

Kaupunginhallituksen esitys järjestelyratapihan rakentamisesta Merisataman alueelle.

HELSINGIN
KAUPUNGINHALLITUS.

*Helsingissä,
5 p:nä maaliskuuta 1931.*

Helsingin Kaupunginvaltuustolle.

N:o 59.

Vuoden 1930 talousarviossa on 13 Pl. IX. 37 kohdalla Smk 200,000: — suuruinen siirtomääräraha teitten päällystämistä varten Merisatamassa ja 13 Pl. X. 44 kohdalla Smk 50,000: — istutusten järjestelyä varten Meritorilla. Koska kuitenkin Merisataman alueitten asemakaava riippuu siitä, millä tavoin satamaradan raideverkko lopullisesti järjestetään, oli satamaosasto kaupungin yleisten töiden hallitukselle antamassaan promemoriassa (liite 1) kosketellut tätä tärkeätä yksityiskohtaa ja tällöin m. m. huomauttanut, että satamarata olisi rakennettava kaksiraiteiseksi Töölön tavara-aseman ja Merisataman väliseltä osalta, mutta yksiraiteiseksi Merisataman ja Katajanokan välillä. Rautatiehallitus oli myöskin pitänyt sellaista ehdotusta täysin tyydyttävänä, huomioon ottaen lyhyen välimatkan Eteläsatamaan ja sen suuren raidepituuden, joka voitaisiin aikaansaada Merisatamassa, missä raiteet laajennettaisiin Satamaradan kaksiraiteisen osan pääteasemaksi, johon sisältyisi riittävä määrä niin pitkiä sivuutus- ja seisontaraiteita kuin mahdollista. Mutta koska Merisatamasta on erinomaisen kaunis näköala Suomenlahdelle ja kun aiotun suuren rantakävelytien rakentamisen jälkeen Merisatama varmaan muodostuu mieluiseksi oleskelupaikaksi, olisi sen lisäksi niin suuri alue kuin mahdollista käytettävä istutuksia varten ja rautatieraiteitten lukumäärää mahdollisimman paljon rajoitettava.

Voidakseen arvostella kuinka suuri osa alueesta oikeastaan olisi käytettävä rautatieraiteita ja kuinka suuri istutuksia varten, oli satamarakennusosasto suorittanut erinäisiä tutkimuksia ja tällöin havainnut, että raiteitten lukumäärää voitaisiin vähentää siirtämällä purkaus ja kuormaus itse Merisatamasta kortteliin n:o 178, jossa myöskin rautatievaunujen varastoiminen olisi tapahtuva. Laivurinkadun ja Neitsytpolun välillä olevia järjestelyraiteita olisi käytettävä ainoastaan Eteläsatamaan menevien ja sieltä tulevien junien kohtauspaikkana ja äärimmäisiä raiteita määrättyyn aikaan päivästä järjestelyraiteena kortteliin n:o 178 ja

Hietalahden laivatelakalle johtavia raiteita varten. Näin ollen tulisi 6 rautatie-raidetta riittämään. Nämä raiteet olisivat 480—320 metriä pitkiä ja voisi niille hätätilassa sopia 3 junaa samaan suuntaan. Sitäpaitsi olisi Neitsytpolun kohdalta vedettävä n. 400 metriä pitkä vetoraide Puistokadun suunnassa nykyisen satamaraitteen kaakkoispuolelle.

Jos sanottu suunnitelma toteutetaan, kävisivät erinäiset toimenpiteet ajo- ja kävelyliikenteen järjestämistä varten tarpeellisiksi. Niinpä voitaisiin yhä kasvava ajoneuvoliikenne johtaa raiteitten eteläpuolitse Helsinginniemielle, jossa maasto on sopiva raiteitten yli johtavan katusillan ja tarpeellisten noususiltojen rakentamista varten. Neitsytpolun tasoylikäytävä on, sen pahempi, säilytettävä, mutta voitaisiin se äskenmainitun sillan rakentamisen jälkeen helpommin sulkea ajoliikenteeltä. Kävelyliikenteen helpoittamiseksi olisi Kapteeninkadun kohdalle rakennettava kävelysilta raiteiston ylitse, mutta vastedes, jos se osoittautuu tarpeelliseksi, voitaisiin rakentaa ainoastaan jalankulkijoita varten tarkoitettut, portailla varustetut tunnelit raiteitten alle Neitsytpolun ja Laivurinkadun kohdalle.

Koska rautatieraitteet Merisatamassa satamarakennusosaston mielestä jo nyt ovat liian lyhyet, on ne piakkoin, todennäköisesti jo ennenkuin satamarata Ruoholahden ja Merisataman välillä on rakennettu kaksiraiteiseksi, uudelleen rakennettava ja pidennettävä. Kuinka tämä voidaan toimittaa rikkomatta järjestely-asemaehdotusta ja kuinka raideverkko väliaikaisesti voidaan yhdistää nykyiseen satamaraitteeseen Telakkakadun kohdalla, selviää erityisestä tätä koskevasta asemapiirroksesta. Vaikka satamarakennusosasto katsookin raiteitten ehdotetun lukumäärän, 6 kpl., olevan täysin riittävän, on kuitenkin olemassa mahdollisuus rakentaa vielä kaksi raidetta ja, jos satamarata vastedes ehkä tulee siirrettäväksi Telakkakadulta Munkkisaareen, voidaan myös koko raiteistoa jonkun verran pidentää länteenpäin.

Yleisten töiden hallitus ilmoittaa (liite 2), että niitä töitä Merisatamassa, joita varten v. 1930 menoarviossa on osotettu varoja, ei ole voitu suorittaa ennenkuin aluetta koskeva asemakaavakysymys on ratkaistu, ja lähettää hallitus asemakaava-arkkitehdin, satamarakennusosaston yllämainitun promemorian pohjalla laatiman alustavan suunnitelman sanotuksi asemakaavaksi jossa m. m. satamaliikenteen tarvetta silmällä pitäen on varattu 15 m. vapaata laiturileveyttä. Tämän leveyden katsoi hallitus riittävän edellytyksellä, että lastaus ja purkaus suoritetaan korttelissa n:o 178 ja tämän korttelin ja Ursinin kallion välisellä ranta-alueella.

Hallituksen mielestä ei matkustajaliikennettä suuremmilla laivoilla kuin höyry- ja moottoriveneillä voida sopivasti järjestää Merisatamaan, koska veden syvyys kalliopohjaan täällä yleensä on vähäinen ja matkustajaliikenteen kasvaminen täällä tuskin on toivottavaakaan, satama kun olisi varattava mahdollisimman suuressa määrin kaikenlaisen vesiurheiluun tarvittavia aluksia varten, mihin tarkoitukseen se on erinomaisen sopiva.

Samalla kun hallitus omasta puolestaan puolsi kysymyksessä olevan asema-kaavasuunnitelman hyväksymistä, ehdotti se että rahatoimikamari, hankittuaan rautatiehallituksen lausunnon suunnitelmaan sisältyvästä raidejärjestelystä, periaatteessa ratkaisisi asian, minkä jälkeen hallitus saisi tehtäväkseen laatia piirustukset lopulliseksi asemakaavaksi kysymyksessä olevaa aluetta varten.

Myöskin satamahallitus, jonka lausunnon (liite 3) kamari myöhemmin hankki, puolsi ehdotusta edellytyksellä, että satamarata vastaisuudessa voidaan rakentaa kaksiraiteiseksi myöskin Kaivopuiston kohdalla ja että raiteisto voidaan liittää nykyiseen Telakkakadulla olevaan satamaraitteeseen.

Vastauksessaan rahatoimikamarille (liite 4) ilmoitti rautatiehallitus, ettei sillä periaatteessa ollut mitään muistuttamista tehtyä suunnitelmaa vastaan, mutta toivoi sanottu hallitus kuitenkin jonkun verran edullisempaa liittymistä itäänpäin, pitkin Puistokatua kulkevaan pääraiteeseen, minkä kautta ehdotettu uusi raiteisto jonkun verran voisi pidentyä. Selventääkseen näitä toivomuksiaan lähetti rautatiehallitus laatimansa ehdotuksen raiteistoksi, mikä ehdotus on saatettu yleisten töiden hallituksen tietoon.

Uudessa, 14/11 1930 päivätyssä promemoriassa (liite 5) selostaa satamarakennusosasto niitä muutoksia, joita, rautatiehallituksen toivomuksia noudattaen, olisi tehtävä alkuperäiseen raudesuunnitelmaan ja huomauttaa, että samalla kun rantaviivaa ja ratapihaa siirretään, on raiteiston itäpuolelle ehdotettua rakennusta siirrettävä niin että se edelleenkin muodostaa taustan rantaa pitkin kulkevalle tielle, sekä myös niin paljon itäänpäin, ett'ei rakennus tulisi seisomaan täytemaalla.

Koska Kaupunginvaltuuston 12/11 1930 päättämiin ylimääräisiin eli n. k. hätäaputöihin sisältyi myöskin erinäisiä louhimis- ja tasoitustöitä Merisatamassa, oli satamarakennusosasto ehdottanut, että täten saatu kivi olisi käytettävä osin itse rannan tasoitukseen ja sitä pitkin kulkevan tien pohjustamiseen osin raiteitten yli kulkevalle sillalle johtavien nousupenkereiden täytteeksi, koska työt tällä tavoin voitiin suorittaa sekä huokeammalla että nopeammin. Pohjoisia nousupenkereitä ei kuitenkaan voida valmistaa ennenkuin satamarata on siirretty ja nykyinen leikkaus on täytetty. Itse silta ja nousupenkereet voitaneen rakentaa verrattain nopeasti, niin että ne ainoastaan lyhyemmän aikaa joutuisivat olemaan puolivalmiissa kunnossa.

Viitaten promemoriassa esitettyihin näkökohtiin keskitti satamarakennusosasto ehdotuksensa 4:ksi eri ponneksi, jotka sisältyvät liitteeseen 5.

Omasta puolestaan ilmoitti yleisten töiden hallitus (liite 6), että nyttemmin ovat rautatiehallitus ja kaupungin rakennuskonttori tulleet täyteen yksimielisyyteen raidejärjestelyistä Merisatamassa, ja että asemakaavaosasto on tämän johdosta laatinut alustavan asemakaavasuunnitelman (liite 10) Merisataman aluetta varten, mihin suunnitelmaan hallitus joka suhteessa yhtyy, puoltaen sen hyväksymistä. Satamarakennusosaston ponsiin 1—3 sisältyvät ehdotukset on tässä

suunnitelmassa otettu huomioon ja ponnessa 4 lausuttua asian käsittelyn jouduttamista koskevaa toivomusta vastaan ei hallituksella ole mitään huomauttamista.

Myöhemmin on mainittu hallitus lähettänyt kaupunginhallitukselle vielä kirjelmän (liite 7), missä kosketellaan sitä tapaa, jolla raiteitten yli rakennettavaksi ehdotettu silta olisi rakennettava. Selostettuaan aluksi kuinka rautatieraitteitten kanssa risteilevä ajo- ja henkilöliikenne järjestettäisiin ja, viitaten Kaupunginvaltuuston päätökseen ¹²/₁₁ 1930 joka koski ylimääräisiä eli n. k. hätäaputoita y. m. Merisatamassa, ilmoitti hallitus, että viimeainitut työt on aloitettu ja että niissä tullaan louhimaan n. 8,000 m³ kalliota, sekä että työmaalla ³/₂ 1931 oli 50 miestä.

Senjälkeen selostaa hallitus työn sopivimpaa suoritustapaa, sekä syitä, minkä vuoksi hallitus jo nyt on katsonut täytyvänsä ottaa uudelleen käsiteltäväksi kysymyksen siltarakennuksesta, ilmoittaen tehneensä joukon tarkistuksia alkuperäiseen suunnitelmaan. Ensinnäkin on otettava huomioon, että ajotietä on jonkun verran voitu alentaa + 9,5 metristä + 8,6 metriin, eli n. 0.9 m, sekä että Merikatua pitkin rakennettavia nousupenkereitä, jotka n. 150 metrin pituudelta tulevat estämään näköalaa sanotulta kadulta, senjohdosta myöskin on voitu alentaa, näköalan sillä tavoin parantuessa alkuperäiseen suunnitelmaan verrattuna. Penkereitten nousu on suunniteltu 1: 18, paitsi rannan puolella olevan Munkkisaareen päin vievän penkereen, jonka nousu on 1: 16. Merikadulle vievät penkereet tullaan sijoittamaan 10—22 metriä kadun nykyisestä ajotiestä ja tulee niiden pohjoiset rajaviivat osaksi olemaan nykyisen satamaradan leikkauksen kohdalla, mikä on tarkoitettu täytettäväksi ja varustettavaksi istutuksilla. Rannan puolella olevat nousupenkeret tulisivat sensijaan suurimmaksi osaksi olemaan uusia raiteita varten tehdyn leikkauksen vieressä.

Kustannusten sillasta ja siihen kuuluvista nousupenkereistä, niiden liittymisestä Merikatuun, satamaradan leikkauksen täyttämisestä ja istuttamisesta, sekä rantaa pitkin kulkevan tien erään osan tasoittamisesta ja vahvistamisesta on hallitus laskenut nousevan yhteensä Smk:aan 4,300,000: — (liite 8). Ylimääräisistä eli n. k. hätäaputoista, jotka koskevat kallion louhintaa sekä nousupenkereiden ja tukimuurien täytetöitä, on laskettu kustannusten nousevan 2,100,000 markkaan (liite 9), josta ensiksimmäinittuun summaan, 4,300,000 markkaan, kuitenkin sisältyy n. 450,000 markkaa, vastaten 13,000 m³ kivitäytettä — 390,000 markkaa tavallisine työnjohtoa koskevine lisäyksineen y. m. Raiteisto asetettaisiin kuntoon v. 1932, mutta välttämätöntä ei ole samanaikaisesti rakentaa raiteitten yli johtavaa siltaa. Kuitenkaan ei tätä työtä voitane lykätä kovin pitkäksi aikaa.

Edellämainitut seikat huomioonottaen ehdottaa hallitus että useinmainitut nousupenkeret saataisiin täyttää pääasiassa oheenliitettyjen piirustusten (liite 11) osottamalla tavalla, niitä osia kuitenkin lukuunottamatta, jotka tulisivat olemaan nykyisen satamaradan leikkauksen kohdalla. Samanaikaisesti tultaisiin, mikäli täyteainetta on saatavissa, rantaa pitkin kulkeva tie pohjustamaan. Tämän

kautta voitaisiin aikaansaada n. 300,000 markan säästö aijotun sillan kustannuksissa. Se seikka, että osa näköalaa Merikadulta tulisi häiriintymään useinmainitun sillan ja sen nousupenkereiden vuoksi, ei hallituksen mielestä ole niin tärkeä, että tarpeellisen raidevapaan liikenneväylän aikaansaamista rautatieraiteitten eteläpuolella olevalle satama-alueelle ei voitaisi ratkaista nyt ehdotetulla tavalla.

Hallituksen jäsen insinööri Vähäkallio on sillan ja siihen kuuluvien nousupenkereiden rakenteeseen nähden ollut toista mieltä, katsoen, että penkereitä ei olisi täytettävä, vaan että ne olisi rakennettava läpinäkeviksi ja niin keveiksi kuin mahdollista. Hallitus, joka on saanut kiinteistötoimiston asemakaavaosastoiksi laatiman mallin puheenaolevasta sillasta, ilmoittaa, että myöskin insinöörin Vähäkallion ehdotus voidaan ottaa huomioon yhtenä vaihtoehtona.

Arvosteltaessa esilläolevaa ehdotusta Merisataman alueen asemakaavaksi (liite 10) on otettava huomioon, että rautatiehallitus vastauksessaan rahatoimikamarin tiedusteluun, joka koski satamaradan mahdollista rakentamista kaksiraiteiseksi Merisataman ja Eteläsataman väliseltä osalta, mikä vastaus annettiin jo $\frac{3}{5}$ 1929, oli huomauttanut, että rata voidaan mainitulta osalta hyvinkin pysyttää yksiraiteisena, kunhan riittävän tilava raiteisto järjestetään Merisatamaan. Tämä rautatiehallituksen nyttemmin hyväksymä raiteisto voidaan suunnitelman mukaan sopivalla tavalla liittää nykyisiin satamaraiteisiin niinhyvin itään kuin länteenkin päin. Raiteiston rakentaminen ei estä satamaradan rakentamista kaksiraiteiseksi eikä myöskään sen mahdollista siirtämistä Telakkakadulta Munkkisaareen. Näin ollen onkin todettava, että suunnitelma on laadittu ottamalla riittävästi huomioon rautatieliikenteen sekä nykyinen että vastainen tarve. Asemakaava liittyy sitäpaitsi muutoinkin sopivasti sekä Kaivopuistoon että Ursinin kalliolla olevan uimalaitoksen viereen ehdotettuun istutukseen.

Sensijaan ei se tyydytä yhtähyvin raiteitten yli kulkevaa ajo- ja jalkaliikennettä. Neitsytpolun kohdalla oleva tasoylikäytävä on valitettavasti ainakin toistaiseksi säilytettävä niin hyvin ajo- kuin jalkaliikennettä varten. Mutta sensijaan olisi kun raiteisto on rakennettu ja purkaus- ja lastausliikenne on siirretty kortteliin n:o 178, raidevapaa ylikulku nousupenkereineen rakennettava Helsingin niemen seudulle Engelaution alapuolelle, missä maasto on sopivin tähän tarkoitukseen. Tätä ylikulkua ei tarvinne rakentaa ennenkuin satamaradan liikenne on kasvanut niin suureksi, että Neitsytpolun tasoylikäytävä tulee pitempiä aikoja olemaan suljettuna. Siihen suureen tilaan nähden, jonka ehdotettu uusi raiteisto antaisi, ei näin tulisi käymään lähimmässä tulevaisuudessa, minkä vuoksi raidevapaan ylikulun rakentamiskustannusten ei aivan pian tarvitse tulla kaupungin rasitukseksi. Jos vastaisuudessa havaitaan, että raiteitten yli kulkeva jalkaliikenne kävisi niin suureksi, ettei sitä voisi tyydyttää edes Neitsytpolun tasoylikäytävä ja Kapteeninkadun kohdalle ehdotettu raiteiston yli kulkeva kävelysilta, voitaisiin hallituksen mainitsema, portailla varustetut kävelytunnelit rakentaa Neitsytpolun ja Laivurinkadun kohdalle. Kun kaikki nämä järjestelyt, jotka

voidaan suorittaa vähitellen tarpeen vaatiessa, on toteutettu ei suunnitelmaa vastaan voitane esittää painavampia muistutuksia myöskään katuliikenteen kannalta, ja kun vihdoin ehdotettu ranta- eli laiturileveys, 15 m., lienee riittävä satamaliikennettä varten, voitane asemakaavaehdotus periaatteessa hyväksyä.

Kuitenkin lienee lähemmin kosketeltava sitä seikkaa, että Engelauekan alapuolelle ehdotettu ylikäytävä nousupenkereineen tulisi peittämään näköalaa eräältä kohtaa Merikatua. Kuten laaditusta mallista näkyy, nousee Engelauekan alapuolella oleva rinne niin paljon yli Merikadun tason, että jo Ehrenswardintieltä on vapaa näköala jopa siltalaitteen korkeimmankin kohdan yli. Länteenpäin johtavat penkereet häiritsevät näköalaa ainoastaan itse Merikadulta, kun taas itäinen penkere häiritsee näköalaa sekä itse kadulta että kahden rakennuksen alimmista kerroksista, ja tämänkin ainoastaan siltalaitteen korkeimman kohdan suunnassa. Mitä enemmän noususillat laskevat Merikadun tasoa kohti ja mitä enemmän näköalan suunta siirtyy itäänpäin, sitä paremmin säilyy vapaa näköala.

Sillan varustaminen aukollisilla nousupenkereillä ei suurestikaan säilyttäisi vapaata näköalaa, koska tukipylväät, joita tällöin joka tapauksessa olisi rakennettava, kuitenkin huomattavasti estäisivät näköalaa kaikissa muissa tapauksissa, paitsi milloin katselija seisoo juuri pylväsrivien välissä olevan aukon edessä ja katselee kohtisuoraan vastakkaisen noususillan aukon läpi. Sellainen rakenne tulisi sitäpaitsi tuntuvasti kohottamaan laitteen kustannuksia.

Kysymyksessä ylikulkusillan rakentamisesta sekä siitä, olisiko asemakaava, sisältäen myöskin tämän sillan, nyt jo periaatteessa hyväksyttävä, on kaupunginhallituksessa eri mielipiteitä ilmaantunut. Jäsenten enemmistö on katsonut rautatieraitteiden yli vievän raidevapaan ylikulkusillan niin kaukaiseksi tulevaisuuden kysymykseksi, ettei tämän vuoksi vielä tarvittaisi periaatteellisella päätöksellä määrätä siitä. Koska kuitenkin satamaradan liikenne kipeästi vaatii ehdotetun raidejärjestelyn teettämistä, sekä kun paikkoja louhintatöitä suoritettaessa saatua kiveä varten on osoitettava, olisi nyt lopullisesti määrättävä ainoastaan järjestelyratapihan raiteiden paikka sekä ehdotetun purkauslaiturin läntisen osan ja Kaivopuiston välillä ehdotettu rantaviiva. Mikäli tätä kiveä riittää, olisi sitä käytettävä ensisijassa rantaa pitkin Kaivopuiston ja purkaussillan välisen tien pohjustamiseen ja sitäpaitsi ylikulkusillan molempien eteläisten ja luoteisen nousupenkereiden osittaiseen täyttämiseen, ei kuitenkaan korkeammiksi kuin mitä kallion nykyinen korkein kohta on. Purkaussiltaa saisi käyttää ainoastaan väliaikaisena varastopaikkana aluksilla tuotuja rakennusaineita (kuten hiekkaa, tiiliä, sementtiä y. m.) varten, jotka pian tullaan kuljettamaan pois, mutta ranta-aluetta ei saisi tulevaisuudessa käyttää varastopaikkoina joissa m. m. säilytettäisiin kaikenlaisia rakennusjätteitä ja romua.

Kaupunginhallituksen vähemmistö katsoi kuitenkin, että, samaten kuin Valtuusto aikanaan periaatteessa on hyväksynyt ehdotuksen Kaivopuistoalueen järjestämiseksi ja ehdotetun rantatien rakentamiseksi, olisi nytkin periaatteelli-

sesti päätettävä puistoon lähinnä liittyvän Merisatama-alueen asemakaavasta, jotta kaupungin valmistavilla viranomaisilla, asemakaavan tulevia erikoissuunnitelmia laadittaessa, olisi jokin kiinteä lähtökohta. Mitä erikoisesti kyseessä olevan raidevapaaseen ylikulkuun tulee, oli vähemmistö sitä mielipidettä, että kun satamaradan raiteiden yli kulkeva tasoliikenne aikaisemmin tahi myöhemmin tulee vaatimaan sellaisen ylikulun rakentamista, sekä kun, huomioonottaen maaston korkeussuhteet, sen paikka jo etukäteen on määrätty, voitaisiin periaatteellista päättöstä asemakaavasta tehtäessä samalla myöskin määrätä ylikulun paikka. Sen rakentaminen voitaisiin kuitenkin siirtää tuonemmaksi, kunnes se tulee ehdottoman tarpeelliseksi. Kaikissa muissa kohdin yhtyi tämä vähemmistö enemmistön ehdotuksiin.

Toinen vähemmistö katsoi taas, että kiinteistölautakunnalle olisi annettava toimeksi laatia vaihtoehtoinen asemakaavaehdotus Merisatama-aluetta varten, jossa alueen käyttäminen myöskin purkaus-, kuorma- ja ensi sijassa varastotarkoituksia varten olisi huomioonotettava, koska kaupunki tästä voisi saada huomattavia tuloja.

Ylläesitettyyn viitaten saa Kaupunginhallitus täten kunnioittaen ehdottaa, että Valtuusto päättäisi:

hyväksyä oheellisen ehdotuksen raidejärjestelyksi Merisatamassa;

jättää kysymyksen ylikulkusillan rakentamisesta käsiteltäväksi vasta sitten kun lisääntyvä rautatie- tai katuliikenne ehdottomasti vaativat raidevapaan ylikulun, minkä vuoksi Laivurinkadun suunnan tasoylikäytävä toistaiseksi voitaneen säilyttää tieyhteytenä Merikadun ja Merisataman rannan välillä;

raidejärjestelyn yhteydessä poistaa tasoylikäytävä Kapteeninkadun suunnassa; sekä

oikeuttaa kaupungin yleisten töiden hallituksen käyttämään Merisatamassa käynnissä olevia varatöitä suoritettaessa saatu kivi osin suunnitellun purkauslaiturin länsiosan ja Kaivopuiston välillä rantaa pitkin kulkevan tien pohjustamiseen, osin luoteisen ja molempien eteläisten nousupenkereiden täytteeksi, ei kuitenkaan korkeammiksi kuin mitä kallion nykyinen korkein kohta on.

Kaupunginhallituksen puolesta:

Antti Tulenheimo.

Einar Moring.

P. M., joka koskee Merisataman rautatieraiteiston uudestijärjestelyä.

Satamaosasto on aikoinaan esittänyt, että satamarata olisi rakennettava kaksiraiteiseksi Töölön tavara-asemalta Merisatamaan, mutta että rata Merisatamasta Eteläsatamaan ja Katajanokalle jäisi yksiraiteiseksi. Myöskin rautatiehallitus on kirjelmässään $\frac{3}{5}$ 1929 n:o 1180/3251 pitänyt tällaista ratkaisua tyydyttävänä sillä perusteella, että matka Eteläsatamaan on lyhyt ja että Merisatamaan mahtuu suuri määrä raiteita. Suunnitelman mukaan Merisataman raiteistosta tulisi kaksiraiteisen satamaradan pääteasema ja olisi siinä oleva riittävä määrä mahdollisimman pitkiä sivuutus- ja asetteluraiteita. Toiselta puolen on huomattava, että Merisatama, jonka yli on Merikadulta suurenmoinen näköala merelle, varsinkin rantatien rakentamisen jälkeen saanee osakseen niinhyvin kaupungin asukkaiden kuin matkailijain huomion runsain määrin. Kaupungin asemakaavan kannalta olisi näin ollen käytettävä mahdollisimman suuri osa alueesta istutuksia varten ja olisi rautatieraiteiden lukumäärä supistettava mahdollisimman pieneksi.

Raiteiden lukumäärä saadaan mahdollisimman vähäiseksi siten, että kaikki purkaus- ja kuormaustiiliikenne siirretään Merisatamasta länteen päin, nykyiseen kortteliin 178. Sitäpaitsi pitäisi vaunujen varastoimisen tapahtua viimeksimainitulla alueella, joten Merisataman järjestelyratapiha Laivurinkadun ja Neitsytpolun välillä käytettäisiin ainoastaan Eteläsataman junien kohtaustaikana ja uloimpia raiteita määrättyyn aikaan päivällä vaunujen järjestelyyn purkuraiteille korttelissa 178 ja Hietalahden laivatelakan raiteelle.

Tällaisin edellytyksin on satamaosasto arvioinut oheiseen piirustukseen merkittyjen 6 raiteen riittävän. Raidepituuksiksi voitaisiin saada 480—320 m, joten hätätilassa olisi tilaa 3:lle junalle kumpaankin suuntaan. Ratapihaan liittyisi 400 m. pitkä vetoraide Neitsytpolulta pitkin Puistokatua, satamaradan kaakkoispuolella.

Vilkas ja yhä lisääntyvä ajoliikenne johdettaisiin pääasiallisesti Merisataman raiteiston eteläpuolitse Helsinginniemielle, jonne on mahdollista rakentaa katusilta nousuineen. Neitsytpolun tasoylikäytävä täytyy säilyttää, mutta sen pitäminen suljettuna tarpeen vaatiessa ei aiheuta sanottavia hankaluuksia, kun ajo liikenteen käytettävissä olisi vastamainittu silta. Jalankulkijoita varten olisi rakennettava käynti-silta raiteiden yli Kapteeninkadun kohdalle ja voitaisiin tarpeen ehkä vaatiessa vastaisuudessa rakentaa käyntitunnelit Laivurinkadun ja Neitsytpolun kohdalle.

Kun Merisataman raiteiden pituudet jo nykyisin ovat riittämättömät ja raiteet sen vuoksi olisi uusittava, voitaisiin tämä tehdä oheisen piirustuksen 2 mukaisesti. Merisataman raiteisto saisi tällöin lopullisen (piirustuksen 1 mukaisen) asun, mutta liitettäisiin väliaikaisesti nykyiseen, Telakkakatua kulkevaan satamarataan, kunnes satamarata rakennetaan Munkkisaaren kautta, joka tapahtuisi samalla kuin Ruoholahden ja Merisataman välinen osa satamarataa rakennetaan kaksiraiteiseksi.

Vaikkakin satamaosasto, kuten mainittu, pitää ehdotettua raidemäärää riittävänä, tahtoo osasto huomauttaa olevan mahdollista rakentaa lisäksi kaksi raideutta sekä jatkaa kaikkia raiteita, kun satamarata on siirretty Munkkisaaren puolelle.

Satamaosasto ehdottaa kunnioittaen, että oheiset 2 raiteistopiirustusta, asemakaavaosaston aluejärjestelysuunnitelma ja tämä selostus lähetettäisiin rautatiehallitukselle ja alistettaisiin sen harkittavaksi.

Helsingissä 25 p:nä syyskuuta 1930.

S. Randelin.

Liite 2.

HELSINGIN KAUPUNGIN

YLEISTEN TÖIDEN HALLITUS.

*Helsingissä,
lokakuun 9 p:nä 1930.*

Rahatoimikamarille.

N:o 406.

Kuluvan vuoden menoarvion tileille 13 Pl. IX: 37 ja X: 44 on merkitty yhteensä 250,000 markkaa Merisataman alueella suoritettavia töitä varten. Näillä määrärahoilla suoritettaviksi tarkoitettuja töitä ei kuitenkaan ole toistaiseksi voitu panna alulle, kun Merisataman alueen asemakaavajärjestelyn hyväksyminen on ollut riippuvainen satamaradan raideluvusta ja näiden raiteistojen järjestelystä. Asiasta teki rakennuskonttorin satamaosasto hallitukselle alustavan esityksen vasta viime syyskuulla, jonka perusteella asemakaavaosasto sittemmin laati myötäseuraavan, n:lla 1223 merkityn ehdotuksen asemakaavamuutokseksi sekä satamaosasto myöskin valmisti tähän liitetyn lopullisen esityksensä syyskuun 25 päivästä.

Satamaosaston ehdotus Merisataman raiteiston järjestelyksi perustuu siihen käsitykseen, että täällä on varattava tilaa kahdelle junalle kumpaankin suuntaan, jota varten kahden pääraiteen lisäksi on varattava kaksi riittävän pitkää sivuutusraidetta sekä kaksi paikallista liikennettä varten ja varalle tarvittavaa raidetta, joten niiden luku tulisi ehdotuksen mukaan olemaan 6. Erittäin tärkeää on saada rakennetuksi myöskin riittävän pitkä vetoraide pitkin Puistokatua, nykyisen raiteen itäpuolelle. Vaihtoliikenteen ja lisääntyvän kauttakulkuliikenteen takia joutuu Neitsytpolun ylikäytävä olemaan usein suljettuna. Kaivopuiston ja Hietalahden välinen ajoliikenne, joka pääasiallisesti on huviajelua, tulee rantatien valmistuttua varmasti lisääntymään huomattavasti, minkä vuoksi liikenneväylä on sijoitettava rannan puolelle raiteistoa. Näistä syistä on välttämätöntä rakentaa silta raiteiden yli Merikadulle Armfeltin- ja Wecksellinteiden välillä. Kun Laivurin- ja Huvilakatuja ylikäytäviä ei voida käyttää edes jalkakulkijain tarpeeseen sen jälkeen kun satamarata on rakennettu kaksiraiteiseksi, on jalkaliikennettä varten rakennettava joko silta Kapteeninkadun kohdalle tai alikäytävä Laivurinkadun kohdalle.

Satamaliikenteen tarpeita silmälläpitäen on rannan vapaa leveys ehdotettu 15 metriksi, joka näyttää riittävältä, jos rakennustarpeiden purkaminen kokonaan keskitetään Sirpalesaaren vastaiselle niemelle ja tämän sekä Ursinin kallion välille. Suuremmilla aluksilla kuin höyrypursilla ja moottoriveneillä tapahtuvaa matkustajaliikennettä Merisataman sisäosista ei voida järjestää syystä, että sy-

vyys kallioon on yleensä pieni, eikä tämä näytä edes toivottavaltakaan, koska Merisatama voidaan sopivasti varata huvialuksille mahdollisimman suuressa määrässä.

Yleisten töiden hallitus on useampia kertoja käsitellyt kysymystä ja saa hallitus täten puoltolauseellaan lähettää laaditun suunnitelman Rahatoimikamarin tarkastettavaksi sekä samalla pyytää, että Kamari hankkisi rautatiehallituksen lausunnon satamaosaston esityksestä, mikäli se koskee rautatieraiteiston uudesti-järjestelyä. Asiassa näin hankitun selvityksen perusteella pyytää hallitus Rahatoimikamaria periaatteellisesti ratkaisemaan kysymyksen, minkä jälkeen Kamari jättäneen hallituksen tehtäväksi laadituttaa Merisataman aluetta koskevan lopullisen asemakaavamuutosehdotuksen sekä ryhtyä muihin asiasta johtuviin toimenpiteisiin.

Yleisten töiden hallituksen puolesta:

Einar Moring.

Ilmari Nordberg.

Liite 3.

HELSINGIN KAUPUNGIN

SATAMAHALLITUS.

*Helsingissä,
lokakuun 28 p:nä 1930.*

Helsingin kaupungin Rahatoimikamarille.

N:o 241.

Kuluvan lokakuun 22 päivälle päivätyssä lähetteessä on rahatoimikamari pyytänyt hallituksen lausuntoa ehdotuksesta rautatieraiteiden laajentamiseksi Merisatamassa.

Tämän johdosta ilmoittaa hallitus kunnioittaen kannattavansa rakennuskonttorin satamaosaston päällikön laatimaa ehdotusta kysymyksessä olevien rautatie-raiteiden laajentamiseksi, kumminkin edellyttäen, että ratalinjat vedetään siten, että rantaradan rakentaminen kaksiraiteiseksi Kaivopuiston ohi voi tapahtua, kuin myöskin, että sama rata voidaan Merisataman länsipuolella yhdistää jo valmiina olevaan kaksiraiteiseen osaan Telakkakatua myöten, koska suunnitellun ratavallin rakentamisesta Länsisatamaan hallituksen mielestä täytyy luopua.

Lähetekirjat palautetaan.

Satamahallituksen puolesta:

Otto Engb. Jaatinen.

V. Hellström.

Liite 4.

VALTIONRAUTATIIET.

RAUTATIEHALLITUS.

*Helsingissä,
marraskuun 14 p:nä 1930.*

Helsingin Kaupungin Rahatoimikamarille.

N:o 3532/8044.

Rahatoimikamari on viime lokakuun 22 päivälle päivätyssä kirjelmässä n:o 743 pyytänyt rautatiehallitusta lausumaan mielipiteensä kirjelmää seuranneesta Merisataman ratapihan y. m. uudelleenjärjestelyjä Helsingin satamaradalla koskevasta suunnitelmasta.

Tämän johdosta saa rautatiehallitus kunnioittaen täten ilmoittaa, ettei rautatiehallituksella ole periaatteellisesti mitään muistuttamista puheenaolevaa suunnitelmaa vastaan, ehdottaen sen ainoastaan Merisataman itäpään raiteistoa koskevalta osalta parempien vaihdeyhteyksien ja samalla myöskin jonkun verran pitempien raiteiden aikaansaamiseksi muutettavaksi ohellisen piirustuksen osoittamalla tavalla.

Jalmar Castrén.*A. Grunér.*

P. M.*Liite 5.*

Rahatoimikamari on pyytänyt hallituksen lausuntoa niistä muutoksista, jotka rautatiehallitus on ehdottanut satamaosaston laatimaan Merisataman raiteiston järjestelysuunnitelmaan, joista muutoksista aiheutuisi myös, että Merisataman järjestelysuunnitelmaa olisi muutettava muissakin suhteissa. Esillä olevassa asiassa satamaosasto esittää seuraavaa.

Raidejärjestelyn uudestisuunnittelussa rautatiehallitus on tahtonut saada aikaan yhteyden Eteläsataman satamaradalta kaikille Merisataman ratapihan raiteille sekä mahdollisimman tarkoin välttää vastakaarteita, kun taasen satamaosaston laatiman suunnitelman mukaan mainitunlainen yhteys ei olisi ollut mahdollinen sekä olisi verrattain useissa raiteissa vastakaaria. Mainittujen tarkoitusten saavuttamiseksi rautatiehallitus on ehdotuksessaan siirtänyt ratapihan itäpäätä etelään päin, mutta ei kuitenkaan enempää kuin että Merisataman ratapiha pääosaltaan, päinvastoin kuin satamaosaston suunnitelmassa, olisi Merikadun suuntainen samalla kuin raiteiston sijoitus Laivurinkadun kohdalla olisi sama kuin satamaosaston ehdotuksessa.

Ratapihan siirtämisestä siten, kuin rautatiehallitus ehdottaa, on seurauksena ensinnäkin, että Merisataman rantaviivaa on siirrettävä, jos ranta-alue katuineen ja laitureineen tahdotaan niin leveäksi kuin ennen on suunniteltu. Levitys olisi kiilamainen siten, että rantaviiva siirtyisi Neitsytpolun kohdalla noin 12 m.,

mutta yhtyisi Laivurinkadun kohdalla ennen suunniteltuun rantaviivaan. Rantaviivan siirtämisen vuoksi lisääntyisivät tietenkin täyttämistyöt ja -kustannukset jossain määrin, mutta sitävastoin rantaverhouskustannukset eivät muuttuisi, kun rantaverhousta ei ole vielä tehty.

Rautatiehallituksen ehdotukseen sisältyy, että myös Kaivopuiston puoleista rantaviivaa olisi siirrettävä ulospäin. Tämän rantaviivan siirtäminen ei kuitenkaan liene tarpeellista vaan voitaneen sitä vaatineet tarkoitukset toteuttaa muulla tavalla. Siirtämisehdotuksen aiheena näyttää nimittäin olleen se seikka, että, samalla kuin rantatie siirtyisi ratapihan siirtyessä, rantatien päähän, Kaivopuiston puolelle, suunniteltu rakennus on tahdottu pysyttää ennen tehdyn suunnitelman mukaisessa asemassa rantatiehen nähden. Näyttääkin luonnolliselta, että rakennus pysytettäisiin rantatien suunnassa, mutta sikäli kuin tietä ja rakennusta siirretään etelään päin, olisi rakennus sijoitettava etäämmäksi siitäkin syystä, että rakennus muuten joutuisi perustettavaksi täytetylle vesialueelle, kun taasen siirtämällä rakennusta Kaivopuistoon päin perustamissuhteet kävisivät edullisiksi ja säästytettäisiin Kaivopuiston rantaviivan siirtämisestä, joka tarpeettomasti aiheuttaisi vesialueen vähenemisen ja lisäkustannuksia.

Edelleen sisältyy rautatiehallituksen ehdotukseen, että raiteiden lukumäärä ratapihan länsipään ylikäytäväsillan alla olisi neljä eikä viisi, kuten satamaosaston ehdotuksessa. Ylikäytäväsillan nousupenkereet rannan puolella ovat rautatiehallituksen ehdotuksessa sijoitetut samalle paikalle kuin rakennuskonttorin ehdotuksessa, johtuen tämä nähtävästi sillan länsipuolella erkanevan raiteen vaatimasta välimatkasta ja siitä, että penkereet on tahdottu pysyttää raiteiden suuntaisina. Kuitenkin on mainittava, että ratapihan vaatima tila rautatiehallituksen ehdotuksessa ei estä muuttamasta eteläpuolisten penkereiden suuntaa siten, että itäinen osa olisi yhtä lähellä raidetta kuin läntinenkin, joten siis itse sillan kohdalle olisi ajateltavissa taite. Siltapenkereiden siirtämisestä täten olisi etuna kustannusten väheneminen jossain määrin, koska kallio kohoaa pohjoiseen päin. Penkereiden pysyttämiseen tai siirtämiseen nähden lienee kuitenkin annettava ratkaiseva merkitys asemakaavallisille näkökohdille.

Niiden edelläselostettujen parannusten lisäksi, jotka sisältyvät rautatiehallituksen ehdottamaan Merisataman raiteiston järjestelyyn, on vielä mainittava, että ratapihan raiteet osittain pitenisivät.

Mitä tulee Merisataman ratapihan uudestijärjestelyä varten suoritettaviin louhimistöihin, jotka kaupunginvaltuusto kokouksessaan ^{12/11} 1930 on päättänyt panna käyntiin hätäaputöinä, on satamaosasto suunnitellut, että louhimisista saatava kivi käytettäisiin ranta-alueen tasoittamiseen ja rantatien perustukseksi sekä siltapenkereihin, koska täten halvennettaisiin ja joudutettaisiin näiden töiden suorittamista. Raiteiston pohjoispuolen siltapenkereitä ei kuitenkaan voida tehdä valmiiksi ennen kuin satamarata siltä kohdalta on siirretty ja nykyinen rautatieleikkaus täytetty. Itse siltä saataneen rakennetuksi ja nousut viimeistellyiksi jokseenkin pian satamaradan siirtämisen jälkeen, joten siltanousut arvatenkin joutuisivat olemaan puolivalmiina vain verrattain lyhyen ajan.

Ylläesitetyn perusteella satamaosasto ehdottaa,

- 1) että Merisataman raiteiden ja Merikadun suuntaisen rantaviivan järjestelyssä pidettäisiin lähtökohtana rautatiehallituksen ehdotusta,

- 2) että Kaivopuiston puoleinen Merisataman rantaviiva pysytettäisiin rakennuskonttorin ehdotuksen mukaisena, mutta että

Merisataman rantatien päähän, Kaivopuiston puolelle, tarkoitetun rakennuksen ja sen ympäristön sijoitukseen nähden tutkittaisiin mahdollisuus siirtää niitä Kaivopuistoon päin,

3) että Merisataman raiteiston länsipään ylikäytäväsillan rannapuoleisten penkereiden suuntaan nähden tutkittaisiin, olisiko asemakaavan kannalta edullista siirtää niitä pohjoiseen päin ja samalla ehkä muuttaa ne erisuuntaisiksi, niinkuin kustannussyistä olisi,

4) että niiden hätäaputöinä käyntiin pantavaksi päätettyjen louhimistöiden yhteydessä, jotka kuuluvat Merisataman raiteiston uudestijärjestelyn aikaansaamiseen, samalla tehtäisiin Merisataman tieperustukset, ranta-alueen tasoittaminen ja siltapenkereiden rakentaminen siinä määrin kuin on mahdollista.

Oheisena lähete.

Helsingissä 14 p:nä marraskuuta 1930.

S. Randelin.

HELSINGIN KAUPUNGIN

Liite 6.

YLEISTEN TÖIDEN HALLITUS.

Helsingissä,

marraskuun 20 p:nä 1930.

Rahatoimikamarille.

N:o 514.

Sittenkun rautatiehallitus on käsitellyt yleisten töiden hallituksen kirjelmällä n:o 406 viime lokakuun 9 päivästä Rahatoimikamarille jätetyn esityksen, joka koskee Merisataman raiteiston ja satama-alueen asemakaavallista järjestelyä, on rakennuskonttorin satamaosasto, joka on saanut osan rautatiehallituksen lausunnosta asiassa, jättänyt hallitukselle myötäseuraavan, rautatiehallituksen esittämien näkökohtien mukaisesti uusitun ehdotuksen puheenaolevaksi raidejärjestelyksi. Satamaosaston näin muutetun ehdotuksen nojalla on asemakaavaosasto jonkun verran muuttanut asiassa varemmin laatimansa järjestelyehdotuksen, joten rautatiehallituksen ja rakennuskonttorin välillä on päästy täydelliseen yksimielisyyteen puheenaolevassa asiassa.

Yleisten töiden hallitus on asiaa tänään käsitellessään päättänyt kaikilta osin yhtyä kerrottuun uuteen ehdotukseen, jonka hyväksymistä hallitus näinollen myöskin omasta puolestaan saa puoltaa. Mitä tulee satamaosaston kirjelmän ponsiin saa hallitus huomauttaa, että kohdat 1)—3) jo on otettu huomioon myötäseuraavissa piirustuksissa, minkä ohessa hallituksella ei ole mitään huomauttamista satamaosaston viimeisen ponnen johdosta, joka tarkoittaa kysymyksessä olevan järjestelytyön kiirehtimistä.

Yleisten töiden hallituksen puolesta:

Einar Moring.

Ilmari Nordberg.

HELSINGIN KAUPUNGIN
Yleisten Töiden Hallitus.

*Helsingissä,
helmikuun 3 p:nä 1931.*

Kaupunginhallitukselle.

N:o 47.

Siinä Merisataman ratapihan laajennussuunnitelmassa, jonka yleisten töiden hallitus kirjelmällä n:o 406 viime lokakuun 9 päivältä lähetti rahatoimikamarille ja jonka suunnitelman johdosta annettuun rautatiehallituksen lausuntoon yleisten töiden hallitus kirjelmällä n:o 514 viime marraskuun 20 päivältä ilmoitti yhtyvän, on ratapihan poikki tapahtuvaa ajoliikennettä varten ehdotettu pysytettäväksi tasoylikäytävä Neitsytpolun kohdalla sekä rakennettavaksi ylikäytävä-silta Helsinginniemiellä Ursinin uimalaitoksen kohdalla, jotavastoin Laivurinkadun kohdalla nykyisin oleva tasoylikäytävä, jonka pysyttäminen ratapihan laajentamisen jälkeen olisi mahdotonta, jäisi pois.

Kaupunginvaltuuston viime marraskuun 12 päivänä tekemän päätöksen mukaan Merisataman ratapihan laajentamiseksi tehtävät louhintatyöt Helsinginniemiellä on pantu käyntiin varatyönä, ja on tässä, n. 8,000 m³ käsittävässä louhimistyössä nykyisin n. 50 miestä. Kun rataleikkauksen molemmin puolin rakennettavat siltapenkereet on suunniteltu täytettäväksi kivellä, joka rakennustapa kustannuksiin nähden on halvin, olisi edullisinta suorittaa näiden penkereiden täyttäminen louhimistöiden yhteydessä, siinä määrin kun tämä on mahdollista. Paitsi sitä rajoitusta penkereiden rakentamiseen nähden, joka johtuu nykyisen satamaradan leikkauksesta, näyttää olevan syytä jättää penkereet aluksi n. 75 cm järempänä ehdotettavaa korkeutta matalammiksi. Satamaosasto oli alkujaan suunnitellut sillan ajotien korkeudeksi + 9,50 m, mutta asiaa käsiteltäessä useammissa hallituksen kokouksissa, on satamaosaston ehdotusta voitu muuttaa siten, että sanotun ajotien korkeudeksi tulisi + 8,60 m.

Kun Merikadun ajotie sillan kohdalla on korkeudella + 4,60 m, ulottuisi silta ja samoin sillalle johtavat nousupenkereet 4 m. Merikadun tason yläpuolelle siten tullen rajoittamaan näköalaa sanotulta kadulta merelle päin kaikkiaan n. 150 m pituisella matkalla. Näköalan rajoitus tulisi jossain määrin koskemaan myöskin eräiden läheisyydessä sijaitsevien talojen alimpia kerroksia. Erikoisesti näitä haittoja silmälläpitäen on yleisten töiden hallitus pyrkinyt mahdollisimman suuressa määrässä alentamaan siltapenkereiden korkeutta, mutta kun raiteiston asema tällaisen ratapihan alueella ei siedä jyrkempiä nousuja tai laskuja, ei siltapenkereiden korkeutta ole voitu vähentää suuremmassa määrin kuin 0,9 metrillä. Niiden muutosten johdosta, joita alkuperäiseen suunnitelmaan näin on tehty, tulisi siltapenkereiden nousu yleensä olemaan 1: 18, paitsi rannan puoleisella Munkkisaareen päin johtavalla penkereellä 1: 16, jotavastoin ensinmainittujen penkereiden nousu oli alkuperäisen ehdotuksen mukaan 1: 20.

Kuten myötäseuraavista asema- ja leikkauspiirustuksista ilmenee, on Merikadun puoleiset nousupenkereet tarkoitettu sijoitettaviksi kadun suuntaan ja n. 10—22 m. etäisyydelle nykyisen ajotien reunasta. Penkereiden pohjoinen reuna tulisi osaksi olemaan nykyisen satamaradan leikkauksen kohdalla, joka ehdo-

tuksen mukaan tulisi täytettäväksi ja varustettavaksi istutuksilla. Piirustuksista ilmenee myöskin, että rannan puolella olevat penkereet suurimmalta osalta tulisivat uusia raiteita varten tehtävän leikkauksen viereen.

Kustannukset tässä esitetyn suunnitelman mukaan nousevat myötäseuraavan kustannusarvion (liite 8) mukaan 4,300,000 markkaan. Kustannukset paikalla suoritettavista varatoista nousevat taasen kustannusarvion (liite 9) mukaan 2,100,000 markkaan, josta määrästä ensinmainittuun summaan kuitenkin sisältyy n. 450,000 markkaa, vastaten 13,000 m³ pengertäytettä = 390,000: — lisäprosentteineen.

Suunnitelman johdosta on kiinteistötoimiston asemakaavaosasto saanut tehtäväkseen laatia mallin, minkä ohessa penkereet on merkitty niiden suunnitelluille paikoille itse rakennuspaikalla järjestetyillä malleilla.

Satamaosasto on vielä lausunut käsityksensä, että Merisataman ratapihaa täytynee laajentaa ja Merikadun viereinen osa satamarataa siirtää vuoden 1932 aikana. Joskaan siltaa raiteiden yli ehkä ei tarvittaisi välttämättömästi vielä silloin, ei kuitenkaan liene mahdollista siirtää sen rakentamista sanottavasti.

Kaiken edelläsanotun perusteella on satamaosasto ehdottanut, että Merisataman ratapihan laajentamiseksi varatyönä suoritettavana olevan kallioulouhinnan yhteydessä suunnitellun ylikäytäväsillan nousupenkereet täytetään oheisten piirustusten osoittamilla paikoilla, kuitenkin lukuunottamatta sitä osaa joka joutuu nykyisen satamaradan leikkauksen kohdalle, sekä että samassa yhteydessä suoritetaan rakennettavan Merisataman rantatien pohjustaminen sikäli kuin kiveä tarkoitukseen liikenee.

Yleisten töiden hallitus on puolestaan päättänyt yhtyä satamaosaston ehdotukseen edelläkerrotussa muodossa. Satamaosaston alkuperäiseen ehdotukseen nähden on saavutettu tällöin paitsi edellämainittua siltarakennuksen korkeus-aseman alentamista myöskin 300,000 markan vähennys arvioiduissa kustannuksissa. Ehdotuksesta johtuvaa Merikadun näköalan supistusta ei hallitus mitenkään voi pitää niin oleellisena seikkana, ettei satama-alueen kulkuyhteyksiä koskevaa suunnitelmaa tämän takia voitaisi ehdotetussa muodossa hyväksyä.

Hallituksen jäsen insinööri Vähäkallio on ylikäytäväsillan rakennuskonstruktion nähden tahtonut saada eriävänä mielipiteenään merkityksi, että paremman ratkaisun tarjoaisi nousupenkereiden korvaaminen niin kevytrakenteisilla silloilla kuin olosuhteet voisivat sallia. Tällainen vaihtoehto otetaan huomioon edellämainitussa, vielä tekeillä olevassa mallissa.

Kuten satamaosaston perusteluista käy ilmi, on kysymyksen ratkaisu verrattain kiireellistä laatua.

Yleisten töiden hallituksen puolesta:

G. K. Bergman.

Ilmari Nordberg.

Liite 8.

Kustannusarvio N:o 1. Katuliikenneväylän järjestäminen Merisataman raiteiston yli Helsinginniemiellä.

Silta rautatieraitteitten yli.

400 m ² katusilta, pituus 22 m, leveys 18 m à	2,000:—	800,000:—	
600 m ³ pengertäytettä	à 30:—	18,000:—	
60 m ² tukimuuria	à 250:—	15,000:—	
100 „ katua, pikkukatukiveys	à 150:—	15,000:—	848,000:—
Noin 15 % lisäys työnjohdosta y.m.		152,000:—	1,000,000:—

Etelänpuoliset nousupenkereet.

7,500 m ³ pengertäytettä	à 30:—	225,000:—	
970 m ² tukimuuria	à 250:—	242,500:—	
2,900 „ katua, pikkukatukiveys	à 150:—	435,000:—	902,500:—
Noin 15 % lisäys työnjohdosta y. m.		127,500:—	1,030,000:—

Pohjoispuoliset nousupenkereet ja Merikadun levitykset.

9,800 m ³ pengertäytettä	à 30:—	294,000:—	
1,200 m ² tukimuuria	à 250:—	300,000:—	
4,250 „ katua, pikkukatukiveys	à 150:—	637,500:—	1,231,500:—
Noin 15 % lisäys työnjohdosta y. m.		188,500:—	1,420,000:—

Nykyisen satamarata-alueen täyttäminen ja istutukset.

6,000 m ³ pengertäytettä	à 20:—	120,000:—	
2,300 m ² istutuksia	à 50:—	115,000:—	
25 kpl. puita	à 1,500:—	37,500:—	272,500:—
Noin 15 % lisäys työnjohdosta y. m.		37,500:—	310,000:—

Etelärantakatu.

800 m ³ kallionlouhintaa	à 100:—	80,000:—	
3,900 m ² katua, asfalttibetoni	à 100:—	390,000:—	470,000:—
Noin 15 % lisäys työnjohdosta y. m.		70,000:—	540,000:—
		Smk	4,300,000:—

Helsingissä, 3 p:nä helmikuuta 1931.

Helsingin kaupungin Rakennuskonttori, satamaosasto.

S. Randelin.

Liite 9.

Kustannusarvio N:o 2. Häätäaputyöt Helsinginniemiellä.

9600 m ³ kallion louhintaa	à 100:—	960,000:—	
13,000 „ pengertäytettä	à 30:—	390,000:—	
1,800 m ² tukimuuria	à 250:—	450,000:—	840,000:—
Noin 15 % lisäys työnjohdosta y. m.			300,000:—
		Smk	2,100,000:—

Helsingissä 3 p:nä helmikuuta 1931.

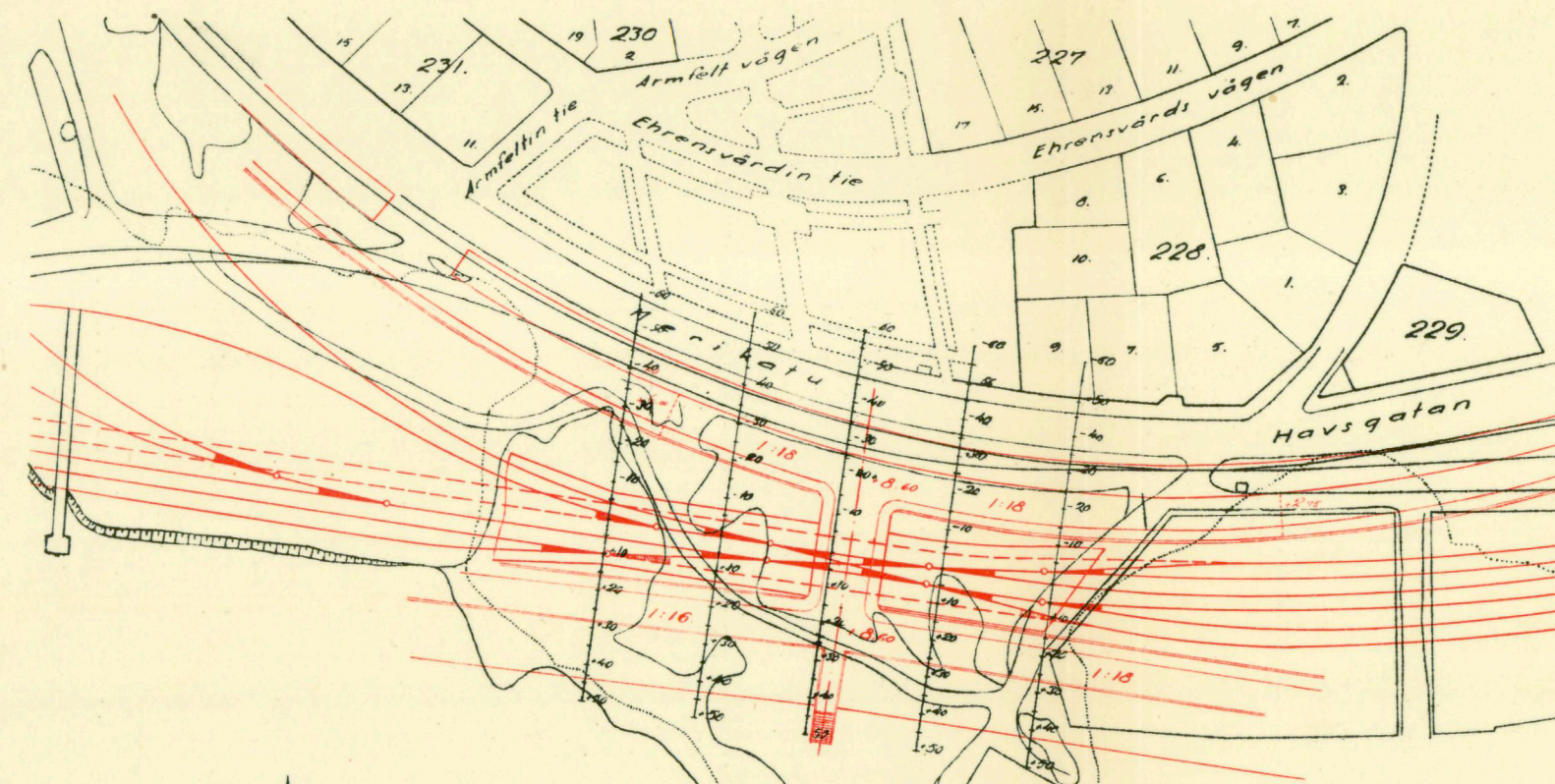
Helsingin kaupungin Rakennuskonttori, satamaosasto.

S. Randelin.

ALUSTAVA EHDOTUS MERISATAMAN
ALUEEN ASEMAKAAVAKSI.

PRELIMINÄRT FÖRSLAG TILL STADS- PLAN FÖR HAVSHAMNSOMRÅDET





Merisatama
Helsinginniemi
Asema ja profiilit

Helsingin Kaupungin Rakennuskontti.

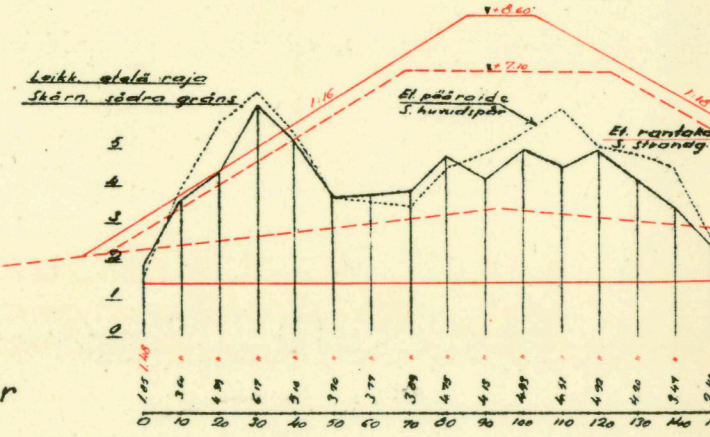
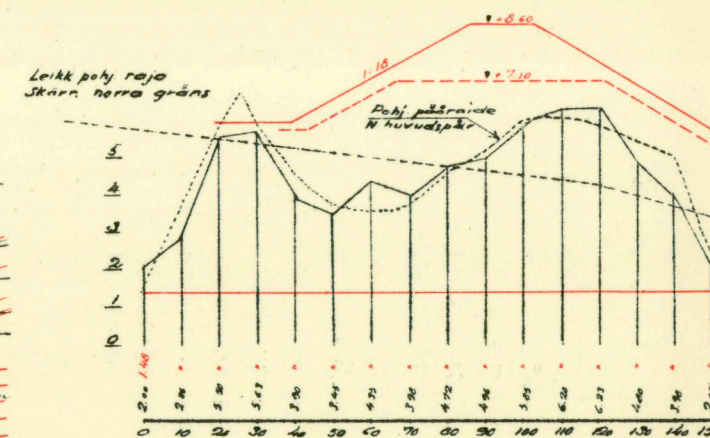
Havshamnen
Helsingenäs
Plan och profiler

Helsingfors Stads Byggnadskontor

3 2 1931.

P. P. P. P.

Pituusprofiilit ~ Längdprofiler
1:1000.
1:100.



Poikkiprofiileja 1:200. Tvärprofiler.

