

## 1. Kaupunginvaltuusto

*Luonnos- ja pääpiirustusten hyväksyminen.* Kaupunginvaltuusto päätti hyväksyä Salmisaaren voimalaitoksen lähelle rakennettavan polttoöljyn syvävaraston kolmatta varastoluolaa koskevat, Neste Oy:n laatimat, 19.11.1969 päivätyt pääpiirustukset n:o NP 1-2150 ja NP 1-2561 siten, että rakennustyössä otetaan huomioon palolaitoksen huomautukset (4.3. 190 §).

Samaten kaupunginvaltuusto hyväksyi satamarakennusosaston laatimat, vapaavarastoalueelle rakennettavan varastorakennuksen V 3 luonnospiirustukset n:o 11938 III 1420<sup>1</sup>, 11440 III 1404<sup>1</sup>, 11911 III 1404<sup>5</sup>, 11913 III 1404<sup>7</sup> ja 11912 III 1404<sup>6</sup> (18.2. 138 §).

*Tontin vuokraaminen Wärtsilä Oy:lle.* Satamalautakunnalle myönnettiin oikeus vuokrata Wärtsilä Oy:n Helsingin telakalle Munkkisaaren korttelissa n:o 20181 sijaitseva 19 794 m<sup>2</sup>:n suuruinen tontti n:o 4 ajaksi 1.10.1970—31.12.1999 mm. seuraavilla ehtoilla: Vuotuinen vuokramaksu on taloudellisen kasvun turvaamisesta v. 1970 annetun lain voimassaolon päättymiseen saakka 6.60 mk/m<sup>2</sup>. Sen jälkeen vuokra on riippuvainen virallisesta elinkustannusindeksistä, jossa »lokakuu 1951 = 100», siten että perusvuokrana vuokranvaihteluita laskettaessa pidetään 3 mk/m<sup>2</sup> vuodelta ja perusindeksinä pistelukua 100. Muut vuokran laskemisperusteet

ovat tavanomaiset. Vuokra-aluetta saadaan käyttää yksinomaan telakkatoimintaan. Vuokramies sallii korvauksetta ajoneuvoliikenteen tontin alueelle jäävällä nykyisellä Hernesaarenranta-nimisellä kadulla, kunnes sen korvaava katu on kaupungin toimesta rakennettu. Katualueesta ei peritä vuokraa tältä ajalta. Mikäli aluetta ei vuokra-ajan alkuun mennessä saada täytetyksi, ei vuokramiehellä ole oikeutta vaatia tästä korvausta kaupungilta. Vuokra peritään ainoastaan siitä alueesta, mikä kulloinkin voidaan luovuttaa vuokramiehen käyttöön. Vuokramiehellä on vapaa siirto-oikeus (14.10. 742 §).

Wärtsilä Oy:n ja kaupungin välisen vuokrasopimuksen n:o 1312/7.12.1965 muuttaminen, ks. aluevaihdot.

*Munkkisaaren korttelin n:o 237 tontin n:o 2 vuokrasopimuksen muuttaminen.* Kiinteistö Oy Matalasalmenkatu 9a -nimisen yhtiön kanssa päätettiin sopia Munkkisaaren korttelin n:o 237 tonttia n:o 2 koskevan vuokrasopimuksen 6. kohdan muuttamisesta seuraavaksi:

»Tontilla olevaan rakennukseen saadaan varastotilojen lisäksi sijoittaa tuontia ja vientiä sekä satama- ja telakkatoimintaa palvelevia tiloja eikä siinä saa olla asuntoja, lukuun ottamatta tontin ja rakennuksen hoitohenkilökuntaa varten tarkoitettuja asuntoja.» (16.12. 967 §).

## 9. Liikelaitoksia koskevat asiat

### S ä h k ö l a i t o s

*Viranhaltijat.* Sähkölaitoksen osastopäällikön virkaan valitun dipl.ins. Antti Itkosen kanssa päätettiin tehdä palkkaussopimus, jonka mukaan hänelle maksetaan 3 953 mk:n suuruinen kuukausipalkka. Sopimus on voimassa toistaiseksi, molemminpuolinen irtisanomisaika 3 kk (10.6. 450 §).

Sähkölaitoksen avoimena olevat 6. pl:n laskujenjakajan virka ja 9. pl:n mittarinluki-

jan virka päätettiin lakkauttaa 1.1.1971 lukien (16.12. 966 §).

*Käyttöomaisuus.* Kaupunginvaltuusto oikeutti sähkölaitoksen suorittamaan käyttöomaisuudestaan ylimääräisen poiston siten, että Suvilahden voimalaitoksen ja sähköaseman käyttöomaisuudesta saadaan poistaa 51. 12. 1969 kirjanpitoarvon mukainen 3 666 439 mk:n suuruinen osa kokonaisuudessaan v. 1970—1973 (9.12. 934 §).

*Voimalaitokset.* Kaupunginvaltuusto oi-

keutti sähkölaitoksen ylittämään kertomusvuoden talousarvion pääomamenoihin voimaseamia varten merkittyä siirtomäärärahaa enintään 4 650 000 mk:lla Kellosaaren kaasuturbiinilaitoksen koneistojen maksujärjestelyjen suorittamista varten (16.12. 974 §).

*Uuden höyryvoimalaitoksen rakentaminen Hanasaaren—Suvilahden alueelle.* Sähkölaitoksen pitkän ajan suunnitelmiin oli jo useita vuosia sisällytynyt uuden höyryvoimalaitoksen rakentaminen 1970-luvulla Hanasaaren—Suvilahden alueelle. Voimalaitoksen paikka ja rakentamisajankohta olivat riippuvaisia kaasulaitosta koskevien suunnitelmien kehittymisestä. Kun kaasulaitoksen käytöstä lähivuosina tulisi vapautumaan huomattavia maa-alueita tuotantoprosessin muutoksen johdosta, varasi kaupunginhallitus v. 1968 nämä alueet sähkölaitoksen käyttöön. Sen jälkeen kun valtuusto niin ikään v. 1968 oli hyväksynyt kaasulaitoksen tuotantoprosessin muuttamissuunnitelman, oli voimalaitoksen sijoituspaikasta ja rakentamisajankohdasta päästy selvyyteen ja laitoksen suunnittelutyö oli voitu aloittaa konkreettisesti pohjalta. Koska uusi voimalaitos oli suunniteltu sijoitettavaksi Hanasaaren nykyisen voimalaitoksen lähelle ja näiden polttoainevarastot ja erät aputilat oli suunniteltu yhteisiksi, oli tarkoituksenmukaista yhdistää uusi laitos myös hallinnollisesti ja käytöllisesti Hanasaaren laitokseen. Uuden voimalaitoksen nimeksi oli päätetty suunnittelu- ja rakennusvaiheen ajaksi ottaa Suvilahden sijasta työnimi Hanasaari B. Hanasaaren nykyistä voimalaitosta nimitetään vastaavana aikana Hanasaari A:ksi. Kymmenen viime vuoden aikana on kaupungin sähköenergian tarve kasvanut keskimäärin 9 % vuodessa ja sähkötehon huippukuormitus keskimäärin 7.6 % vuodessa. Ennusteen mukaan tulee kaupungin sähkötehon tarve lähivuosina kasvamaan vielä suunnilleen nykyisellä nopeudella, mutta 1980-luvulla on kasvu enää n. 5.5 % vuodessa. Tämä merkitsee, että huippukuormitus, joka joulukuussa

1968 oli 273 MW, tulee v. 1975 olemaan n. 480 MW, v. 1980 n. 660 MW ja v. 1990 n. 1 100 MW. Tuotantokoneistoa on siis jatkuvasti laajennettava ja laajennukset suoritettava siten, että sähköä voidaan hankkia mahdollisimman edullisesti. Nyt esillä oleva voimalaitossuunnitelma tähtäsi perussähkön tarpeen tyydyttämiseen. Osa perussähkön tarpeesta voidaan jatkuvasti kattaa kaupungin omistamilla vesivoimaseamilla, joita ei kuitenkaan enää voida lisätä. Pääosa perussähköstä tuotetaan jo nykyisin omissa höyryvoimalaitoksissa. Kaupungin uusimmat höyryvoimalaitokset on rakennettu sähköä ja kaukolämpöä tuottaviksi lämmitysvoimalaitoksiksi. Näissä vastapaineturbiinien avulla saadaan polttoaineen energiasta hyödyksi n. 80 %, kun sen sijaan pelkästään sähköä tuottavissa lauhdutusvoimalaitoksissa saadaan hyödyksi vain n. 35 %. Koska Helsingissä on erittäin edullista harjoittaa laajamittaista kaukolämmitystä, on sähkön ja kaukolämmön yhteistuotantoa käytettävä hyväksi niin pitkälle kuin mahdollista. Perussähkön tarvetta ei kannata tyydyttää ostosähköllä, koska se on huomattavasti kalliimpaa kuin omissa voimalaitoksissa kehitetty. Esitetyn voimalaitossuunnitelman toteuttaminen tekee mahdolliseksi kaukolämmityksen jatkuvan laajentamisen. Sen avulla kiinteistöt voivat hoitaa lämmityksen taloudellisesti, vaittomasti ja siististi. Voimalaitoksen kustannusarvio, joka perustui v:n 1969 alussa vallinneeseen kustannustasoon, oli 192 mmk. Kaupunginvaltuusto päätti, että alueelle, joka on kaupunginhallituksen 9.9.1968 tekemällä päätöksellä varattu Hanasaaresta sähkölaitoksen käyttöön, rakennetaan teollisuuslaitosten lautakunnan 4.2.1969 päivätyssä esityksessä selostetun suunnitelman mukainen lämmitysvoimalaitos (4.3. 191 §).

*Viikinmäen sähköaseman rakentaminen.* Kaupunginvaltuusto päätti, että kaupunginhallituksen 25.5.1970 Viikinmäen sähköasemaa, kaasuturbiinilaitosta ja sähköaseman käyttöhenkilökunnan asuinrakennusta var-

## 1. Kaupunginvaltuusto

ten varaamalle alueelle rakennetaan sähköasema ja asuinrakennus teollisuuslaitosten lautakunnan 30.6.1970 päivätyen esityksen mukaisesti (9.12. 936 §).

### *Vesilaitos*

*Viranhaltijat.* Kaupunginvaltuusto valitsi vesilaitoksen toimitusjohtajan virkaan sähkölaitoksen osastopäällikön, dipl.ins. Leo Neuvon tavanmukaisilla ehdoilla (11.11. 845 §).

Vesilaitoksen toim.joht. Eino Kajasteelle myönnettiin hänen anomansa ero virastaan 15.5.1970 lukien (4.3. 189 §).

*Vesilaitoksen yleiset liittymis- ja vedentointusehdot.* Kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti vahvistaa ao. mietinnön n:o 13 liitteen 1 mukaiset Helsingin kaupungin vesilaitoksen yleiset liittymis- ja vedentointusehdot sekä kumota v. 1936 vahvistamansa Helsingin kaupungin vesilaitoksen taksan siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen muutoin, paitsi 4 §:n 1 ja 2 momentin osalta (9.12. 937 §, kunn.as.kok. n:o 163).

*Ilmalan eräiden huonetilojen vuokraaminen.* Kaupunginvaltuusto oikeutti vesilaitoksen tekemään seuraavat pääkohdat sisältävät vuokrasopimukset huonetilojen vuokraamisesta posti- ja lennätinhallitukselle sekä Yleisradio Oy:lle Ilmalan vesisäiliöstä I, ja geodeettiselle laitokselle Ilmalan vesisäiliöstä II:

A. Posti- ja lennätinhallitukselle vuokrataan Ilmalan vesisäiliössä I olevat, 327 m<sup>2</sup> käsittävät huonetilat seuraavilla ehdoilla:

1) Kuukausivuokra on 7.41 mk/m<sup>2</sup>.

2) Vuorattavia tiloja saadaan käyttää vain niiden käyttötarkoitusta vastaaviin toimintoihin eikä käyttötarkoitusta saada muuttaa tai rakenteellisia muutoksia suoritetaan ilman kaupungin suostumusta.

3) Sopimus on voimassa 9.11.1977 saakka siten, että vuokra-aika jatkuu mainitun

ajankohdan jälkeen kaksi vuotta kerrallaan, ellei sopimusta puolin tai toisin irtisanota vähintään yhtä vuotta ennen vuokrakauden päättymistä.

4) Vuokratiloja ei saada vuokrata edelleen ilman vesilaitoksen suostumusta.

B. Oy Yleisradio Ab:lle vuokrataan Ilmalan vesisäiliössä I olevat, 203 m<sup>2</sup> käsittävät huonetilat seuraavilla ehdoilla:

1) Kuukausivuokra on 9.39 mk/m<sup>2</sup>.

2) — — — (sama kuin A. kohdassa).

3) Sopimus on voimassa 16.12.1979 saakka. Sen jälkeen se on voimassa vuoden kerrallaan yhden vuoden irtisanomisajalla.

C. Geodeettiselle laitokselle vuokrataan Ilmalan vesisäiliössä II olevat 1 429 m<sup>2</sup> käsittävät huonetilat seuraavilla ehdoilla:

1) Kuukausivuokra on 7.41 mk/m<sup>2</sup>.

2) — — — (sama kuin A. kohdassa).

3) Vuokratilat saadaan luovuttaa ilman kaupungin suostumusta toiselle valtion virastolle tai laitokselle. Muu vuokratilojen luovutus edellyttää vesilaitoksen suostumusta.

4) Sopimus on voimassa 9.11.1977 saakka siten, että vuokra-aika jatkuu mainitun ajankohdan jälkeen kaksi vuotta kerrallaan, ellei sopimusta puolin taikka toisin irtisanota vähintään yhtä vuotta ennen vuokrakauden päättymistä.

Sopimuksissa määritelty vuokra tarkistetaan kerran vuodessa kunkin kalenterivuoden alusta lukien. Ellei lainsäädännöstä muuta johdu, tarkistus suoritetaan samoja perusteita käyttäen, kuin kaupunginhallituksen tilitysvuokrajärjestelmän tarkistamisesta kulloinkin tekemissä päätöksissä määrätään (10.6. 447 §).

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

*Kellosaaren kaasuturbiinilaitos.* Kaupunginvaltuusto hyväksyi arkkit. Erkkö Virkusen laatimat, 8.—24.4.1970 päivätyt Kellosaaren kaasuturbiinilaitoksen luonnospii-

rustukset n:o 1—11 sillä ehdolla, että palolaitoksen 9.5.1970 ja ammattientarkastustoimiston 10.6.1970 antamissa lausunnoissa esitetyt vaatimukset otetaan hanketta toteutettaessa huomioon (2.9. 611 §).

### *Liikennelaitos*

*Liikennelaitoksen linja-autonkuljettajien rahastuskorvauksen vahvistaminen peruspalkan luonteiseksi lisäksi.* Kaupunginvaltuusto päätti vahvistaa palkkalautakunnan 14.10.1970 päivätyssä kirjeessä esitetyn ja kaupunginhallituksen hyväksymän neuvottelutuloksen 6—61 kohdassa mainitun, liikennelaitoksen linja-autonkuljettajan viran palkkaluokan peruspalkasta laskettavan 10 %:n suuruisen lisän virkasäännön 20 §:n 2. lauseessa tarkoitetuksi prosentuaaliseksi lisäksi (9.12. 942 §).

*Julkisen liikenteen yhteistyön kehittäminen kaupungin alueella ym.* Kaupunginvaltuusto päätti kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti:

1) hyväksyä kaupunginhallituksen mietinnön n:o 4 liitteen 9 mukaiset yhteiset tariffimääräykset lipunhintoineen liikennelaitoksen osalta sekä

2) oikeuttaa liikennelaitoksen tekemään kaupungin alueella linja-autoliikennettä harjoittavien yksityisten liikenteenharjoittajien kanssa em. mietinnön liitteen 8 mukaisen sopimuksen kuitenkin siten, että sopimuksen 1, 3—5, 8 ja 9 §:t hyväksytään liitteen 11 mukaisena ja niin, että sopimus tulee voimaan aikaisintaan 1.1.1971 lukien ja sillä ehdolla, että kaupungin v:n 1971 talousarvioon merkitään sopimuksen edellyttämät määrärahat.

Samalla kaupunginvaltuusto päätti a) esittää maistraatin hyväksyttäväksi muutetut tariffimääräykset ja lippujen hinnat linja-autolinjojen osalta, b) oikeuttaa kaupunginhallituksen päättämään uusien tariffimääräysten ja lipunhintojen voimaantuloajankohdasta samoin kuin liitteen 11 pykä-

lässä 4 tarkoitetun, linjakilometriä kohden sovittavan tulon määrästä ja pienehköistä muutoksista 2 kohdassa tarkoitettuun sopimukseen sekä c) oikeuttaa kaupunginhallituksen tekemään sopimuksen rautatiehallituksen kanssa tariffimääräyksissä edellytetyjen yhteislippujen käytöstä (14.10. 743 §).

Liikennelaitoksen tariffimääräysten muuttamisesta tekivät vt Hyvönen ym. aloitteen 29.1.1969. Aloitteessa mainittiin, että voimassa olevien tariffimääräysten mukaan tulee vaihtomatkan olla perusmatkanjatko, eikä vaihtomatka saa tapahtua perusmatkaan nähden paluusuuntaan. Jos matkustaja ajaa paluusuuntaan ja vaihto tapahtuu säädetyn ajan kuluessa voi hän maksaa paluusuuntaan suorittamansa maksuosuuden erikseen. Määräys merkitsee sitä, että esim. Töölöstä itäisiin ja pohjoisiin esikaupunkeihin matkustavat koululaiset ym. joutuvat Hakaniemessä vaihtamaan 3 B raitiovaunusta ehkä 20—30 minuutin väliajoin kulkeviin linja-autoihin ja värjöttämään pakkasessa ja saateissa tämän odotusajan, jonka auto seisoo asemalla odottamassa aikataulun mukaista lähtöään. Aloitteentekijät ehdottivat, että liikennelaitoksen tariffimääräyksiä muutettaisiin niin, että vaihtomatka saisi tapahtua perusmatkaan nähden osittain myös paluusuuntaan ylimääräistä maksua perimättä. Liikennelaitos oli, ottaen huomioon matkustajapalvelun vaatimukset vaihtoa tehtäessä, muuttanut vaihtopaikkoja koskevia ohjeitaan siten, että vaihto voidaan suorittaa pysäkillä, jolla se on helpoin tehdä, vaikka matka osittain tapahtuisikin paluusuuntaan. Jotta asia yhteistariffinkin puitteissa tulisi yhtenäisesti ja matkustajien kannalta edullisesti hoidetuksi, ehdotti lautakunta tariffimääräysten vaihtomatkaa koskevan kohdan muuttamista seuraavaksi: »Vaihtomatkojen tulee olla pääosiltaan perusmatkan jatkoa eivätkä ne saa tapahtua vaihtopaikan aiheuttamaa poikkeusta lukuun ottamatta perusmatkaan nähden paluusuuntaan.» Kaupunginhallitus ilmoitti, että lautakunnan

## 1. Kaupunginvaltuusto

muutosesitys oli otettu huomioon tariffia valtuustossa 14.10. käsiteltäessä. Kaupunginvaltuusto katsoi lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (28.10. 801 §).

Kaupunginvaltuusto päätti hyväksyä *invalidi- ja koululaisille myönnettäviä alennus- ja vapaalippuja* koskevat määräykset seuraaviksi:

1) Invalidien vuosivapaalippu on henkilökohtainen ja oikeuttaa rajoittamattomaan määrään matkoja kalenterivuoden aikana kaikilla linjoilla ja kaikilla vyöhykkeillä.

2) Invalidien vapaakertalippu oikeuttaa matkustamaan kaikilla vyöhykkeillä ja lippuun sisältyy maksuton vaihto-oikeus.

3) Invalidien ja koululaisten alennusliput ovat kymmenen matkan sarjalippuja, joiden jokaiseen matkaosaan sisältyy maksuton vaihto-oikeus kahteen vaihtoon.

4) Vuosivapaaliput, vapaakertaliput ja kymmenen matkan alennussarjaliput myöntää ja myy liikennelaitos henkilökohtaiseen käyttöön invalidi- ja koululaisille kaupunginhallituksen vahvistamia perusteita noudattaen.

5) Invalidi- ja koululaisille myytävien kymmenen matkan alennussarjalippujen hinnat ovat seuraavat:

0-vyöhyke .....	1.50 mk
2 vyöhykettä .....	2.00 »
3—6 vyöhykettä .....	2.40 »

Kaupunginhallitus oikeutettiin päättämään tämän päätöksen mukaisen menettelyn voimaantuloajasta kuitenkin siten, että se astuu voimaan aikaisintaan 1.1.1971 lukien (14.10. 744 §).

Toimenpiteisiin ryhtymisestä vapaa- ja alennuslippujen myöntämiseksi vähävaraisille invalidi- ja koululaisille kaupungin liikennevälineissä tekivät vt Jokinen ym. aloitteen 21.1.1970. Aloitteessa kiinnitettiin huomiota siihen, että kaupunki myöntää vapaalippuja vain sotainvalideille, jotka täyttävät eräät vapaalippujen saantiin vahvistetut ehdot. Si-

viili-invalidi- ja koululaisille myönnettävien alennuslippujen saantiin oikeutettuja vain 100 %:sti sokeat ja heidän saattajilleen myönnetään alennuslippu. Kun siviili-invalidit ovat yleensä vammautuneet antaessaan työpanoksensa yhteiskunnan hyväksi, olisi kaikki invalidit vamman saantitavasta riippumatta saatettava samaan asemaan. Aloitteentekijät ehdottivat sellaisiin toimenpiteisiin ryhtymistä, että vapaalippu- ja alennuslippuoikeudet myönnettäisiin kaupungin liikennevälineissä samoin perustein kuin sotainvalideille sellaisille vähävaraisille invalidi- ja koululaisille, joilla ei ole kunnalliseron alaista tuloa. Liikennelaitoksen lautakunta ilmoitti, että asiasta oli neuvoteltu huoltoviraston sekä pääasiallisesti vakuutuslääkäreiden muodostaman ns. Alangon komitean kanssa. Tällöin oli todettu, että invalidien vapaa- ja alennuslippujen myöntämisperusteet kaipasivat tarkistamista. Tätä laajaa ja vaikeata asiaa valmistelemaan oli perustettu työryhmä, johon oli valittu liikennelaitoksen ja huoltoviraston edustaja sekä edustaja em. valtion komiteasta. Työryhmän saatua ehdotuksensa valmiiksi lautakunta tulee tekemään asiasta tarvittavan esityksen. Kaupunginvaltuusto katsoi lausunnon riittäväksi selvitykseksi (21.1. 78 §, 28.10. 800 §).

*Nivelraitiovaunujen tilaaminen.* Liikennelaitoksen lautakunta mainitsi, että liikennelaitoksen v:ien 1970—1979 taloussuunnitelma, kuten muutkin pitkän tähtäyksen suunnitelmat oli laadittu siltä pohjalta, että raitioliikenne jatkuisi suunnilleen nykyisen laajuusena ainakin v:een 2000. Raitioliikenne on keskustan pääliikennemuoto. Liikennelaitoksen koko joukkokuljetusliikenteen matkustajamäärästä v. 1969 kulki raitiovaunuilla n. 43 %. Keskustaliikenteen matkustajista oli raitiovaunuilla matkustavien osuus n. 78 %. Raitiovaunut kulkevat tasaisesti ja äänettömästi, niistä ei tule pakokaasuja, eikä raitiovaunu omalla kaistallaan kulkiesaan ole herkkä liikennehäiriöille. Koska raitioliikenteen tulevaisuudesta ei ole ollut tie-

toa, ei liikennelaitos ole kymmeneen vuoteen uusinut raitiovaunukalustoaan. Laitokses-  
sa oli suoritettujen tutkimusten perusteella  
päädytty siihen, että kalustoa hankittaessa  
tulisi ensisijaisesti hankkia ns. nivelraitio-  
vaunuja, koska niiden kustannukset on to-  
dettu halvimmiksi, eli 2.48 penniä/paikka-km.  
Lisäksi voidaan päiväliikenteessä kaikilla  
linjoilla ajaa ilman perävaunuja nivelraitio-  
vaunuja käytettäessä. Kaupunginvaltuusto  
oikeutti liikennelaitoksen tilaamaan v:n 1970  
aikana 25 nivelraitiovaunua, jotka toimita-  
taan v. 1972—1974 (4.3. 192 §).

Liikennelaitoksessa oli laadittu suunnitel-  
ma, jonka mukaan maanpäällisen liikenteen  
valvonnan käyttökeskus sijoitettaisiin Lasi-  
palatsin siten, että sen ns. talvipuutarha-  
osaan rakennettaisiin erityinen liikenteen-  
ohjauskerros. Kaupunginvaltuusto oikeutti  
kiinteistölautakunnan käyttämään Koskelan  
väestönsuojan rakentamista varten merki-  
tystä määrärahasta 40 000 mk ja Töölön  
alueelle rakennettavan autotallin rakenta-  
mista varten merkitystä määrärahasta 70 000  
mk, Lasipalatsin liikenteenohjaus- ja käyttö-  
keskustilojen rakentamiseen (30.9. 714 §).

*Tontilla Töölönkatu 49 olevan henkilökun-  
nan rakennuksen korjaaminen.* Liikennelai-  
toksen lautakunta oli ilmoittanut, että sen  
hallinnassa oli ko. v. 1924 rakennettu 6-  
kerroksinen henkilökunnan asuintalo. Talos-  
sa on 90 asuntoa, joiden keskipinta-ala on  
vain 37.6 m<sup>2</sup>. Ulkopuolisten asiantuntijain  
kanssa oli päädytty korjaussuunnitelmaan,  
jonka kustannukset nousivat 1.725 mmk:aan.  
Kaupunginvaltuusto hyväksyi Arkkitehtuu-  
ritoimisto Osmo Solansuun laatimat, tontilla  
Töölönkatu 49 sijaitsevan rakennuksen kor-  
jaustyön luonnospiirustukset n:o 1—10 (29.4.  
324 §).

Liikennelaitoksen lautakunnan esityksestä  
kaupunginvaltuusto päätti, että liikennelai-  
toksen hallintaan kuuluvasta *Simonkentän  
liikennekioskista* vuokrattavassa myyntitil-  
lassa saadaan harjoittaa kauintaan kahdeksi  
vuodeksi kerrallaan tehtävän, liikennelaitok-

sen lautakunnan hyväksymän vuokrasopi-  
muksen puitteissa terveydenhoitoasetuksen  
mukaan tällaisista myyntipaikoista myytä-  
viksi sallittujen elintarvikkeiden myyntiä,  
ei kuitenkaan lämpimäin makkarain myyntiä,  
sekä kioski- ja siihen verrattavasta kauppa-  
sta sekä automaattikaupasta v. 1969 ane-  
tun asetuksen 6 §:n 1 mom:ssa tarkoitettua  
myyntiä ja muuta toimintaa ympäri vuoden  
ja niinä vuorokaudenaikoina, kuin valtuusto  
on kioskien aukioloaikoja koskevissa sään-  
nöksissä tarkemmin määrännyt. Samalla  
kaupunginvaltuusto oikeutti lautakunnan  
antamaan kioskista myytävien tavaroiden  
myyntioikeutta koskevat yksityiskohtaiset  
määräykset mainittujen asetusten rajoissa  
ottamalla samalla huomioon terveydelliset  
näkökohdat (15.4. 291 §).

*Liikennelaitoksen muuttamisesta osakeyhtiömuotoiseksi* teki vt Melin v. 1968 aloitteen,  
jossa viitattiin mm. liikennelaitoksen vuo-  
sittain tuottamaan tappioon. Se oli vuosi  
vuodelta kasvanut ja arvioitiin muodostuvan  
51 % suuremmaksi v. 1969 kuin v. 1968.  
Syynä aloitteentekijä piti sitä epäajanmu-  
kaista yritysmuotoa, millä kaupungin jul-  
kista liikennettä harjoitetaan ja katsoi, että  
tämän sijasta olisi käytettävä osakeyhtiö-  
muotoa. Hän ehdotti, että kaupunginhalli-  
tusta kehoitettaisiin ryhtymään kiireellisiin  
toimenpiteisiin selvittääkseen, mikä yritys-  
muoto olisi tarkoituksenmukaisin kunnalli-  
selle julkiselle liikenteelle. Erityisesti olisi  
huomiota kiinnitettävä niihin ilmeisiin liike-  
taloudellisiin ym. etuihin, joita osakeyhtiö-  
muoto tarjoaa. Liikennelaitoksen lautakunta  
mainitsi, että joukkokuljetusliikenteen har-  
joittaminen hyväksytään nykyisin kunnan  
toimialaan kuuluvaksi tehtäväksi, eli yhtei-  
seksi asiaksi, jota on pidettävä tärkeänä.  
Mikään ei estä kuntaa hoitamasta tätä teh-  
täväänsä liiketaloudellisia periaatteita nou-  
dattaen, kunhan tämän toiminnan pääasial-  
lisena tarkoituksena ei ole taloudellisen voiton  
tavoittelu. Kieltämättä osakeyhtiö suokin

## 1. Kaupunginvaltuusto

mahdollisuuden joustavaan, taloudelliseen ja tehokkaaseen toimintaan. Kaupungin tulisi kuitenkin voida säilyttää mahdollisuus vaikuttaa tarkoitusta varten mahdollisesti perustettavan yhtiön päätöksiin siten, että kuntalaisten edut tulisivat riittävässä määrin otetuiksi huomioon. Tällaisen määräämisen säilyttämiseksi kaupungin tulisi hankkia itselleen osake-enemmistö, jolloin sen määräämisvalta säilyisi nykyisellään, mutta se merkitsisi yhtiön toimintavapauden kangistumista ja tällöin yksityiset tuskin olisivat kiinnostuneita osakkeiden merkitsemisestä. Ellei kaupungilla olisi osake-enemmistöä, olisi sillä ilmeisesti varsin rajoitetut mahdollisuudet vaikuttaa yhtiön toimintaan. Yhtiö puolestaan voisi toimia tehokkaasti päämääränään voiton tavoittelu esim. siten, että se pyrkisi liikennöimään vain kannattavilla linjoilla, jolloin joukkokuljetusliikenne ei tulisi hoidetuksi kaikkia kaupunkilaisia tyydyttävällä tavalla. Näissä oloissa voitaisiin kaupungin velvollisuudeksi katsoa sellaisten linjojen liikennöiminen, joita muut eivät hoida ja niin kaupungille liikenteen hoitamisesta aiheutuva rasitus jatkuisi suhteellisesti entistä voimakkaampana. Joukkokuljetusliikennetoimikunta, jonka mietintöön lautakunta pääpiirteissään yhtyi, oli käsitellyt Helsingin seudun julkista henkilöliikennettä kokonaiskysymyksenä. Toimikunta ei kuitenkaan ottanut kantaa siihen, millainen uuden liikenneyrityksen järjestysmuodon tulisi olla. Kaupungin päättävien elimien käsitellessä joukkokuljetusliikennetoimikunnan mietintöä tulee esille myös mainitun uuden yrityksen yritysmuotokysymys. Tämän vuoksi ei liene tarkoituksenmukaista ratkaista liikennelaitoksenkaan yritysmuotoa erilliskysymyksenä. Lautakunta esitti, ettei aloite antaisi aihetta toimenpiteisiin. Kaupunginhallitus ilmoitti 3.11.1969 asettaneensa toimikunnan, jonka käsiteltäväksi tulisi kysymys koko Helsingin seudulla harjoitettavan julkisen henkilöliikenteen muodosta. Koska siihen liittyi oleellisesti kysymys myös kau-

pungin harjoittaman julkisen liikenteen muodosta, kaupunginhallitus katsoi, ettei aloitteen tässä vaiheessa tulisi antaa aihetta enempiin toimenpiteisiin. Kaupunginvaltuusto katsoi lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (21.1. 66 §).

Liikennelaitoksen muodostamisesta osakeyhtiöksi v. 1969 tekemässään aloitteessa myös vt Juhola viittasi liikennelaitoksen tuottamaan tappioon ja esitti, että kiireellisesti tutkittaisiin, mitä mahdollisuuksia olisi muodostaa Helsingin kaupungin liikennelaitoksesta osakeyhtiö ja tarjota osakkeita kansanosakkeina niitä haluaville kaupunkilaisille. Sekä liikennelaitoksen lautakunta että kaupunginhallitus viittasivat edellä vt Melinin aloitteen johdosta antamiinsa selvityksiin. Kaupunginvaltuusto katsoi lausunnot riittäväksi selvitykseksi (21.1. 67 §).

*Johdinautokaluston uusimisesta ja johdinautolinjojen lisäämisestä sekä vertailevan tutkimuksen suorittamisesta liikennelaitoksen johdinautojen ja dieselautojen taloudellisuudesta* tekivät vt Paavola ym. aloitteen 7.1. ja 27.5.1970. 7.1. tehdyssä aloitteessa mainittiin, että liikennelaitos oli jo vuosia suunnitellut meluttoman ja pakokaasuttoman johdinautolinjan poistamista ja korvaamista dieselautoilla. Samanaikaisesti on esim. Moskovassa ilman saastumisen estämiseksi ja liikenteen melun vähentämiseksi voimakkaasti lisätty johdinautojen lukua. Myös Tampereella jatketaan johdinautoliikennettä em. syistä. Johdinautojen käyttöä puoltaa lisäksi niiden kestoikä, 15 vuotta, mikä on kolminkertainen dieselautoihin verrattuna. Kaupunginhallituksen tulisi ottaa tarpeellinen määräraha v:n 1971 menoarvioon johdinautokaluston uusimiseksi ja samalla toimituttaa tutkimus sähkökäyttöisten bussien linjojen lisäämiseksi. 27.5.1970 tekemässään uudessa aloitteessa Paavola ym. huomauttivat liikennelaitoksen 18.2.1970 valmistuneen muistion johdinautoista ja tämän liikenteen lopettamisesta olevan heikosti perustellun. Muistiossa oli lisäksi esitetty käsitys, että

johdinautojen poistaminen ja korvaaminen dieselautoilla vaikuttaa varsin vähän ilman kokonaissaastumiseen. Tämä tuntuu hämmästyttävältä silloin, kun eri puolilla maailmaa ponnistellaan sähkökäyttöisten kulkuvälineiden kehittämiseksi ko. epäkohdan poistamiseksi. Aloitteentekijät ehdottivat, että kaupunginhallitusta kehoitettaisiin kii-reellisesti toimituttamaan perusteellinen ja puolueeton vertaileva tutkimus näiden kahden automuodon taloudellisuudesta. Liikennelaitoksen lautakunnan ilmoituksen mukaan laitoksen käytössä oli 21 johdinautoa, jotka oli hankittu v. 1949—1960. Autot ajetaan loppuun ja poistetaan käytöstä v. 1970—1974. Suoritettujen selvitysten perusteella on todettu diesel- ja johdinautojen vuotuisten kustannusten olevan samansuuruiset. Sillä, että johdinautot eivät saastuta ilmaa on varsin vähän merkitystä, koska samoilla kaduilla kulkee jatkuvana virtana henkilö- ja kuorma-autoja. Liikennelaitoksessa pidetään tarkoituksenmukaisena lopettaa johdinautoliikenne mm. keskustan ahtaiden katujen vuoksi; koska johdinautot ovat sidottuja johdinlinjaansa, pysäyttävät sähkö- tai johtovauriot tavallisesti koko linjan liikenteen; johdinauto ei myöskään voi ohittaa toista seisovaa johdinautoa, joten tiheästi liikennöidyllä linjalla ei esim. ruuhka-aikana voida pitää yllä joustavaa liikennettä. Johdinautojen pienet valmistussarjat merkitsevät lisäksi entistä korkeampia hankintahintoja. Kaupunginhallitus ehdotti, että nämä lausunnot katsottaisiin riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta. Kaupunginvaltuusto päätti kehottaa kaupunginhallitusta v:n 1972 talousarvioon sisällyttämään määrärahan viiden johdinauton hankkimiseksi ja valmistuttamaan suunnitelman koko johdinautokaluston uusimiseksi sekä toimituttamaan tutkimuksen mahdollisuuksista asteittain siirtyä Kantakaupungin alueella dieselautoilla tapahtuvasta linjaliikenteestä johdinautoliikenteeseen (7.1. 41 §, 27.5. 405 §, 28.10. 799 §).

*Liikennelaitoksen linjan n:o 17 reitin jatkamisesta* Merikadulta Kaivohuoneen aukiolle tekivät vt Heilala ym. aloitteen 17.9.1969. Siinä mainittiin linjan n:o 17 palvelevan kaupunkilaisia erinomaisella tavalla yhdistämällä Kallion kaupunginosan eteläisiin kaupunginosaan keskustan kautta. Mikäli linjan reittiä pidennettäisiin kulkemaan Isoa Puistotietä pitkin Kaivohuoneen aukiolle saakka, pääsisivät palvelusta osallisiksi paitsi Ullanlinnan ja Kaivopuiston asukkaat myös alueella sijaitsevien lähetystöjen sekä Kaivohuoneen, Klippanin ja Merenkävijäin ravintoloiden ym. asiakkaat. Liikennelaitoksen lautakunta mainitsi, että autolinja n:o 17 palvelee yleisöä kaupungin eteläosassa raitiolinjojen 3 B ja 3 T ohella. Linjan pääte pysäkki on meren rannalla lähellä Neitsytpolun kulmaa, josta on lyhyt matka Merisatamaan ja Ehrenströmintielle. Raitiolinjojen 3 B ja 3 T pysäkillä Tehtaankadulta on Isoa Puistotietä n. 250 m Kaivohuoneen aukiolle ja n. 650 m rantaan. Kaivopuiston eri osat ovat siis kohtuullisten kävelymatkojen päässä raitiovaununpysäkeiltä, joten ei ole aihetta jatkaa linjan n:o 17 reittiä esitettyllä tavalla. Kaupunginvaltuusto katsoi lausunnon riittäväksi selvitykseksi (21.1. 68 §).

*Liikennelaitoksen autolinjojen n:o 24, 13 ja 18 johtamisesta raitiotielinjaa pitkin* v. 1969 tekemässään aloitteessa esittivät vt Heilala ym., että kaupunginhallitus tutkituttaisi, olisiko mahdollista ohjata kokeilumielessä em. autolinjat matkallaan Töölön suuntaan raitiotiekiskotuksen päällä Arkadiankadulle. Sopivina sisäänajoportteina olisivat ns. Wulffin kulma, Ylioppilastalo ja Kaivokadun risteys. Liikennelaitoksen lautakunta mainitsi raitiotiekaistan, 5.6 m, olevan liian kapean linja-autoliikenteelle, joka tarvitsee vähintään 6.5 m leveän kaistan. Raitiotiekaista ei myöskään kestäisi linja-autoliikenteen raskaita akselikuormituksia. Kaupunkisuunnitteluvirasto ja liikennelaitos suunnittelivat parhaillaan, mihin liikennelinjojen alueilla saataisiin omat kaistat raitio- ja linja-autoliikenteelle. Aloitteessa ehdotettujen linja-auto-



## 1. Kaupunginvaltuusto

linjojen vieminen raitiotiekaistalle haittaisi sekä auto- että raitiolinjojen liikenteen sujumista. Lautakunta esitti, ettei aloitteen tulisi antaa aihetta toimenpiteisiin. Kaupunginvaltuusto katsoi lausunnon riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (21.1. 69 §).

*Liikennelaitoksen linjan n:o 91 reitin muuttamisesta v. 1969 tekemässään aloitteessa ehdottivat vt Pekka Vennamo ym., että liikennelaitoksen linja n:o 91 ohjattaisiin kulkemaan Puotilasta suoraan keskustaan Meripellontien risteyksestä Itäistä moottoritietä pitkin, jolloin turhasta ja liikennettä hidastuttavasta poikkeamisesta Puotinharjuun päästäisiin. Liikennelaitoksen lautakunnan ilmoituksen mukaan palvelee linja-autolinja n:o 91, Rautatien—Itäväylä—Puotinharju—Puotila, etupäässä puotilalaisten yhteyksiä keskustaan, mutta myös yhteyksiä Puotinharjuun. Puotinharjun kautta kulkevat Myllypuron, Kontulan, Vartiokylän ja Vuosaaren autolinjat. Puotilaa palvelevaa linjaa n:o 91 ei siis tarvita palvelemaan Puotinharjun matkustajia, mutta Puotilasta on yhteystarvetta muuallekin kuin keskustaan. Puotinharjussa sijaitsee itäisten alueitten ostokeskus ja siellä voivat linjalla n:o 91 matkustaneet vaihtaa Myllypuroon, Kontulaan ja Vartiokylään mennessään. Jos linja johdettaisiin Itäväylää pitkin, olisi yhteinen pysäkkipari vasta Herttoniemessä Siilitien risteyksessä, eli 2 km:n päässä Puotinharjun ostokeskuksen pysäkiltä. Lautakunta oli tehnyt esityksen, että osa linjan n:o 91 ruuhkaliikenteestä johdettaisiin ruuhka-aikana Puotilasta Itäväylää pitkin Puotinharjuun. Kaupunginhallitus oli 6.4. esittänyt maistraatille, että osa em. linjan ruuhka-ajan liikenteestä johdettaisiin esitetyllä tavalla Itäväylää pitkin. Lautakunta ei pitänyt tarkoituksenmukaisena, että reittiä muutettaisiin muulla tavalla. Kaupunginvaltuusto katsoi eo. lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (10.6. 464 §).*

*Salmisaaren liikenneyhteyksien parantamisesta tekivät vt Matvejew ym. v. 1968 aloit-*

*teen. Siinä huomautettiin, että Salmisaarella työskentelee tuhansia henkilöitä, joista suurin osa asuu itäisissä kaupunginosissa ym. Esi-kaupungeissa tai itään ja pohjoiseen olevissa naapurikunnissa. Kun Salmisaaren yleisestä liikenteestä huolehtii yksi ainoa bussilinja n:o 19 S ja yksi raitiolinja n:o 8, olisi välttämätöntä lisätä näiden linjojen liikennetiheyttä. Lisäksi olisi harkittava, voitaisiinko linja n:o 8 tehdä kaksiraiteiseksi myös satama-alueella sivuuttamiseen kuluvan odotusajan lyhentämiseksi. Ottaen huomioon työpaikoilla esiintyvän vuorotyön, olisi myös ennen ja jälkeen ruuhka-ajan olevia erittäin harvoja kulkuvuoroja lisättävä. Liikennelaitoksen lautakunta huomautti, että Salmisaaren yhteyksiä Messuhallin suuntaan Vallilaan hoitavan raitiolinjan n:o 8 vuorovälit ovat ruuhka-aikoina 4—7 minuuttia sekä päivällä ja illalla 10 minuuttia. Linja-autolinja 19 S, joka liikennöi väliä Salmisaari—Asema-aukio, on ollut toiminnassa v:sta 1967 lähtien. Sen vuorovälit ovat ruuhka-aikoina 8 minuuttia, arkisin ja päivällä 12 minuuttia sekä muulloin 20 minuuttia. Vuorojen tihentäminen lisää linjan kustannuksia. Jos arkisin liikennöitäisiin sekä ruuhka-aikoina että päivällä kuuden minuutin väliajoin, aiheuttaisi se lisäkustannuksia liian suurina saavutettavaan palvelun parantamiseen verrattuna. Kaupunkisuunnittelulautakunta huomautti aloitteessa esitettyjen näkökohtien kytkeytyvän koko Kantakaupungin julkisen liikenteen kehittämistä koskeviin kysymyksiin. Kaupunginhallituksen 8.12.1969 maistraatille tekemän esityksen johdosta on Lauttasaaren liikenne järjestetty uudelleen uuden sillan avaamisen yhteydessä ja siten myös helpotettu Salmisaaren liikennettä. Kaupunginvaltuusto katsoi lausunnot riittäväksi selvitykseksi aloitteen johdosta (21.1. 65 §).*

*Kaupungin liittyminen perustettavan Suomen Paikallisliikenneliiton jäseneksi. Helsingin, Tampereen ja Turun liikennelaitosten edustajat olivat todenneet, että joukkoliiken-*

teen hoitaminen monista tehostamisyhteyksistä huolimatta oli jatkuvasti vaikeutunut, mikä osaltaan johtui puutteellisesta yhteistyöstä päättävien elinten ja liikenneyritysten välillä. Yhteistyö katsottiin välttämättömäksi ja sen käytännöllistä toteuttamista varten olisi perustettava yhdistys, joka toimisi paikallisliikenteen kehittämisen ja edistämisen yleisten edellytysten hyväksi ja toteuttaisi tarkoitustaan tekemällä paikallisliikennettä koskevia esityksiä, tutkimalla liikennekaluston standardisoimiseen ja liikenteen hoidon rationalisointiin liittyviä kysymyksiä yhtenäistämällä tilastoja ym. Yhdistyksen varsinaisen jäsenistön muodostaisivat toistaiseksi kuitenkin vain Helsingin, Tampe-

reen ja Turun kaupungit, mutta yhdistykseen voisi kuulua myös kannattajajäseniä. Varsinaisten jäsenten jäsenmaksu oli neuvotteluissa sovittu 400 mk:ksi vuodelta. Kaupunginvaltuusto päätti, että kaupunki liittyy jäseneksi perustettavaan Suomen Paikallisliikenneliitto -nimiseen liittoon. Samalla kaupunginvaltuusto päätti hyväksyä perustettavan liiton sääntöluonnoksen ja oikeuttaa kaupunginhallituksen hyväksymään sääntöihin pienehköjä muutoksia sekä liikennelaitoksen toimimaan liiton perustamista koskevissa asioissa kaupungin puolesta sekä edustamaan liiton toiminnassa Helsingin kaupunkia (30.9. 705 §).

## 10. Muu liikeluonteinen toiminta

### *Teurastamolaitos*

*Teurastuspalkkioiden korottaminen.* Kaupunginvaltuusto päätti korottaa teurastuspalkkiot 6.4.1970 alkaneen palkanmaksukauden alusta siten, että niihin sovelletaan palkkojen yleiskorotuspäätöstä. Kun peruspalkkoihin sisällytettiin ko. yleistarkistuksessa ns. järjestelyprosentti, päädyttiin neuvotteluissa siihen, että teurastuspalkkioita oli korotettava tämän mukaisesti. Teurastuspalkkioihin lisättäisiin teurastamolaitoksen määräämästä ajankohdasta lukien korvauksena laitokselle sen yleismenoista 25 % teurastuspalkkioista (29.4. 312 §, kunn. as. kok. n:o 42).

Teurastamolaitoksen alueella oleva *maidontarkastamon rakennus* oli siirretty 1.1. 1969 kiinteistölautakunnan hallinnosta teurastamolaitoksen lautakunnan hallintoon. Tämän rakennuksen käyttömajaisuuden korjoja ja poistoja ei v:n 1969 talousarviossa ollut osattu ottaa huomioon. Kaupunginvaltuusto oikeutti teurastamolaitoksen käyttämää v:n 1969 talousarviossa teurastamolaitoksen kohdalle merkitystä osoituksesta poi-

keten käyttömajaisuuden korkoihin yht. 758 200 mk ja poistoihin yht. 467 100 mk (18.2. 113 §).

### *Tietojenkäsittelykeskus*

*Kaupungin liittyminen ATK-instituutin Kannatusyhdistyksen jäseneksi.* Tietokoneyhdistyksen toimesta oli tutkittu opistotasoisena ATK-opetuksen tarpeellisuutta ja kehittämismahdollisuuksia. Tietokoneyhdistyksen hallitus oli asettanut toimikunnan suunnittelemaan ja valmistelemaan erityisen ATK-instituutin perustamista. Instituutin tehtävänä olisi ensisijaisesti opistotasoisena erikoiskoulutuksen sekä tehokkaan jatko- ja täydennyskoulutuksen antaminen tietojenkäsittelyn suunnittelu- ja ohjelmointitehtäviin. Tämä instituutti tulisi toimimaan kaksivuotisena ensisijaisesti ylioppilaspohjaisena opistona. ATK-instituutin Kannatusyhdistyksen perustavassa kokouksessa päätettiin, että jäsenen perusmaksu v. 1970 olisi 500 mk, jonka lisäksi tietokoneistojen haltijat maksavat lisämaksun, joka vastaa 1.2 % jäsenen käytössä 1.1.1970 olleen tietokoneiston yhden