

## 9. Liikelaitoksia koskevat asiat

*Teollisuuslaitosten lautakunta  
ja kanslia*

*Palkat.* Valtuusto oikeutti teollisuuslaitosten lautakunnan käyttämään v:n 1968 talousarviossa määrätystä osoituksesta poiketen lautakunnan ja sen kanslian vakinaisten viranhaltijain palkkoihin 58 754 mk ja eläkkeisiin 8 817 mk (15.1. 45 §).

*Sähkölaitos*

*Viranhaltijat.* Sähkölaitoksen toimitusjohtajan virkaan valittiin tavanomaisilla eidoilla dipl.ins. Eino Toiviainen (18.6. 480 §).

Sähkölaitoksen osastopäällikön virkaan valitun dipl.ins. Leo Neuvon kanssa päätettiin tehdä kaupunginhallituksen v. 1967 vahvistamaa lomaketta käyttäen palkkaus-sopimus, jonka mukaan hänelle maksetaan 4 000 mk/kk ja joka on voimassa toistaiseksi, molemminpuolinen irtisanomisaika kolme kuukautta (26.11. 857 §).

Seuraavat laitoksen virat päätettiin lakauttaa: 9. pl:aan kuuluvat piirtäjän virka ja mittarinlukijan virka (15.1. 37 §, 4.6. 428 §).

Sähkölaitoksen toim.joht. Unto Rytköselle myönnettiin hänen anomansa ero virastaan 1.5. alkaen (26.2. 175 §).

Valtuuston hyväksymän palkkojen yleiskorotuksen vuoksi sähkölaitos oikeutettiin käyttämään v:n 1968 talousarviossa määrätystä osoituksesta poiketen laitoksen vakinaisten viranhaltijain palkkaamiseen 3.3 mmk (15.1. 46 §).

*Energian hankinta.* Kaupunginvaltuusto oikeutti sähkölaitoksen käyttämään, määrärahojen käyttötarkoitusta osittain muuttaen, koska vesivoimaa oli saatu poikkeuksellisen niukasti, seuraavilta tileiltä energianhankintaan jäljempänä mainitut summat: määrärahoista hallinto ja yleiskulut 400 000 mk, sähkönsiirto 700 000 mk, sähkönjakelu

300 000 mk, sähkönmyynti 600 000 mk ja sivutoiminta 300 000 mk, eli yht. 2.3 mmk (17.12. 923 §).

*Salmisaaren voimalaitos.* Kaupunginvaltuusto päätti, että sähkölaitoksen toimesta rakennetaan sähkötehoaltaan n. 100 MW kaasuturbiinilaitos asemakaavaosaston piirustuksessa n:o 6197 esitetyle k Korttelin n:o 784 tontille n:o 5 (21.5. 387 §).

*Vesilaitos*

*Viranhaltijat.* Valtuusto oikeutti vesilaitoksen käyttämään v:n 1968 talousarviossa määrätystä osoituksesta poiketen vesilaitoksen vakinaisten viranhaltijain palkkaamiseen 1 358 018 mk ja tp. viranhaltijain palkkaamiseen 16 068 mk (15.1. 47 §).

*Kaupungin ja Espoon kauppalan kesken tehdyn, kaupungin vesijohtoveden myymistä koskevan sopimuksen muuttaminen.* Valtuusto oikeutti vesilaitoksen muuttamaan kaupungin ja Espoon kauppalan kesken allekirjoitetun, kaupungin vesijohtoveden myymistä kauppalalle koskevan sopimuksen 5 §:ää siten, että sanotussa pykälässä mainittu sopimuksen jatkamisvuosi 1968 muutetaan vuodeksi 1969 (15.1. 38 §, v:n 1965 kert.s. 60).

*Vesijohtoveden hankkimista koskeva sopimus.* Kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti hyväksyä tehtäväksi khn mietinnön n:o 15 liitteiden 5, 5a, 5b ja 5c mukaisen, kaupungin, Espoon kauppalan ja Helsingin maalaiskunnan keskeisen sopimuksen yhteistoiminnasta vesijohtoveden valmistamisessa, myynnissä ja syöttöjohtojen rakentamisessa. Lisäksi kaupunginvaltuusto oikeutti kaupunginhallituksen hyväksymään sopimukseen tehtäviä pienenköjä muutoksia ja siihen myöhemmin täydennyksinä liittyviä erillissopimuksia (10.12. 902 §).

## 1. Kaupunginvaltuusto

*Otaniemen valtionalueen vedenhankintaa koskeva sopimus.* Valtuusto päätti, että kaupungin ja valtion kesken tehdään kaupungin vesijohtoveden toimittamista Otaniemen valtionalueelle koskeva sopimus, johon sisällytetään seuraavat sekä kaupunginhallituksen tarpeelliseksi katsomat muut määräykset:

1) Kaupunki myy vesijohtovettä Otaniemen valtionalueella sopimusta allekirjoitetussa valmiina olevasta tai myöhemmin rakennettavasta vesijohtoverkostaan vesimitariensa kautta.

2) Vedenmyyntisopimukset tehdään kaupungin vesilaitoksen kulloinkin voimassa olevan taksan mukaisina Otaniemen valtionalueella olevien kuluttajien (kiinteistöjen ja/tai kiinteistöryhmien) kanssa erikseen.

Kuluttajien kaupungin vesijohtoverkkoon liittymisen teknillisessä toteuttamisessa (asennukset ja tarkastukset) sekä vesijohtojen rakentamisessa noudatetaan samoin kaupungin vesilaitoksen taksaa ja vesijohtojen rakentamisesta annettuja määräyksiä.

3) Kaupunki toimittaa vesijohtoveden ilman määrällisiä rajoituksia sen vesijohtoverkossa kulloinkin vallitsevalla paineella ja muutoinkin vesilaitoksen taksan 12 §:ssä sanotuun ehdoin ja sitoumuksiin.

4) Vesijohtovedestä maksetaan vesilaitoksen kulloinkin voimassa olevan taksan mukainen kaupunkialueella perittävä hinta, kuitenkin vähintään laitoksen toimittaman vesijohtoveden omakustannushinta.

Vesijohtoveden mittaaminen toimitetaan edellä mainitun taksan mukaisesti.

5) Jos vesijohtoverkkoa Otaniemen valtionalueella valtion esityksestä laajennetaan, noudatetaan laajentamiseen nähden samaa järjestelyä kuin nykyisen vesijohtoverkon rakentamisessa siten,

että vesijohtoverkon putkityöt kaikkine varusteineen ja tarveaineineen suorittaa kaupunki valtion laskuun töiden veloituksen tapahtuessa suoranaisesti omakustannushintaan,

että putkijohtojen asentamista varten tar-

vittavat kanavatyöt suoritetaan valtion toimesta ja kustannuksella,

että valtio hankkii ao. maanomistajilta vesijohtojen rakentamiseen tarvittavat luvat ja että valtio luovuttaa edellisen mukaan rakennetun vesijohtoverkon kaupungin omaisuudeksi.

6) Kaupunki vastaa kustannuksellaan omistuksessaan olevan vesijohtoverkon huollosta ja korjauksesta.

7) Kaupunki luovuttaa Otaniemen valtionalueella omistamansa vesijohdot valtiolle niiden teknillisen arvon mukaista korvausta vastaan valtion niin halutessa ja kaupunki sitoutuu olemaan luovuttamatta sanottua vesijohtoverkkoa kolmannelle ilman valtion suostumusta.

8) Valtio rakentaa kustannuksellaan Otaniemen valtionalueella vedenkulutuksen taasaamiseen tarvittavan 3 000 m<sup>3</sup>:n suuruisen ylävesisäiliön, jonka liittämistä kaupungin vesijohtoverkkoon ja käytöstä sekä huollosta tehdään kaupungin vesilaitoksen kanssa eri sopimus.

9) Sopimus tulee voimaan sen jälkeen, kun se on hyväksytty kummankin sopijapuolen asianomaisissa elimissä, ja se on voimassa siitä lukien kymmenen (10) vuotta sekä sen jälkeen toistaiseksi kahden (2) vuoden mellempuolisin irtisanomisajoin (15.1. 39 §).

*Viesiusuojelun yleissuunnitelmaa ym. koskeva lausunto.* Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö oli pyytänyt kaupungin lausuntoa tie- ja vesirakennushallituksessa v:sta 1964 alkaen laadittavana olleesta Helsingin alueen vedenhankinnan yleissuunnitelmasta ja siihen liittyvästä, vuosina 1967—1968 laaditusta organisaatio- ja rahoitustoimikunnan mietinnöstä. Yleissuunnitelmassa todetaan, että valtio ei missään vaiheessa ole suoranainen vedenkäyttäjä, mutta sen muukaantuloa hankkeeseen myös rahoittajana puoltavat useat näkökohdat. »Helsingin vesihuoltoalueen vedenhankinta on lajissaan poikkeuksellisen laaja hanke, jonka vaikutuspiirissä aikanaan on n. 1.5 milj. asukasta.

Tämän alueen vedenhankinnassa noudatettavia periaatteita joudutaan soveltamaan myös Turun alueen ja mahdollisesti myös Tampereen vedenhankinnassa, joten on kysymys valtakunnallisesti erittäin merkittävästä toiminnasta.» Valtion rahoitusosuudeksi jäisi esitetyillä perusteilla 35 % varsinaisesta tunnelisuunnitelmasta ja avouomajärjestelmä kokonaisuudessaan. Luotavan vedenhankintajärjestelmän ylläpidon ja käytön tulee perustua siihen, että myydystä vedestä perityllä hinnalla voidaan peittää kaikki vedenhankinnasta aiheutuneet kustannukset niistä minkään osan jäämättä enempää kuntien kuin valtionkaan lopullisiksi menoiksi. Yleissuunnitelmassa edellytetään yhtäläistä vedenhintaa kaikille ja mahdollisimman yksinkertaisia liittymisperusteita. Perimällä vedensiirtokustannuksia koko ajan v:sta 1975 v:een 2000 sama 5 p/m<sup>3</sup> voitaisiin peittää kaikki vedensiirrosta aiheutuneet menot. Organisaatio- ja rahoitustoimikunnan käsityksen mukaan tulisi kuntien ja valtion asettaa pääomaosuutensa Päijännehankkeeseen käytettäväksi ilman takaisinmaksu- ja koronmaksuvelvollisuutta sekä olisi jätettävä jokaisen kunnan omaan harkintaan, perivätkö ne rakennuspääomaa tai sen korkoja takaisin alueelleen jaettava veden hinnassa. Vesilaitoksen lausunnossa esitettiin useita varauksia tehtyyn yleissuunnitelmaan nähden ja todettiin, että kaupunki on puolestaan valmis liittymään heti Päijänteen ja Silvolan tekoaltaan väliseen tunnelihankkeeseen ja edellyttää, että ryhdytään välittömästi laatimaan tarvittavaa yksityiskohtaista suunnitelmaa ja tarkistettua kustannusarviota sekä hankkeen edellyttämää erillislakia, niin että tunneli ehditään rakentaa valmiiksi v:een 1978 mennessä. Sen sijaan katsottiin, että maataloushallituksen esittämä Vesijärven—Espoonlahden vesiensuojelusäänöstelysuunnitelma on siinä määrin keskeneräinen, ettei sen pohjalta kaupungin liittyminen hankkeeseen voi tulla kysymykseen.

Kaupunginvaltuusto päätti, että kulku-

laitosten ja yleisten töiden ministeriölle ja maatalousministeriölle annetaan tie- ja vesirakennushallituksen laatimasta Helsingin alueen vedenhankinnan yleissuunnitelmasta ja siihen liittyvästä organisaatio- ja rahoitustoimikunnan mietinnöstä sekä maataloushallituksen laatimasta Keski-Uudenmaan vesiensuojelun yleissuunnitelmasta ja siihen liittyvästä Vesijärven—Espoonlahden vesiensuojelusäänöstelysuunnitelmasta teollisuuslaitosten lautakunnan 30.12.1968 päivättyyn kirjeeseen liittyvän vesilaitoksen lausunnon mukainen lausunto huomioon ottaen myös rakennusviraston ja kaupungin hallituksen asiamiestoimiston lausunnoissa esitetyt näkökohdat ja sisällyttäen lausuntoihin periaatteellisina kannanottoina vesilaitoksen lausunnon mukaisesti vastaukset ministeriöiden kysymyksiin kaupungin osallistumisesta lausunnolla oleviin hankkeisiin (29.1. 83 §).

#### *K a a s u l a i t o s*

*Viranhaltijat ym.* Vuoden aikana hyväksytyjen palkankorotusten vuoksi eivät ao. tileille talousarviossa merkityt määrärahat riittäneet, minkä vuoksi valtuusto oikeutti kaasulaitoksen käyttämään v:n 1968 talousarviossa määrätystä osoituksesta poiketen laitoksen vakinaisten viranhaltijain palkkaamiseen 945 694 mk, tilapäisten viranhaltijain palkkaamiseen 70 757 mk, eläkkeisiin ja hautausavustuksiin 1.589 mmk ja käyttöomaisuuden poistoihin 1.325 mmk (29.1. 85 §).

#### *L i i k e n n e l a i t o s*

*Viranhaltijat.* Valtuusto oikeutti liikennelaitoksen käyttämään v:n 1968 talousarviosta poiketen laitoksen vakinaisten viranhaltijoiden palkkaamiseen 415 000 mk ja tp. viranhaltijoiden palkkaamiseen 33.3 mmk sekä eläkkeisiin ja hautausavustuksiin 10.15 mmk (15.1. 48 §).

Joukkoliikennetoimikunnan mietintö. Liikennekysymyksen ratkaisemiseksi ovat v:sta 1949 lähtien työskennelleet sekä valtion että kaupungin toimesta asetetut toimikunnat sekä eräät pysyvät elimet, kuten kaupunkisuunnittelulautakunta ja -toimisto sekä liikennelaitos. Kaupunginhallitus asetti 9.6.1966 valtuuston kehotuksesta toimikunnan tutkimaan sitä, millä tavoin vastaisuudessa olisi järjestettävä kaupungin joukkokuljetusliikenne kokonaisuudessaan sekä millaista järjestelmää ja tariffipolitiikkaa kaupungin olisi noudatettava sisäisessä joukkokuljetusliikenteessään. Toimikunta totesi 6.11.1967 valmistuneessa mietinnössään, että Helsingin ja sen naapurikuntien kehitys yhä enemmän oli tullut riippuvaiseksi toisistaan. Tämä edellyttää yhteistyötä. Uusien asunto- ja teollisuusalueiden syntyminen tuo mukanaan monia yhteisiä ongelmia, kuten esim. liikenteen järjestely, veden hankinta, jäteveden puhdistus jne., jotka kaikki olisi pyrittävä ratkaisemaan yhteisinä asioina.

Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen suorittamisesta tehtiin 21.12.1965 sopimus kaupungin ja kahden insinööritoimiston, Wilbur Smith & Associates ja Insinööritoimisto Pentti Polvinen, välillä. Yhteistyösopimuksen tekivät myös Espoon kaupunki ja Helsingin maalaiskunta. Tehtävä tutkimus käsittää lisäksi vielä Kauniaisten kauppalaan. Myös TVH on edustettuna tutkimusta johtavassa komiteassa ja työryhmässä. Tutkimustyön tarkoituksena oli laatia tutkimusalueelle valmiiseen maankäyttömalliin perustuva kokonaisliikennesuunnitelma, joka sisältää sekä yksityisen että julkisen liikenteen. Liikennetutkimus on jaettu kolmeen päävaiheeseen: 1) Nykyisen tilanteen selvittely. 2) Liikenne-ennusteen tekeminen vuosille 1980 ja 2000. 3) Liikennesuunnitelmien laatiminen. Työn laskettiin kestävän n. kaksi vuotta.

Liikennelaitoksen taloudellinen tavoite määriteltiin 26.10.1959 siten, että liikennelaitoksen taloutta oli hoidettava taloudellisia

kannattavuusperiaatteita noudattaen, samoin oli liikennöitävät linjat ja kuljetusmaksut suunniteltava tämän periaatteen mukaisesti. Valtuusto käsitteli liikennelaitoksen taloutta 10.2.1960 ja päätti, että 1.1.1961 lukien liikennelaitoksen talousarviossa, kirjanpidossa sekä tilinpäätöksessä ei oteta huomioon käyttöomaisuuden korkoa menoina, mutta että se on otettava huomioon lippujen hintoja määrättäessä. Tämän tariffeja koskevan päätöksen mukaan liikennelaitoksen omakustannuslaskelmissa on kulloinkin laskettava korko kaikelle laitokseen sijoitetulle pääomalle samojen periaatteiden ja saman korkokannan mukaan kuin kaupungin muiden liikelaitosten osalta kulloinkin sovelletaan. Käytännössä tämä merkitsee sitä, että liikennelaitoksen on hinnoitellessaan palveluksensa otettava mukaan pääoman korko kustannuksena ja sitä, että laitoksen olisi tuloillaan pystyttävä peittämään paitsi jokapäiväiset käyttömenot myös korot ja poistot. Laitoksen lippujen hintojen korottamista koskevat esitykset pohjautuvat näihin päätöksiin. Liikennelaitosta pidetään siis liikelaitoksena, jonka olisi johdonmukaisesti toimittava liikeperiaatteita noudattaen. Toisaalta laitoksella on selvä palvelutehtävä ja sen on pyrittävä tyydyttämään toiminta-alueellaan liikkuvien ihmisten julkisen liikenteen tarve. Tehtävänsä suorittaessaan ei liikennelaitos voi kieltäytyä ylläpitämästä myös tappiollisia linjoja tai liikennöimästä niitä sellaisina aikoina, jolloin tappiollisuutta ei voida välttää. Kumpikaan vaihtoehto ei kuitenkaan voimassa olevan käytännön valitessa voi toteutua, ja liikennelaitoksen on tyydyttävä noudattamaan taloudellisuuden periaatetta ja siten pyrittävä mahdollisimman lähelle tulojen ja menojen tasapainoa palvelutason kohtuullisuutta kuitenkaan unohtamatta. Toimikunta oli tullut siihen tulokseen, että v:sta 1962 lähtien ei laitoksen tuloilla kertaakaan ollut pystytty kattamaan menoja edes ilman pääoman korkoa. Tämän vuoksi ei omakustannusperiaatetta olisi enää

syitä noudattaa varsinkaan, koska liikennejärjestelmän vastainen laajentaminen ja kehittäminen tulee vaatimaan lisäsjöoituksia. Niin liikennelaitoksen kuin perustettavaksi esitetyn kuntainliiton talouden hoidolle olisi tämän vuoksi löydettävä sellaiset uudet tavoitteet, jotka tulevaisuudessa voitaisiin toteuttaa. Kaiken esittämänsä perusteella toimikunta oli yksimielisesti todennut, että valtuuston v. 1960 tekemä päätös lippujen hinnoittelemisesta omakustannusperiaatteen mukaisesti oli epätarkoituksenmukainen, koska sitä ei voitu noudattaa käytännössä. Liikennelaitoksen taloudenhoidolle ja taloudelliselle lopputulokselle olisi toimikunnan käsityksen mukaan asetettava tavoitteet. Nämä tavoitteet ovat kuitenkin ratkaisevasti riippuvaisia siitä, minkälaista kuljetustasoa kuntalaisille aiotaan tarjota. Kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti valtuusto päätti kumota 10.2.1960 tekemänsä päätöksen liikennelaitoksen käyttöomaisuuteen nähden noudatettavista periaatteista sekä määrätä, että liikennelaitoksen taloudenhoidossa noudatetaan v:n 1970 talousarviosta alkaen seuraavia periaatteita ja menettelytapaa:

1) Liikennelaitosta on pidettävä palvelulaitoksena, jonka tarkoituksena on tyydyttää kuntalaisten julkisen henkilöliikenteen kuljetustarve erikseen vahvistetun kuljetustason mukaisesti siten, että päämääränä tulee olla joukkokuljetusliikenteen kilpailukykyisyyden turvaaminen muihin kuljetusmuotoihin verrattuna ja yhteiskunnan kannalta katsottuna mahdollisimman suuri tehokkuus ja taloudellisuus.

2) Liikennelaitoksen vuosittainen talousarvio laaditaan edelleen nykyisen käytännön mukaisesti bruttoperiaatteella, mutta kuitenkin siten, että varsinaisiin menoihin sisällytetään käyttöomaisuuden korot ja poistot ja että talousarviossa varsinaisiin tuloihin varataan kaupungin yleisistä varoista laitoksen tulojen ja menojen erotuksen suuruisen lisämääräraha. Vuosittainen tilinpäätös on tasapainossa, mikäli toiminta sujuu ta-

lousarvion laatimisen perustana olevien toimintasuunnitelmien mukaisesti (17.9. 635 §, khn mtö n:o 5).

*Erityislipun käyttöönotto urheilukisojen, kongressien ym. osanottajille.* Kaupungin suhdetoiminnan lisäämiseksi ja kaupungissa toimeenpantavien urheilukisojen, kongressien ym. osanottajien matkustamisen helpottamiseksi oli liikennelaitoksen lautakunta ehdottanut erityisen osanottajalipun käyttöönottoa. Lippu olisi suunniteltava niin edustavaksi, että se voitaisiin säilyttää muistona Helsingissä käymisestä. Valtuusto päätti, että liikennelaitoksen keskustalinjoilla ja raitiolinjoilla otetaan käyttöön osanottajalippu, jota myydään urheilukisojen, kongressien ja kokousten osanottajille liikennelaitoksen lautakunnan päätösten perusteella siten, että lipun hinta on 1.50 mk kultakin voimassa olevalta päivältä ja että lippu oikeuttaa matkustamaan liikennelaitoksen kaikilla keskusta- ja raitiolinjoilla rajattomasti sekä myös yöliikenteessä ilman lisämaksua. Linja-autolinjojen osalta päätös alistettiin maistraatin hyväksyttäväksi (15.10. 745 §).

*Liikenneosaston yhteiset kustannukset.* Valtuusto hyväksyi liikennelaitoksen lautakunnan ja liikennelaitoksen johtosäännöt 8.5. 1968. Liikennelaitoksen lautakunta määräsi johtosääntönsä 7 §:n 11. kohdan mukaisesti 14.1. osastojen ja järjestelytoimiston tehtävät. Kun raitioliikenteen ja autoliikenteen kustannusten jako ei enää vastannut tarkoitustaan, päätti valtuusto oikeuttaa lautakunnan käyttämään 1969 talousarvioon raitioliikennettä varten merkitystä määrärahadista 31.173 mmk:sta, sen käyttötarkoitusta osittain muuttaen, 624 000 mk hallinnollisten ja yhteisten kustannusten menoihin sekä tilille autoliikenne merkitystä 54.8 mmk:n määrärahadista 595 000 mk hallinnollisten ja yhteisten kustannusten menoihin (4.6. 429 §).

*Linja-autolinjan n:o 50 muuttamisesta koko päivän liikennöitäväksi linjaksi* tekivät vt Hyvönen ym. aloitteen 30.10.1968. Aloitteessa huomautettiin, että julkisen liikenteen

## 1. Kaupunginvaltuusto

suunnittelussa tulisi enemmän kiinnittää huomiota siihen, että matkustajat voisivat liikua kaupunginosasta toiseen tarvitsematta matkustaa keskustan kautta, mikä käy yhä hitaammaksi ja hankalammaksi. Eräs linja, joka lyhentää työmatkoihin kuluva-aikaa, on välillä Pajamäki – Sörnäinen liikennöivä linja n:o 50, joka lyhentää erityisesti itäisten kaupunginosien matkustajien matkoja. Linjaa n:o 50 liikennöidään kuitenkin vain ruuhka-aikoina, joten suuri osa koululaisista ja sairaaloiden vierastunneille menijät joutuvat käyttämään matkoillaan paljon pitempää ja aikaa vievää reittiä. Tämän vuoksi olisi kaupunginhallitusta kehotettava kiireellisesti ryhtymään toimenpiteisiin mainitun bussilinjan n:o 50 saattamiseksi kokopäiväliikenteeseen. Liikennelaitos ilmoitti tutkineensa Helsingin poikittaisliikenteen tarvetta ja tulleen v. 1966 suoritetun Helsingin seudun liikennetutkimuksen perusteella siihen tulokseen, että poikittaislinjojen n:o 50 ja 50A liikennettä olisi lisättävä ja liikennöintiä jatkettava myös päivällä 15 minuutin väliajoin tungosaikaliikenteen säilyessä ennallaan ja siten, että liikenteen päättymisajankohta olisi klo 19 nykyisen klo 17.30 asemesta. Linjat n:o 50 ja 50A välittävät nykyisin yht. 8 500 matkaa vuorokaudessa. Uuden järjestelyn ansiosta saataisiin 11 500 matkaa eli 3 000 matkaa lisää vuorokaudessa. Kaupunkisuunnittelulautakunta oli puoltanut ehdotusta eräin huomautuksin, eikä poliisilaitoksella ollut ollut huomauttamista lausunnon johdosta. Kaupunginhallitus ilmoitti päättäneensä tehdä 24.2. maistraatille esityksen, että linja-autolinjaa n:o 50 liikennöitäisiin myös päivällä ja että linjan n:o 50A reittiä jatkettaisiin Herttoniemen teollisuusalueen kautta Roihuvuoreen. Samalla oli tehty esitys linjojen reittien muuttamisesta liikennelaitoksen lautakunnan esittämällä tavalla ottaen huomioon kaupunkisuunnittelulautakunnan tekemän huomautuksen, joka koski Karjalankadun liikenteen yksisuuntaisuutta. Valtuusto katsoi lausunnot riittäväksi selvi-

tykseksi aloitteen johdosta (12.3. 222 §).

*Kustaankartanon liikenneyhteyksien parantamisesta* 17.4.1968 tekemässään aloitteessa huomauttivat vt Mehto ym., että liikenneyhteys Kustaankartanoon on siellä kävijöiden ja henkilökunnan kannalta sekava ja vanhusien osalta hankala ja vaikea sen vuoksi, etteivät liikennelaitoksen linjat sivua välittömästi tätä korttelia. Vanhukset, joita vanhainkodissa on n. 850, ja nekin, jotka liikkuvat huonosti, joutuvat kävelemään n. 500 m lähimmälle liikennelaitoksen pysäkille. Yksityisten linja-autoihin heidän on vaikea nousta kapeiden ovien vuoksi, eikä laitoksen antama vapaalippu kelpaa näissä autoissa. Aloitteentekijät esittivät, että linjan n:o 64 autot, jotka nyt eroavat Mäkelänkadulta Kcskelantielle, muutettaisiin kulmaan moottoritietä. Käskynhaltijantielle saakka ja siitä Mikkolantielle jne. Reitti sivuaisi tällöin Kustaankartanoa, auttaisi henkilökuntaa (n. 300) sekä seudun asukkaita yleensä ja nopeuttaisi mahdollisesti matkaa Itä-Pakilaan. Linjan n:o 64A autot, jotka nykyisin ajavat ruuhka-aikana reittiä Mäkelänkatu – Koskelantie – Mäkitorpantie jne., olisi muutettava liikennöimään koko päivän. Liikenneyhteyksien parantamiseksi olisi kaupunginhallitusta kehotettava huolehtimaan siitä, että Kustaankartanoon ensi tilassa järjestettäisiin liikenneyhteys liikennelaitoksen linja-autoilla. Liikennelaitoksen lautakunta ilmoitti, että Kustaankartanon liikenneyhteyksiä palvelee kaksi yksityisten liikenteenharjoittajien autolinjaa, joista linja n:o 69 välillä linja-autoasema – Mannerheimintie – Pukinmäki ja linja n:o 72 välillä Rautatien-tori – Pukinmäki – Tapanila. Ruuhka-aikoina on kummallakin linjalla 10–15 minuutin sekä päivällä ja illalla 30 minuutin vuorovälit. Pysäkit ovat Kivalterintien ja Käskynhaltijantiellä lähellä Kustaankartanon sisääntuloportteja. Invalidien alennus- ja vapaalippuja voidaan saada sekä liikennelaitoksen että kunkin yksityisen liikenteenharjoittajan autoja

varten. Maksut ovat kaikilla linjoilla samat. Liikennelaitoksen ja yksityisten liikenteenharjoittajien linja-autot rakennetaan samojen rakennemääräysten mukaan ja samaa joukkokuljetusliikennettä varten. Niissä tarjotaan samantasoinen palvelu samoilla maksuilla, joten lautakunnan mielestä ei olisi aihetta johtaa liikennelaitoksen autolinjaa Kustaankartanon läheisyyteen. Kaupunginhallituksen vähemmistön mielestä olisi aloitteessa tehty ehdotus hyväksyttävä. Valtuusto kehotti kaupunginhallitusta huolehtimaan siitä, että Kustaankartanon liikenneyhteyksiä ensi tilassa parannetaan (17.9. 661 §).

*Vaikeavammaisten kuljetusmahdollisuuksien parantamisesta yleisissä kulkuvälineissä* tekemässään aloitteessa ehdotti vt Leivo-Larsson, että kaupunginhallitus ryhtyisi toimenpiteisiin vaikeavammaisten kuljetusmahdollisuuksien järjestämiseksi suunnilleen samoin kustannuksin ja ehdoin kuin muillekin kaupungissa liikkuville kansalaisille vaikeavammaisten erityisvaatimukset, pyörätuolit, kainalosaavyt ym. huomioon ottaen toisaalta ja toisaalta kiinnittäen huomiota myös siihen, että raitiovaunujen ja bussien porrasaskelmia alennettaisiin, jotta halvaantuneet ja vanhukset vaivatta voisivat päästä nousemaan kulkuneuvoon. Liikennelaitoksen lautakunta mainitsi, että mikäli liikuntavammaisten pyörätuolipotilaiden erikoiskuljetus katsottaisiin sosiaalisista syistä liikennelaitoksen tehtäväksi, tulisi sitä varten hankkia yksi tai useampia erikoisrakenteisia linja-autoja, joiden hankinta- ja käyttökustannukset olisi kokonaisuudessaan suoritettava kaupungin muista varoista. Lautakunta katsoi, ettei vaikeavammaisten invalidien tilausliikenteen luonteinen kuljetuspalvelu helposti sovi laitoksen toimintaan ja ilmoitti lisäksi, että yksityisiä liikenteenharjoittajia käyttämällä kuljetukset tulisivat halvemmiksi. Kaikissa liikennelaitokselle viime vuosina hankituissa ajoneuvoissa on invalideja ja vanhuksia varten varattu 2-4 istumapaikkaa, jotka on sijoitettu joko rahastajan tai kuljettajara-

hastajan välittömään läheisyyteen siten, että paikkoja voidaan valvoa ja että ovi on mahdollisimman lähellä. Oviin on sijoitettu ns. invalidikahvat, joista jalkavammaisen voi käsin ponnistaa ja helpottaa kulkuaan oviaukoissa. Ajoneuvojen lattia pyritään saamaan aina niin matalalle kuin se rakenteellisesti on mahdollista. Myös ensimmäinen askelma on sijoitettu niin alas kuin olosuhteet kaupungissa sallivat. Uusien linja-autojen keskiovelta on poistettu keskipylväs, jotta pyörätuoli voidaan tarvittaessa saada autoon. Käsitellessään v. 1965 Suomen Siviili- ja Asevelvollisuusinvalidien Liiton anomusta vaikeavammaisten invalidien kuljetukseen soveltuvan linja-auton ja pakettiauton hankinnasta kaupunginhallitus kehotti huoltovirastoa yhteistoiminnassa invalidijärjestöjen kanssa tutkimaan vaikeavammaisten invalidien kuljetuskysymyksen yleisen järjestelyn tarvetta ja selvittämään, miten havaitut puutteellisuudet olisivat tarkoituksenmukaisella ja taloudellisella tavalla poistettavissa. Esitystä v. 1968 käsitellessään kaupunginhallitus päätti, ettei huoltolautakunnan esitys antanut aihetta enempiin toimenpiteisiin liikennelaitoksen taholta. Samalla oli Kaupunkiliiton hallitukselle esitetty harkittavaksi sellaisiin toimenpiteisiin ryhtymistä, että invalidihuoltolain ja kuntouttamiseen tähtäävien muiden lakien uusimisen yhteydessä otettaisiin huomioon myös invalidien erityiskuljetusten tarkoituksenmukainen järjestäminen. Valtuusto katsoi lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta. Samalla valtuusto päätti kehottaa kaupunginhallitusta tutkituttamaan, paljonko Helsingissä on sellaisia invalideja, joiden vuoksi olisi ryhdyttävä erityistoimenpiteisiin heidän liikkumismahdollisuuksiensa parantamiseksi (12.2. 145 §, 15.10. 731 §).

*Raitiovaunujen ja linja-autojen lämmitysjärjestelmän parantamista* koskevassa vt Matvejewin ym. aloitteessa sanottiin kaupunkilaisten valittavan bussien ja raitiovaunujen kylmyyttä. Myös vanhanaikaisten 8 linjan rai-

## 1. Kaupunginvaltuusto

tiovaunujen rahastajat valittavat istuimien kylmyyttä ja vetoisuutta. Näyttää siltä, etteivät kaupungissa käytössä olevat linja-autot ja raitiovaunut ole lämpöteknillisesti ilmastoon sopeutettuja, sillä leudommalla säällä sattuu usein, että vaunut ovat hankalan kuumia, ja ovatpa matkustajat saaneet vammojakin istumapaikkojen alla sijaitsevista ylikuumenetuista pattereista. Liikennelaitoksen lautakunta mainitsi, että joukkokuljetukseen käytettävien liikennevälineiden lämmityksen ja ilmanvaihdon ratkaiseminen on osoittautunut erittäin vaikeaksi. Tämä koskee etenkin ääriolosuhteita niin talvella kuin kesälläkin. Liikennekalusto on pyritty varustamaan sellaisin lämmitys- ja ilmanvaihtolaittein,

jotka vastaavat ainakin hankkimisajankohdan kohtuullisia teknillisiä vaatimuksia. Kaluston vanhetessa jäädyään luonnollisesti jälkeen kehityksen aiheuttamasta kasvavasta vaatimustasosta. Lisäksi heikkenee laitteiden teho iän mukana. Hankinnoissa joudutaan yleensä turvautumaan erikoistilauksiin ja liikennelaitos on kehittänyt voimakkaasti uusimman kaluston lämmitys- ja ilmanvaihtolaitteita yhteistyössä autoja toimittaneiden koritehtaiden kanssa. Lautakunnan käsityksen mukaan viimeksi hankittujen linja-autojen lämmitys ja ilmanvaihto täyttävät sekä matkustajien että henkilökunnan vaatimukset. Valtuusto katsoi lausunnon riittäväksi selvitykseksi (12.2. 144 §, 15.10. 730 §).

## 10. Muu liikeluonteinen toiminta

### *Teurastamolaitos*

*Eläkkeet ja hautausavut.* Eläkkeiden yleiskorotuksen johdosta ao. määräraha ei riittänyt, minkä vuoksi valtuusto oikeutti teu-

rastamolaitoksen v:n 1968 talousarviossa määrätystä osoituksesta poiketen käyttämään eläkkeisiin ja hautausavustuksiin 354 800 mk (29.1. 86 §).

## 11. Rahatointa koskevat asiat

*Ylimääräisen koron suorittaminen kaupungin liikkeelle laskemille, indeksiin sidotuille kotimaisille obligaatiolainoille.* Merkittiin tiedoksi, että lääninhallitus oli 10.1. vahvistanut valtuuston päätöksen, joka koski 1¼ %:n ylimääräisen vuotuisen koron suorittamista 1.1.1969 lukien kaupungin 1.12.1958, 1.9.1959, 1.2.1961 ja 1.12.1966 liikkeelle laskemien obligaatioiden osalta (12.2. 107 §).

*Lainojen ottaminen.* Kaupunginvaltuusto päätti ottaa Postisäästöpankilta 1 mmk:n suuruisen lainan, joka on maksettava takaisin 30.11.1977 mennessä, jonka korko on enintään 5 prosenttiyksikköä yli Postisäästöpankin kulloinkin 6 kk:n irtisanomisen va-

rassa oleville talletuksille maksaman koron ja joka on molemmin puolin irtisanottavissa 1 kk:n irtisanomisajoin, Postisäästöpankin 20.3.1969 päivättyyn kirjeeseen liitettyssä velkakirjassa n:o 30143 tarkemmin mainituin ehdoin. Laina hyväksyttiin käytettäväksi satama- ja vesilaitoksen rakennusohjelmien rahoittamiseen. Lääninhallitus vahvisti päätöksen 29.5. (7.5. 311 §, 18.6. 449 §).

Edelleen valtuusto päätti ottaa valtiolta enintään 3 mmk:n suuruisen lainan, maksuaika pitempi kuin 5 v, omakotitalojen sekä henkilökohtaisten osake- ja lisälainojen välittämiseksi asuntotuotantolaisissa edellytetyin ehdoin (9.4. 280 §).