

satamalautakunnan ja Vaasan Höyrymylly Oy:n välinen, 25.11.1963 tehty Munkkisaaren korttelin n:o 177 entistä tonttia n:o 8 koskeva vuokrasopimus,

5) satamalautakunta oikeutetaan ottamaan sopimukseen muut tavanmukaiset vuokraehdot (3.4. 241 §).

9. Liikelaitoksia koskevat asiat

S ä h k ö l a i t o s

Viranhaltijat. Sähkölaitoksessa suoritettujen uudelleenjärjestelyjen ja organisaatiomuutosten vuoksi eräät virat olivat käyneet tarpeettomiksi, mistä syystä ne päätettiin lakkauttaa (7.2. 80 §, 3.4. 239 §, 26.6. 451 §, 4.9. 544 §, 13.11. 696 §, kunn. as. kok. n:o 223 B).

Kaupunginvaltuusto oikeutti sähkölaitoksen käyttämään v:n 1967 talousarviossa määrätystä osoituksesta poiketen laitoksen vakinaisten viranhaltijain palkkoihin 3.1 mmk sekä eläkkeisiin ja hautausavustuksiin 2.2 mmk (10.1. 35 §).

Voima-asetat. Kaupunginvaltuusto oikeutti sähkölaitoksen käyttämään kertomusvuoden talousarvion ulkovalaistusta varten merkitystä määrärahasta 1.5 mmk ja kaukolämmitykseen merkitystä määrärahasta 3.5 mmk devalvointitappioiden kattamiseen voima-asettien hankintojen osalta (26.6. 498 §).

Rakennuspiirustusten hyväksyminen. Kaupunginvaltuusto hyväksyi sähkölaitoksen uutta toimitaloa ja Kampin sähköaseman muutostöitä koskevat, arkkitehtitoimisto Alvar Aallon laatimat, 1.3.1967 päivätyt luonnospiirustukset n:o 23—33, 35, 36 ja 39—43. Samalla valtuusto velvoitti sähkölaitoksen osallistumaan Kampin alueelle keskustasuunnitelman yhteydessä rakennettavien pysäköintitilojen kustannuksiin käyttäen samoja laskentaperusteita, joita aikanaan tullaan noudattamaan muidenkin tälle alueelle rakennettavien talojen suhteen. Kaupunginhallitusta kehoitettiin sähkölaitoksen uuden toimitalon piirustuksia käsitellessään kiinnittämään erityistä huomiota rakennuskustan-

nuksiin sekä siihen, että kaupunginhallituksen v. 1967 hyväksymää päätöstä laatuluokittelusta noudatetaan (8.5. 314 §). Samoin hyväksyttiin arkkitehtien Erikko Virkkusen laatimat Munkkisaaren huippu- ja varalämpökeskuksen luonnospiirustukset (21.2. 128 §).

Raskaan polttoöljyn syvävaraston rakentaminen Salmisaaren voimalaitoksen läheisyyteen. Teollisuuslaitosten lautakunnan ilmoituksen mukaan Salmisaaren voimalaitoksen polttoöljyvaraston rakentamissuunnitelma muodosti osan polttoainevarastojen yleissuunnitelmasta. Lautakunnan v. 1964 esittämässä yleissuunnitelmassa esitettiin öljyvarasto rakennettavaksi Länsiväylän pohjoispuolelle maanpäällisenä varastona pääasiallisesti mereen täytettävälle alueelle. Alueen pohjatuutkimukset ja polttoöljyn varastoinnissa tapahtunut kehitys oli kuitenkin aiheuttanut sen, että uudessa, v. 1967 laaditussa tarkistetussa yleissuunnitelmassa Salmisaaren öljyvaraston järjestely muuttui. Uuden suunnitelman mukaan tarvittavat öljyvarastot suunniteltiin sijoitettaviksi pohjavedenpinnan alapuolelle louhittaviin vuoraamattomiin kallioluoliin eli ns. syvävarastoihin. Varastoiksi tarvittava riittävän ehyt kalliomassa oli alustavien tutkimusten mukaan löydettävissä voimalaitosalueen itäosasta. Polttoöljyn varastoimiskysymyksissä on laitoksen asiantuntijana toiminut Neste Oy, jonka alustava, 100 000 m³:n suuruista syvävarastoa koskeva suunnitelma valmistui syksyllä v. 1966. Lautakunta oikeutti 9.6. 1967 sähkölaitoksen tekemään Neste Oy:n kanssa lopullista varastoa koskevan suunnitelusopimuksen. Varaston kustannukset tulisivat olemaan 7 380 000 mk. Suunnitelman

1. Kaupunginvaltuusto

valmistuttua sähkölaitos oli 16.4. pyytänyt tie- ja vesirakennushallitukselta suostumusta suunnitelman toteuttamiseen siltä osin, kuin se koski tie- ja vesirakennushallituksen tie-oikeutta Länsiväylän haltijana. Tie- ja vesirakennushallitus oli antanut suostumuksensa 4.5.1968. Kaupunginvaltuusto päätti hyväksyä Salmisaaren voimalaitoksen läheisyyteen rakennettavan, teollisuuslaitosten lautakunnan esittämän 150 000 m³:n suuruisen raskaan polttoöljyn syvävaraston suunnitelman (26.6. 452 §).

Moottoriteiden valaistuksen parantamisesta olivat vt Papunen ym. tehneet aloitteen 21.2. 1968. Siinä kiinnitettiin huomiota kaupungin alueella olevien moottoriteiden riittämättömään tai kokonaan puuttuvaan valaistukseen. Sen vuoksi he ehdottivatkin, että kaupungin ja valtion tieviranomaisia kehoitetaisiin toimimaan siten, että em. moottoriteille saataisiin viipymättä kansainväliset normit täyttävät valaistusolosuhteet. Kaupunginhallitus ilmoitti, että valtuusto päätti 24.5.1967 esittää tie- ja vesirakennushallitukselle, että Jorvaksen, Tuusulan ja Lahden moottoriteiden kaupungin alueella olevien osuuksien valaisemisesta tehtäisiin sopimus valtion ja kaupungin kesken. Sopimuksessa, joka sisälsi 8 §, edellytettiin, että valaistus-suunnitelmat hyväksytään kummankin osapuolen toimesta ennen niiden toteuttamiseen ryhtymistä. Edelleen oli tarkoituksena toteuttaa ko. tieosuuksien valaiseminen siten, että valtion ja kaupungin toimesta suoritettavat työt tehdään mahdollisuuksien mukaan samanaikaisesti. Toteuttamisaikataulua ei vahvistettu sopimuksessa, vaan se jäi riippuvaksi osapuolten mahdollisuuksista merkitä tarkoitusta varten määrärahoja talousarvioihinsa. Tie- ja vesirakennushallitus oli 3.5.1968 ilmoittanut, että kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö oli oikeuttanut sen tekemään em. sopimuksen valtion puolesta kaupungin kanssa. Samalla ilmoitettiin, että kaupungin alueella olevien Jorvaksen ja Tuusulan moottoriteiden valaiseminen pyritään

suorittamaan v:n 1969 aikana. Lahden moottoriteillä olisi valaistustyö syytä tehdä kokonaisuudessaan välillä Koskelantie - Tattariharju moottoriteiosuuden Viikki - Tattariharju valmistuttua. Mainittu sopimus oli jo allekirjoitettu. Valtuusto päätti katsoa eolausunnon riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (29.5. 383 §).

Vesilaitos

Vedenhinnan korottaminen. Kaupunginvaltuusto päätti korottaa viimeksi v. 1965 vahvistamansa vesilaitoksen taksan mukaan maksettavan vedenhinnan 50 penniksi m³:ltä siten, että näin korotettua taksaa sovelletaan siihen kulutukseen, joka alkaa v:n 1969 kolmannen neljänneksen mittarien lukemisen jälkeen (13.11. 697 §).

Kaasulaitos

Viranhaltijat. Kaasulaitoksen toim.joht. Olavi Kiurun kanssa päätettiin tehdä virkasuhteinen palkkaussopimus sen allekirjoituspäivää seuraavan kuukauden alusta, palkka 4 575 mk/kk. Näin vahvistettu palkka saatiin suorittaa 1.4.1967 alkaen, jolloin vähennyksenä oli otettava huomioon Kiurulle mainitusta ajankohdasta lukien suoritettu palkka sellaisena kuin se oli ollut lisättynä ko. ajankohdan jälkeen suoritetuilla yleisillä korotuksilla sekä erillisillä päivystyskorvauksilla. Edelleen valtuusto päätti, että erillisiä päivystyskorvauksia ei enää saada kaasulaitoksen toimitusjohtajalle uuden sopimuksen tultua voimaan maksaa, sekä että tämän sopimuksen mukaista palkkaa saadaan 1.6.1968 alkaen korottaa 3.5 %:lla (8.5. 318 §).

Kaasulaitos oikeutettiin käyttämään *halhintoa ja muita yhteisiä kustannuksia* varten enintään 72 000 mk v:n 1968 talousarvioon kaasun ja koksen valmistukseen merkitystä määrärahadista (11.12. 774 §).

Öljytuotteeseen perustuvan kaasutuslaitoksen rakentaminen. Toisen maailmansodan jälkeen nopeasti laajentunut öljynjalostusteollisuus ja sen tuottamat lämmitysöljyt, bitumit ja sivutuotteet olivat vähitellen vallanneet markkinoita hiilikaasuteollisuuden tuotteilta, koksilta, kaasulta, kivihiilitervalta ja bentseenituotteilta. Kilpailukseen öljyteollisuuden kanssa oli hiilikaasuteollisuus ollut pakotettu alentamaan useimpien tuotteittensa hintoja huolimatta raaka-ainehiilen ja muiden kustannusten noususta. Tämä oli aiheuttanut sen, että hiilikaasulaitosten taloudellinen tulos oli jatkuvasti ollut tappiollista jo 1950-luvulta lähtien. Miltei kaikki kunnalliset hiilikaasulaitokset Euroopassa olivatkin tämän vuoksi lopettaneet hiilen kaasutuksen ja siirtyneet käyttämään uusin kaasunvalmistusprosessein raaka-aineinaan öljytuotteita. Myös kaupungin hiilikaasulaitoksen talouden tasapainoittaminen oli asteittain vaikeutunut. Tämän epäkohdan poistamiseksi laitos oli v. 1965 esittänyt kaasunmyyntitariffien korottamista. Teollisuuslaitosten lautakunta päätti tällöin asettaa keskuudestaan jaoston tutkimaan laitoksen tariffipoliittikkaa ja laitoksen vastaista kehitystä koko laajuudessaan. Jaosto luovutti ensimmäisen osamietintönsä lautakunnalle kertomusvuoden elokuussa. Siinä todettiin, että kaasulaitoksen tuotantomenetelmän muuttaminen olisi käsiteltävä kiireellisenä ja jaosto oli pitänyt ainoana lähivuosina toteutettavana vaihtoehtona jonkin öljytuotteen kaasutuslaitoksen rakentamista Helsinkiin. Kaasulaitosjaosto oli esittänyt laskelmia ja muita selvityksiä siitä, että kaasulaitoksen toiminnan jatkaminen sen nykyisellä tehdasalueella öljynkaasutusmenetelmää käyttäen olisi kaupungin kokonaistalouden kannalta perusteltua ja ehdottanut, että tälle teollisuuskorttelin n:o 252 tontille n:o 2 rakennettaisiin öljytuotteeseen perustuva kaasutuslaitos raaka-ainevarastosäiliöineen, niin että se olisi valmis v:n 1971 alussa. Myös henkilökuntajärjestelyistä, joita kaasulaitoksessa joudut-

taisiin muutoksen takia suorittamaan, jaosto oli tehnyt esityksensä. Kaupunginvaltuusto päätti, että kaasulaitoksen nykyiselle tehdasalueelle teollisuuskorttelin n:o 252 tontille n:o 2 rakennetaan öljytuotteeseen perustuva kaasulaitos raaka-ainevarastosäiliöineen (13.11. 698 §).

Liikennelaitos

Liikennelaitoksen lautakunnan ja liikennelaitoksen johtosääntöjen uusiminen. Kaupunginvaltuusto päätti,

1) hyväksyä Helsingin kaupungin liikennelaitoksen lautakunnan johtosäännön khn mietinnön n:o 5 liitteen 1 mukaisena,

2) hyväksyä Helsingin kaupungin liikennelaitoksen johtosäännön niin ikään mietinnön n:o 5 liitteen 2 mukaisena,

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

4) kumota 19.6.1957 hyväksymänsä Helsingin kaupungin liikennelaitoksen lautakunnan ja liikennelaitoksen johtosäännöt niihin myöhemmin tehtyine muutoksineen samasta ajankohdasta alkaen, jolloin uudet johtosäännöt tulevat voimaan, ja

5) muuttaa Helsingin kaupungin tilisäännön 4 §:n 4) kohdan, joka koskee liikennelaitoksen yleisen osaston kassa- ja tilitoimistoa (8.5. 313 §, kunn. as. kok. n:o 63, 64, khn mtö n:o 5).

Viranhaltijat. Kaupunginvaltuusto hyväksyi em. uusista johtosäännöistä johtuvat virkajärjestelyt siten, että ne tulevat voimaan 1.10. lukien:

1) 34. pl:aan kuuluva teknillisen johtajan virka muutetaan samaan palkkaluokkaan kuuluvaksi osastopäällikön viraksi, liikennejohtajan 33. pl:aan kuuluva virka samaan palkkaluokkaan kuuluvaksi osastopäällikön viraksi ja 33. pl:aan kuuluva talousjohtajan

1. Kaupunginvaltuusto

virka samaan palkkaluokkaan kuuluvaksi osastopäällikön viraksi.

2) Liikennelaitos oikeutetaan muuttamaan teknillisen johtajan viran haltijan, dipl.ins. Helge Henrikssonin kanssa sekä liik.joht. Teuvo Riittisen kanssa tehdyt palkkauksia koskevat sopimukset virkojen nimikkeen muuttumista vastaaviksi.

3) Liikennelaitokseen perustetaan yksi 28. pl:aan ja II kielitaitoluokkaan kuuluva kamreerin virka.

4) Seuraavat liikennelaitoksen virat muutetaan samoihin palkkaluokkiin ja kielitaitoluokkiin kuuluviksi toimistopäällikön viroiksi: järjestelyosaston 31. pl:aan ja II kielitaitoluokkaan kuuluva osastopäällikön virka, sosiaali- ja tiedotusosaston 27. pl:aan ja III kielitaitoluokkaan kuuluva osastopäällikön virka, hankintaosaston 29. pl:aan ja III kielitaitoluokkaan kuuluva osastopäällikön virka, autoliikenneosaston 26. pl:aan ja IV kielitaitoluokkaan kuuluva osastopäällikön virka, raitioliikenneosaston 26. pl:aan ja IV kielitaitoluokkaan kuuluva osastopäällikön virka, liikennesuunnitteluosaston 30. pl:aan ja III kielitaitoluokkaan kuuluva osastopäällikön virka, autokorjaamo-osaston 30. pl:aan ja III kielitaitoluokkaan kuuluva osastopäällikön virka, raitiovaunukorjaamo-osaston 30. pl:aan ja III kielitaitoluokkaan kuuluva osastopäällikön virka, rataosaston 31. pl:aan ja III kielitaitoluokkaan kuuluva osastopäällikön virka ja teknillisen suunnitteluosaston 31. pl:aan ja III kielitaitoluokkaan kuuluva osastopäällikön virka.

Samalla kaupunginvaltuusto totesi, että hyväksytyt johtosäännöt tulevat voimaan 1.10. lukien (4.9. 545 §).

Kaupunginvaltuusto oikeutti liikennelaitoksen käyttämään v:n 1967 talousarviossa määrätystä osoituksesta poiketen laitoksen vakinaisten viranhaltijain palkkaamiseen 369 000 mk ja tilapäisten viranhaltijain palkkaamiseen 31.306 mmk sekä eläkkeisiin ja hautausavustuksiin 8.56 mmk (10.1. 36 §).

Kaupallisen johtajan palkkaamisesta li-

kennelaitokseen olivat vt Hakulinen ym. tehneet aloitteen 7.9.1966. Siinä sanottiin mm.: liikennelaitoksen kannattavuus on tullut entistä huonommaksi; tämän vuoksi olisi välttämätöntä, että sen toimintaa voitaisiin tehostaa. Se tarvitsisi kaupallisen johtajan samoin kuin mikä tahansa muu liikelaitos. Tässä mielessä aloitteessa ehdotettiin, että suoritettaisiin selvitys liikennelaitoksen kaupallisen johtajan tarpeellisuudesta, jonka tehtäviin kuuluisi markkinointi ja esitettäisiin mahdolliset tarvittavat toimenpiteet valtuuston päätettäväksi. Liikennelaitoksen lautakunta katsoi, että tehokkaaseen markkinointiin on kiinnitettävä huomiota laitoksen toiminnassa ja myös sen organisaatiossa. Samalla se esitti yhteenvedon niistä toimenpiteistä, joihin ko. asian järjestämiseksi oli ryhdytty. Jo v. 1965 sisällytettiin hallinnollisen johtajan toimilohkoon lippu- ja tariffitoimisto. Tälle alistettiin myös perustetut kolme myynti- ja neuvontatoimistoa. Lisäksi oli lehdistössä julkaistu ilmoitussarja yksityisauton korvaamiseksi liikennelaitoksen liikennevälineillä työmatkoilla, jaettu lento-lehtisiä sekä hankittu nähtävyysskuuluslaitteet raitiolinjalle 3T. Edelleen oli tarkoitus jakaa yleisölle linjakarttoja, kehittää sanomalehtien avulla tapahtuvaa tiedotustoimintaa sekä jatkaa muuta informaatiotyötä yleisön keskuudessa. Markkinointi on kuitenkin riippuvainen siihen käytettävissä olevista varoista. Vaikka ko. määrärahaa lisättäisiinkin, ei sen tarvitse merkitä markkinointia päätehtävänään hoitavan vastuuhenkilön organisaatioporrastuksen nostamista. Markkinointiin liittyvät ratkaisut on usein katsottu parhaaksi valmistella ryhmätyönä. Kaupunginhallitus viittasi esitykseen liikennelaitoksen johtosäännön uusimisesta. Valtuusto päätti katsoa em. lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (8.5. 338 §).

Matkailijaliipun käytön muuttaminen ympärivuotiseksi. Kaupunginvaltuusto päätti muuttaa Helsingin kaupungin julkisen liikenteen yhteisten tariffimääräysten matkailija-

lippuja koskevan kohdan siten, että ainoastaan liikennelaitoksen linjoilla suoritettavia matkoja varten myydään matkailijalippuja, jotka oikeuttavat yhden vuorokauden aikana ajamaan kaikilla linjoilla rajattomasti ja jotka kelpaavat myös yöliikenteessä ilman lisämaksua. Maistraatti oli 12.7. hyväksynyt tämän tariffimääräyksen muutoksen linja-autolinjojen osalta (26.6. 453 §, 4.9. 526 §, kunn. as. kok. n:o 113).

Liikennelaitoksen vapaa- tai alennuslippujen myöntämistä invalideille, vanhuksille ym. koskeva asia. Kaupunginvaltuusto käsiteli kokouksessaan 25.5.1966 useiden valtuutettujen tekemiä aloitteita, jotka koskivat vapaa- tai alennuslippujen myöntämistä invalideille, vanhuksille ym. liikennelaitoksen kuljetusvälineisiin. Kaupunginvaltuusto päätti tällöin katsoa kaupunginhallituksen esityksen mukaisesti aloitteista annetut lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteiden johdosta. Toimitusjohtaja Janne Hakulinen valitti päätöksestä lääninhallitukseen sillä perusteella, että valtuusto oli menetellyt kunnallislain vastaisesti päättäessään asiasta määränemmistöllä. Valtuuston istunnossa oli tehty neljä kaupunginhallituksen hylkäävästä ehdotuksesta poikkeavaa ehdotusta, joissa kaikissa oli esitetty alennuslippuoikeuksien myöntämistä invalideille ja vanhuksille. Kysymys oli periaatteellisesta ratkaisusta, sillä ehdotuksissa ei määritelty alennuksen suuruutta eikä ehdotettu toimeenpanoaikaa. Lääninhallitus käsitteli asian 31.8.1967 ja hylkäsi valituksen sekä Hakulisen esittämän kuluvaatimuksen. Korkein hallinto-oikeus, jonne joht. Hakulinen lääninhallituksen päätöksestä valitti, päätti 17.6. 1968 hyläten valituksen jättää valituksenalaisen päätöksen lopputuloksen pysyväksi, mikä merkittiin tiedoksi (16.10. 616 §).

Invalidien vapaa- ja alennuslippujen myöntämisperusteiden tarkistamisesta olivat vt Mäkinen-Ollinen ym. tehneet aloitteen 13.6. 1968. Siinä huomautettiin mm., että kaupunginhallituksen vahvistamien perusteiden mu-

kainen luettelo, jonka mukaan vapaa- ja alennuslippuja invalideille myönnetään sitä mukaa, kuinka suuri on vamman aiheuttama haitta-aste, ei ole vienyt oikeuden- ja kohtuudenmukaisiin tuloksiin. Arvostelu kohdistuu lähinnä vahvistettuihin lippukiintiöihin, eri sairauksista tai vammoista johtuvien haitta-asteiden yhdistämiskieltoon ja prosenttiperusteisten ohjeiden kaavamaisuuteen. Tässä mielessä aloitteentekijät ehdottivat, että ko. myöntämisperusteet tarkistettaisiin oikeudenmukaisiksi lähinnä vakuutuslääkärien yhdistyksen ja invalidien liiton asiantuntija-apua käyttäen. Liikennelaitoksen lautakunta totesi, että kaupunginhallitus oli vahvistanut 5.12.1962 ne perusteet, joita liikennelaitoksen oli noudatettava myöntäessään alennuslippuja. Vaikka aloitteessa oli todettu, ettei maamme lääkärikuntakaan ole täysin tyytyväinen invaliditeetin kaavamaiseen prosenttiluokitteluun, on liikennelaitoksen kannalta kuitenkin tärkeätä, että on olemassa selvä prosenttiluokittelu, sillä ilman tällaista olisi em. alennuslippujen myöntäminen erittäin vaikeata ja saattaisi johtaa epäyhtenäiseen käytäntöön ja entistä suurempiin epäoikeudenmukaisuuksiin. Vakuutuslääkärien yhdistyksen ilmoituksen mukaan on asetettu komitea selvittämään invaliditeettien luokittelujärjestelmää. Komitean työn, jonka avulla ilmeisesti voidaan vähentää epäkohtia mainittujen lippujen myöntämisperusteissa, pitäisi valmistua v:n 1968 aikana. Tämän vuoksi ei lautakunnan käsityksen mukaan ollut aihetta tässä vaiheessa ryhtyä alennuslippujen myöntämisperusteiden tarkistamiseen. Kaupunginhallitus ilmoitti, että vapaa- tai alennuslippuja myönnetään invalideille enintään 100 kpl kuukaudessa, niitä saa lunastaa vähemminkin kuitenkin niin, että vähimmäismäärä on 10 kpl. Tätä kiintiötä on pidetty riittävänä ja tarvetta tasoittaa se, että matkojen määrä on kytketty kuukauteen eikä päivään. Valtuusto päätti katsoa em. lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (13.6. 426 §, 4.12. 755 §).

1. Kaupunginvaltuusto

Helsingin kaupungin liikennekoulun perustamissuunnitelman muutosten hyväksyminen. Kaupunginvaltuusto päätti v. 1967 (ks.s. 122), että liikennelaitokseen saatiin perustaa Helsingin kaupungin liikenneopisto -niminen ammattioppilaitos ja että sitä varten hyväksyttäisiin liikennelaitoksen lautakunnan esittämä perustamissuunnitelma. Valtioneuvostolta päätettiin mm. pyytää perustamissuunnitelman hyväksymistä. Ammattikasvatushallitus oli ilmoittanut lausunnossaan puoltavansa perustamisluvan myöntämistä kuitenkin siten, että suunnitelmaan tehtäisiin seuraavat muutokset: Perustettavan ammattioppilaitoksen nimen tulee olla »Helsingin kaupungin liikennekoulu». Liikenneosaston sijasta tulee oppilaitokseen perustaa kurssiosasto, mikä huolehtii liikennealan ammatteihin kouluttamisen lisäksi koulun harjoittamasta kurssitoiminnasta yleensä. Lisäksi tulee korjaamo-osaston oppilaiden ottamisen tapahtua yksinomaan ammattikoulupohjalta. Kauppa- ja teollisuusministeriö oli pyytänyt kaupungin ilmoitusta siitä, hyväksyykö kaupunki perustamissuunnitelmaan tehdyt muutokset. Kaupunginvaltuusto päätti ilmoittaa ministeriölle kaupungin hyväksyvän kaupunginvaltuuston 22.3.1967 tekemän päätöksen edellyttämän, liikennelaitokseen perustettavan ammattioppilaitoksen perustamissuunnitelman ammattikasvatushallituksen 22.1.1968 esittämän muutoksin (17.4. 280 §).

Liikennelaitoksen perimistä maksuista luopumista tarkoittavassa aloitteessaan olivat vtt Järvinen ja Ruohonen ehdottaneet, että suoritettaisiin tutkimus siitä, mitä mahdollisuuksia olisi siirtyä liikennelaitoksessa ilmaisperiaatteeseen poistamalla kuljetusmaksut kokonaan ja missä määrin tämä alentaisi kustannuksia ja nostaisi veroäyriä. Aloitteessa mainittiin, että yksityisautojen käyttöä voitaisiin vähentää sillä, että liikennelaitoksen palvelu olisi halpaa, mukavaa ja nopeata. Edelleen väitettiin, että monissa maissa olttiin sitä mieltä, että liikennepolitiikassa olisi lähdeittävä ilmaisperiaatteesta, eli pyrittävä

tekemään matkustaminen kunnallisissa liikennevälineissä kokonaan ilmaiseksi ja rahoittamaan se julkisilla varoilla. Liikennelaitoksen lautakunta huomautti, että ilmeisesti oli kyseessä erehdys, sillä tietävästi ei missään ole sovellettu ilmaisperiaatetta lukuun ottamatta lyhyttä aikaa Neuvostoliitossa heti vallankumouksen jälkeen. Myöskään tämän periaatteen toteuttamisen käytännöllisiä ja taloudellisia seurauksia ei ole missään tarkemmin tutkittu. Tiedossa on vain erään kansainvälisen auktoriteetin lausunto, jossa mainitaan, että tällaisen toimenpiteen taloudellisten vaikutusten selville saaminen olisi mahdollista vasta sen jälkeen, kun asuntojen ja työpaikkojen sijoittumisen ja liikenneväyliin ja -välineisiin tehtyjen investointien pitkäaikaiset vaikutukset olisi saatu selville. Ruotsissa oli tosin pari kertaa ollut keskustelun kohteena ns. 0-taksan käytäntöön ottaminen, mutta oli todettu, että tällainen järjestelmä, vaikka se toisi mukanaan eräitä etuja, sisältäisi kuitenkin paljon lisäinvestointeja, tulonvähennystä ym. haittatekijöitä. V. 1966 Tukholmassa oli asetettu komitea selvittämään erilaisten mahdollisten taksajärjestelmien etuja ja haittoja, jolloin myös maksujen poistamista kokonaan tarkasteltaisiin eräänä vaihtoehtona. Joukkokuljetusliikennetoimikunta huomautti, että liikennelaitoksen aktiivisesti hoidettu tariffipolitiikka on tärkeimpiä menekin edistämistoimenpiteitä. 0-taksan mahdollisen käytännön yhteydessä olisi myös ratkaistava se periaatekysymys, olisiko oikein, että vieraskuntalaiset, joita lähialueelta käy päivittäin työssä kaupungissa, pääsisivät osalliseksi Helsingin omille asukkailleen tarjoamasta ilmaisesta kuljetuksesta maksamatta siitä mitään. Julkisen liikenteen yhteistyöelin puolsi vt Salon aloitteen johdosta tutkimuksen suorittamista niistä seikoista, jotka vaikuttavat helsinkiläisten kuljetusmuodon valintaan. Tähän tutkimukseen sisältyvät ilmeisesti myös taksakysymykset, minkä vuoksi erillistä tutkimusta ei olisi aihetta suorittaa. Val-

tuusto katsoi nämä lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (4.12. 753 §).

Liikennelaitoksen toiminnan tehostamista tarkoittavassa aloitteessaan vt Hakulinen ym. esittivät, että liikennelaitoksen toimintaa olisi pyrittävä kehittämään kaupallisten periaatteiden mukaan varsinkin, kun laitos kärsii siitä, että matkustajamäärät jatkuvasti pienenevät. Tariffipoliittisin keinoin olisi houkuteltava sellaisia väestöpiirejä, jotka mm. taloudellisista syistä eivät nykyisin voi käyttää liikennevälineitä, kuten varusmiehet, kansaneläkeläiset ja opiskelijat. Aloitteentekijät ehdottivat, että kaupunginhallituksen toimesta selvitettäisiin, kumpi on taloudellisempaa liikennelaitokselle: erilaisten vähävaraisten väestöryhmien kuljettaminen vaunustoa lisäämättä alennetuilla tariffeilla vai vaunujen kuljettaminen matkustajien jatkuvasti vähentyessä. Selvitys olisi kiireellisesti esitettävä valtuustolle. Liikennelaitoksen lautakunta mainitsi lausunnossaan, että aloitteesta saa sen käsityksen, että nykyisin tariffipoliittikka esittäisi markkinoinnissa määräävää osaa. Muita sitä edistäviä tekijöitä on kuitenkin runsaasti, esim. liikenteen nopeuttaminen, matkustajapalvelun mukavuuden kehittäminen ja liikenteen asiallinen järjestely. Matkustajien kiinnostuksen herättäminen tulee kyseeseen vasta sitten, kun matkustaja tuntee saavansa vaatimuksiaan vastaavan hyödyn maksamistaan palveluksista. Valtuuston tekemän päätöksen mukaisesti on liikennelaitoksen toimittava liiketaloudellisia periaatteita noudattaen. Kuitenkaan se ei ole voinut toteuttaa puhdasoppista liiketaloudellista linjaa. Tästä johtuen ns. tyhjäkapasiteettia ilmeneekin nimenomaan sellaisilla linjoilla, joilla matkustustarve on vähäistä, mutta joita kuitenkin on liikennöitävä. Toisaalta tariffihinnat eivät ole seuranneet yleistä kustannustasoa, niinpä nykyisin tuotot ovat keskim. 52 p/matka ja kustannukset 72 p/matka, kustannukset ovat siis 39 % tuottoja suuremmat. On todennäköistä, että suurin osa aloit-

teessa mainituista henkilöryhmistä jo käytetään liikennelaitoksen tarjoamia palveluksia. Alentamalla muutenkin halpoja lippujen hintoja kasvaisi laitoksen vajuus, vaikka ehkä saataisiinkin lisämatkustajia. Toisaalta suhteellisen pienikin matkustajamäärän lisäys linjoilla, joilla jo on suuri kuormitus vaatisi lisäkalustoa. Valtuusto päätti katsoa edellä selostetut lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (29.5. 386 §, 4.12. 754 §).

Vapaaehtoisen työvoiman käyttämisestä ruuhka-aikoina liikenteen ohjaamisessa olivat vt Hakulinen ja Ruohonen tehneet aloitteen, jossa mainittiin, että liikenne on tullut yhä vaikeammaksi ruuhka-aikana säätelyistä ja liikennevaloista huolimatta. Sen vuoksi he esittivät, että liikenteen ohjaamisessa käytettäisiin vapaaehtoista työvoimaa samoin kuin Ruotsissa oli tehty. Kaupunkisuunnittelulautakunta ilmoitti hankkineensa Tukholman poliisipiirin lausunnon aloitteesta tarkoitettua käytännöstä siellä. Ulkopuolista vapaaehtoista henkilökuntaa ei missään vaiheessa ollut käytetty poliisin apuna liikenteen ohjauksessa. Ainoastaan oikeanpuoliseen liikenteeseen siirryttäessä oli ollut suuri joukko vapaaehtoisia ns. opastajina liikenteessä. Lautakunta totesi, että meilläkin käytetään koululaispoliiseja, joilla ei ole oikeutta pysäyttää ajoneuvoliikennettä, vaan ainoastaan varoittaa suoja- ja kulkevista jalankulkijoista. Nykyisen lainsäädännön mukaan vapaaehtoiset henkilöt eivät voi suorittaa poliisille kuuluvia tehtäviä liikenteen ohjaamisessa. Sen sijaan koululaisliikennepartiolaisia, joiden tehtävänä on lähinnä opastaa jalankulkijat turvallisesti ajoradan ylitse, voitaisiin edelleen käyttää. Kun heidän toimintansa tapahtuu poliisin valvonnassa, on sitä pidettävä tarkoituksenmukaisena. Valtuusto katsoi lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (13.11. 708 §).

Raitiovaununupysäkkien varustamisesta suojaseinämillä olivat vt Grönholm ym. tehneet 21.6.1967 aloitteen, missä huomautettiin

1. Kaupunginvaltuusto

siitä haitasta, joka aiheutui lapsille ja muillekin pysäkeillä odottaville etenkin sade-säällä autojen pakokaasun ja lian osuessa heihin. Tähän viitaten aloitteentekijät ehdottivat, että kaupunginhallituksen tehtäväksi annettaisiin kiireellisesti huolehtia raitiovau-nupysäkkien varustamisesta suojaseinämillä. Liikennelaitoksen lautakunta ilmoitti, että niille korokkeille, joille leveyden puolesta mahtuu kaiteet, voitaisiin rakentaa suoja-seinämät. Ne olisi kaupunkikuvan takia rakennettava läpinäkyvästä materiaalista kuten sadekatoksetkin. Suojaseinämät aiheuttaisivat melkoisia rakennus- ja ylläpitokustannuksia ja korokkeiden puhdistus vaikeutuisi seinämien takia. Lautakunta esitti, ettei aloitteen tulisi antaa aihetta toimenpiteisiin. Yleisten töiden lautakunta huomautti, että suojaseinämiä voitaisiin kokeeksi rakentaa erälle pysäkkikorokkeille. Seinämien tulisi olla vahvaa teräslevyä, jotta ne kestäisivät ilkvallanteot sekä ajoneuvojen ja tiekoneiden kolhaisut. Kaupunkisuunnittelulautakunta mainitsi, että tieliikenneasetuksen mukaan ajoneuvojen nopeutta on olosuhteiden mukaan siten vähennettävä, etteivät muut tiellä kulkevat tai läheisyydessä olevat joudu kohtuuttomasti alttiiksi lian tai soran roiskumiselle. Kokeilumielessä voitaisiin kuitenkin harkita suojaseinämien rakentamista jollekin pysäkkikorokkeelle. Jos suojaseinämät tehtäisiin läpinäkyvästä materiaalista, niin ne likaantuisivat kurakelillä, jolloin ko. materiaalin käytön merkitys vähenisi. Lautakunta yhtyi liikennelaitoksen lautakunnan kantaan siinä, että ko. seinämistä aiheutuisi melkoisesti rakennus- ja hoitokustannuksia. Valtuusto katsoi lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (8.5. 339 §).

Linja-autopysäkkien siirtämisestä Simonaukiolla olivat vt Matvejew ym. tehneet aloitteen v. 1967, missä kiinnitettiin huomiota niihin epäkohtiin, joita aiheutui linja-autojen päätepysäkkien sijaitsemisesta Simonaukiolla. Aloitteessa huomautettiin, että vanhojen ja sairaiden henkilöiden oli vaikea nousta

ylämäkeä tälle paikalle, se oli liian ahdas ja lisäksi tuli autojen pakokaasujen aiheuttama kiusa ym. hankaluudet. Kun Etelä- ja Pohjois-Haagassa oli useita kunnallisia ja yksityisiä vanhainkoteja, oli pidettävä tärkeänä sitä, että näiden Esikaupunkien linjojen päätepysäkit siirrettäisiin sopivampaan paikkaan. Kaupunkisuunnittelulautakunta mainitsi kaupunginhallituksen tehneen 11.2.1965 päätöksen Simonaukion liikenteen järjestelystä. Sen mukaisesti alueelta poistettiin n. 110 henkilöautojen pysäköintipaikkaa ja niiden tilalle rakennettiin 7 linja-autojen lähälaituria. Lisäksi sinne järjestettiin erillinen purkauslaituri. Nyt oli aukiolla kaupungin viiden autolinjan sekä kahden Turisti-auto Oy:n linjan päätepysäkit. Liikenteelliseltä kannalta ja matkustajapalvelun suhteen aukiota oli pidettävä varsin hyvänä esikaupunkilinjojen päätepysäkkipaikkana. Se sijaitsee keskusta-alueella ja sieltä autot pääsevät verrattain häiriöittä reiteilleen, mikä merkitsee kuljetusjoustavuutta. Nämä näkökohdat huomioon ottaen ei tarkoitukseen ole osoitettavissa parempaa paikkaa kaupungin keskustassa. Pakokaasujen aiheuttamista haittavaikutuksista lautakunta totesi, että bensiinikaasut ovat terveydelle vaarallisempia kuin dieselkaasut, sillä jälkimmäisten hiilimonoksidipitoisuus on vain 0.2 % kun se bensiinikaasujen osalta on 4.5—5 %. Alvar Aallon keskustasuunnitelman edelleen kehittämisen yhteydessä tutkitaan joukkokuljetukseen liittyviä kysymyksiä lähi- ja kaukolinja-autoliikenteen osalta. Tällöin myös Simonaukion alue liittyy selvitetäviin kysymyksiin. Kaupunginvaltuusto katsoi lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteiden johdosta (6.3. 192 §).

Linja-autolinjan n:o 55 vyöhykerajan muuttamista tarkoittavan aloitteen olivat 4.9. tehneet vt Kauhanen ym. Siinä huomautettiin mm., että v. 1964 yhteistariffiin siirryttäessä määrättiin liikennelaitoksen maksujen vyöhykerajat yksioikoisesti vain matkan pituuden mukaan ottamatta huomioon eri

asuntoalueilla suoritettavaa liikennepalvelua. Näin esim. Koskelan kaupunginosassa, jonne bussilinja 55 liikennöi ainoana julkisen liikenteen linjana, kaksi viimeistä pysäkkiä joutuivat II vyöhykkeeseen. Epäkohtaa korjattiin siten keväällä 1968, että viimeistä edellinen pysäkki muutettiin I maksuvyöhykkeeseen. Mutta edelleen jäi pääte pysäkki, jonka läheisyydessä ovat Kunnalliskodintie 6:n suuret asuintalot ja Koskelan puistoasuntokylä, II vyöhykkeeseen. Tilanne on johtanut siihen, että useat matkustajat jäävät pois vyöhykerajalla ja kävelevät viimeisen pysäkkivälin. Tämä on hankalaa varsinkin perheenäideille, joilla on työstä palatessaan raskaat kantamukset. Aloitteentekijät ehdottivat, että epäkohta korjattaisiin siirtämällä rajaa niin, että ko. pääte pysäkki tulisi I vyöhykkeelle. Liikennelaitoksen lautakunta selosti toimenpiteitä, joita linjan 55 osalta oli suoritettu. Matkustajalaskennassa 1.10. 1968 todettiin, että ennen pääte pysäkkiä poistui 472 matkustajaa ja pääte pysäkillä 584. Päinvastaiseen suuntaan matkustettaessa luvut olivat: pääte pysäkillä 615 matkustajaa ja seuraavalta 519. Tämä ei tukenut aloitteentekijöiden väitettä. Aloitteessa ehdotetun muutoksen toteuttaminen vähentäisi liikennelaitoksen tuloja n. 400 000 matkan osalta arviolta 40 000—45 000 mk. Tärkeämpi kuitenkin oli periaatteellinen puoli, sillä jos samantapaisia ratkaisuja tehtäisiin eri linjojen osalta, niin niiden merkitys kasvaisi. Vahvistettuja vyöhykerajoja ei olisi syytä saattaa yleisen muutosajan kohteeksi, koska aina on lähellä rajavyöhykkeitä asuvia henkilöitä. Lähitulevaisuudessa oli tarkoitus tehdä päätöksiä julkisen liikenteen järjestämisestä joukkokuljetusliikennetoimikunnan mietinnön pohjalta, joten tässä vaiheessa olisi vältettävä muutoksia. Kaupunginhallitus yhtyi em. kantaan, mutta kaupunginvaltuusto päätti kehottaa kaupungin hallitusta nopeasti ryhtymään toimenpiteisiin vyöhykerajan siirtämiseksi siten, että liikennelaitoksen linjan 55 Koskelassa sijaitseva päätepy-

säkki tulee I vyöhykkeelle (4.9. 554 §, 4.12. 756 §).

Suomenlinnan Liikenne Oy:n liittymisestä yhteistariffiin olivat vt Korvenheimo ym. tehneet aloitteen 8.1.1964. Siinä mainittiin, että Suomenlinnassa ja Vallisaaressa asuu n. 1 500 kaupunkilaista, jotka joutuvat käyttämään lauttayhteyttä ja näistä n. 500 käyttää päivittäin koulu- ja työmatkoillaan lisäksi liikennelaitoksen kulkuvälineitä, mistä he maksavat erikseen täyden hinnan. Aloitteentekijät ehdottivat, että kaupungin hallitus selvityttäisi, mitä mahdollisuuksia olisi aikaansaada vaihto-oikeus Suomenlinnan lautan ja liikennelaitoksen kulkuvälineiden kesken tai saada Suomenlinnan Lautta Oy mukaan yhteistariffiin. Suomenlinnan Liikenne Oy omistaa Suomenlinnan lautan, ilmoitti yhtiön johtokunta. Osakekanta jakaantuu siten, että kaupunki omistaa 399 osaketta, puolustusministeriö 267, Valmet Oy 133 ja Suomen Matkailijayhdistys yhden osakkeen. Lauttamaksut on pidetty tasolla, jonka mukaan mitään voittoa ei ole tavoiteltu eikä osinkoa jaettu. Kun lauttamaksut aiemmin olivat hintasäännöstelyn alaisia, syntyi tappioita, joita v. 1964 oli vielä peittämättä 51 787 mk. Veroja yhtiö on maksanut keskim. 43 000 mk vuodessa. Yhtiöllä ei ole taloudellisia mahdollisuuksia ehdotetun vaihto-oikeuden järjestämiseen korottamatta vastaavasti lauttamaksuja. Tämä koituisi Suomenlinnassa asuvien ja siellä työssä käyvien maksettavaksi vieläpä siitä riippumatta, käyttäisivätkö he vaihto-oikeutta vai eivät. Liikennelaitoksen lautakunta huomautti, että Suomenlinnan yhteistariffiin liittämisen vaikutus sen liikenteen tuottoihin riippuisi siitä, mihin vyöhykkeeseen saaren katsotaan kuuluvan. I-vyöhykkeen hinnoilla sen tuotot vähenisivät huomattavasti. Eräiltä tahoilta oli tehty esityksiä Suomenlinnan liikenteen ottamisesta kaupungin haltuun. Asiaa ei kuitenkaan ollut lopullisesti päätetty yhtiökään taholla, vaikka siitä oli neuvoteltu moneen otteeseen. Lisäksi todettiin, että kau-

1. Kaupunginvaltuusto

pungin toimesta oli asetettu komitea selvittelemään Suomenlinnan saarien vastaista käyttöä. Mikäli saarien käyttö tulevaisuudessa tulisi vaatimaan suuremman liikennöimistarpeen, jouduttaisiin koko liikennöimiskysymys, sen organisaatio ja tariffit ottamaan uudelleen harkittavaksi. Kaupunginhallitus ilmoitti 22.4.1968 päättäneensä oikeuttaa Suo-

menlinnan LiikenneOy:n saamaan koululaisille myymistään alennuslipuista korvausta kaupungilta saman periaatteen mukaan kuin yhteistariffin osalliset liikenteenharjoittajakin. Valtuusto katsoi nämä lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (29.5. 382 §).

10. Muu liikeluonteinen toiminta

Teurastamolaitos

Viranhaltijat. Kertomusvuoden aikana tapahtuneiden palkankorotusten takia kaupunginvaltuusto oikeutti teurastamolaitoksen lautakunnan käyttämään talousarviossa määrätystä osoituksesta poiketen teurastamolaitoksen tilapäisten viranhaltijain palkkaamiseen 38 110 mk sekä v:n 1967 talousarviossa määrätystä osoituksesta poiketen eläkkeisiin ja hautausavustuksiin 297 070 mk (18.12. 800 §, 21.2. 145 §).

Teurastuspalkkioiden korottaminen. Kaupunginvaltuusto päätti korottaa teurastuspalkkiot 26.2., 1.6. ja 1.12. lukien viranhaltijoille myönnettyjen yleiskorotusten mukaisella määrällä. Teurastuspalkkioihin lisätään teurastamolaitoksen määräämästä ajankoh-

dasta lukien korvauksena laitokselle sen yleismenoista 25 % teurastuspalkkioista (3.4. 248 §, kunn. as. kok. n:o 45).

Hankinnat. Teurastamolaitoksen lautakunta oikeutettiin käyttämään kertomusvuoden talousarvioon kuljetusvälineiden hankintaa varten merkitystä määrärahasta 24 180 mk yleisen teurastamon erinäisiä laitteita varten (2.10. 606 §).

Elintarvikekeskus

Elintarvikekeskuksen huoneistossa suoritettavien töiden loppuun suorittamista varten kaupunginvaltuusto myönsi 9 000 mk pääomamenoihin kuuluvista käyttövaroitetaan (24.1. 57 §).

11. Rahatointa koskevat asiat

Ylimääräisen koron suorittaminen kaupungin liikkeelle laskemille obligaatioille. Taloudellisen kehityksen turvaamisesta v. 1968—1969 annetun lain eli ns. vakauttamislain 3 §:n 3 mom:n nojalla valtioneuvosto antoi samana päivänä, eli 9.4.1968 päätöksen indeksiehdon soveltamisesta eräissä velkasuh-teissa. Päätöksen 1 §:n mukaan vakauttamislakia ei toistaiseksi eli kunnes valtioneuvosto toisin päättää, sovelleta myöskään muun kuin

valtion ennen vakauttamislain voimaantuloa liikkeelle laskemassa obligaatioissa olevaan indeksiehtoon. Tarkoituksena oli lain 3 §:n 3 mom:n nojalla säilyttää yksityisten obligaatioiden indeksisidonnaisuus tietyksi ylimenokaudeksi. Suomen Pankin laatimasta selvityksestä ilmeni kuitenkin, että obligaatioden takaisinmaksuarvo indeksikorotuksineen olisi jo maaliskuun 1968 pisteluvun mukaan ollut keskimäärin 10.5 % nimellis-