenteet ja laitteet» siten, että tälle ryhmälle määrätään poistoajaksi 30 vuotta, poistaa vesilaitoksen entisestä käyttöomaisuuden poistosuunnitelmaryhmittelystä ryhmän »tiet ja tasoitukset» sekä oikeuttaa vesilaitoksen suorittamaan käyttöomaisuuskir-

janpidossaan ylimääräisen 112 186 mk:n suuruisen poiston kertomusvuoden talousarvion määrärahoistaan Puhdistuslaitokset (14.12. 903 §).

Vuosaaren vesilaitoksen ostaminen. Kaupunginvaltuusto päätti, että kaupunki ostaa Lohjan Kalkkitehdas Oy:n Vuosaaressa omistaman vesilaitoksen seuraavan kauppakirjan mukaisilla ehdoilla:

K a u p p a k i r j a

Lohjan Kalkkitehdas Oy—Lojo Kalkverk Ab, jota tässä kauppakirjassa kutsutaan Yhtiöksi, ja Helsingin kaupunki, josta tässä kauppakirjassa käytetään nimitystä Kaupunki, ovat tänään sopineet seuraavaa:

1) Yhtiö myy ja luovuttaa Kaupungille syyskuun 30 p:nä 1964 vahvistetussa Vuosaaren rakennuskaavan muutoksessa korttelissa n:o 48 olevan yleisen rakennuksen tontin n:o 3 mukaisen noin 5 270 m²:n suuruisen määräalan Yhtiön omistamasta tilasta Postlars RN:o 2¹⁰⁴, Helsingin kaupungin Vuosaaren kylässä, ja sillä olevan vesisäiliön, joulukuun 29 p:nä 1965 vahvistetussa Vuosaaren rakennuskaavan täydennyksessä olevan korttelin YT 154 mukaisen noin 14 440 m²:n suuruisen määräalan Yhtiön omistamista tiloista Henriksberg RN:o 1¹⁰⁴ ja Saseka I RN:o 1¹⁴⁴, samassa kylässä, ja sillä olevan pohjavedenottamon, Kaupungin heinäkuun 6 p:nä 1965 edellä mainitusta tilasta Henriksberg RN:o 1¹⁴⁰ ostamalla määräalalla sijaitsevan pohjavedenottamon, Yhtiön mainitussa kylässä omistaman, jäljempänä eritellyn vesijohtoverkon teknillisine laitteineen ja vedenkuluksmittareineen sekä Helsingin kaupungin vesilaitoksen Yhtiölle rakentaman Puotilan—Vuosaaren välisen yhdysjohdon.

2) Myytävä vesijohtoverkko käsittää:

	Läpimitta mm	Pituus m
Jakelujohtoa	300	1 008
»	200	6 432
»	150	5 859
»	100	2 631
»	80	100
»	50	28

187 kappaletta vedenkulutusmittareita.

3) Tällä kauppakirjalla myytävästä omaisuudesta maksaa Kaupunki Yhtiölle:

- Myytävistä määräaloista kolmesataatuhatta (300 000) mk.
- Vesijohtoverkosta miljoona (1 000 000) mk.
- Vesisäiliöstä viisisataaviisikymmentätuhatta (550 000) mk.
- Vedenottamorakenteista yhteensä kolmesataatuhatta (200 000) mk, mihin hintaan sisältyvät myös pohjavesitutkimuskustannukset.
- Puotilan—Vuosaaren välisestä yhdysjohdosta rakennustyöstä esitettävien laskujen mukaisesti kolmesataakahdeksantuhatta kolmesataakahdeksankymmentäkaksi mk 11 p (308 382.11). Sopijapuolet eivät tule tämän kauppahinnan osan suorittamisen jälkeen esittämään yhdysjohdon rakentamisesta vaatimuksia toisiaan vastaan.

4) Myytävään vesijohtoverkkoon sisältyy yhteensä 685 m vesijohtoa, jonka paikkaa Kaupungin toimesta mahdollisesti joudutaan muuttamaan. Tätä määrää ei ole otettu huomioon 3) kohdassa tarkoitettusta vesijohtoverkosta maksettavaa yhden miljoonan markan suuruisesta kauppahintaa määrittäessä, vaan Yhtiö luovuttaa sen Kaupungille vastikkeetta.

5) Yhtiö luovuttaa Kaupungille:

- Tarkepiirustukset ja luettelot kauppaan sisältyvästä vesijohtoverkosta ja sen laitteista.
- Vesisäiliöpiirustukset.

— Vedenottamoiden piirustukset.

— Vesilaitosta koskevan tutkimusaineiston ja laaditut suunnitelmat.

— Kuluttajaluettelot.

6) Yhtiö suostuu siihen, että myyty vesijohtoverkko laitteineen saa olla sen omistamilla alueilla ja Yhtiö siirtää Kaupungille kaikki vesijohtoverkkoa koskevat vuokraym. sopimukset, suostumukset ja luvat.

7) Yhtiö sitoutuu yhteistoiminnassa Kaupungin kanssa hankkimaan v:n 1966 aikana Vuosaaren alueella sijaitsevien kiinteistöjen omistajilta ja haltijoilta suostumukset siihen, että Kaupunki saa pitää nyt ostetun vesijohtoverkon heidän omistamillaan rakennuspaikoilla ja muilla alueilla.

8) Kauppahinnasta kuitataan Puotilan—Vuosaaren välistä yhdysjohtoa koskeva osa ja myytyjen määräalojen kauppahinta kauppakirjan allekirjoituksella kokonaan maksetuksi.

Kauppahinnan loppuosaa maksetaan v:n 1967 tammikuun kuluessa, kuitenkin siten, että sitä osaa putkiverkkoa vastaava kauppahinta, jota koskevia edellä tarkoitettuja suostumuksia ei ole saatu, vähennetään kauppahinnan loppuosasta. Kauppahinnan loppuosalle Kaupunki maksaa korkoa seitsemän (7) prosenttia luovutuspäivän ja maksupäivän väliseltä ajalta. Hinta sidotaan heinäkuun 1 p:nä 1966 vallitsevaan rakennuskustannusindeksiin (kokonaisindeksi) ja indeksikorotus suoritetaan maksupäivänä tiedossa olevan viimeisen indeksin mukaisesti.

9) Omistusoikeus myytävään omaisuuteen siirtyy Kaupungille kauppakirjan allekirjoittamispäivänä klo 24. Tällöin siirtyy Kaupungille myös vastuu laitteille koituvista ja laitteiden käytöstä aiheutuvista vahingoista.

Tähän ajankohtaan mennessä myydyin vesijohtoverkon ja muiden laitokseen kuuluvien laitteiden tulee olla Insinööritoimisto Maa ja Vesi Oy:n sekä Insinööritoimisto Väylä Oy:n laatimien, kauppakirjan liitteenä n:o 1 mainittujen piirustusten ja työselitysten edellyttämässä kunnossa.

1. Kaupunginvaltuusto

10) Kaupungilla on oikeus Yhtiötä enempää kuulematta kustannuksellaan erotuttaa tällä kauppakirjalla myydyt määräalat sekä hakea ja saada kiinnitys erottamisoikeutensa vakuudeksi.

Yhtiö vastaa siitä, että myydyt määräalat ovat vapaat kiinnityksistä ja muista rasituksista.

Yhtiö vastaa kaikista myytyyn omaisuuteen kohdistuvista veroista ja maksuista, jotka koskevat aikaa ennen kauppakirjan allekirjoituspäivää, vaikka ne erääntyisivätkin maksettaviksi vasta mainitun päivän jälkeen.

11) Yhtiöllä on omaan tarpeeseen rajoittuva käyttöoikeus puoleen Vuosaaren alueella kulloinkin käytettävissä olevasta yhteisestä pohjavesimäärästä, kuitenkin enintään 146 000 m³ kalenteripuolivuosittain laskettuna.

Kumpikin sopijapuoli seuraa pohjavesipinnan vaihtelua omasta kiinteästä havaintopisteestään. Molemmat sopijapuolet sitoutuvat havaintotulosten antaessa siihen aiheutta riittävän ajoissa rajoittamaan vedenottoaan niin, ettei meriveden tunkeutumisvaaraa pohjaveteen eikä pohjaveden tyrehtymisvaaraa pääse syntymään. Vedenoton rajoittaminen tapahtuu siten, että ensin Kaupunki vähentää omaa käyttöään aina Yhtiön käyttämään määrään saakka, jonka jälkeen molemmat sopijapuolet vähentävät käyttöään yhtä suurilla, kulloinkin erikseen sovittavilla määrillä niin pitkälle kuin kulloinkin on tarpeen.

Kumpikin sopijapuoli varustaa vedenottamonsa kiinteällä vedenmittauksella ja toimittaa lukematiedot toisilleen kerran kuukaudessa, tarvittaessa useamminkin.

12) Yhtiö sitoutuu luovuttaessaan maata pohjavesialueella olevilta rakennuskaavan mukaisilta teollisuusalueiltaan asettamaan ehdon, jonka mukaan vastaanottajalla ei ole oikeutta rakentaa pohjavesialueelle pohjavedenottamoita. Siinä tapauksessa, ettei vastaanottaja noudata edellä mainittua ehtoa, on Yhtiön vähennettävä omaa vedenottoaan

tämän pohjavesilaitoksen ottamalla vesimäärällä.

13) Kumpikin sopijapuoli sitoutuu omalla alueellaan ja omalla kustannuksellaan lainmukaisiin suojelutoimenpiteisiin pohjavesivarojen suojelemiseksi.

14) Välittömästi kauppakirjan allekirjoittamisen jälkeen Yhtiö siirtää myytävään vesijohtoverkkoon liittyneiden kuluttajien kanssa tekemänsä vedenmyyntisopimukset Kaupungille. Yhtiö ja Kaupunki suorittavat yhteistoimin vedenkulutusmittareiden lukeamisen, joka saatetaan loppuun kauppakirjan allekirjoittamista seuraavana päivänä. Yhtiö perii maksut kulutetusta vedestä mittarinlukemisen perusteella ja tämän jälkeisestä kulutuksesta perii maksun Kaupunki.

15) Tästä kaupasta mahdollisesti johtuvat riidat jätetään välimiesten ratkaistaviksi siinä järjestyksessä kuin välimiesmenettelystä on säädetty.

Välimiehiä asetetaan kolme, joista kumpikin sopijapuoli nimeää yhden, ja näin asetetut välimiehet valitsevat kolmannen puheenjohtajakseen. Välimiehenä voi toimia myös sopijapuolen palveluksessa oleva henkilö.

Mikäli välimiehet eivät voi sopia puheenjohtajasta, ratkaisee asian jommankumman sopijapuolen hakemuksesta Helsingin raastuvanoikeus.

16) Tähän kauppakirjaan liittyy liitteenä n:o 2 molempien sopijapuolten hyväksymä kartta kauppakirjalla luovutetusta omaisuudesta.

17) Tätä kauppakirjaa on tehty kolme samansisältöistä kappaletta, yksi Yhtiölle, yksi Kaupungille ja yksi julkiselle kaupanvahvistajalle (22.6. 511 §).

Vesijohtojen rakentaminen. Kaupunginvaltuusto oikeutti vesilaitoksen käyttämään v:n 1965 talousarvioon Myllypuron—Laajasalon pääjohtoa varten merkitystä määrärahasta enintään 500 000 mk Myllypuron—Mellunkylän päävesijohdon rakentamiseen (7.9. 633 §).

Konalan korttelien n:o 32013 ja 32014 eräiden tonttien vesijohtojen rakentaminen, ks. s. 45.

Tunnelitilojen vuokraaminen Geodeettiselle laitokselle. Geodeettiselle laitokselle päätettiin vuokrata interferenssitunnelia ja gravimetriasemaa varten Pitkälän—Ilmalan vesijohtotunnelista yht. n. 205 m²:n suuruisen tila seuraavan vuokrasopimuksen mukaisesti, jonka vesilaitoksen toimitusjohtaja on oikeutettu allekirjoittamaan:

V u o k r a s o p i m u s

Helsingin kaupungin vesilaitos, jota tässä sopimuksessa kutsutaan vesilaitokseksi, ja Geodeettinen laitos ovat tänään tehneet seuraavan vuokrasopimuksen.

1 §.

Vesilaitos vuokraa Geodeettiselle laitokselle Pitkälän Ilmalan johtavaan päävesijohtotunneliin kuuluvat, oheisessa piirustuksessa ilmenevät maanalaisten mittaus-ten suorittamiseen tarvittavat tilat tässä vuokrasopimuksessa sovituin ehdoin. Piirustus on tämän sopimuksen liitteenä n:o 1.

2 §.

Geodeettinen laitos maksaa vesilaitokselle vuokraa 1 §:ssä mainituista tiloista ja oikeuksista kolmesataa (300) markkaa kuukaudelta. Vuokran maksu tapahtuu etukäteen neljännesvuosittain vesilaitoksen laskutusta vastaan. Maksun myöhästyessä peritään ylimenevältä ajalta Helsingin kaupunginhallituksen kulloinkin vahvistama viivästyskorko. Vuokran maksun laiminlyönnin johdosta menetellään siten, kuin huoneenvuokralaissa on säädetty vuokraoikeuden menettämisestä maksamattoman vuokran osalta. Vuokra on sidottu tukkuhintaindeksiin ryhmään »kotimaiset tavarat» siten, että perusindeksinä pidetään maaliskuun 1966 pistelukua 2 899 ja että vuokra suoritetaan kunkin tammikuun alusta lukien vuoden aikana yhtä monella

täydellä kahdella prosentilla korotettuna kuin lähinnä olevan lokakuun indeksiluku on mainittua perusindeksiä korkeampi.

3 §.

Vuokra-aika on 1.1.1967—31.12.1975 ja jatkuu sen jälkeen vuoden kerrallaan, ellei sopimusta irtisanota kumpaisenkaan sopijapuolen taholta kolmea (3) kuukautta ennen vuokrakauden päättymistä.

4 §.

Vuokraan ei sisälly käytettävä sähkövirta, josta peritään erikseen sähkölaitoksen tariffin mukainen korvaus.

5 §.

Talvisin tapahtuva teiden aeraus, joka on tarpeen vuokrattavalle paikalle tapahtuvasta kulkemisesta, ei sisälly vuokraan. Mahdollinen aeraus tulee suorittaa Geodeettisen laitoksen kustannuksella. Aurauksesta tulee sopia erikseen. Talvisin kulku tunneliin järjestetään yleensä Ilmalan vesisäiliötilojen kautta.

6 §.

Vesilaitos luovuttaa vuokrattavat tilat siinä kunnossa, joka vastaa Geodeettisen laitoksen 12.3.1966 päivätyssä kirjeessä esitetyjä tarpeita.

7 §.

Vuokra-ajan päätyttyä jäävät rakenteet korvauksetta vesilaitoksen omaisuudeksi.

8 §.

Geodeettinen laitos vastaa kaikista vahingoista ja niistä aiheutuvista korvauksista, joita kaupungille tai ulkopuolisille aiheutuu kysymyksessä olevien laitteiden rakentamisesta, purkamisesta ja niihin liittyvistä erikoisjärjestelyistä sekä laitteiden toiminnasta, hoidosta, käytöstä tai muusta olemassaolosta. Geodeettinen laitos on vastuussa siitä, että kulloinkin voimassa olevia määräyksiä nouda-

1. Kaupunginvaltuusto

tetaan ja että niiden laiminlyöntien johdosta mahdollisesti syntyneet vahingot korvataan vesilaitoksen lisäksi myös ulkopuolisille. Geodeettinen laitos vastaa siitä, että puheena olevat laitteet eivät häiritse vesilaitoksen toimintaa.

9 §.

Tätä vuokrasopimusta ei saa siirtää edelleen ilman vesilaitoksen lupaa.

10 §.

Tämä vuokrasopimus on pätevä maatalousministeriön hyväksyttyä sen. Vesilaitoksen osalta vuokrasopimus perustuu Helsingin kaupunginvaltuuston päätökseen.

11 §.

Tätä sopimusta on tehty kolme (3) yhtäpitävää kappaletta, joista yksi (1) kummallekin asianomaiselle ja yksi (1) maatalousministeriölle (22.6. 512 §).

Kaupungin vesijohtoveden fluoroimista koskevassa aloitteessaan olivat vt Juthas ym. esittäneet, että kaupunki ryhtyisi fluoroimaan juomavettä lasten ja nuorison keskuudessa yhä lisääntyvien hammasmätätapausten vähentämiseksi. Maailman terveysjärjestö suosittelee tällaista ennakolta ehkäisevää hoitoa ja on menetelmää jo useita vuosia käytetty mm. Skandinaviassa ja Suomessa Torniossa, Turussa sekä Kuopiossa. Hammasmätätapausten on todettu niillä paikkakunnilla, missä käytetään fluoria, vähentyneen n. 60 %. Fluori ei turmele vesijohtoveden makua, koska se on mautonta. Teollisuuslaitosten lautakunta mainitsi, että on yleisesti tunnettu tosiasia, että ruoan fluoriköyhyys voi suuresti lisätä hammasmätää varsinkin kasvavan nuorison keskuudessa. Toisaalta liian suuret fluorimäärät voivat aiheuttaa vahinkoa. Päivittäisten fluoriannosten lisääminen umpimähkään ilman että asia on selvitetty koko laajuudessaan ei liene kuitenkaan suositeltavaa. Juomaveden fluoroiminen on helppo ja kohtuullisin kustannuksin aikaansaattava toimenpide. Kun kuitenkin on todet-

tu, että vain n. 0.2 % veteen lisätyistä fluoridaista koituu nuorten hyväksi, on päädytty siihen, että paitsi veden fluoroimista, olisi samalla harkittava muitakin mahdollisuuksia fluoridien päivittäisten annosten lisäämiseksi. Lautakunta ehdotti, että asiaa tutkimaan asetettaisiin toimikunta, jossa olisivat edustettuina ainakin terveydenhoitoviranomaiset ja vesilaitos. Terveydenhoitolautakunta puolsi esitettyä vesijohtoveden fluorin lisäämistä hyvin tarpeellisenä toimenpiteenä. Fluorinlisäyksen vuosikustannusten oli arvioitu nousevan n. 100 000—200 000 mk:aan. Kansakoulu- ja lastentarhalasten hammashoidosta aiheutuvat kustannukset olivat n. 1—2 mmk. Vuonna 1965 annetun uuden terveydenhoitolain 55 §:n 3 momentin säännösten mukaan lääkintöhallituksen asiana on antaa määräyksiä taloustarkoituksiin käytettävän veden desinfiomisesta ja terveydellisistä laatuvaatimuksista sekä siitä, mitä vieraita aineita sellaiseen veteen saadaan sekoittaa. Laki tulee voimaan v:n 1967 alusta. Lääkintöhallitus katsoi, että asian käsittely olisi lykättävä siksi, kunnes ko. säännökset on annettu. Kaupunginhallitus katsoi, että asia olisi otettava uudelleen harkittavaksi sen jälkeen, kun lääkintöhallitus on antanut uuden terveydenhoitolain edellyttämät säännökset vesijohtoveden laatuvaatimuksista. Kaupunginvaltuusto katsoi lausunnot riittäväksi selvitykseksi (25.5. 394 §).

K a a s u l a i t o s

Johtosäännön muuttaminen, ks. s. 79.

Kaasun myyntitariffin tarkistaminen. Kaupunginvaltuusto päätti vahvistaa kaasulaitoksen uudet yleistariffit, joita saatiin soveltaa päätöstä seuraavan laskutuskauden alusta lukien (7.9. 609 §, kunn.as.kok. n:o 92).

Kaasun puhdistukseen päätettiin käyttää kertomusvuoden talousarvioon kuuluvista määrärahoista Myynti 86 700 mk ja määrärahoista Koksin käsittely 100 000 mk (16.11. 837 §).

Viranhaltijat. Kaupunginvaltuusto oikeutti kaasulaitoksen käyttämään kertomusvuoden talousarviossa määrätystä osoituksesta poiketen, tp. viranhaltijain palkkaamiseen 73 034 mk sekä eläkkeisiin ja hautausavustuksiin 1.278 mmk (16.11. 837 §).

Teollisuuslaitosten lautakunta ja kanslia

Viranhaltijat. Kaupunginvaltuusto oikeutti teollisuuslaitosten lautakunnan käyttämään v:n 1965 talousarviossa määrätystä osoituksesta poiketen teollisuuslaitosten lautakunnan ja kanslian vakinaisten viranhaltijain palkkaamiseen 44 716 mk sekä eläkkeisiin ja hautausavustuksiin 331 153 mk (12.1. 56 ja 57 §).

Teollisuuslaitosten lautakunnan ja sen kanslian sekä vesi-, kaasu- ja sähkölaitosten johtosääntöjen muuttaminen. Kaupunginhallituksen esityksen mukaisesti kaupunginvaltuusto päätti

I) hyväksyä

a) teollisuuslaitosten lautakunnan johtosäännön kaupunginhallituksen mietinnön n:o 7 v:lta 1966 liitteen 1 mukaisena,

b) teollisuuslaitosten lautakunnan kanslian johtosäännön em. mietinnön liitteen 2 mukaisena,

c) vesilaitoksen johtosäännön liitteen 3 mukaisena,

d) kaasulaitoksen johtosäännön liitteen 4 mukaisena ja

e) sähkölaitoksen johtosäännön liitteen 5 mukaisena,

II) kumota

a) 10.5.1950 hyväksymänsä sekä 30.11. 1955 ja 14.6.1961 muuttamansa teollisuuslaitosten lautakunnan johtosäännön,

b) 10.5.1950 hyväksymänsä teollisuuslaitosten lautakunnan kanslian johtosäännön,

c) 10.5.1950 hyväksymänsä ja 3.6.1953 muuttamansa vesilaitoksen johtosäännön,

d) 10.5.1950 hyväksymänsä sekä 3.6.1953

ja 14.6.1961 muuttamansa kaasulaitoksen johtosäännön ja

e) 10.5.1950 hyväksymänsä sekä 3.6.1953 ja 14.6.1961 muuttamansa sähkölaitoksen johtosäännön,

III) määrätä, että nyt hyväksytyt uudet johtosäännöt tulevat voimaan samasta ajankohdasta alkaen kuin uusista johtosäännöistä johtuvat, myöhemmin erikseen päätettävät virkajärjestelyt, ja

IV) muuttaa Helsingin kaupungin tili-säännön 4 §:n 1) kohdan seuraavaksi:

4 §. Rahatoimiston ohella on virastoissa ja laitoksissa maksumääräys- ja maksuoikeuksien toimivina kassa- ja tiliosastoina tai kassa- ja tilitoimistoina

1) teollisuuslaitosten lautakunnan alaiset vesilaitoksen kassa- ja tilitoimisto, kaasulaitoksen hallinto- ja talousosasto sekä sähkölaitoksen hallinto- ja talousosasto (7.9. 607 §, kunn.as.kok. n:o 84, 87—91).

Virkojen järjestelyt. Kaupunginvaltuusto päätti hyväksyä edellä 7.9. vahvistetuista uusista johtosäännöistä aiheutuvat virkajärjestelyt, jotka ilmenevät Helsingin kaupungin kunnallisesta asetuskokoelmasta, asia n:o 196. Samassa yhteydessä kaupunginvaltuusto oikeutti kaupunginhallituksen nimittämään vesilaitoksen kamreerin virkaan merkon. Tapio Suomen viran pätevyysvaatimuksista poiketen ja virkaa haettavaksi julistamatta. Teollisuuslaitosten kassa- ja tiliosaston kamr. Åke Nilssonille, jonka virka muutettiin sähkölaitoksen 25. pl:aan kuuluvaksi konttoripäällikön viraksi, saatiin maksaa henkilökoh- taisena palkanlisänä 28. ja 25. pl:n mukaisten palkkojen välinen erotus. Edellä mainitut johtosäännöt ja virkojen järjestelyt tulivat voimaan 1.1.1967 lukien (14.12. 902 §).

Liikennelaitos

Viranhaltijat. Kaupunginvaltuusto päätti vahvistaa kaupungin neuvottelijain ja Suomen Lääkäriliiton edustajien kesken 27.4.

1. Kaupunginvaltuusto

allekirjoitetussa pöytäkirjassa sovitun neuvottelutuloksen tulemaan voimaan liikennelaitoksen I lääkärin viran palkkauksen osalta 1.5. lukien sekä oikeuttaa kaupunginhallituksen päättämään palkkauksesta tehtävästä sopimuksesta ao. palkkaussopimuslomaketta käyttäen (28.9. 666 §).

Eläkkeelle siirtyneiden arvioitua suuremman määrän kasvamisen johdosta kaupunginvaltuusto oikeutti liikennelaitoksen v:n 1965 talousarviossa määrätystä osoituksesta poiketen, käyttämään 6.385 mmk eläkkeisiin ja hautausavustuksiin (26. 1 99 §).

Liikennelaitoksen tariffien tarkistaminen. Kaupunginvaltuusto päätti hyväksyä liikennelaitoksen tariffimääräysten mukaiset lippujen hinnat. Samalla kaupunginvaltuusto päätti esittää maistraatin hyväksyttäväksi lippujen hinnat linja-autolinjojen osalta sekä oikeuttaa kaupunginhallituksen päättämään uusien hintojen voimaantuloajankohdasta. Lisäksi kaupunginvaltuusto kehotti kaupunginhallitusta ryhtymään kaikkiin välttämättömiin toimenpiteisiin, jotta työt metrolinjalla Hakaniemi—Puotinharju aloitettaisiin niin, että ko. metrolinja saataisiin liikennöitävään kuntoon 1970-luvun alussa (19.10. 756 §, kunn.as.kok. n:o 756).

Yhteistariffin kehittämistä v. 1965 (ks. s. 64) käsitellessään kaupunginvaltuusto totesi, ettei yhteistariffin tarkistustoimikunnan mietintöön perustuva kaupunginhallituksen ehdotus merkinnyt riittäviä parannuksia eräiden asumalähiöiden asukkaiden matkakustannusten suhteettomaan nousuun johtaneeseen, voimassa olevaan yhteistariffiin. Kaupunginhallitusta kehoitettiin sen vuoksi ensi tilassa esittämään valtuustolle uusi ehdotuksensa epäkohtien korjaamiseksi. Yhteistariffia kehitettäessä olisi tällöin erityisesti kiinnitettävä huomiota täydellisen vaihto-oikeuden toteuttamiseen siitä riippumatta, kenen toimesta liikennettä harjoitetaan. Helsingin kaupungin julkisen liikenteen yhteistyöelin toteaa, että yhteistariffiin kuukausilipun, kertalipun ja 10 matkan sarjalipun kelpoisuutta

muutettiin v. 1965 siten, että niillä voi matkustaa myös kahden eri liikenteenharjoittajan linjoilla kuitenkin siten, että 10 matkan liput eivät kelpaa rautateillä, eikä keskustalippuun sisälly vaihto-oikeutta. Yhteistariffin mukaisilla kuukausilipuilla, myös yksityisten liikkeenharjoittajain ja valtionrautateiden, voi vaihtaa keskustalinjoille 10 p:n lisämaksusta. Yhteistariffin vyöhykemäärä, jota on moitittu, oli sovitteluratkaisu liikennelaitoksen entisen kahden vyöhykkeen järjestelmän ja yksityisten liikenteenharjoittajain kilometritariffin välillä. Tämä järjestelmä on taloudellinen, koska ajettavan matkan pituus ratkaisevasti vaikuttaa liikenteen kustannuksiin. Vyöhykejärjestelmän avulla on myös mahdollisuus saada yhteinen tariffi koko Helsingin seudulle. Eräs mahdollinen maksujärjestelmä olisi myös ns. yksihintatariffi, jolloin maksu olisi sama koko kaupungin alueella matkan pituudesta riippumatta. Tällöin olisi maksu kuitenkin hinnoiteltava sellaiseksi, että se keskikaupungissa suuresti ylittäisi ja Esikaupungeissa vastaavasti alittaisi liikkeenharjoittajien omakustannushinnan. Keskikaupunkimatkustajat joutuisivat silloin entistä suuremmassa määrin osallistumaan esikaupunkimatkustajien matkakuluihin, mikä taas vähentäisi keskikaupunkimatkustajien lukumäärää. Yksihintaisen tariffin käytäntöön ottaminen lopettaisi myös välittömästi yhteistoiminnan yksityisten yrittäjien ja rautatielaitoksen kanssa. Tällöin menettäisivät mm. koululaiset ja invalidit sen alennus- ja vapaalippuoikeuden, joka heillä yksityisissä linja-autoissa nyt on. Tariffin yksinkertaistamista tutkiessaan yhteistyöelin on suunnitellut 50 matkan sarjalipun poistamista, koska niillä ainakaan liikennelaitoksen myyntitilastoissa ei ole sanottavampaa merkitystä. Rautatiehallitus ja Linja-autoliitto olivat yhtyneet yhteistyöelimen lausuntoon. Liikennelaitoksen lautakunta ja kaupunginhallitus yhtyivät myös yhteistyöelimen lausuntoon, mutta eivät puoltaneet 50 matkan lipun poistamista käytännöstä. Kaupunginvaltuusto

päätti kehottaa kaupunginhallitusta asettamaan toimikunnan kiireellisesti tutkimaan, millä tavalla vastaisuudessa olisi järjestettävä kaupungin joukkokuljetusliikenne kokonaisuudessaan sekä millaista järjestelmää ja tariffipolitiikkaa kaupungin tulisi noudattaa kaupungin sisäisessä joukkokuljetusliikenteessä (8.6. 445 §, khn mtö n:o 5/1965).

Liikennelaitoksen ammattikoulun perustaminen. Kaupunginvaltuusto päätti, että liikennelaitokseen saadaan perustaa Helsingin kaupungin liikennelaitoksen ammattikoulu-niminen ammattikoulu ja että sitä varten hyväksytään liikennelaitoksen lautakunnan esittämä perustamissuunnitelma. Samalla kaupunginvaltuusto päätti pyytää valtioneuvostolta, että perustamissuunnitelma hyväksyttäisiin, että ammattikoulun toiminnan tukemiseksi saataisiin v. 1958 ammattioppilaitoksista annetun lain 12 §:ssä tarkoitettua valtionavustusta sekä että liikennelaitoksen ammattikoulun oppilaspaikat luettaisiin kaupungin hyväksi ammattioppilaitoksista annetun lain 6 §:ssä tarkoitettuna oppilaspaikkavelvoitteen täyttämisenä (23.2. 171 §).

Linja-autojen tilaaminen. Kaupunginvaltuusto oikeutti liikennelaitoksen lautakunnan tilaamaan 30 kpl v. 1967 käyttöön otettavaksi tarkoitettua diesellinja-autoa kertomusvuoden aikana (6.4. 277 §).

Vartiokylän varikkoalueen hoitohenkilökunnan asuinrakennuksen rakentamista varten kaupunginvaltuusto oikeutti liikennelaitoksen lautakunnan käyttämään v:n 1963 talousarvioon öljysäiliön rakentamista varten merkitystä määrärahasta käyttämättä olevan osan, 108 592 mk (4.5. 356 §).

Erillisen kisalipun myöntäminen Suomen suurkisojen osanottajille. Kaupunginvaltuusto hyväksyi kaupunginhallituksen 26.5. tekemän päätöksen, jolla liikennelaitos oli oikeutettu toimittamaan Suomen suurkisojen ajaksi erillisen kisalipun suurkisojen osanottajille liikennelaitoksen liikennevälineissä käytettäväksi. Lipun hinnaksi oli määrätty 3 mk, voi-

massaoloajaksi 3.—8.6. ja muiksi kelpoisuusehdoiksi samat kuin liikennelaitoksen matkailijalipuille (8.6. 444 §).

Liikennelaitoksen vapaa- tai alennuslippujen myöntämisestä vanhuksille, vähävaraisille invalideille sekä työkyvyttömille olivat vtt Hakulinen, Myllymäki ja Salomaa sekä kaupunginvaltuuston ensimmäinen varapuh.joht. Rantala ym. tehneet eri aloitteita, joissa mm ehdotettiin seuraavaa: vt Hakulinen ym. olivat aloitteessaan viitanneet vanhusten vaikeaan asemaan sekä taloudellisesti että viihtyisyydenkin kannalta katsottuna. Jos heille myönnettäisiin joko ilmaiset liput tai he saisivat ostaa ne esim. 50 %:n alennuksella, heillä olisi mahdollisuus lisätä viihtyisyyttään osallistumalla voimiensa mukaan vanhusten rentoihin ja käymällä tervehtimässä ystäviään, ilman että se rasittaisi heidän niukkaa talouttaan.

Vt Myllymäki ym. huomauttivat aloitteessaan, että kansaneläkkeen ja huoltoavun varassa elävät henkilöt ovat yleensä sellaisessa fyysisessä kunnossa, että heidän liikkumisensa on vaikeata, jonka vuoksi he pienimmilläänkin matkoilla joutuvat käyttämään kulkuneuvoja. Paitsi jokapäiväisten asioiden hoitamista he joutuvat mm. säännöllisesti käymään sairaala- tai poliklinikkahoidossa, jonka vuoksi heidän liikennekulunsa ovat huomattavasti suuremmat kuin terveillä kuntalaisilla. Aloitteentekijät ehdottivat, että kaupunginhallitusta kehoitettaisiin ryhtymään toimenpiteisiin liikennelaitoksen vuosivapakortin myöntämiseksi sellaisille vähävaraisille invalideille, joilla ei ole verotettavaa tuloa kunnallisverotuksessa, samoilla perusteilla kuin alennuslippuja annetaan siviili-invalideille.

Vt Salomaa ym. totesivat v. 1964 tekemässään aloitteessa, että sosiaalisen tutkimustointon toimesta suoritettiin v. 1962 tutkimus kaupungeissa ja eräissä asutuskeskuksissa asuvien vanhusten asunto-oloista. Helsingissä tutkittiin 738 (n. 2 % kokonaismäärästä) vanhuksen olosuhteet. Tällöin todettiin, edel-

1. Kaupunginvaltuusto

lyttäen että tutkimukset vastasivat yleistä tilannetta, että lähes 7 000 vanhuksella kansaneläke täysine tukiosineen on ainoa tulolähde. Nämä vanhukset eivät selviä toimeentulovaikeuksistaan ilman yhteiskunnan tukea. Korottaessaan liikennemaksuja on Helsingin kaupunginvaltuusto omalta osaltaan vaikeuttanut heidän jo ennestäänkin vaikeata asemaansa. Tilanteen parantamiseksi olisi viipymättä ryhdyttävä sellaisiin toimenpiteisiin, että kansaneläkkeen tukiosaa tai vanhuudentukea ja työkyvyttömyyseläkettä saavat vanhukset rinnastettaisiin niihin sosiaali-ryhmiin, joille liikennelaitoksella on oikeus myöntää vapaisiin matkoihin oikeuttavia tai alennettuun hintaan myytäviä liikennelaitoksen lippuja sekä että näistä alennuksista pääsisivät osallisiksi em. ryhmät koko Suur-Helsingin alueella. Alennuksen perusteena olisi käytettävä alinta vyöhykemaksua kaikilla vyöhykkeillä.

Kaupunginvaltuuston ensimmäinen varapuh.joht. Rantala ym. olivat tekemässään aloitteessa myös ehdottaneet alennuskorttien myöntämistä kaupungin liikennevälineisiin kaikille niille vanhuksille, jotka nauttivat kansaneläkelain mukaista eläkettä tukiosineen, koska yhteistariffijärjestelmän voimaantumisen yhteydessä kaikkia liikennemaksuja korotettiin ja samalla tiukennettiin alennuskorttijärjestelmää.

Liikennelaitoksen lautakunta mainitsee em. aloitteita koskeissa lausunnoissaan mm., että ko. varattomien auttaminen liikennelaitoksen taholta on ollut esillä lautakunnassa, jolloin on tultu siihen tulokseen, että asian hoitaminen kuuluu varattomien ja vähävaraisten tukemistoimenpiteisiin yleensä, eikä siis kuulu lautakunnan toimialaan. Kansaneläkelaitoksesta saadun tiedon mukaan on täyden tukiosan edellyttämää kansaneläkettä, vanhuuseläkkeen, työkyvyttömyyseläkkeen, sairauseläkkeen sekä ns. vanhuusavustuksen saajia yhteensä n. 23 000. Mikäli kaikille aloitteissa tarkoitetuille myönnettäisiin vapaaliput, merkitsisi se liikennelaitokselle

n. 5.75 mmk:n tulon menetystä vuodessa. Mikäli heille myönnettäisiin alennusliput samoin perustein kuin sairauden tai invaliditeetin perusteella alennuslippuihin oikeutetuille, siis 10 pennillä matkaa kohden, aiheuttaisi se tulonmenetystä n. 180 mk vuodessa henkilöä kohti. 50 %:n alennuksen myöntäminen aiheuttaisi n. 125 mk:n tulonmenetyksen vuodessa henkilöä kohti. Laitoksen tulonmenetys vuodessa olisi vastaavasti 4.14 mmk ja 2.875 mmk. Mikäli aloitteeseen edes osittain suostutaan, olisi laitokselle suoritettava tulonmenetystä vastaava korvaus. Huoltolautakunnan ilmoituksen mukaan oli kansaneläkkeen saajien lukumäärä Helsingissä 1.1.1964 kaikki eläkelajit huomioon ottaen 54 351 henkilöä. Kustaankartanon vanhainkodissa olevat huollettavat saavat tarpeellisia matkojaan varten raitiovaunu- tai autokortin. Myöskin koululaiset ja invalidit saavat nykyään alennuslipun kaupunginhallituksen v. 1962 vahvistamien perusteiden mukaan. Huoltolautakunta ehdotti, että kaupunginhallituksen em. perusteisiin lisättäisiin kaksi uutta alaryhmää: m) muut henkilöt, joilla ikänsä, sairautensa tai muun niihin verrattavan syyn takia on huomattavia liikkumisvaikeuksia ja joiden haitta-aste on vähintään 50 % sekä n) sellaiset 75 v täyttäneet henkilöt, jotka nauttivat täysimääräistä vanhuuseläkettä, mikäli he jonkin muun syyn takia eivät ole oikeutettuja tässä päätöksessä mainittuun suurempaan etuuteen. Kaupunginhallitus ei puoltanut huoltolautakunnan tekemää lisäystä v. 1962 vahvistettuihin perusteisiin. Varattomien vanhusten huolto olisi turvattava varsinaisilla huoltoavustuksilla eikä aloitteissa tarkoitettulla tavalla. Kaupunginvaltuusto katsoi lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteiden johdosta (4.5. 359 §, 25.5. 393 §).

Koululaislippuoikeuksien laajentamista koskemaan myös korkeakouluissa ja muussa vastaavassa asemassa olevia opiskelijoita koskevassa aloitteessaan vt Järvinen ym. esittivät, että Helsinki maan merkittävimpänä korkea-

koulukaupunkina ryhtyisi tukemaan kaupungissa asuvaa, useasti varattomista kodeista lähtenyttyä opiskelijajoukkoa. Tämän kaupunki voisi tehdä mm. myöntämällä heille alennuksia liikennelaitoksen kulkuneuvoissa. Liikennelaitoksen lautakunnan ilmoituksen mukaan voidaan koululaislippuja myöntää vain niille oppilaille, joiden holhoojat ovat verovelvollisia Helsingin kaupungille. Kaupunginhallituksen vahvistamien perusteiden mukaisesti myönnetään alennuslippuja koulupäivinä käytettäväksi niiden koulujen ja lastentarhojen varsinaisille oppilaille, jotka ja joiden oppilaat täyttävät ko. vaatimukset. Yliopistoa, korkeakouluja ja vähintään keskikouluun pohjautuvia opistoja ei tässä ole otettu huomioon. Alennuslippujen myöntäminen myös korkeakouluissa ym. opiskeleville merkitsisi kaupungille varsin huomattavaa tulonmenetystä. Eri liikenteenharjoittajille maksettu korvaus alennuslippujen myynnistä koululaisille aiheutuvan tappion peittämiseksi oli lukuvuonna 1964/65 n. 2.16 mmk. Koululaislippuja käytti vastaavana aikana 30 899 oppilasta. Koululaislippujen myöntäminen opiskelijoille olisi käytännössä lisäksi erittäin vaikeaa, koska osa opiskelijoista opiskelee varsinaisen työnsä ohella. Heille ei alennuslippuja nykyisten ohjeiden mukaan voitaisi myöntää. Mikäli aloitteeseen suostutaan, olisi siitä aiheutuva tulonmenetys korvattava liikennelaitokselle. Ottaen huomioon lautakunnan selostuksesta ilmenevät kustannukset, ei kaupunginhallituksen mielestä ollut aihetta alennuslippuoikeuksien laajentamiseen. Kaupunginvaltuusto katsoi lausunnot riittäväksi selvitykseksi (20.4. 323 §).

Lainsäädännön muuttamiseksi siten, että julkisen henkilöliikenteen linjaluvat myöntäisi ja taksan määräisi kaupunginvaltuusto, olivat vt Mehto ym. tehneet aloitteen, jossa mm. huomautettiin, että moottoriajoneuvoasetuksen 73 §:n mukaan maistraatti antaa luvan linjaliikenteen harjoittamiseen kaupunkialueella sekä vahvistaa aikataulun ja määrää taksan ym. ehdot. Lupa-anomuksesta

hankitaan mm. kaupunginhallituksen lausunto. Kun maistraatti määrää taksan kaupunkialueella, mutta kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö antaa linjaluvan ja määrää taksan muualla kuin kaupunkialueella, peritään kuljetuksista usein erilaiset kahden eri määrääjän mukaiset taksat, sillä kun tällainen ministeriön luvalla toimiva linja-auto ottaa asiakkaita kaupungin alueelta ja jättää heidät samalle alueelle, peritään maksu ministeriön määräämän taksan mukaan. Kun nykyään on olemassa kaupunkisuunnittelu-lautakunta, joka hoitaa liikenneasioita, on liikennelaitoksen lautakunta, joka hoitaa ja suunnittelee nimenomaan julkisen liikenteen tehtäviä ja on lisäksi useita muita kunnallishallinnon elimiä, jotka tavalla tai toisella osallistuvat julkisen liikenteen kysymyksiin ja kaikille näille on yhteisesti ominaista kaupunginhallituksen ja viime vaiheessa valtuuston alaisuus, voisivat nämä elimet kehittää julkista liikennettä kaupungin alueella asukkaiden tarpeita vastaavalle tasolle entistä johdonmukaisemmin ja varmemmin, jos kaupunkialueella linjaluvan antaisi ja taksan sekä muut ehdot määräisi kaupunginvaltuusto. Maistraatti totesi, että ainakin suurimmat kaupungit huolehtivat liikennelaitostensa kautta yhdessä yksityisten liikennöitsijäin kanssa linja-autoliikenteen harjoittamisesta kaupunkien alueella. Tämän vuoksi on luonnollista, että lainsäätäjä on katsonut tarkoituksenmukaiseksi määrätä liikenneluvan antajaksi kaupunginhallinnosta erillisen ja riippumattoman viranomaisen eli maistraatin. Jos luvan myöntäminen uskottaisiin valtuustolle, joutuisi se päättämään asiasta, jossa kaupunki on asianosainen ja yleisen oikeusperiaatteen mukaan esteellinen. Lisäksi katsoo korkein hallinto-oikeus linja-autoliikenneluvan myöntämisen ja siihen liittyvien ehtojen määräämisen oikeuskysymykseksi, jossa ratkaisulta on oleva tuomarin tai virkamiehen vastuulla toimivalla viranomaisella. Maistraatin on lisäksi leimaverolain 10 §:n säännösten perusteella luvan myöntämisen

1. Kaupunginvaltuusto

yhteydessä määrättävä luvasta valtiolle maksettava leimavero, jota tehtävää tuskin voitaaneen antaa valtuustolle. Asiamiestoimisto huomautti, että kun säännön mukaan tarkoituksenmukaisuuskysymykset ratkaisee viimeisenä asteena valtioneuvosto ja oikeuskysymykset korkein hallinto-oikeus, on katsottava, että lainsäätäjä on tarkoittanut liikenneluvan myöntämisen periaatteessa oikeuskysymykseksi. Linja- ja tilausliikenneasioiden käsittelyjärjestyksen muuttaminen edellyttää voimassa olevien säännösten vastaavaa tarkistusta. Ehdotetun muutoksen tarkoituksenmukaisuuden harkinta jää viime kädessä ao. valtion viranomaisen tehtäväksi. Liikennelaitoksen lautakunta katsoi, ettei nykyisin voimassa olevista määräyksistä linjalupien myöntämisessä ja taksan määrittämisessä ole todettu olevan haittaa liikennelaitoksen toiminnalle. Mikäli yksityinen liikennöitsijä ei pysty täyttämään velvoitteitaan, voi maistraatti peruuttaa luvan ja myöntää sen toiselle ehdot täyttävälle hakijalle. Lautakunta piti ensiarvoisen tärkeänä, että asian ratkaisee kaupunginhallinnosta erillinen hallinnollista päätäntävaltaa toteuttava viranomainen, jonka päätöksistä voidaan laillisessa järjestyksessä valittaa. Julkisen liikenteen yhteistyöelin harkitsee jatkuvasti taksojen erilaisuuksien aiheuttamien epäkohtien poistamista. Kaupunginhallituksen vähemmistön mielestä olisi Kaupunkiliitolle tehtävä aloitteessa ehdotettu esitys. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (8.6. 461 §).

Kunnallisessa liikenteessä vallitsevien epäkohtien poistamista koskevassa aloitteessaan vt Matvejew ym. huomauttivat, että liikennelaitos jatkuvasti asettaa liikenteeseen rikkinäisiä ja heiluvia linja-autoja, joissa lisäksi on todettavissa öljyn hajua. Tällaiset vanhat linja-autot ovat talvisin lisäksi erittäin kylmiä. Näissä huonokuntoisissa linja-autoissa toimiva henkilökunta on valittanut selkäsärkyä. Liikennehäiriöiden sattua ei häiriöistä liioin ilmoiteta odottavalle yleisölle,

joka saattaa joutua odottamaan pysäkillä jopa 40 minuuttia. Palvelua voitaisiin myös parantaa siten, että halleihin palaavat autot ottaisivat matkustajia. Tämä olisi erittäin toivottavaa esim. yöliikenteen aikana. Liikennelaitoksen lautakunta ilmoitti, että 533 diesellinja-autosta on tungosaikana käytössä 403 linja-autoa ja kokopäivävuoroissa keskimäärin 161 autoa. Liikennelaitoksen koko linja-autokannan keski-ikä on 4 v ja romutettujen autojen keski-ikä n. 11 $\frac{3}{4}$ v. Kokopäivävuoroissa laitos pyrkii yleensä käyttämään uusinta kalustoa. Sunnuntaisin ja yövuoroissa on järjestelyteknillisistä syistä jouduttu osittain käyttämään vanhempaa kalustoa. Vartiokylän varikon valmistumisen jälkeen saadaan tämä epäkohta pääosiltaan poistetuksi. Uusien linja-autojen jousitus on ilmajousituksen vuoksi huomattavasti miellyttävämpi kuin vanhojen autojen ns. lehti-jousitus. Nämä ovat varsinkin pienellä kuormalla ajettaessa melko kovia. Ajotärinästä ei kuitenkaan ole voitu todeta aiheutuneen matkustajille fyysisistä haittaa. Liikkuvassa kalustossa työskentelevien terveydelliset näkökohdat on pyritty ottamaan huomioon mm. hankkimalla oikein suunniteltuja istuimia. Täynnä matkustajia olevan auton lämmitys ja ilmanvaihto ovat vaikeasti hoidettavia asioita, koska miltei jokaisella matkustajalla on asiasta oma mielipiteensä. Liikennelaitoksessa tutkitaan parhaillaan, miten nykyaikaista tiedotustekniikkaa käyttäen liikenteen valvontaa, tiedotustoimintaa ja häiriöiden poistamista voitaisiin laitoksissa tehostaa. Tähän mennessä on tarkastajia varten saatu aikaan pikapuhelinjärjestelmä, samaten on heidän käytössään radiopuhelimia. Television käyttämisestä on tehty alustava ehdotus ja tullaan se kokeilumielessä asentamaan pariin valvottavaan paikkaan. Lisäksi asennetaan pysäkkikovaääniset kokeilumielessä erälle pysäkille. Tämän toiminnan kehittämistä varten on muodostettu tutkimusryhmä, johon kuuluu laitoksen eri toimialojen edustajia. Sen tehtävänä on tutkimuksen yh-

tenäistäminen ja suorittaminen. Halleille palaavat autot ovat velvollisia ottamaan matkustajia, mikäli matkustaja antaa merkin. Tämä ei kuitenkaan koske päivällä halleille ajavia autoja. Kaupunginvaltuusto katsoi lausunnon riittäväksi selvitykseksi (25.5. 395 §).

Joukkokuljetusliikenteen taksapolitiikasta ym. liikennettä koskevista asioista olivat vtt Hakulinen, Jokinen, Leikola, Ruohonen ja Valpas ym. tehneet seuraavat aloitteet: vt Valpas ym. esittivät, että kaupungin asukkaat oikealla ja kohtuullisella taksapolitiikalla ohjattaisiin käyttämään julkisen liikenteen ajoneuvoja. Tällaisella suuntauksella voitaisiin huomattavasti tasoittaa liikenteen vaatimia vuosittaisia investointeja ja näillä perusteilla voitaisiin myös toimeenpanna yksityisille autoille liikennerajoituksia keskustassa. Yhdenmukaista ja kohtuullista liikennetaksa ei käytännössä voida toteuttaa, jos pyrkimyksenä on liikevoiton saaminen. Oikeudenmukainen taksapolitiikka voidaankin toteuttaa vain kunnallisen liikennelaitoksen toimesta, koska tällöin taksoja määrittäessä voidaan ottaa huomioon koko liikenteen vaatimukset, asukkaiden tasavertainen kohtelu, sosiaaliset näkökohdat ym.;

vt Jokinen ym. totesivat aloitteessaan kaupungin julkisen henkilöliikenteen liikennepalvelun heikentyneen sen jälkeen, kun yhteistariffi otettiin käytäntöön. Siitä on myös kaupungille ja sen asukkaille aiheutunut tarpeettomia kustannuksia. Yhteistariffikysymyksen tullessa uudelleen valtuuston käsiteltäväksi olisi kaupunginhallitusta kehotettava ryhtymään kiireellisesti toimenpiteisiin yhteistariffisopimuksen irtisanomiseksi, julkisen liikenteen tariffiperusteiden muuttamiseksi samansuuruisiksi koko kaupungin alueella huomioon ottaen joukkoliikenteen sosiaalisen luonteen ja tarkoituksen turvata kaikille kuntalaisille mahdollisimman halvat liikennemaksut työ- ja asuinpaikasta riippumatta sekä julkisen liikenteen hoitamiseksi

vastaisuudessa kokonaisuudessaan kunnallisen liikennelaitoksen toimesta;

vtt Hakulinen ja Ruohonen viittasivat aloitteessaan mm. siihen, että Esikaupunkien vuokrataso oli huomattavasti korkeampi kuin Kantakaupungissa. Tämä aiheuttaa sen, että molempien aviopuolisoiden on perheen toimeentulon takia käytävä ansiotyössä. Yhteistariffin voimaan tulon jälkeen ovat monet perheet olleet pakotettuja hankkimaan itselleen oman auton, koska sen käyttö, jos perheessä esim. kolme henkilöä joutuu matkustamaan kaupunkiin, tulee yleisiä kuluneuvoja halvemmaksi. Tämä taas aiheuttaa kaupungissa monia liikennepulmia, varsinkin paikoitustilojen puutetta. Pulmien helpottamiseksi olisi liikennelaitosta kehotettava ryhtymään sellaisiin toimenpiteisiin, että kaikki ns. vyöhykerajat poistetaan ja matkalippujen hinnat määrätään samansuuruisiksi. Liikennemaksujen avulla tasoitettaisiin sitä sosiaalista vääryyttä, jonka Esikaupunkien korkeammat vuokrat aiheuttavat;

vt Hakulinen oli lisäksi aloitteessaan huomauttanut, että kaupungin harjoittaman väärän liikennepolitiikan tulokset olivat selvästi nähtävissä liikennelaitoksen toiminnassa. Yhteistariffi oli mm. aiheuttanut sen, että yleisten liikennevälineiden käyttö oli vähentynyt, mistä on ollut seurauksena liikennelaitoksen tappion kasvaminen. Kaupungin kadut ovat tulleet entistään vaikeammin liikennöitäviksi, koska ns. nukkumakaupunginosista on mukavampaa ja usein myös taloudellisempaa tulla pääkaupunkiin omalla autollaan;

vt Leikola ym. olivat aloitteessaan ehdottaneet, että kaupunginhallitus asettaisi toimikunnan tai antaisi jollekin entiselle toimikunnalle tehtäväksi tutkia mahdollisuuksia tariffipolitiikan kehittämiseksi sellaiseen suuntaan, että kaikilta kaupungin asukkailta, riippumatta siitä, missä he kaupungin rajojen sisäpuolella liikkuvat, perittäisiin sama yksinkertainen kuljetusmaksu. Liikennelaitoksen lautakunta oli huomauttanut, että kohtuullisen tariffipolitiikan määrittelyssä on otettava

1. Kaupunginvaltuusto

huomioon myös liikennepalvelun maksuille asettamat vaatimukset. Onhan luonnollista, että matkasta suoritettava korvaus kasvaa matkan pidentyessä ja että mukavammasta ja monipuolisemmasta palvelusta on maksettava enemmän. Kun Suur-Helsinki tulevina vuosina on muodostunut ja paikallisliikenne ulottuu jopa kymmenien kilometrien päähän, on yhtenäishinta taloudellinen mahdollisuus. Kaupungin alueella tapahtuvaa julkista liikennettä hoitaa liikennelaitos 9:llä raitio- ja 36 autolinjalla. Lisäksi osallistuvat siihen rautatielaitos sekä 7 yksityistä yhtiötä, jotka liikennöivät yhteensä 17 autolinjalla. Maistraatti myöntää välttämättömät liikenneluvat tavallisesti 5 v:ksi kerrallaan. Kaupungilla ei ole mahdollisuutta ottaa yksityisen hoitamaa linjaa haltuunsa, mikäli tämä ei ole ilmoittanut luopuvansa liikenneluvastaan. Kaupungin elimillä ei ole päätäntävaltaa asiassa. Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt periaatteen, jonka mukaan Helsingin julkista liikennettä hoidetaan liikennelaitoksen toimesta yhteistoiminnassa Valtionrautateiden ja yksityisten liikennöitsijäin kanssa. Samaten kaupunginvaltuusto on omalta osaltaan hyväksynyt ns. yhteistariffin. Liikennelaitos ei ole heikentänyt, eikä huonontanut palveluaan yhteistariffin voimassaoloaikana. Sen hoitamilla linjoilla on vyöhykejärjestelmä ollut käytössä jo pitemmän ajan. Uutena tämä järjestelmä sitävastoin tuli yksityisille liikenteenharjoittajille, jotka aikaisemmin olivat perineet maksun matkan pituuden mukaan. Nykyinen yhteistariffi on kohtuullisen tasapuolinen koululais- ja invalidialennuksiin ja sen antamat tulot kattavat pääosan

liikennelaitoksen kustannuksista loppuosan tullessa peitetyiksi verovaroilla. Liikennelaitoksen palvelun heikkeneminen tungosaikoina ei aiheudu liikennelaitoksesta, vaan yksityisen liikenteen suuresta lisääntymisestä. Kaupunginhallitus viittasi kaupunginvaltuuston edellä (ks. s. 80) yhteistariffin kehittämisestä hyväksymän pönten johdosta annettuun selvitykseen. Kaupunginvaltuusto katsoi lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteiden johdosta (8.6. 460 §).

Myllypuron autolinjan liikennetiheyden lisäämistä koskevassa aloitteessaan huomauttivat vt Jokinen ym., että v. 1965 linjan n:o 43, Rautatienatori—Myllypuro liikennetiheyttä vähennettiin kesän ajaksi. Toimenpide osoitautui kuitenkin täysin virheelliseksi, koska Myllypuron jatkuvan rakentamisen takia myös sen asukasmäärä lisääntyi jatkuvasti. Tilanne ko. linjalla oli erittäin vaikea ja varsinkin ruuhka-aikana ei autoihin päässyt muualta kuin pääte pysäkiltä. Näin saattaa tähän 12—13 km:n matkaan kulua 30—90 minuuttia. Myös yöliikenteen tiheyttä olisi lisättävä 2—3 vuoroon tunnissa. Liikennelaitoksen lautakunnan ilmoituksen mukaan tarkkaillaan linjan liikennetarvetta jatkuvasti. Liikennettä muutettiin v:n 1965 aikana kuusi kertaa. Nykyään olivat tungosaikoina vaunujen vuorovälit 2—4 min., arkipäivinä vuorovälit 15 min., pyhäliikenteessä aamupäivisin 20 min. ja iltpäivisin 12 min., yöliikenteessä vuorovälit olivat 30 min. Lautakunnan mielestä aloitteen ei tulisi antaa aiheita toimenpiteisiin. Kaupunginvaltuusto katsoi lausunnon riittäväksi selvitykseksi (8.6. 462 §).

10. Muu liikeluonteinen toiminta

Teurastamolaitos

Viranhaltijat. Teurastamolaitoksen toimitusjohtajaksi valittiin agronomi Antti Rento tavanomaisilla ehdoilla (12.1. 48 §).

Eläkeläisten odotettua suuremman lisääntymisen vuoksi kaupunginvaltuusto oikeutti teurastamolaitoksen lautakunnan käyttämään lautakunnan v:n 1965 talousarviossa määrätystä osoituksesta poiketen eläkkeisiin