

pantuna ilman perusteellista harkintaa ja ehdottaneet, että niin kauan kuin runkolinja-järjestelmällä ei voitu parantaa Haagan liikennettä, olisi käytettävä entistä suoraa bussi-liikennettä. Liikennelaitoksen lautakunta oli välikysymyksen johdosta huomauttanut, että Haagan ja läheisten esikaupunkialueiden linjaliikenteen järjestely kuului liikennelaitoksen 29. 8. voimaantulleeseen raitio- ja linja-autoliikenteen liikennesuunnitelmaan. Suunnitelmalla vahvistettiin vakiintuneen käytännön mukaisesti vuosittain liikennelaitoksen käytettävänä olevien vaunujen jakaminen eri linjoille, linjojen reitit ja muu järjestely sekä aikataulujen pääseikat. Tällaisesta kaupungin kaikki osat yhtenäisesti käsittevästä kokonaissuunnitelmasta ei voitu erottaa määrättyjä linjoja tai määrättyjen kaupunginosien palvelemista, vaan oli sitä käsiteltävä kokonaisuutena, jonka taustana oli kaupungin yleisen liikenteen kehittäminen ja erikoisesti liikenneväylien käytön järjestäminen niin, että suuria ihmisjoukkoja kuljettavan linjaliikenteen nopea ja säännöllinen kulku saataisiin varmistetuksi. Lisäksi lautakunta korosti, ettei kaupungin sisäisen liikenteen kehittäminen ollut mikään erillinen tarkoitus, vaan että esim. jokaisen uuden alueen rakentaminen edellytti sijainnista riippuen vastaavansuuruista liikennevälineistön lisäämistä. Esikaupunkien jatkuva nopea kasvu oli pakottanut liikennelaitoksen etsimään esikaupunkiliikenteen järjestelylle uusia ratkaisuja. Ulkomailla saatu kokemus oli osoittanut, että meillä käytössä olleet suorat autolinjat esikaupunkien asutusryhmästä keskustaan pahensivat nopeasti kasvaessaan keskikaupungin yleistä liikennetungosta. Sen sijaan olivat useat ulkomaiset kaupungit onnistuneesti järjestäneet esikaupunkien liikenneyhteydet käyttämällä keskusta pääsuuntiin johtavia tavallisia katuraitioiteitä tahi maanpäällisiä tai osittain tai kokonaan maanalaisia pikaraitioiteitä sekä niiden ns. runkolinjojen pysäkeiltä ympäristöön lähteviä lyhyitä, autoilla liikennöitäviä liityntälinjoja. Näihin kokemuksiin nojautuen oli liikennelaitos suunnitellut vastaavanlaisen järjestelmän soveltamista myös Helsingissä ja oli v. 1952 laadittu v:n 1952—1956 kalustonhankinta-ohjelma sisältänyt tällaisten runkolinjojen rakentamisen Munkkiniemen, Ruskeasuon, Käpylän ja Herttoniemen suuntiin. Liikenteen uutta järjestelyä ei kuitenkaan katsottu olevan syytä toteuttaa ennen kuin sen kaikki yksityiskohdat koko kaupungin osalta olisi tutkittu, uusia raitiovaunuja saatu hankituksi jne. Kun kalustotilannetta ei kuitenkaan ollut saatu järjestettyä suunnitelmien mukaisesti, oli raitio-runkolinja järjestettävä toistaiseksi vain yhdelle suunnalle, jolloin nopeimmin järjestettäväksi oli osoittautunut Ruskeasuon suunta. Kaupunginhallitus oli hyväksynyt mainitun liikennesuunnitelman ja kaupunginvaltuusto myöntänyt Ruskeasuon liityntäaseman katutöitä varten tarvittavat varat. Uudesta järjestelystä sittemmin saatu kokemus oli osoittanut, että Mannerheimintien liikenne oli uuden järjestelyn ansiosta tullut entistä sujuvammaksi ja on sen avulla voitu käytettävissä olevalla kalustolla tarjota yleisölle huomattavasti enemmän matkustamismahdollisuuksia. Jos mainitut lisäpalvelut olisi suoritettu entistä järjestelmää käyttäen, olisivat ne lisänneet kustannuksia n. 80 milj. mk:lla vuosittain. Liikennesuunnitelman muuttamisesta johtuvien lisätulojen ja lisäkustannusten erotus on suoritettu taloudellisen tarkastelun perusteella arvioitu vähintään 70 milj. mk:ksi, mutta todennäköisemmin n. 110—130 milj. mk:ksi vuodessa. Näin ollen liikenteen uudella järjestelyllä oli voitu lisätä kuljetuskapasiteettia esikaupunkien asukasmäärän kasvua vastaavasti, joskin tämän uuden välttämättömän edun saavuttamiseksi koko kaupungin väestölle oli eräiden esikaupunkialueiden matka-aikoja täytyntä jonkin verran pidentää, mutta sensijaan on järjestetty entistä tiheämmät ja monipuolisemmat kulkuyhteydet, sekä turvattu pääsy vaunuihin ilman kohtuutonta jonotusta. Se että liikennelaitoksen toiminta ei ollut kehittynyt esikaupunkien nopeata kasvua vastaavaksi, ei ollut suunnittelemattomuuden syy, vaan liikennelaitoksen hankintoihin ja rakennustöihin myönnettyjen varojen niukkuus, jonka takia laitoksen esittämiä suunnitelmia ei ollut voitu aikanaan toteuttaa. Kaupunginhallitus oli yhtynyt liikennelaitoksen kantaan. Vastaus välikysymykseen merkittiin tiedoksi (21. 9. 807 §).

12. Satamaoloja koskevat asiat

Helsingin sataman kehittämistä ja laajentamista koskeva ohjelma. Komitea, jonka kaupunginhallitus oli asettanut tutkimaan Helsingin sataman kehittämistä varten tarpeellisia toimenpiteitä ja tarkoitukseen saatavien varojen käyttämistä, oli saanut työnsä valmiiksi 1. 6.

Komitea totesi, että sataman tuonti oli v:sta 1933 v:een 1952 kasvanut enemmän kuin kaksinkertaiseksi ja että Helsinki oli säilyttänyt suhteellisen asemansa maan koko tuontimäärästä. Kuitenkin oli eri tuontiryhmissä tapahtunut vaihteluita, mm. hiilen osuus oli koko maan tuontiin verrattuna alentunut ja suhteellisesti eniten oli taantunut öljyn tuonti, joka ennen oli lähes kaksi kolmannesta maan öljyntarpeesta, mutta nykyisin enää vajaa neljännes. Viennin määrä oli hyvin vaihteleva riippuen ainakin puunjalostusteollisuuden tuotteiden osalta lähinnä siitä, miten kauan Kotkan satama oli talvisin voitu pitää avoimena. Koska Helsingillä oli hyvät edellytykset toimia talvisatamana, olivat kaikki ne toimenpiteet komitean mielestä välttämättömiä, jotka olivat omiaan helpottamaan sen sataman avoinnapitämistä talvisaikaan. Satamaliikenteen huomattavaa kasvua oli odotettavissa mm. kaupungin jatkuvan teollistumisen, luonnollisen kasvun ja kaupan laajenemisen johdosta.

Sataman puutteita kosketellessaan komitea totesi, että satamien maa-alueet olivat liian ahtaat, laiturien raiteistojen toimintakyky riittämätön ja teknilliset laitteet ja varastotilat myöskin liian vähäiset. Varsinkin nosturikanta kaipaisi pikaista korjausta. Edelleen tarvittaisiin satamassa rautatievaunujen siirtolaitteita ja lisää rakennuskoneita. Satamien laajentamismahdollisuudet olivat ahtaiden maa-alueiden takia rajoitetut, sen vuoksi olisi ajoissa ryhdyttävä suunnittelemaan kokonaan uusia satama-alueita. Luonnonedellytysten kannalta Laajasalo oli erittäin sopiva sataman paikaksi. Se oli lähellä kaupungin vanhoja satamia. Lähinnä olisi sieltä varattava alueet öljysatamaa varten, koska sinne suurimmatkin kuljetusalukset pääsevät rantaan ilman erikoisia laiturerakenteita. Öljynkulutus on tähän mennessä kaksinkertaistunut keskimäärin 7 vuodessa ja tulisi ilmeisesti edelleen nopeasti kasvamaan. Länsisatama olisi vastaisuudessa muodostettava pääasiallisesti kappaletavarasatamaksi ja hiilisatama olisi siirrettävä kokonaisuudessaan Sörnäisiin. Munkkisaaren ja Hernesaaren alue olisi jätettävä pääasiallisesti viljasatamaksi ja telakka-alueeksi. Kaupungista länteen suuntautuva katuliikenne olisi saatava ohjatuksi uusille liikenneväylille, jotta Länsisataman raidevaikeudet saataisiin poistetuiksi. Koko Marian sairaalan alue olisi vähitellen saatava satamaradan palvelukseen. Hajallaan sijaitsevat puurakennukset ja toimistoparakit olisi purettava ja liikkeiden toimistot keskittävä yhteen monikerroksiseen taloon.

Herttoniemen osalta komitea totesi, että vaikka siellä oli varattu melkoiset alueet öljyvarastoille, ne eivät kuitenkaan ajan mittaan voineet tyydyttää lisääntyvää kysyntää. Sitä mukaa kuin öljysatama siirtyisi Laajasaloon, Herttoniemen satamaa voitaisiin entistä enemmän käyttää sen teollisuusalueen satamana ja tarvittaessa myös joukkotavaran tuontisatamana.

Satamalautakunta esitti, että komitean mietintöön sisältyvä ohjelma sataman vastaiseksi kehittämiseksi oli riippuvainen sen rahoitusmahdollisuuksista ja ohjelman laajuuden huomioon ottaen sen toteuttaminen ilmeisesti tulisi viemään hyvin pitkän ajan. Ehkä vuosikymmenien kuluessa toteutettavan sataman rakennusohjelman ollessa kysymyksessä voitiin tuskin tulevaisuuden liikenteen asettamia vaatimuksia vielä yksityiskohtaisesti määritellä, joten mietinnön ehdotukset saivat vain yleissuunnitelman luonteen. Koska Helsingin satama oli jäänyt kehityksessään jälkeen, syystä että uudisrakennustoiminta oli pysähdyksissä v. 1940—1948, olisi aukko saatava täytetyksi siten, että sataman uudistamiseen myönnettäisiin varoja enemmän kuin mitä tasainen kehitys edellyttäisi. Sataman tulisi pysyä kuljetusolojemme kehityksen rinnalla. Komitean ehdotusten riittävän nopea toteuttaminen takaisi sen, että Helsingin satama voisi säilyttää tähänastisen asemansa.

Saatuaan asiasta eri lautakuntien lausunnot kaupunginvaltuusto päätti, kaupunginhallituksen ehdotuksen mukaisesti,

1) että kaupunginhallituksen mietinnön n:o 18 liitteisiin sisältyvät komitean ehdotukset kaupungin satamien kehittämiseksi ja rakentamiseksi periaatteessa hyväksytään ottaen tällöin huomioon kaupunginvaltuuston Laajasalon öljysataman osalta jo tekemä päätös, (ks. s. 77).

2) että tutkitaan mahdollisuuksia järjestää Helsinkiin vientisatama huomioon ottaen kuitenkin, että Laajasaloa käytetään ainoastaan öljysatamatarkoituksiin,

3) että ohjelma toteutetaan noudattamalla pääasiallisesti komitean ehdottamaa kiireellisyysjärjestystä,

4) että satamalautakuntaa ja kiinteistölautakuntaa kehoitetaan kiireellisesti ryhty-

mään edellä 1), 2) ja 3) kohtiin sisältyvien periaatepäätösten aiheuttamiin toimenpiteisiin ja aikanaan tekemään asiasta tarpeelliset esityksensä kaupunginhallitukselle sekä

5) ettei vt Orkon aloite antanut aihetta toimenpiteisiin (30. 11. 1 048 §, mtö n:o 18, ks. v:n 1952 kert).

Satamien liikennemaksujen korottaminen. Kaupunginvaltuusto päätti, että v. 1951 hyväksytyssä ja vahvistetussa Helsingin kaupungin liikennemaksutaksassa tarkemmin määrätyt maksut kannetaan 15 %:lla korotettuina 1. 3. alkaen. Sisäasiainministeriö vahvisti 18. 3. kaupunginvaltuuston päätöksen, kuitenkin niin että ministeriö oli jättänyt päätöksen vahvistamatta siltä osalta kuin korotus on määrätty tulevaksi voimaan 1. 3. 1955 alkaen. Kaupunginhallitus oli ilmoittanut, että mainittu päätös oli pantu täytäntöön sisäasiainministeriön vahvistamispäivästä alkaen (23. 2. 186 §, 20. 4. 310 §, ks. v:n 1951 kunn. as. kok. s. 177).

Satamamaksujen korottamista koskeva aloite. Vt Saastamoinen ym. olivat tehneet otsikossa mainittua asiaa koskevan aloitteen, jossa mainittiin mm., että samanaikaisesti kuin liikennemaksut on pidetty mahdollisimman alhaisina, ovat satamakaupungit kilpailleet keskenään siitä, mikä voisi pitää halvimpia satama-, nosturi-, varastosuoja- ja laiturihuoltomaksuja, jotta suuret vienti- ja tuontiliikkeet käyttäisivät juuri sitä satamaa, missä taksat ovat halvimmat. Mainitunlaiseen taksapolitiikkaan, jolla veronmaksajien kustannuksella hyödytettiin vienti- ja tuontiliikkeitä, olisi nopeasti saatava korjaus aikaan. Aloitteentekijät olivat ehdottaneet, että kaupunginhallitusta ja satamalautakuntaa kehoitettaisiin ryhtymään sellaisiin toimenpiteisiin, että Suomen Satamaliiton liittopäivillä otettaisiin käsittelyn alaisiksi satamien liikenne- ym. taksat ja että taksoja esitettäisiin korotettavaksi riittävästi. Satamalautakunta oli antamassaan lausunnossa huomauttanut, että Helsingin sataman liikenne oli täysin riippuvainen ulkomaankauppamme suhdanteista. Verrattaessa Helsingin sataman vuosien 1952 ja 1954 tuontia, joka oli suurin piirtein yhtä suuri, vastaavasti 2 029 067 ja 1 931 930 tonnia, voitiin todeta, että v:n 1952 tuonnista, joka käsitti arvokkaita tuontitavaroita, oli saatu tuontiliikennemaksutuloja 376.8 milj. mk ja v. 1954 tuonnista vain 301.5 milj. mk, koska tuonti käsitti huomattavassa määrin raaka-aineita, jotka eivät sataman taholta vaatineet lisäkustannuksia siinä määrin kuin esim. kappaletavara. Samaten olivat raaka-aineiden liikennemaksut suhteellisesti alhaisemmat kuin jalostettujen tavarain. Edelleen on huomattava, että vasta v:n 1954 tilinpäätöksessä satamaomaisuus arvioitiin huomattavasti korotettuihin arvoihin, ja näiden perusteella laskettiin poistot ja korot, jotka esiintyivät satamalaitoksen menoina. Lisäksi oli kaupunginkassaan suoritettu konttokuranttilin korkoa. Niillä perusteilla, jotka on esitetty eri hallinnonhaarojen ja liikelaitosten keskinäisiä suhteita selvittävän komitean mietinnössä, voidaan satamaa rasittavia käyttöomaisuuden poistoja ja korkoja pitää liian suurina. Jos tässä suhteessa saataisiin aikaan korjaus, näyttäisi sataman taloudellinen tulos toiselta. Aloitteen johdosta oli satamalautakunta mm. maininnut, että liikennemaksut ja satamamaksut ovat samat kaikissa satamakaupungeissa, satamat eivät siis kilpaile keskenään maksujen erilaisuudella, vaan pyrkivät lisäämään liikennettä ja samalla tulojaan tarjoamalla sataman kautta kulkevalle liikenteelle entistä paremman palvelun. Sitäpaitsi ei maksujen erilaisuudella voisi olla ratkaisevaa merkitystä sataman liikenteeseen, vaan esim. satamalaitteista riippuvalla sataman liikenteen välityskyvällä, liikennetiheydellä ja -tehokkuudella. Sataman kehittymismahdollisuuden määräävät sen sijainti, sen takamaa ja yhteydet siihen ja sen taloudellinen rakenne. Suomen Satamaliiton hallitus on tarkistanut liikennemaksut ja on ehdotus uudeksi taksaksi jo valmistunut. Mainittua ehdotusta tullaan käsittelemään vielä kertomusvuoden aikana liiton hallituksen ja sen jäsenkaupunkien liittokokouksessa. Kaupunginvaltuusto päätti, ettei aloite antanut aihetta toimenpiteisiin (22. 6. 639 §, 21. 9. 794 §).

Omakustannuslaskennan suorittaminen satamalaitoksessa sen tariffien ja maksujen uudelleenmäärittelyä varten. Vt Backman ym. olivat tehneet asiaa koskevan aloitteen, jossa mainittiin kaupungin tuloa tuottavien laitosten voittojen osuuden olleen ennen varsin huomattavan, esim. v. 1935 11.1 % kaupungin tuloista, kun taas v:n 1954 talousarvion mukaan niiden osuus oli vain 0.3 %. Syynä verotulojen suhteellisen osuuden huimaavaan nousuun, 34.4 %:sta v. 1935 53 %:iin v. 1954, mikä merkitsi veronmaksajille epäedullista kehitystä, pitivät aloitteentekijät kaupungin yksityisiä suuryrityksiä suosivaa tariffipolitiikkaa. Esimerkkinä tästä tariffipolitiikasta mainitsivat aloitteentekijät mm., että satamavarastoissa perittiin vientitavaroista vuokraa ainoastaan 3 mk/m² vuorokaudessa,

samanaikaisesti kuin esim. sähkölaitos maksoi yksityisiltä vuokratuista varastotiloista 8 mk/m² vuorokaudessa. Aloitteentekijät ehdottivat, että satamalaitoksessa kiireellisesti suoritettaisiin omakustannuslaskenta tariffien ja maksujen määräämiseksi sellaisiksi, että satamalaitoksesta muodostuisi tuloa tuottava liikelaitos. Satamalautakunta mainitsi antamassaan lausunnossa, että sodan jälkeen jatkuneen rahanarvon alenemisen ja kustannustason muuttumisen vuoksi on sataman kantamia taksoja ja maksuja jatkuvasti korotettu. Niinpä on esim. lautakunnan vuokraamien varastotilojen vuokria korotettu kertomusvuoden alusta keskimäärin 30 %. Samaten on vuokralle annettujen varastoalueiden ja -tonttien vuokria päätetty korottaa siten, että mm. hiilisataman nosturien alla sijaitsevien hiilivarastoalueiden vuokrat nousisivat 1. 7. lukien 100 % eli 204 mk:sta 400 mk:aan ja taempaan olevien hiilialueiden vuokrat samasta päivästä lukien 50 % eli 168 ja 180 mk:sta 260 mk:aan. Muiden maa-alueiden vuokrat kohoaisivat 1. 1. 1956 lukien niinkään 50 %. Yleisen talletusmakasiinin uudet vuokrat, jotka ovat n. 25—40 % entisiä korkeammat, tulivat voimaan 1. 8. Vientivarain varastomaksua ei lautakunnan mielestä ollut syytä korottaa, koska Helsingin sataman kautta kuljetettiin vain pieniä vientitavaramääriä, jotka tavallisesti siirrettiin suoraan kuljetusvälineestä alukseen, joten maksun korotus ei paljoakaan lisäisi sataman tuloja. Sataman v:n 1954 huono tulostase johtui suureksi osaksi valtiiovallan määräämistä tuontirajoituksista, joka pienensi satamaliikennettä. Kertomusvuoden aikana on liikenne huomattavasti vilkastunut, joten tulos tulisi ilmeisesti paranemaan. Nosturien kannattavuuslaskelmista ilmeni, että hiilinosturit olivat v. 1954 tuottaneet voittoa, ylijäämä oli n. 11 milj. mk, kun taas kappaletavarannosturit, vähäisestä tuonnista johtuen, olivat tuottaneet vähäisen tappion. Nosturilaitos kokonaisuudessaan oli kuitenkin tuottanut voittoa n. 8 milj. mk. Koska kustannustason muuttuessa oli jatkuvasti suoritettu satamalautakunnan päätettävissä olevien taksojen ja maksujen tarkistuksia, ei lautakunnan mielestä ollut aihetta korottaa äskettäin muutettuja taksoja ja maksuja liikennemaksutaksaa lukuunottamatta, joka sillä kertaa oli Satamaliiton käsiteltävänä. Kaupunginhallitus huomautti, että satamalaitos oli v. 1954 maksanut kaupunginkassaan pääoman poistoa, korkoa satamiin sijoitetulle pääomalle ja konttokuranttitilin korkoa yhteensä 449 388 800 mk, mikä tilinpäätöksessä oli merkitty kaupungin tuloksi. Mikäli haluttiin verrata vuosien 1935 ja 1954 tuloksia, kuten aloitteessa oli tehty, olisi huomioitava se, ettei v. 1935 laskettu satamien menoiksi vastaavia menoja. Kaupunginvaltuusto päätti, ettei aloite antanut aihetta toimenpiteisiin (23. 3. 307 §, 21. 9. 793 §).

Viranhaltijat. Satamakonttoriin päätettiin 1. 1. 1956 perustaa 13. palkkaluokkaan ja V kielitaitoluokkaan kuuluva satamavalvojan virka (21. 9. 788 §).

Kansliaosaston vahtimestarin virka päätettiin samasta ajankohdasta lukien muuttaa autonkuljettaja-vahtimestarin viraksi ja siirtää 12. palkkaluokkaan (21. 9. 782 §).

Samaten päätettiin varastoimis- ja laiturihuolto-osaston kaksi 12. palkkaluokkaan kuuluvaa varastomiehen virkaa muuttaa 1. 6. lukien 13. palkkaluokkaan kuuluviksi autonkuljettajan viroiksi (4. 5. 407 §).

Vielä oikeutettiin satamalautakunta ylittämään lukuun Liikenne kuuluvia määrärahoja Muut palkkamenot enintään 601 440 mk kolmen varastomiehen palkkaamiseksi varastoimis- ja laiturihuolto-osastolle työsopimussuhteessa sekä lakkauttamaan 1. 7. lukien kaksi varastomiehen virkaa ja yhden talonmiehen viran (8. 6. 543 §).

V:n 1954 talousarvion samaan lukuun kuuluvien *kalustonhankintamäärärahojen* säästöstä päätettiin siirtää 550 000 mk kertomusvuonna käytettäväksi kahden laskukoneen, kirjanpitokoneen ja sähkökäyttöisen kirjoituskoneen hankkimiseksi satamalaitokseen (12. 1. 37 §).

Länsisataman huoltorakennuksen laajentaminen. Kaupunginvaltuusto oli jo v. 1953 tehnyt päätöksen Länsisataman huoltorakennuksen laajentamisesta. Lopullisia luonnospiirustuksia laadittaessa todettiin kuitenkin, että suunnitelmaan oli tehtävä huomattavia muutoksia. Tämä laajennettu ja muutettu suunnitelma hyväksyttiin ja vahvistettiin vielä samana vuonna. Hietasaarenkadun raiteiston muutoksen johdosta oli satamalautakunnan ilmoituksen mukaan käynyt tarpeelliseksi vieläkin muuttaa suunnitelmia. Muutoksia tehtäessä on lähdetty siltä pohjalta, ettei sosiaaliministeriön jo hyväksymiin piirustuksiin tultais ainakaan huoltotilojen osalta hyväksymään muutoksia. Talorakennusosasto oli laatinut huoltorakennuksen summittaisen kustannusarvion, joka satamalautakunnan mielestä suhteettomasti poikkesi yleisistä rakennuskustannuksista. Kun kustannukset

joutuvat satamalaitoksen ja osittain myös ahtausliikkeiden kannettavaksi, olisi lautakunnan mielestä syytä saada selvitys, mistä kustannusten ero muihin samankaltaisiin rakennuksiin verrattuna johtui. Tämän vuoksi lautakunta oli esittänyt, että mainittu laajentaminen suoritettaisiin arkkitehtitoimisto Hytönen & Luukkosen 14. 10. 1954 päivätyjen luonnospiirustusten osoittamalla tavalla siten, että paitsi varsinaisia huoltotiloja rakennettaisiin lisäksi huoneita satamalaitoksen ja tullilaitoksen tarpeita varten sekä että kellarikerrokseen sijoitettaisiin trukkitalli-väestönsuoja. Lopullisia piirustuksia laadittaessa ja sisustusta suunniteltaessa olisi otettava huomioon myös saunan järjestäminen. Erikoista huomiota olisi kiinnitettävä tarkoituksenmukaiseen, kustannuksia säästävään ratkaisuun. Yleisten töiden lautakunta oli asian johdosta huomauttanut, että ko. lisärakennuksen suuruutta arvosteltaessa oli otettava huomioon, että kyseessä oli matala, laajalle alueelle rakennettava erikoisrakennus, jonka rakennustöissä vaikean maaston vuoksi oli käytettävä paalutusta ja vesipaine-eristystä. Kustannuksiin sisältyivät myös vanhan 2 600 m²:n suuruisen huoltorakennuksen korjaustyöt sekä vanhan osan osittaiset purkaustyöt. Myöskin erikoislaatuisten keittiökojeiden, patojen, lämpöpöytien, jäähdytyskojeiden ym. 5 milj. mk:aan nousevat kustannukset kuuluivat mainittuun arvioon. Talorakennusosaston töistään perimä 16 %:n korvaus muodosti myös huomattavan osan kokonaiskustannuksista. Taloudellisuuskysymyksen selvittämiseksi oli arkkitehtitoimisto tutkinut rakennusmassojen ja huonetilojen uudelleen ryhmittelyä sekä laatinut uuden kaavioluonnoksen A, jossa kustannusten alentamiseksi oli suoritettu eräitä säästöjä aikaansaavia toimenpiteitä. Kustannukset alenisivat huomattavasti, jos rakennustyö suoritetaan urakalla ja talorakennusosasto saisi periä suorittamistaan töistä vain 1 %:n. Huolimatta säästötoimenpiteistä korottivat kustannuksia edelleenkin mm. perustuksen paalutus, runsaat saniteettityöt sekä sisustukset ja keittiökalusteet. Sisäasiainministeriö oli ilmoittanut lausunnossaan, että huoltorakennuksen yhteyteen suunniteltu väestönsuoja saatiin tehdä ns. kevytrakenteiseksi väestönsuojaksi, mutta että sen tuli vastata väestönsuojista 19. 11. 1954 annetun sisäasiainministeriön päätöksen asettamia vaatimuksia. Kaupunginvaltuusto päätti, muuttaen aikaisempaa päätöstään, että Länsisataman huoltorakennusta laajennetaan Hytönen & Luukkosen arkkitehtitoimiston 16. 12. 1954 päivätyistä piirustuksista ilmenevän A-ehdotuksen mukaisesti, jolloin yleisten töiden lautakuntaa kuitenkin kehoitettiin lopullista ehdotusta laadituttaessaan harkitsemaan satamalautakunnan ehdottamien muutosten ja tullihallituksen esittämien toivomusten hyväksymistä sekä ottamaan myös huomioon rakennukseen tulevan väestönsuojan suhteen väestönsuojelulautakunnan ja sisäasiainministeriön lausunnoissa esitetyt vaatimukset. Kaupunginhallitus oikeutettiin hyväksymään piirustuksiin mahdollisesti tarvittavat pienehköt muutokset. Sosiaaliministeriö oli 12. 7. vahvistanut mainitun uusitun suunnitelman. Mikäli suunnitelmaa toteutettaessa havaittaisiin välttämättömäksi poiketa vahvistetuista piirustuksista, oli siihen hankittava ministeriön suostumus. Samalla ministeriö oli suostunut siihen, että huoltorakennuksen rakentamisen määräaika pidennetään 1. 10. 1956 saakka (23. 3. 272 §, 7. 9. 674 §, ks. v:n 1953 kert. I osan s. 77).

Sörnäisten niemen raiteiston järjestely. Pasilan-Kumpulan-Sörnäisten radan ja Kyläsaaren alueelle ja sen jatkoksi sijoitettavien ratapihojen rakentaminen, joka pitemmän aikaa oli ollut kaupungin rakennusohjelmassa, oli muuttunut kiireelliseksi siitä syystä, että Kulosaaren siltatyöhön liittyvät Sörnäisten niemellä suoritettavat tiejärjestelyt pakottivat liittämään Sörnäisten sataman ratapihat Kyläsaaren alueen raiteistoon. Pasilan-Kumpulan-Sörnäisten radan rakentamissuunnitelma aiheuttaisi myös joitakin vähäisiä muutoksia jo laadittuun Kyläsaaren varasto- ja pienteollisuusalueen asemakaavaan. Rautatiehallitus oli ilmoittanut periaatteessa hyväksyvänsä Sörnäisten ratapihan I rakennusvaiheen satamarakennusosaston suunnitelman VIII 939r mukaisesti, joten sen puolesta ei ollut estettä suunniteltujen raiteiden rakentamiselle rautatien alueelle. Kun kuitenkin olisi tarkoituksenmukaisempaa, että mainittu raiteisto olisi kokonaan kaupungin maalla, tulisi rautatiehallitus ehdottamaan, että alueet luovutettaisiin kaupungille aluevaihtoa käyttäen. Kiinteistölautakunta oli puoltanut samaa suunnitelmaa. Koska Kumpulan alue oli sairaala-alueetta, oli sairaalalautakunta ehdottanut, että rata sijoitettaisiin II vaihtoehdon mukaisesti alueen eteläosaan. Kaupunginvaltuusto hyväksyi Sörnäisten ratapihan I rakennusvaiheen satamarakennusosaston piirustuksesta VII 939r ilmenevän suunnitelman mukaisesti (22. 6. 608 §).