



HELSINGIN KAUPUNGINVALTUUSTON ASIAKIRJAT

KAUPUNGINHALLITUKSEN MIETINNÖT

N:o 2 — 1966

Tavarakeskustoimikunnan mietintö.

Kh:n asettama vapaavarastokomitea ehdotti mietinnössään (Kh:n mietintö n:o 1 vuodelta 1964, ss. 36—37) mm. ryhdyttäväksi toimenpiteisiin maitse saapuvan tullinalaisen tavaratullikäsittelyn ja varastoinnin siirtämiseksi pois satama-alueelta erityiseen maaliikennekeskukseen, jonka paikaksi komitea ehdotti Pasilan uuden ratapiha-alueen pohjoispuolelle jäävää aluetta, mistä ehdotettiin varattavaksi maa-alue myös vapaavarastoa varten. Lisäksi komitea ehdotti erityisen asiantuntijatoimikunnan asettamista kysymystä selvittämään.

Kh:s päätti 23. 1. 1964 asettaa asiantuntijatoimikunnan suunnittelemaan maaliikenteen tavarakeskusta Helsinkiin tehtävänänsä keskuksen yleissuunnittelu ja esityksen tekeminen myös sen hallintomuodosta ja rakentamisen edellyttämien kustannusten jakamisesta sekä vapaavaraston perustamisesta keskuksen yhteyteen. Tavarakeskustoimikunta mainitsee mietinnössään (liite A), että maantieverkon jatkuva kehittäminen niin Suomessa kuin Skandinavian maissa ja Euroopan mannermaalla on ollut omiaan saamaan aikaan erittäin voimakkaan kehityksen tavarain kansainvälisissä kuljetuksissa suurilla kuorma-autoilla. Oman maamme kuljetusten osalta kuuluvat tämän kehityksen yhteyteen nopeasti lisääntyneet ja edelleen kehittyvät lauttayhteydet maan lounais- ja länsiosan sekä Ruotsin välillä samoin kuin Etelä-Ruotsista Tanskan kautta sekä Helsingistä Itämeren yli mannermaalle. Rautatieverkon laajuus ja yhtenäisyys Länsi-Euroopassa on oleellisesti vaikuttanut maiden väliseen rautatieliikenteen kilpailuun merikuljetusten kanssa mm. Ruotsin markkinoilla ja osaksi sieltä autokuljetuksin myös Suomeen. Suunnitteilla olevat, aikanaan rakennettavat siltayhteydet Juutinrauman ja Iso-Beltin ylitse tulevat vastaisuudessa vielä edistämään maakuljetusten kehitystä. Niin ikään tulee

Tukholman—Turun välille suunnitteilla oleva rautatielauttayhteys lisäämään tullaamattoman maakuljetustavarain tuontia Helsingin alueelle. Rautatie- ja maantieyhteydet itään Neuvostoliittoon ja sen kautta toisiin itäryhmän maihin ovat niin ikään tärkeä tekijä jatkuvaa lisääntymistä osoittavissa maitse suoritettavissa tavarain kuljetuksissa.

Tavaralinjaliikenne autoilla ulkomaiden välillä alkoi voimakkaasti kasvaa vuodesta 1961 lähtien. Vienti- ja tuontitavaroita on Etelä-Suomen ja ulkomaiden välillä lauttayhteyksiä käyttäen kuljetettu vuonna 1963 n. 80 000 tonnia, vuonna 1964 n. 120 000 tonnia ja vuonna 1965 n. 200 000 tonnia. Tällöin ei Neuvostoliiton eikä Ruotsin maarajojen yli kulkenutta liikennettä ole laskettu mukaan. Liikenteen arvioidaan lähivuosina edelleen kasvavan. Vaikka kuljetusten lisäys vuosittain ei voine prosentuaalisesti nousta yhtä suureksi kuin em. vuosina, näyttää kuljetusten kysyntä silti voimakasta nousua. Niiden arvioidaan vuoden 1966 aikana kasvavan edellisestä vuodesta n. 40 %:lla eli n. 280 000 tonniksi.

Tullinalaista tavaraa saapuu maitse Helsinkiin suoraan ostajalle osoitetuina kokonaisina, samaa tavaraa samalle vastaanottajalle sisältävinä sekä auto- että rautatievaunukuormina, jotka yleensä voidaan tulliselvittää siten, että kuormat toimitetaan suoraan vastaanottajien varastoihin. Tämän lisäksi saapuu tullinalaista kappaletavaran luonteista tavaraa sekä autoilla että rautateitse siten kuormattuna, että samassa kuormassa on useille eri vastaanottajille tulevia lähetyksiä. Tämänlaatuiset tavarat on purettava tullitiloihin, missä ne sijoitetaan pääasiallisesti varastorakennuksiin, ja jossa-kin määrin myös ulkosalle. Vastaanottajat vuorostaan huolehtivat joko itse tai huolitsijansa välityksellä näiden tavarain pois noutamisesta, missä yhteydessä niiden tulliselvitys suoritetaan. Tämänlaatuisen kappaletavaran tullauskäsittely edellyttää yleensä erityistä tarkastusta ja tullaustoimistoa.

Sen johdosta, että Helsingissä on tullitiloja toistaiseksi vain satamassa, on tänne rautateitse saapuva tullinalainen kappaletavara vanhastaan ohjattu satama-alueelle, missä satamalaitoksen laiturihuoltolaitos on ottanut sen vastaan. Autoliikenteen tultua uutena tekijänä kuvaan mukaan on myös sen kuljettamat tullinalaiset tavarat ohjattu samalla tavoin sataman tullialueelle, missä laiturihuolto ottaa myös tämän tavarain vastaan. Jotta maitse saapuvan tullinalaisen kappaletavaran vastaanotto, tullikäsittely ja pois nouto olisivat hoidettavissa keskitetysti, on tämän liikenteen tullikäsittelypaikaksi pidetty sopivimpana Eteläsataman aluetta. Aluksi riitti tämän liikenteen tavarain vastaanottoon yksi laiturilla sijaitseva varastorakennus, mutta tavaramäärien ja liikenteen jatkuva kasvu on sittemmin pakottanut jakamaan tavarain vastaanoton ja sijoittamisen siten, että vuoden 1965 syksystä lähtien on vastaanotto tungoksen lieventämiseksi jaettu kahteen

eri rakennukseen. Varastotilaa oli syksyllä 1965 tämän tavaraliikenteen käytössä Eteläsataman laiturivarastoissa n. 4 000 m².

Eteläsatamaan saapuneiden, satamalaitoksen laiturihuollon vastaanottamien, rautateitse ja autoilla kuljetettujen tullinalaisten tavarain määrät käyvät selville seuraavasta asetelmasta:

Vuonna	Rautateitse tonnia	Autoilla tonnia	Yhteensä tonnia
1959	1 014	603	1 617
1960	4 901	1 794	6 695
1961	2 652	3 043	5 695
1962	3 917	7 550	11 467
1963	4 248	8 914	13 162
1964	3 758	10 365	14 123
1965	4 134	15 339	19 473

Samalla kun rautateitse saapuvien tavarain määrät ovat vuosittain pysyneet n. 4 000—5 000 tonnin paikkeilla, osoittavat autoilla saapuvat määrät jatkuvaa nousua. Vuoden 1964 tavaramäärät saapuivat 984 rautatievaunussa ja 2 437 suurella kuormalinja-autolla sekä vuoden 1965 tavaramäärät 1 035 rautatievaunussa ja 3 396 kuormalinja-autolla.

Samalle vastaanottajalle osoitetut, tullinalaista tavaraa sisältävät kokonaiskuormat voidaan tulliselvittää siten, että ne ajetaan vastaanottajien varastoihin purkamatta niitä Eteläsataman tullitiloihin, mistä kuitenkin on ensin noudettava tullin lupa saada siirtää ne tullin valvonnan alaisina määrävarastoihinsa. Näitä tullin lupaa hakevia kuormalinja-autoja käy Eteläsatamassa suunnilleen yhtä suuri määrä kuin niitä, jotka sinne purkavat kuormansa. Näiden molempien ryhmien yhteiseksi määräksi tuli siten vuonna 1965 lähes 7 000 kuormalinja-autoa.

Eteläsataman varastorakennuksiin ja alueelle autoista sekä rautatievaunuista purettujen tavarain satamasta noutamiseen käytetään jälleen kuorma-autoja, joiden lukumäärä voidaan arvioida ainakin n. 8—10-kertaiseksi tavaransa sinne purkaneisiin verrattuna eli esim. vuonna 1965 n. 27 000—34 000:ksi. Kun näihin lukuihin lisätään tavaroita tuovat kuormalinja-autot, vuonna 1965 lähes 7 000 autoa, voidaan laskea, että kuukautta kohti on runsaasti yli 3 000 kuorma-autoa lisäämässä Kauppatorin kulman ja Eteläsataman muutoinkin runsasta liikennettä vain maitse saapuvan tullinalaisen tavarain takia.

Tehdessään vuonna 1962 Khlle ehdotuksen alueen varaamisesta

maitse tuotavan tullinalaisen tavarahan tullikäsittely- ja varastoimispaikaksi Pasilasta viittasi vapaavarastokomitea samalla siihen, että po. alueen lähistöltä oli tarkoitus varata alue myös kotimaisen tavaralinjaliikenteen tarkoituksiin. Näin molemmat toisiinsa niveltyvät liikenteet olisivat lähekkäin, minkä lisäksi myös rautatieyhteys on helposti saatavissa alueelle. Komitea ehdotti myös, että alueella sijainnut, seurakuntien uurnahautausmaaksi varattu n. 8 ha:n suuruinen alue hankittaisiin aluevaihdoilla takaisin kaupungin omistukseen ja käytettäväksi tullinalaisen tavarahan vastaanottotarkoituksiin. Kvsto teki aluevaihdoista päätöksen 20. 3. 1963 (asia n:o 17) perusteluin, joissa mainittiin sekä mahdollinen tavaralinja-asema että vapaavaraston alue. Näin ollen asetui Kvsto jo silloin periaatteessa sille kannalle, että aluevaihdon yhteydessä kaupungin omistukseen hankittu alue lähiympäristöineen tulisi tavaralinjaliikenteen ja tavarain varastoinnin käyttöön. Hyväksyessään 8. 1. 1964 (asia n:o 29) vapaavarastokomitean mietintöä koskeneen Khn ehdotuksen Kvsto yhtyi Khn perusteluihin, joissa mainitaan uurnahautausmaan vaihdon yhteydessä kaupungin omistukseen hankitun alueen käyttö mahdollisen vapaavaraston lisäksi sellaisena maaliikenteen tavarakeskuksena, johon voitaisiin sijoittaa mm. autoilla ja rautateitse tuotavaa tavaraa varten tarvittavat varasto- ja kenttätilat sekä tullitoimipaikat. Vapaavarastokomitean mietinnöstä antamissaan lausunnoissa pitivät satamalautekunta, tullihallitus ja Helsingin kauppakamari tärkeänä, että satamaan maitse saapuvan tullinalaisen tuontitavarahan vastaanotto ja tullauskäsittely siirretään mahdollisimman pian sieltä pois.

Myös tavarakeskustoimikunta pitää tullinalaisen maitse saapuvan kappaleitavaran vastaanoton ja tullauskäsittelyn siirtoa pois satamasta kiireellisesti toteutettavana toimenpiteenä ja on sen vuoksi jo työskentelynsä aikana ehdottanut siirron jouduttamiseksi eräitä toimenpiteitä.

Tarkoitusta varten onkin jo periaatteessa hyväksytty sijanitiipaikaksi rautatien ja Pasilan uuden ratapiha-alueen pohjoisenpuoleiseen reunaan rajoittuva, Metsälän asutusalueen länsipuolella sijaitseva alue, joka ilmenee karttaliitteestä (liite 1). Se on akateemikko Alvar Aallon laatimaan Helsingin keskustasuunnitelmaan merkitty n. 15 ha:n suuruinen, minkä lisäksi suunnitelmaan on tähän alueeseen välittömästi liittyvänä merkitty sen pohjoispuolelle toinen vastaavansuuruinen alue, joka käytettäisiin kotimaan tavaralinjaliikenteen tarkoituksiin.

Toimikunta pitää näiden alueiden sijaintia erittäin sopivana. Ne sijaitsevat melkein kaupungin keskipisteessä ja liittyvät välittömästi valtionrautateiden tavarahan aseman alueeseen. Tieyhteydet kaikkiin suuntiin ovat hyvät sitten, kun päätieverkko on valmiiksi rakennettu. Tavarakeskuksen toimin-

nan kannalta on huomattava, että siihen Helsingin ulkopuolelta tavaraa tuova raskas autoliikenne välttyy ajosta kaupungin keskusta, minkä ohella tavaroita tullauksen jälkeen pois kuljettavalla kevyemmällä liikenteellä on valittavana useita eri suuntia. Lisäksi on edullista, että tavarakeskuksen alue on rautatieyhteyden äärellä, koska myös rautateitse saapuva tullinalainen tavara voidaan näin ollen vaikeuksitta vastaanottaa keskuksen tullausta ja edelleen vastaanottajien haltuun kuljetusta varten. Kotimaan tavaralinjaliikenteen alueen sijoittaminen tavarakeskuksen välittömään läheisyyteen on myös eduksi, koska tämän liikenteen kuljetusten mukana tavarakeskuksesta voidaan lähettää tavaroita ja toiselta puolen tuoda tavarakeskuksen vientitavaroita, jotka keskukselta lähtevät ulkomaille.

Pyrkien kiirehtimään maitse saapuvan tavaraliikenteen saamista pois satama-alueelta toimikunta on jo työnsä kestäessä ehdottanut Khlle eräitä toimenpiteitä tavarakeskuksen rakentamiseksi Pasilan alueelle ja varsinkin sen ensimmäisen vaiheen joutuisaksi toteuttamiseksi. Kaupunkisuunnittelulautakunta on laadituttanut asemakaavaluonnoksen, johon tavarakeskukselle tarkoitettu alue on merkitty n. 14 ha:n suuruisena jättämällä Metsälän asutusalueen puolelle riittävän leveä suojavyöhyke. Khs on 14. 10. 1965 päättänyt, että po. luonnospiirustuksessa esitetty tavarakeskusalue varataan tullinalaisen tavaran varastointiin liittyvää tavarakeskustoimintaa varten siten, että ensimmäisessä vaiheessa rakennettava varastorakennus sijoitetaan varastoalueen itäosaan, kuten karttaliite (liite 2) osoittaa.

Tulevaisuudessa rakennettavasta päätieverkosta johdettavia lopullisia teitä ei alueelle voida rakentaa, ennen kuin eräät moottoriteiden risteykset on voitu ratkaista. Alueelle johtaa kuitenkin jo nyt ajokelpoinen tie, jota on tarkoitus leventää ja vahvistaa käytettäväksi toistaiseksi tavaraliikenteen tarpeisiin. Vesi- ja viemärijohdot ulottuvat jo alueen reunaan, joten niiden jatkaminen on helposti toteutettavissa. Sekä tien parantamiseen että muiden kunnallisteknillisten töiden aloittamiseen tarpeelliset määrärahat sisältyvät vuoden 1966 talousarvioon.

Tavarakeskuksen tärkeimpinä toimintoina tulevat olemaan autoilla saapuvan tullinalaisen tavaran vastaanotto ja tullaus, rautateitse saapuvan tullinalaisen tavaran vastaanotto ja tullaus sekä maitse vientiin menevien lähetysten vastaanotto ja luovutus kuljetukseen ulkomaille.

Nämä tehtävät edellyttävät ensinnäkin varastorakennusta, joka on riittävän tilava tavaramäärien vastaanottoa ja lyhytaikaista säilytystä varten ja johon lisäksi sijoitetaan tullikäsitteilytilat tarpeellisine huoneistoineen. Vielä on tarpeen sijoittaa rakennukseen kuljetusyhtiöiden tarvitsemia toimisto- ja niihin verrattavia samoin kuin mahdollisesti huolintaliikkeiden tarvitsemia vastaavia tiloja. Rakennuksen sijainti tulee suunnitella siten,

että rautatieliikenne saadaan sen äärelle, samalla kun kuorma-autoliikenteelle varataan väljät laituritilat rakennuksen sivuilla. Lisäksi tulee tavarakeskuk- sen alueelta varata lastaus- ja ulkotiloja sellaisia tavaroita varten, joita ei niiden koon tai laadun vuoksi voida sijoittaa rakennuksen sisälle, sekä runsaasti tilaa autojen paikoitusta varten. Tämän ensisijaisen tavoitteen toteutuessa siirtyy tavarakeskukseen se toiminta, mikä nykyisin tapahtuu maaliikenteen tullinalaisten tavarain vastaanottona, tullauksena ja pois luovutuksena satamassa.

Tavara- ja huonetilatarpeen tarkempi määrittely kuuluu toimikunnan mielestä tavarakeskukseen toteuttavan yhteisön suoritettavaksi. Sen vuoksi on seuraava hahmottelu katsottava vain yleisluonteiseksi ja kysymykseen tulevia eri tarpeita esittäväksi.

Tavaratilan osalta on todettavissa, että ulkomaan tavaralinjaliikennettä harjoittavat johtavat yhtiöt, kuten jäljempänä hallintoa koskevassa selo- tuksessa tarkemmin mainitaan, ovat ilmoittaneet varaavansa tavarakeskuk- sen toteuttamisen yhteydessä siitä käyttöönsä n. 5 500 m² ja eräät muut yritykset 1 500 m² eli yhteensä n. 7 000 m² tavaratilaa. Kun yhtiöiden ulko- puolilla kuljetuksilla saapuvat vähäiset määrät tavaroita ja kun rautatien tuomat kappaletavaramäärät kokonaan on otettava vastaan rakennukseen, tulee niitä varten varautua lisäksi n. 1 000 m²:n suuruisiin yleisiin tavana- tiloihin. Näin ollen voidaan näiden tilojen määränä, josta ehkä noin puolet tai vähintään kolmannes tarvittaneen lämmitettävänä, pitää n. 8 000 m²:ä eli kaksinkertaista määrää nyt satamassa käytettyyn tilaan verrattuna. Tällöin lienee lähivuosien lisääntyvä tilantarve turvattu.

Tavaratilojen lisäksi tarvitaan huonetiloja mm. seuraaviin tarkoituksiin: tullaustoimistoksi sekä tullihenkilöstön virka- ja sosiaalitiloiksi, kaupungin maksujen kantoa varten, talonmiehen asunnoksi, lämpö-, sähkö- ja ilmanvaihtokeskukselle sekä väestönsuojaksi n. 100 hengelle.

Näiden tilojen yhteinen pinta-ala voitaneen arvioida n. 800 m²:ksi. Tähän tulevat lisäksi esim. huolintaliikkeiden mahdollisesti haluamat toimistotilat sekä yhtiön tavaransiirtokoneiden säilytys- ja huoltotilat.

Tavarakeskuksen rakentaminen on joutuisimmin toteutettavissa sekä sen toiminnan harjoittaminen joustavimmin järjestettävissä, jos keskus peruste- taan ja hoidetaan osakeyhtiömuotoisena. Tätä toimikunnan omaksumaa käsitystä tukevat Tukholman kaupungin eteläosassa sijaitsevien tavana- keskusten hallinnosta saadut kokemukset. Nämä keskuksat ovat yksityisiä osakeyhtiöitä, joiden rakentamiseen kaupunki ei ole lainkaan osallistunut, vaikka keskuksat hoitavat kotimaisen tavaraliikenteensä yhteydessä myös

maitse saapuvan ulkomaan kappaletavaran vastaanoton ja tullausjärjestelyt, siis tehtävät, joihin aikaisemmin käytettiin Tukholman sataman tullialueella olevia satamarakennuksia ja tullitiloja, joista tämä toiminta on siirtynyt kokonaan yksityisten yhtiöiden hoidettavaksi. Sen sijaan kaupunki on kustantanut mainittujen tavarakeskusten ja ulkomailta maitse saapuvain vihannes- ja hedelmätavarain vastaanottokeskuksen lähelle tullilaitoksen käytettäväksi toimistorakennuksen, josta johdetaan tullitoimintaa tavarakeskuksissa. Nämä keskuksat ovat puolestaan itse järjestäneet tullia varten toimistotilaa.

Kokemus on meillä osoittanut, että ulkomaanliikennettä harjoittavien yhtiöiden piirissä on kiinnostusta huolehtia itse tavarain purkauksesta ja sijoittamisesta varastorakennuksiin, mikäli rakennukset voitaisiin sopivaa vuokraa vastaan luovuttaa heidän hallintaansa. Tällöin laiturihuoltolaitos, joka varsinaisesti toimii aluksista vastaanotettavan tavarain tarkistus- ja vastaanottolaitoksena, vapautuisi sille vieraasta maitse saapuvan tavarain vastaanotosta. Muutos käynee parhaiten päinsä osakeyhtiömuotoisessa tavarakeskuksessa, jonka osakkaina juuri mainitut yhtiöt voisivat olla tarvitsemiaan tiloja vastaavin suhteellisin osuuksin.

Tavarakeskukseen tulee kuitenkin jossakin määrin myös yhtiöiden toiminnan ulkopuolella olevaa autoliikennettä, minkä lisäksi sinne olisi otettava vastaan koko rautateitse saapuva tullinalainen kappaletavara. Valtionrautateiden huolehtiessa ainoastaan tarvittavan rautatieyhteyden rakentamisesta tavarakeskukseen on varsinainen tavarain vastaanottotila järjestettävä muulla tavoin. Rautateitse tulevien samoin kuin mainitun pienemmän autoliikenteen tavarain tarvitsemien yleisten tilojen osalta sekä niiden tullitilojen osalta, jotka kuuluvat kaupungin kustannuksella tullilaitoksen käyttöön annettaviin, samoin kuin mahdollisen pienen itse tarvitsemansa toimistotilan osalta olisi Helsingin kaupunki yhtiön osakkaana. Osakkaina voisi lisäksi olla huolintaliikkeitä ja tavarakeskuksesta mahdollisesti kiinnostuneita muitakin yrityksiä.

Tavarakeskusyhtiö toimisi itsenäisenä liikeyrityksenä tavanomaisia liikeperiaatteita noudattaen. Se palkkaisi tarvittavan henkilökunnan ja huolehtisi keskuksen toiminnasta. Yhtiö vuokraisi pitkäaikaisella sopimuksella ja käyvästä vuokrasta maa-aluetta kaupungilta siinä määrin kuin tarve vaatii. Rakentaminen toteutettaisiin osittain omalla rahoituksella ja enimmältä osalta lainoilla. Yhtiö voi pyrkiä yksinkertaiseen ja taloudelliseen rakennustapaan, jolloin edellytykset kannattavaan toimintaan ovat olemassa. Tuloja yhtiö saisi tavarain käsittelytyöstä ja vuokravastikkeista.

Edellä hahmotellun yhtiömuodon toteuttamismahdollisuuksista on voitu jo ennakolta saada tietoja Helsingin kauppakamarin välityksellä. Kauppa-

VIII

kamarin asiasta jäsenistölleen lähettämään tiedusteluun saapuneiden vastausten mukaan on eri yrittäjäpiireihin kuuluvia yhtiöitä ilmoittautunut alustavasti osakkaiksi perustettavaan tavarakeskusyhtiöön yhteensä n. 7 000 m²:n varastotilavarauksin. Niistä on kolmen johtavan liikenneyhtiön osuus yhteensä 5 500 m² loppuosuuksien jakautuessa kahdeksan eri yrittäjän kesken.

Jos otetaan huomioon, että kaupungin kustannettavien yleisen tavaratilan sekä toimisto- ja tullitilojen tarve on n. 1 300—1 500 m², josta toimisto- ja tullitilojen osuus on kalliimpaa kuin pelkkä varastotila, tulisi Helsingin kaupungin suhteelliseksi osuudeksi osakepääomasta edellä mainittujen laskelmien mukaan n. 20—25 %.

Mikäli tavarakeskus toteutetaan esitetyn laajuisena, voidaan sen rakennuskustannusten arvioida olevan n. 3 000 000 mk:n suuruusluokkaa. Jos osakepääomaksi lasketaan tästä esim. noin kolmannes, tulee sen määräksi n. 1 000 000 mk, jonka yhtiön eri perustajaosakkaat merkitsisivät. Kaupungin osuus esitetyn laskelman mukaan olisi n. 20—25 % osakepääomasta eli n. 200 000—250 000 mk.

Sen johdosta, että kaupunki antaa käypää vuokraa vastaan tavarakeskusyhtiön hallintaan sen tarvitsemat alueet, olisi kaupungin itse rahoitettava alueen kuntoonpano siten, että kaupunki kustantaa alueen tulotiet ja päätiet, pääviemäristön ja päävesijohdon, tievalaistuksen, ulkomaanliikenteen tarvitsemien yleisten paikoituskenttien rakentamisen sekä yleisen varastotilan ja tullaustoimiston sekä tullin tarvitsemien tilojen kalustamisen, sikäli kuin se tullilainsäädännön mukaan kuuluu kaupungin velvollisuuksiin.

Ulkomaanliikenteen keskuksessa toimivat yrittäjät kustantaisivat itse tarvitsemansa sisustukset ja erikoislaitteet sekä yksinomaan niiden käyttöön varattavat paikoituskentät.

Yhteistoimin olisi rahoitettava ulkomaanliikenteen varsinaisen tavarakeskuksen rakennus ja siihen kuuluvat yhteiset laitteet, kuten lämmitys- ja valaistuslaitteet, vesijohdot yms., käyttämällä siihen osakepääomaa, minkä täydennykseksi lisärahoitus olisi järjestettävä yleisiltä luottomarkkinoilta otettavilla lainoilla.

Ulkomaanliikenteen tavarakeskuksen rakennuksen vaatiman tontin vuokraisi kaupunki perustettavalle osakeyhtiölle pitkäaikaisella sopimuksella ja käypään tontin hintaan perustuvasta vuosivuokrasta, joka tällä hetkellä voidaan indeksiin perustuvine korotuksineen arvioida vastaavista alueista n. 3,20 mk/m² tontin osalta ja n. 1,60 mk/m² avoalueella. Keskuksen paikoituskenttien vaatimasta alueesta ei yhtiöltä kannettaisi maanvuokraa, mutta kaupunki kantaisi maksun kustantamiensa yleisten paikoituspaikkojen käytöstä.

Tavarakeskuksen rakennuksen sisätiloista kantaisi perustettava yhtiö osakkailtaan, siis yhtiöön osallistuvilta ulkomaan tavaralinjaliikennettä harjoittavilta liikennöitsijöiltä ja muilta liikkeiltä sekä kaupungilta ns. yhtiö-vastiketta näiden käyttämän tai kustannettavan pinta-alan mukaan. Tullin tarvitsemien tilojen vuokrasta vastaisi kaupunki perustettavalle yhtiölle. Tullauksen yhteydessä kantaa kaupunki voimassa olevien taksojen mukaiset liikennemaksut ja tuulaakin tavaroista. Sen lisäksi kaupunki saisi vuokraa tullaustoimistoon liittyvään yleiseen tavaratilaan lyhytaikaisesti varastoiduista tavaroista.

Ilmeisesti tulee osoittautumaan tarpeelliseksi saada po. alueelle varastotilaa myös vapaavarastoa tai mahdollista muuta pitkäaikaista tullivarastointia varten. Toimikunnan mielestä tämän toiminnan mahdollisuus on tarpeen ottaa huomioon alueen käyttösuunnitelmaa laadittaessa siten, että alueen itäosaan sijoitettavalle tavarakeskukselle riittäviksi suunniteltavien tilojen länsipuolelta varataan soveliaat tilat pitkäaikaista varastointia varten joko tavarakeskukseen suoraan liittyen tai erillistä rakennusta varten aitauskseen. Tämän varastoinnin toteuttaminen tulisi toimikunnan mielestä kuitenkin kysymykseen vasta myöhemmin. Varastointiin tarkoitettujen tilojen rakentamista ja hallintoa varten voitaisiin toimikunnan mielestä silloin perustaa erillinen osakeyhtiö, jonka osakkaina voisivat lähinnä olla varastointia tarvitsevat yrittäjät, mikäli ei katsota tarkoituksenmukaiseksi, että varastointi toteutetaan tavarakeskusyhtiön toimesta.

Tavaralinjaliikennettä edustavien toimikunnan jäsenten taholta on toimikunnan työn yhteydessä tuotu eri yhteyksissä esiin huolestuminen kotimaan kuorma-autoliikenteen kaukokuljetusten asemien rakentamiseen sopivien tonttien puutteesta Helsingin kaupungin alueella ja toivottu, että sellaisia tontteja kaupunkisuunnittelussa varattaisiin sopivien rengasteiden ja tieyhteyksien varrelta eri puolilta kaupunkia. Ulkomaanliikenteen tavarakeskusalueen pohjoispuolelle on, kuten edellä jo on mainittu, suunniteltukin kotimaanliikenteen tarkoituksiin alue, mikä on edullinen myös ulkomaanliikenteen tavarakeskuksen kannalta. Tämä alue riittänee tyydyttämään pohjoiselta suunnalta tulevan liikenteen asematarpeet. Sen sijaan olisi asema-kaavassa varattava kaupungin itäisiltä ja läntisiltä alueilta rengasteiden ja tieyhteyksien varrelta sopivia tontteja kotimaan tavaralinjaliikenteen asemia varten. Nämä asemat kuuluvat luonnollisesti linjaliikenteen harjoittajien itsensä rakennettaviin ja kustannettaviin tiloihin eikä kysymyksen laajempi käsittely sinänsä kuulukaan toimikunnan saaman tehtävän piiriin.

Toimikunta on tehnyt seuraavan ehdotuksen tavarakeskuksen perustamisesta tarkoitukseen jo varatulle, rautatien Pasilan uuden ratapiha-alueen

pohjoisreunaan rajoittuvalle, Metsälän asutusalueen länsipuolella sijaitsevalle alueelle:

1) Tavarakeskuksen hallintoelimeksi perustetaan osakeyhtiö hoitamaan keskuksen toimintaa yleisiä liikeperiaatteita noudattaen.

2) Perustettavan yhtiön perustajaosakkaiksi tulevat lähinnä ulkomaan kuormalinjaliikennettä harjoittavat yhteisöt ja asiasta kiinnostuneet muut yrittäjät, minkä lisäksi Helsingin kaupunki osallistuu yhtiön perustamiseen merkitsemällä kaupungin yksin kustannettaviksi tulevien tavara- ja toimistotilojen suhteellista osuutta vastaavan määrän osakkeita.

3) Perustettava yhtiö toteuttaa kiireellisesti tavarakeskuksen tarkemman suunnittelun ja rakentamisen, josta tavarain vastaanotto- ja tullikäsittelytilojen rakentaminen muodostaa kiireellisen ensi vaiheen, sekä sopii tullilaitoksen kanssa tullitilojen rajoista.

4) Helsingin kaupunki vuokraa yhtiölle maa-alaa tavarakeskukselle varatulta alueelta sen itäreunasta lukien käypään tontin hintaan perustuvasta vuokrasta ja pitkäaikaisella, mieluummin 50 vuoden ajaksi tehtävällä sopimuksella, sen mukaan kuin keskuksen toimintaa varten on tarpeen.

5) Helsingin kaupungille varataan oikeus määrätä vähintään yksi edustaja tavarakeskusyhtiön hallitukseen.

6) Valtionrautatiet rakentavat raideyhteyden tavarakeskukseen siten, että tavarain vastaanotto voidaan suorittaa suoraan vaunuista varastorakennukseen ja avoalueelle.

7) Helsingin kaupunki rakentaa alueen lopulliset tulotiet ja sisäiset päätiet sekä levittää ja vahvistaa alueelle toistaiseksi johtavan tien, rakentaa katuviemärin, päävesijohdon ja tievalaistuksen sekä suorittaa ulkomaanliikenteen tarvitsemien yleisten paikoituskenttien tasoittamisen ja päällystämisen sekä yleisen varastotilan ja tullitilojen kalustamisen, sikäli kuin se tullilainsäädännön mukaan kuuluu kaupungin velvollisuuksiin.

8) Helsingin kaupunki ohjaa maitse tulevan tullinalaisen tavaran vastaanoton välittömästi tavarakeskuksen ensimmäisen vaiheen valmistuttua satamasta tavarakeskukseen.

9) Vapaavaraston tai muun sopivan pitkäaikaisen varastointimuodon mahdollinen tilan tarve otetaan huomioon alueen suunnittelussa, mutta sen rakentaminen otetaan harkittavaksi vasta myöhemmin ja, mikäli osoittautuu tarpeelliseksi, sitä varten perustettavan osakeyhtiön toimesta.

10) Tavarakeskuskysymyksen lisäksi toimikunta kiinnittää huomiota myös kotimaan tavaralinjaliikenteen asematonttien tarpeeseen, mitä varten akateemikko Alvar Aallon Pasilan alueen suunnitelmaan mainittuun tarkoitukseen otettu n. 15 ha:n suuruinen alue olisi siihen varattava, minkä lisäksi kaupungin itäisiltä ja läntisiltä alueilta olisi rengasteiden ja tieyhteyksien

varrelta asemakaavassa varattava sopivia tontteja kotimaan tavaralinjaliikenteen asemia varten.

Kiinteistölautakunta (liite B) ilmoittaa, puuttumatta asiaan muilta osin, puoltavansa tavarakeskustoimikunnan mietintöä, sikäli kuin on kysymys alueen varaamisesta tavarakeskusta varten ja alueesta perittävästä vuokrasta.

Kaupunkisuunnittelulautakunta (liite C) on laadituttanut po. alueen asemakaavaluonnoksen, jossa on otettu huomioon uudet tiesuunnitelmat ja rautatien tarvitsemat lisämaa-alueet. Luonnoksesta ilmenevä kadun ja rautatiealueen väliin jäävä varastoalue on n. 14 ha:n suuruinen. Alueen itäpuolella sijaitsevaa Metsälän omakotialuetta vastaan on merkitty puistoalue suojavyöhykkeeksi. Metsälän omakotialue sijaitsee vahvistetulla asemakaava-alueella. Lautakunta puoltaa tavarakeskuksen varastorakennuksen sijoittamista asemakaavaluonnospirustuksessa esitetyn varastoalueen itäosaan. Sijoittaminen edellyttää poikkeusluvan saamista sisäasiainministeriöltä, koska alueelle ei ole vahvistettu asemakaavaa.

Satamalautakunta (liite D) ilmoittaa, antaessaan lausunnon tavarakeskustoimikunnan 2. 10. 1964 tekemästä esityksestä alustaviksi toimenpiteiksi tavarakeskuksen rakentamiseksi Pasilan alueelle, että maaliikenteen tullitavaran käsittelyn siirtäminen satama-alueelta on kiireellisesti toteutettava, joten lautakunta puoltaa toimikunnan ehdotusta.

Yleisten töiden lautakunta (liite E) mainitsee, niin ikään tavarakeskustoimikunnan 2. 10. 1964 tekemästä esityksestä, että on pidettävä sekä satamatoiminnan kehityksen että keskustan liikenneväylien kuormituksen kannalta oikeana maitse saapuvien tullinalaisten tavarain käsittelyn ja varastoinnin saamista kokonaan pois satama-alueelta. Lautakunta toteaa tavarakeskuksen ensimmäisen vaiheen toteuttamista varten rakennettavien katujen ja muiden kunnallisteknillisten töiden osalta, että niiden yksityiskohtaisen suunnittelun aloittamisen edellytyksenä on alueen asemakaavoittaminen. Viemäroinnin puolesta alue saadaan liitettyksi Haagan—Maunulan kokoojaviemäriin ja alueen liikenteen järjestäminen edellyttää ainakin Tuusulantien ja Nurmijärventien välisen liikenneväylän rakentamista.

Khs mainitsee, että vuoden 1966 talousarvioon on merkitty määrärahat ensi vaiheessa toteutettavan tavarakeskusalueen vaatimien tietöiden ym. kunnallisteknillisten töiden aloittamiseksi. Tavarakeskustoimintaa varten perustettavan yhtiön taholta hoidetaan tavarakeskuksen rakennuksen rakentamiseen liittyvät lupa-anomukset sekä myös neuvottelut ja sopimukset kaupungin kanssa alueen vuokraamisesta tarkoitukseen. Neu-

vottelut valtionrautateiden kanssa raideyhteyden rakentamiseksi tavarakeskukseen käydään niin ikään yhtiön toimesta. Khs ilmoittaa myös, että vapaavaraston tai vastaavan pitkäaikaisen varastointimuodon tarvitsema tila on otettu huomioon keskustasuunnitelmassa Pasilan alueella. Sen toteuttaminen tulee harkittavaksi vasta myöhemmin. Myös kotimaisen tavaraliikenteen asematonttien tarve on otettu huomioon keskustasuunnitelmassa.

Eräät ns. Niittylän omakotialueen asukkaat, joiden tontit sijaitsevat Metsälän osa-alueen eteläosassa, ovat lähettäneet Khlle kirjeen, jossa mm. katsotaan, että suunniteltu tavarakeskus aiheuttaa häiriötä asuntoalueelle. Kirjeen lähettäjien käsityksen mukaan jätetään varastoalueen ja omakotialueen väliin n. 40 m:n levyinen suoja-alue. Suoja-alueen olisi oltava heidän mielestään leveydeltään ainakin 100 m. Kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston antaman selvityksen mukaan on suunnitellun tavarakeskusalueen itäraja merkitty n. 120—150 m:n päähän lähimmistä omakotitontteista, siis jossakin määrin kauemmaksi kuin po. kirjeen lähettäjät ovat pitäneet vähimmäisetaisyysena. Tämä välialue, joka on kukkulaista metsämaastoa, jäisi puistovyöhykkeeksi, jonka halki kulkisi Pasilaan rautatiealueen kautta johtava yhdystie n. 30—50 m:n päässä po. omakotikorttelista. Näin ollen ei voitane katsoa, että tavarakeskusalue tulisi liian lähelle omakotitontteja ja tuottaisi niille kohtuutonta haittaa.

Khs ilmoittaa, että sen tarkoituksena on kehottaa Kvston tämän asian kohdalla tekemän päätöksen täytäntöönpanon yhteydessä kaupunkisuunnittelulautakuntaa tutkimaan mahdollisuuksia ja tekemään esitykset Khlle sopivien tonttien varaamisesta kaupungin itäiseltä ja läntiseltä alueelta rengasteiden ja tieyhteyksien varrelta kotimaan tavaralinjaliikenteen asemia varten.

Edellä olevan perusteella Khs esittää Kvston päätettäväksi,

että Helsinkiin maitse kuorma-autoilla ja rautateitse saapuvan tullinalaisen tavarantoimituksen vastaanottamiseen ja tullikäsittelyyn sekä vastaavasti vientiin menevien lähetysten hoitamiseen tarkoitettuna tavarakeskuksen perustamiseksi tämän mietinnön karttaliitteestä 1 ilmenevälle, rautatien Pasilan uuden ratapiha-alueen pohjoisreunaan rajoittuvalle Metsälän asutusalueen länsipuolella sijaitsevalle alueelle muodostetaan osakeyhtiö hoitamaan keskuksen toimintaa siten, että yhtiön perustajaosakkaina ovat lähinnä ulkomaan kuormalinjaliiikennettä harjoittavat yhteisöt sekä asiasta kiinnostuneet muut yrittäjät ja että Helsingin kaupunki osallistuu yhtiön perustamiseen merkitsemällä kaupungin yksin kustan-

nettaviksi tulevien tavara- ja toimistotilojen suhteellista osuutta vastaavan määrän yhtiön osakkeita,

että Helsingin kaupungille varataan oikeus määrätä vähintään yksi edustaja tavarakeskuksen toimintaa varten perustettavan osakeyhtiön hallitukseen,

että kaupunki vuokraa yhtiölle maa-alueen käypään tontin hintaan perustuvasta vuokrasta pitkäaikaisella sopimuksella ja

että kaupungin toimesta rakennetaan alueen lopulliset tulotiet ja pääties sekä levennetään ja vahvistetaan alueelle toistaiseksi johtava tie, rakennetaan katuviemäri, päävesijohto ja tievalaistus sekä suoritetaan ulkomaanliikenteen tarvitsemien yleisten paikoituskenttien tasoittaminen ja päällystäminen sekä yleisen varastotilan ja tullitilojen kalustaminen, sikäli kuin se tullilainsäädännön mukaan kuuluu kaupungin velvollisuuksiin.

Myönteisen päätöksen tekoon vaaditaan määräenemmistö.

Helsingissä 17. 3. 1966.

V a k u u d e k s i:
Tauno Lehtinen

**TAVARAKESKUSTOIMIKUNNAN
MIETINTÖ**

Toimikunnan asettaminen ja tehtävä.

Kaupunginhallituksen asettama vapaavarastokomitea ehdotti mietinnössään (Kh:n mietinnöt n:o 1 — 1964, ss. 36—37) mm. ryhdyttäväksi toimenpiteisiin maitse saapuvan tullinalaisen tavarankäsitteilyn ja varastoimisen siirtämiseksi pois satama-alueelta erityiseen maaliikennekeskukseen, jonka paikaksi komitea ehdotti Pasilan uuden ratapiha-alueen pohjoispuolelle jäävää aluetta, mistä ehdotettiin varattavaksi maa-alue myös vapaavarastoa varten, minkä lisäksi komitea ehdotti erityisen asiantuntijatoimikunnan asettamista kysymystä selvittämään.

Kokouksessaan 23. 1. 1964 kaupunginhallitus päätti pöytäkirjansa 322 pykälän kohdalla asettaa asiantuntijatoimikunnan suunnittelemaan maaliikenteen tavarakeskusta Helsinkiin tehtävänänsä keskuksen yleissuunnittelu ja esityksen tekeminen myös sen hallintomuodosta ja rakentamisen edellyttämien kustannusten jakamisesta sekä vapaavaraston perustamisesta keskuksen yhteyteen. Samalla kaupunginhallitus määräsi toimikunnan puheenjohtajaksi apulaiskaupunginjohtaja Hj. Krogiuksen, varapuheenjohtajaksi satamalauskunnan silloisen puheenjohtajan kontra-amiraali S. Sundmanin sekä jäseniksi kiinteistöviraston tonttiosaston apulaispäällikön arkkitehti Esko Lehtosen, tullihallituksen esittämänä edustajana pääjohtaja N. Saarnion, rautatiehallituksen esittämänä edustajana liikennetarkastaja T. E. Alavan, Helsingin Kauppakamarin esittämänä edustajina toimitusjohtaja Magnus Cedercreutzin, kauppaneuvos Albin Lundströmin ja toimitusjohtaja Rolf Biesen, Suomen Kuorma-autoliiton esittämänä edustajana toiminnanjohtaja Toivo Ruotsalaisen ja Kiitolinjaliiton esittämänä edustajana majuri S. Lyytikäisen. Pääjohtaja Saarnion varamiehenä on toimikunnan eräissä kokouksissa ollut läsnä tullinhoitaja Kaarlo Jussila. Toimikunta, josta on käytetty nimitystä tavarakeskustoimikunta, otti sihteerikseen satamalaitoksen varastoimistoimen johtajan Tauno Teräksen. Toimikunta on asettanut kaksi jaostoa, suunnittelujaoston ja jaoston hallinnollisten kysymysten selvittämiseksi. Toimikunta on kokoontunut 16 ja sen jaostot 11 kertaa. Toimikunnalla on lisäksi ollut tilaisuus käydä 23.—24. 9. 1964 tutustumassa Tukholman kaupungin alueella sijaitseviin eräisiin uudenaikaisiin tavarakeskuksiin sekä kuulla niiden johtohenkilöiden kokemuksia. Toimikunnan työn yhteydessä sen puheenjohtaja on käynyt neuvotteluja kaupunkisuunnitteluviraston päällikön arkkitehti Aarne Ervin ja asemakaavapäällikön arkkitehti Olavi Terhon kanssa. Työnsä kuluessa toimikunta on kirjeissään 30. 6. 1964 ja 6. 5. 1965 tehnyt kaupunginhallitukselle tavarakeskuksen aluetta ja rakentamisen valmisteluja koskevia ehdotuksia.

Päätettyään työnsä toimikunta mietintönään ja ehdotuksinaan esittää seuraavaa:

Kansainvälisen maitse tapahtuvan tavaraliikenteemme kehityksestä.

Maantieverkon jatkuva kehittäminen niin Suomessa kuin Skandinavian maissa ja Euroopan mannermaalla on ollut omiaan saamaan aikaan erittäin voimakkaan kehityksen tavarain kansainvälisissä kuljetuksissa suurilla kuorma-autoilla. Oman maamme kuljetusten osalta kuuluvat tämän kehityksen yhteyteen nopeasti lisääntyneet ja edelleen kehittyvät lauttayhteydet maamme lounais- ja länsiosan ja Ruotsin välillä samoin kuin Etelä-Ruotsista Tanskan kautta sekä Helsingistä Itämeren yli mannermaalle.

Rautatieverkon laajuus ja yhtenäisyys Länsi-Euroopassa on oleellisesti vaikuttanut maiden välisen rautatieliikenteen kilpailuun merikuljetusten kanssa mm. naapurimaamme Ruotsin markkinoilla ja osaksi sieltä autokuljetuksin myös Suomeen. Suunnitteilla olevat, aikanaan rakennettavat siltayhteydet Juutinrauman ja Ison Beltin ylitse tulevat vastaisuudessa vielä edistämään maakuljetusten kehitystä. Niinikään tulee Tukholman—Turun välille suunnitteilla oleva rautatie-lauttayhteys lisäämään tullaamattoman maakuljetustavaran tuontia Helsingin alueelle.

Rautatie- ja maantieyhteytemme itään Neuvostoliittoon ja sen kautta toisiin itäryhmän maihin ovat niinikään tärkeä tekijä jatkuvaa lisääntymistä osoittavissa maitse suoritettavissa tavarain kuljetuksissa.

Oman maamme osalta tähtäävät suunnitelmat lähinnä vesiyhteyksiemme nopeuttamiseen vielä nykyisestään rakentamalla nopeita ja tilavia lauttoja Lounais-Suomen ja Ruotsin väliseen liikenteeseen sekä kehittämällä suurlautoilla liikennettä Helsingin ja mannermaan välillä.

Tavaralinjaliikenneautoilla ulkomaiden välillä alkoi voimakkaasti kasvaa vuodesta 1961 lähtien. Sen harjoittajien taholta saatujen tietojen mukaan on tässä liikenteessä äskeisinä vuosina kuljetettu vienti- ja tuontitavaroita Etelä-Suomen ja ulkomaiden välillä lauttayhteyksiä käyttäen, jolloin siis Neuvostoliiton ja Ruotsin maarajojen yli kulkenutta liikennettä ei ole laskettu mukaan, seuraavasti:

vuonna 1963	n. 80 000 tonnia
» 1964	n. 120 000 »
» 1965	n. 200 000 »

Tämän liikenteen arvioidaan lähivuosina edelleen kasvavan, johtuen kasvu mm. uusien, jo rakenteilla olevien suurten lauttojen tulosta liikenteeseen entisten lisäksi. Vaikkakaan kuljetusten lisäys vuosittain ei voine prosentuaalisesti nousta yhtä suureksi kuin yllä mainittuina vuosina, näyttää näiden kuljetusten kysyntä silti voimakasta nousua. Niinpä niiden arvioidaan vuoden 1966 aikana kasvavan edellisestä vuodesta n. 40 %:lla eli n. 280 000 tonniksi. Lisäys on silloin yhtä suuri kuin vuoden 1963 kokonaismäärä eli 80 000 tonnia.

Maitse saapuvan tullinalaisen tavarain vastaanotto Helsingissä.

Tullinalaista tavaraa saapuu maitse Helsinkiin suoraan ostajalle osoitettuna kokonaisina, samaa tavaraa samalle vastaanottajalle sisältävinä sekä auto- että rautatievaunukuormina, jotka yleensä voidaan tulliselvittää siten, että kuormat

toimitetaan suoraan vastaanottajien varastoihin. Tämän lisäksi saapuu tullinalaista kappaletavaran luonteista tavaraa sekä autoilla että rautateitse siten kuormattuna, että samassa kuormassa on useille eri vastaanottajille tulevia lähetyksiä. Tämän laatuiset tavarat on purettava tullitiloihin, missä ne sijoitetaan pääasiallisesti varastorakennuksiin ja jossakin määrin myös ulkosalle. Vastaanottajat vuorostaan huolehtivat joko itse tai huolitsijansa välityksellä näiden tavarain pois noutamisesta, missä yhteydessä niiden tulliselvitys suoritetaan. Tämän laatuisten kappaletavaran tullauskäsittely edellyttää yleensä erityistä tarkastusta ja tullaustoimistoa.

Sen johdosta, että Helsingissä tullitiloja on toistaiseksi vain satamassa, on tänne rautateitse saapuva tullinalainen kappaletavara vanhastaan ohjattu satama-alueelle, missä satamalaitoksen laiturihuoltolaitos on ottanut sen vastaan. Auto liikenteen tultua uutena tekijänä kuvaan mukaan on myöskin sen kuljettamat tullinalaiset tavarat ohjattu samalla tavoin sataman tullialueelle, missä laiturihuolto ottaa myös tämän tavarain vastaan. Jotta maitse saapuvan tullinalaisen kappaletavaran vastaanotto, tullikäsittely ja pois nouto olisivat hoidettavissa keskitetysti, on tämän liikenteen tullikäsittelypaikaksi pidetty sopivimpana Eteläsataman aluetta. Aluksi riitti tämän liikenteen tavarain vastaanottoon yksi laiturilla sijaitseva varastorakennus, mutta tavaramäärien ja liikenteen jatkuva kasvu on sittemmin pakottanut jakamaan tavarain vastaanoton ja sijoittamisen siten, että vuoden 1965 syksystä lähtien vastaanotto on tungoksen lieventämiseksi jaettu kahteen eri rakennukseen. Varastotilaa on syksyllä 1965 tämän tavaraliikenteen käytössä Eteläsataman laiturivarastoissa n. 4 000 m². Yksinomaan näiden tavarain tullikäsittelytehtävissä työskentelee tullaustoimistossa ja varastoissa yksi tulliyli tarkastaja ja kuusi tullitarkastajaa sekä lisäksi heitä avustavia kirjureita ja tullivartijoita. Tullaustoimitusten määrä päivää kohti on n. 180—200 eli n. 4 000—5 000 toimitusta ja ilmoituskirjaa kuukaudessa.

Eteläsatamaan saapuneet maitse tuodut tavaramäärät.

Eteläsatamaan saapuneiden, satamalaitoksen laiturihuollon vastaanottamien, rautateitse ja autoilla kuljetettujen tullinalaisten tavarain määrät tonneina käyvät selville seuraavasta asetelmasta:

Vuonna	Rautateitse tonnia	Autoilla tonnia	Yhteensä tonnia
1959	1 014	603	1 617
1960	4 901	1 794	6 695
1961	2 652	3 043	5 695
1962	3 917	7 550	11 467
1963	4 248	8 914	13 162
1964	3 758	10 365	14 123
1965	4 134	15 339	19 473

Samalla kun rautateitse saapuvien tavarain määrät ovat vuosittain pysyneet n. 4 000—5 000 tonnin paikkeilla, osoittavat autoilla saapuvat määrät jatkuvaa nousua. Vuoden 1964 tavaramäärät saapuivat 984 rautatievaunussa ja 2 437 suu-

rella kuormalinja-autolla ja vuoden 1965 tavaramäärät 1 035 rautatievaunussa ja 3 396 kuormalinja-autolla.

Kuten edellisen luvun alussa on selostettu, voidaan samalle vastaanottajalle osoitetut, tullinalaista tavaraa sisältävät kokonaiskuormat tulliselvittää siten, että ne voidaan ajaa vastaanottajien varastoihin, purkamatta niitä Eteläsataman tullitiloihin, mistä niille kuitenkin pitää ensin noutaa tullin lupa saada siirtää ne tullin valvonnan alaisina määrävarastoihinsa. Näitä tullin lupaa hakevia kuormalinja-autoja käy Eteläsatamassa suunnilleen yhtä suuri määrä kuin niitä, jotka sinne purkavat kuormansa. Näiden molempien ryhmien yhteiseksi autojen lukumääräksi tuli siten vuonna 1965 lähes 7 000 kuormalinja-autoa.

Eteläsataman varastorakennuksiin ja alueelle autoista ja rautatievaunuista purettujen tavarain satamasta noutamiseen käytetään jälleen kuorma-autoja, joiden lukumäärä voidaan arvioida ainakin noin kahdeksasta kymmenen kertaiseksi tavaransa sinne purkaneisiin verrattuna eli esim. vuonna 1965 n. 27 000—34 000:ksi. Kun näihin lukuihin lisätään tavaroita tuovat kuormalinja-autot, vuonna 1965 lähes 7 000 autoa, voidaan laskea, että kuukautta kohti on runsaasti yli 3 000 kuorma-autoa lisäämässä Kauppatorin kulman ja Eteläsataman muutenkin runsasta liikennettä vain maitse saapuvan tullinalaisen tavarankuljetusta.

Aikaisemmat aloitteet ja suunnitelmat maitse saapuvan tullinalaisen tavarankuljetuksen siirtämiseksi pois satamasta.

Jo vuonna 1961, jolloin kävi ilmeiseksi, että kuormalinja-autoilla saapuvien ulkomaisten tavarain määrät tulisivat nopeasti kasvamaan, esitti kaupunginhallituksen asettama tullihuoneistoneuvottelukunta kirjessään 25. 3. kaupunginhallitukselle, että tätä maitse saapuvaa liikennettä varten tulisi perustaa erillinen tullitoimipaikka tarpeellisine varastotiloineen ja pysäköinti- ym. alueineen sataman ulkopuolelle kaupunkiin johtavien valtateiden varrelle, jotta päästäisiin tämän raskaan kuorma-autoliikenteen ohjaamisesta kaupungin lävitse satamaan. Asiaa tutkittaessa oli neuvottelukunnan mielestä kiinnitettävä huomiota mahdollisuuteen ottaa tällä alueella vastaan myös rautateitse saapuvaa tullinalaista tavaraa.

Kun samaan aikaan keskustan asemakaavatoimikunnassa oli käsiteltävänä Pasilan alueen uudelleen järjestely, tuli kysymys siellä esille sellaisin tuloksin, että ehdotetun toiminnan aluetarve pidettiin asianmukaisena ottaa huomioon Pasilan alueen järjestelyjä harkittaessa.

Myös vapaavarastokomitea tutki tätä kysymystä (em. mietinnön ss. 13—14). Todeten, että laiturivarastosuojat olivat ensisijaisesti tarkoitettut meriliikenteen käyttöön, komitea piti tärkeänä, että ne vapautettaisiin maaliikenteestä, jonka tullikäsittely- ja varastoimispaikan tuli olla muualla kuin satamassa. Tämä oli komitean käsityksen mukaan myös maahantuojien ja liikenteen harjoittajien etujen mukaista. Kuultuaan mm. silloista asemakaavapäällikköä arkkitehti Tuukkasta, komitea päätyi sellaiseen tulokseen, että maitse tuotavan tullinalaisen tavarankuljetuksen tullikäsittely- ja varastoimispaikka olisi perustettava Pasilan uuden, rautateille kuuluvan ratapiha-alueen pohjoisreunaan rajoittuvalle, Metsälän länsipuolella olevalle kaupungin omistamalle alueelle, josta olisi varattava tarkoitukseen n. 15 hehtaaria. Komitea teki 23. 7. 1962 kaupunginhallitukselle tämän alueen varaamisesta ehdotuksensa, viitaten samalla siihen seikkaan, että tämän

alueen lähistöltä oli tarkoitus varata aluetta myös kotimaisen tavaralinjaliikenteen tarkoituksiin. Näin molemmat toisiinsa liittyvät liikenteet olisivat lähekkäin, minkä lisäksi myös rautatieyhteys oli helposti saatavissa alueelle. Komitea ehdotti vielä, että alueella sijainnut, seurakuntien uurnahautausmaaksi varattu n. 8 ha:n suuruinen alue hankittaisiin aluevaihdoilla takaisin kaupungin omistukseen ja käytettäväksi tullinalaisen tavaran vastaanottotarkoituksiin.

Kaupunginvaltuusto tekikin aluevaihdoista päätöksen kokouksessaan 20. 3. 1963, asian n:o 17 kohdalla, perusteluin, joissa mm. on mainittu sekä mahdollisesta tavaralinja-aseman että vapaavaraston alueesta. Jo tässä yhteydessä kaupunginvaltuusto siten periaatteessa asettui sille kannalle, että aluevaihdon yhteydessä kaupungin omistukseen hankittu alue lähiympäristöineen tulisi tavaralinjaliikenteen ja tavara- ja varastoinnin käyttöön.

Todettakoon vielä, että hyväksyessään kokouksessaan 8. 1. 1964 asian n:o 29 kohdalla vapaavarastokomitean mietintöä koskeneen kaupunginhallituksen ehdotuksen kaupunginvaltuusto yhtyi kaupunginhallituksen perusteluihin, joissa mainitaan uurnahautausmaan vaihdon yhteydessä kaupungin omistukseen hankittu alueen käytöstä mahdollisen vapaavaraston lisäksi sellaisena maaliikenteen tavarakeskuksena, johon voitaisiin sijoittaa mm. autoteitse ja rautateitse tuotavaa tavaraa varten tarvittavat varasto- ja kenttätilat sekä tullitoimipaikat.

Vapaavarastokomitean mietinnöstä antamissaan lausunnoissa pitivät satamalautekunta, tullihallitus sekä elinkeinoelämän edustajana Helsingin kauppakamari tärkeänä, että nyt satamaan maitse saapuvan tullinalaisen tuontitavaran vastaanotto ja tullauskäsittely siirretään mahdollisimman pian sieltä pois.

Toimikunnan toteamukset siirtokysymyksestä.

Edellä esitettyjen tilastotietojen ja selostusten johdosta voidaan tämän hetken tilanteesta todeta seuraavaa:

- maitse saapuvat tullinalaiset kappaleetavarat joudutaan sijoittamaan varastorakennuksiin, jotka on rakennettu satamalaitureille ja tarkoitettu meritse saapuvalla tavaramäärällä;
- tavaramäärät kasvavat jatkuvasti ja vievät siten entistä enemmän satamavarastojen tiloja sekä vähentävät vastaavasti sataman laituritilan käyttöä alusliikenteeltä;
- maitse saapuvaa tavaraa tuova ja noutava kuorma-autoliikenne on jo käden aiheuttanut ruuhkautumia Eteläsataman ahtaalla alueella;
- jatkuvasti kasvavana lisää mainittu raskas autoliikenne yhä enemmän liikenneahtautusta keskustassa ja erityisesti Kauppatorin tienoilla;
- raskaan liikenteen tulo kaupungin lävitse sen eteläreunaan ja paluu kanta-kaupungin katuverkon kautta ovat omiaan aiheuttamaan liikenteellisiä haittoja, mistä johtuen tämänlaatuinen liikenne jouduttaneen kieltämään keskustassa.

Näistä syistä tavarakeskustoimikunta on pitänyt tullinalaisen maitse saapuvan kappaleetavaran vastaanoton ja tullauskäsittelyn siirtoa pois satamasta kiireisesti toteuttavana toimenpiteenä ja on sen vuoksi jo työskentelynsä aikana ehdottanut siirron jouduttamiseksi eräitä toimenpiteitä.

Tavarakeskuksen yleissuunnittelu.

P a i k k a k y s y m y s.

Kuten edellä on selostettu, on maitse saapuvan tullinalaisen tavaran vastaanottoa, lyhtaiikaista varastointia ja tullikäsitteilyä varten tarkoitettulle tavarakeskukselle jo suunnitelman muodossa ja periaatteessa hyväksytty sijaintipaikaksi rautatien uuden Pasilan ratapiha-alueen pohjoispuoliseen reunaan rajoittuva, Metsälän asutusalueen länsipuolella sijaitseva alue (karttaliite 1). Se on professori Alvar Aallon laatimaan Helsingin keskustasuunnitelmaan merkitty n. 15 hehtaarin suuruisena, minkä lisäksi suunnitelmaan on tähän alueeseen välittömästi liittyvänä merkitty sen pohjoispuolelle toinen vastaavan suuruinen alue, joka käytettäisiin kotimaan tavaralinjaliikenteen tarkoituksiin.

Toimikunta pitää näiden alueiden sijaintia mainittuihin tarkoituksiin erittäin sopivana. Ne sijaitsevat melkein kaupungin keskipisteessä ja liittyvät välittömästi valtionrautateiden tavaraseman alueeseen. Tieyhteydet kaikkiin suuntiin tulevat olemaan hyvät, kun päätieverkko on valmiiksi rakennettu. Tavarakeskuksen toiminnan kannalta on huomattava, että siihen Helsingin ulkopuolelta tavaraa tuova raskas autoliikenne välttyy ajosta kaupungin keskustaan, minkä ohella tavaroita tullauksen jälkeen pois kuljettavalla kevyemmällä liikenteellä on valittavana useita eri suuntia. Lisäksi on edullista, että tavarakeskuksen alue on rautatieyhteyden äärellä, koska myöskin rautateitse saapuva tullinalainen tavara voidaan näin ollen vaikeuksitta vastaanottaa keskukseseen tullausta ja edelleen vastaanottajien haltuun kuljetusta varten. Kotimaan tavaralinjaliikenteen alueen sijoittaminen tavarakeskuksen välittömään läheisyyteen on niinikään eduksi, koska tämän liikenteen kuljetusten mukana tavarakeskuksesta voidaan lähettää tavaroita sekä toiselta puolen tuoda tavarakeskukseen vientitavaroita, jotka keskuksesta lähtevät ulkomaille.

Sen johdosta, että Helsingistä Itämeren yli liikennöimisensä vuonna 1966 ja myöhemmin aloittavien suurlauttojen päätepaikat valmistuvat Sompasaaren—Nihtisaaren satamaosaan, on toimikunnan työn aikana esitetty ajatus, että tavarakeskus voitaisiin mahdollisesti sijoittaa tälle tai siihen liittyvälle Kyläsaaren alueelle. Kaupunginhallituksen kokouksen 14. 10. 1965 esityslistassa mainitaan neuvottelusta, joka oli järjestetty Kyläsaaren alueen käyttösuunnitelmaa silmällä pitäen ja jossa mm. satamalaitoksen edustaja oli läsnä. Neuvottelussa oli todettu, ettei Kyläsaaren alueelle ollut suunniteltu sijoitettavaksi tavarakeskusta, mutta että satamalaitoksen tarkoituksena on ollut varata sieltä alue lauttasatamaa välittömästi palvelevaksi takamaastoksi. Myös liikenteen kannalta olisi tavarakeskuksen sijoittaminen Kyläsaareen epäedullista. Samalla todetaan, ettei sataman hallinnossa olevilta alueilta ole osoitettavissa sopivaa aluetta tavarakeskustoiminnalle.

V a l m i s t a v a t t o i m e n p i t e e t t a v a r a k e s k u k s e n r a k e n t a m i s e k s i.

Pyrkien kiirehtimään maitse saapuvan tavaraliikenteen saamista pois sataman alueelta toimikunta on jo työnsä kestäessä ehdottanut kirjeissään 30. 6. 1964 ja 6. 5. 1965 kaupunginhallitukselle eräitä toimenpiteitä tavarakeskuksen rakentamiseksi Pasilan alueelle ja varsinkin sen ensimmäisen vaiheen joutuisaksi toteuttami-

seksi. Rakentamisen aloittamisen edellytyksenä on mm. asemakaavaluonnoksen laatiminen alueelle ja kunnallisteknillisten töiden suorittaminen.

Kun on ilmeistä, että Helsingin keskustasuunnitelman, johon edellä mainittu 15 hehtaarin alue kuuluu, lopullinen hyväksyminen kaupunginvaltuustossa tulee sen laajuuden ja siitä hankittavien lausuntojen johdosta vaatimaan aikaa, toimikunta on pitänyt tärkeänä tavarakeskussuunnitelman irroittamista siitä ja on tehnyt tätä tarkoittavan esityksen kaupunginhallitukselle. Perusteluina toimikunta on maininnut, että jos alueen kaavoitus täytyisi jättää odottamaan keskustan asemakaavan kokonaisratkaisua, lykkääntyisi tavarakeskuksen rakennustoimien alkaminen usealla vuodella, mikä taas aiheuttaisi jatkuvasti kasvavan autoruuhkan muodossa yhä pahenevaa tungosta kaupungin keskustassa ja satamassa. Kuitenkin on helppo todeta, ettei Pasilan uuden laajan ratapiha-alueen pohjoisreunassa sijaitseva tavarakeskuksen alue voi oleellisesti vaikuttaa keskustan asemakaavan muihin, pääasiallisesti uuden ratapiha-alueen eteläpuolella olevien alueiden ratkaisuihin. Kun vielä alueen käyttö suunnitellaan asteittain sen itäreunasta länteen päin, ei alueesta tulisi tavarakeskusta varten käytettäväksi enempää kuin todellinen tarve vaatii, mistä syystä alueen laaja, keskuspuistoon suuntautuva puoli tulee ilmeisesti toistaiseksi pysymään nykyisessä luonnontilassaan. Toimikunta onkin sen vuoksi pyytänyt, että kaupunginhallitus antaisi kaupunkisuunnittelulautakunnan tehtäväksi laadituttaa tavarakeskusta varten Pasilasta varatulle alueelle asemakaavaluonnoksen niin laajalti, että maitse saapuvan tullinalaisen tavarantoiminnan vastaanottamiseksi tarvittavaa tavarantoiminnan vastaanotto- ja tullausrakennusta raide- ja tilapäisine tieyhteyksineen voidaan ryhtyä rakentamaan.

Kaupunkisuunnittelulautakunta, jolle kaupunginhallitus asian lähetti, on yhtynyt siinä esille tuotuihin perusteluihin ja on laadituttanut asemakaavaluonnoksen, johon tavarakeskukselle tarkoitettu alue on merkitty n. 14 hehtaarin suuruisena, jättämällä Metsälän asutusalueen puolelle riittävän leveä suojavyöhyke. Kaupunginhallitus on käsitellyt asian kokouksessaan 14. 10. 1965, pöytäkirjan 2674 §:n kohdalla, ja päättänyt, että kaupunkisuunnitteluviraston asemakaav-osaston 22. 9. 1965 päivätyssä luonnospiirustuksessa n:o 5724 esitetty tavarakeskus-alue varataan tullinalaisen tavarantoiminnan varastointiin liittyvää tavarakeskustoimintaa varten siten, että ensimmäisessä vaiheessa rakennettava varastorakennus sijoitetaan varastoalueen itäosaan (karttaliite 2).

Alueen liikenneyhteydet ja kunnallisteknilliset työt.

Edellä on mainittu, että tavarakeskuksen alueen tieyhteydet tulevat olemaan hyvät, kun päätieverkko on saatu rakennetuksi. Tästä verkosta johdettavia lopullisia teitä ei alueelle kuitenkaan voida vielä rakentaa, ennen kuin eräät moottoriteiden risteykset on voitu ratkaista. Alueelle johtaa kuitenkin jo nyt koillisesta uurnahautausmaan perustöiden yhteydessä rakennettu ajokelpoinen tie, jota on tarkoitus levittää ja vahvistaa käytettäväksi toistaiseksi tavaraliikenteen tarpeisiin. Rakennussuunnitelman jouduttamiseksi on tutkittu myös muiden kunnallisteknillisten töiden suorittamista alueella, jottei niistä aiheutuisi viivästyksiä. Hautausmaan valmistelutöistä johtuen ulottuvat vesi- ja viemärijohdot alueen reunaan, joten niiden jatkaminen perille saakka on helposti toteutettavissa. Sekä tien parantamiseen että muiden kunnallisteknillisten töiden aloittamiseen

tarpeelliset määrärahat sisältyvät kaupunginvaltuuston hyväksymään vuoden 1966 talousarvioon.

Rakennusohjelman pääpiirteet.

Tavarakeskuksen tärkeimpinä toimintoina tulevat olemaan

- autoilla saapuvan tullinalaisen tavaran vastaanotto ja tullaus,
- rautateitse saapuvan tullinalaisen tavaran vastaanotto ja tullaus ja
- maitse vientiin menevien lähetysten vastaanotto ja luovutus kuljetukseen ulkomaille.

Nämä tehtävät edellyttävät ensinnäkin varastorakennusta, joka on riittävän tilava tavaramäärien vastaanottoa ja lyhytaikaista säilytystä varten ja johon lisäksi sijoitetaan tullikäsittelytilat tarpeellisine huoneistoineen. Vielä on tarpeen sijoittaa rakennukseen kuljetusyhtiöiden tarvitsemia toimisto- ja niihin verrattavia samoin kuin mahdollisesti huolintaliikkeiden tarvitsemia vastaavia tiloja. Rakennuksen sijainti tulee suunnitella siten, että rautatieliikenne saadaan sen äärelle samalla kun kuorma-autoliikenteelle varataan väljät laituritilat rakennuksen sivuilla. Lisäksi tulee tavarakeskuksen alueelta varata lastaus- ja ulkotiloja sellaisia tavaroita varten, joita ei niiden koon tai laadun vuoksi voida sijoittaa rakennuksen sisälle, sekä runsaasti tilaa autojen paikoitusta varten. Tämän ensisijaisen tavoitteen toteutuessa siirtyy tavarakeskukseen se toiminta, mikä nykyisin tapahtuu maa-liikenteen tullinalaisten tavarain vastaanottona, tullauksena ja pois luovutuksena satamassa.

Tavara- ja huonetilatarpeen tarkempi määrittely kuuluu toimikunnan mielestä tavarakeskuksen toteuttavan yhteisön suoritettavaksi. Sen vuoksi on seuraava hahmottelu katsottava vain yleisluontoiseksi ja kysymykseen tulevia eri tarpeita esittäväksi.

Tavaratilan osalta on todettavissa, että ulkomaan tavaralinjaliikennettä harjoittavat johtavat yhtiöt, kuten jäljempänä hallintoa koskevassa selostuksessa tarkemmin mainitaan, ovat ilmoittaneet varaavansa tavarakeskuksen toteuttamisen yhteydessä siitä käyttöönsä n. 5 500 m² sekä eräät muut yritykset 1 500 m² eli yhteensä n. 7 000 m² tavaratilaa. Kun yhtiöitten ulkopuolisilla kuljetuksilla saapuvat vähäiset määrät tavaroita ja rautatien tuomat kappaletavaramäärät kokonaan on otettava vastaan rakennukseen, tulee niitä varten varautua lisäksi n. 1 000 m²:n yleisiin tavaratiloihin. Näin ollen voidaan näiden tilojen määränä, joista ehkä noin puolet tai vähintään kolmannes tarvittaneen lämmitettävänä, pitää n. 8 000 m²:ä eli kaksinkertaista määrää nyt satamassa käytettyyn verrattuna. Tällöin lienee lähivuosien lisääntyvä tilantarve turvattu.

Tavaratilojen lisäksi tarvitaan huonetiloja mm. seuraaviin tarkoituksiin:

- tullaustoimistoksi ja tullihenkilöstön virka- ja sosiaalituloiksi,
- kaupunginmaksujen kantoa varten,
- talonmiehen asunnoksi,
- lämpö-, sähkö- ja ilmanvaihtokeskukselle ja
- väestönsuojaksi n. 100 hengelle.

Näiden tilojen yhteinen pinta-ala voitaneen arvioida n. 800 m²:ksi. Tähän tulevat lisäksi esim. huolintaliikkeiden mahdollisesti haluamat toimistotilat sekä yhtiön tavaransiirtokoneiden säilytys- ja huoltotilat.

Tavarakeskuksen hallintomuoto.

Tavarakeskuksen rakentaminen on joutuisimmin toteutettavissa sekä sen toiminnan harjoittaminen joustavimmin järjestettävissä, jos keskus perustetaan ja hoidetaan osakeyhtiömuotoisena. Tätä toimikunnan omaksumaa käsitystä tukevat Tukholman kaupungin eteläosassa sijaitsevien tavarakeskusten hallinnosta saadut kokemukset. Nämä keskukset ovat yksityisiä osakeyhtiöitä, joiden rakentamiseen kaupunki ei ole lainkaan osallistunut, vaikka keskukset hoitavat kotimaisen tavaraliikenteensä yhteydessä myös maitse saapuvan ulkomaan kappaletavaran vastaanoton ja tullausjärjestelyt, siis tehtävät, joihin aikaisemmin käytettiin Tukholman sataman tullialueella olevia satamarakennuksia sekä tullitiloja, joista tämä toiminta on siirtynyt kokonaan yksityisten yhtiöiden hoidettavaksi. Sen sijaan kaupunki on kustantanut mainittujen tavarakeskusten ja ulkomailta maitse saapuvain vihannes- ja hedelmätavarin vastaanottokeskuksen lähelle tullilaitoksen käytettäväksi toimistorakennuksen, josta käsin tullitoimintaa tavarakeskuksissa johdetaan. Nämä keskukset ovat puolestaan itse järjestäneet tullia varten toimistotilaa.

Kokemus on meillä osoittanut, että ulkomaanliikennettä harjoittavien yhtiöiden piirissä on kiinnostusta huolehtia itse tavarain purkauksesta ja sijoittamisesta varastorakennuksiin, mikäli rakennukset voitaisiin sopivaa vuokraa vastaan luovuttaa heidän hallintaansa. Tällöin laiturihuoltolaitos, joka varsinaisesti toimii aluksista vastaan otettavan tavarain tarkistus- ja vastaanottolaitoksena, vapautuisi sille vieraasta maitse saapuvan tavarain vastaanotosta. Muutos käynee parhaiten päinsä osakeyhtiömuotoisessa tavarakeskuksessa, jonka osakkaina juuri mainitut yhtiöt voisivat olla tarvitsemiaan tiloja vastaavin suhteellisin osuuksin.

Tavarakeskukseen tulee kuitenkin jossakin määrin myös yhtiöiden toiminnan ulkopuolella olevaa autoliikennettä, minkä lisäksi sinne olisi otettava vastaan koko rautateitse saapuva tullialainen kappaletavara. Valtionrautateiden huolehtiessa ainoastaan tarvittavan rautatieyhteyden rakentamisesta tavarakeskukseen, on varsinainen tavarain vastaanottotila järjestettävä muulla tavoin. Rautateitse tulevien samoin kuin mainitun pienehkön autoliikenteen tavarain tarvitsemien yleisten tilojen osalta sekä niiden tullitilojen osalta, jotka kuuluvat kaupungin kustannuksella tullilaitoksen käyttöön annettaviin, samoin kuin mahdollisen pienen itse tarvitsemansa toimistotilan osalta olisi Helsingin kaupunki yhtiön osakkaana. Osakkaina voisi lisäksi olla huolintaliikkeitä sekä tavarakeskuksesta mahdollisesti kiinnostuneita muitakin yrityksiä.

Tavarakeskusyhtiö toimisi itsenäisenä liikeyrityksenä tavanomaisia liikeperiaatteita noudattaen. Se palkkaisi tarvittavan henkilökunnan ja huolehtisi keskuksen toiminnasta. Yhtiö vuokraisi pitkäaikaisella sopimuksella ja käyvästä vuokrasta maa-aluetta kaupungilta siinä määrin kuin tarve vaatii. Rakentaminen toteutettaisiin osittain omalla rahoituksella ja enimmältä osalta lainoilla. Yhtiö voi pyrkiä yksinkertaiseen ja taloudelliseen rakennustapaan, jolloin edellytykset kannattavaan toimintaan ovat olemassa. Tuloja yhtiö saisi tavarain käsittelytyöstä sekä vuokravastikkeista.

Edellä hahmotellun yhtiömuodon toteuttamismahdollisuuksista on voitu jo ennakolta saada tietoja Helsingin kauppakamarin välityksellä. Kauppakamarin asiassa esittämään, jäsenistölleen lähettämään tiedusteluun saapuneiden vastausten mukaan on eri yrittäjäpiireihin kuuluvia yhtiöitä ilmoittautunut valmistavasti

osakkaiksi perustettavaan tavarakeskusyhtiöön yhteensä n. 7 000 m²:n varastotilavarauksin. Niistä on kolmen johtavan liikenneyhtiön osuus yhteensä 5 500 m², loppuosuuksien jakautuessa kahdeksan eri yrittäjän kesken.

Jos otetaan huomioon, että kaupungin kustannettavien yleisen tavaratilan sekä toimisto- ja tullitilojen tarve on n. 1 300—1 500 m², josta toimisto- ja tullitilojen osuus on kalliimpaa kuin pelkkä varastotila, tulisi Helsingin kaupungin suhteelliseksi osuudeksi osakepääomasta edellä mainittujen laskelmien mukaan n. 20—25%.

Mikäli tavarakeskus toteutetaan yllä esitetyn laajuisena, voidaan sen rakennuskustannusten arvioida olevan noin kolmen miljoonan markan suuruusluokkaa. Jos osakepääomaksi lasketaan tästä esim. noin kolmannes, tulee sen määräksi noin miljoona markkaa, jonka yhtiön eri perustajaosakkaat merkitsisivät. Kaupungin osuus yllä esitetyn laskelman mukaan olisi n. 20—25% osakepääomasta eli n. 200 000—250 000 markkaa.

Rakentamisen edellyttämien kustannusten jakaminen.

Toimikunnan mielestä olisi ensinnä suunniteltava rakentamisen rahoitus, josta toimikunta tekee seuraavan ehdotuksen:

Kaupungin yksin rahoitettavat työt.

Sen johdosta, että kaupunki antaa käypää vuokraa vastaan tavarakeskusyhtiön hallintaan sen tarvitsemat alueet, tulisi kaupungin itse rahoittaa alueen kuntoonpano siten, että kaupunki kustantaa alueen tulotiet ja päätiet, pääviemäristön ja päävesijohdon, tievalaistuksen, ulkomaan liikenteen tarvitsemien yleisten paikoituskenttien rakentamisen sekä yleisen varastotilan ja tullaustoimiston sekä tullin tarvitsemien tilojen kalustamisen sikäli kuin se tullilainsäädännön mukaan kuuluu kaupungin velvollisuuksiin.

Yksityisten liikkeiden yksin rahoitettavat työt.

Ulkomaanliikenteen keskuksessa toimivat yrittäjät kustantavat itse tarvitsemansa sisustukset ja erikoislaitteet sekä yksinomaan niiden käyttöön varattavat paikoituskentät.

Yhteistoimin järjestettävä rahoitus.

Tällä tavoin olisi rahoitettava ulkomaanliikenteen varsinaisen tavarakeskuksen rakennus ja siihen kuuluvat yhteiset laitteet, kuten lämmitys- ja valaistuslaitteet, vesijohdot yms., käyttämällä siihen osakepääomaa, minkä täydennykseksi lisärahoitus olisi järjestettävä yleisiltä luottomarkkinoilta otettavilla lainoilla.

Kustannusten jakaminen.

Ulkomaanliikenteen tavarakeskuksen rakennuksen vaatiman tontin vuokraa kaupunki perustettavalle osakeyhtiölle pitkäaikaisella sopimuksella ja käypään

tontin hintaan perustuvasta vuosivuokrasta, joka tällä hetkellä voidaan indeksiin perustuvine korotuksineen arvioida vastaavista alueista n. 3,20 mk:ksi neliömetriltä tontin osalta ja n. 1,60 mk:ksi neliömetriltä avoalueella. Keskukseen paikoitus-kenttien vaatimasta alueesta ei yhtiöltä kannettaisi maan vuokraa, mutta kaupunki kantaisi maksun kustantamiensa yleisten paikoituspaikkojen käytöstä.

Tavarakeskuksen rakennuksen sisätiloista kantaa perustettava yhtiö osakkailtaan, siis yhtiöön osallistuvilta ulkomaan tavaralinjaliikennettä harjoittavilta liikennöitsijöiltä ja muilta liikkeiltä sekä kaupungilta ns. yhtiövastiketta näiden käyttämän tai kustannettavan pinta-alan mukaan.

Tullin tarvitsemien tilojen vuokrasta vastaa kaupunki perustettavalle yhtiölle.

Tullauksen yhteydessä kaupunki kantaa voimassa olevien taksojen mukaiset liikennemaksut ja tuulaakin tavaroista. Sen lisäksi kaupunki saa vuokraa tullaus-toimistoon liittyvään yleiseen tavaratilaan lyhytaikaisesti varastoiduista tavaroista.

Vapaavaraston perustaminen.

Toimikunnan asettamisen yhteydessä on sen erääksi tehtäväksi määritelty esityksen tekeminen vapaavaraston perustamisesta tavarakeskuksen yhteyteen. Kuten toimikunta edellä jo eri yhteyksissä on esittänyt, pitää se tärkeimpänä tehtävänä maitse saapuvan tullinalaisen tavaraliikenteen siirtämistä pois satamasta ja tätä varten tarvittavan tavarakeskuksen ensimmäisen vaiheen eli tavarain vastaanotto- ja tullaustilojen kiireellistä rakentamista Pasilan alueelle. On kuitenkin ilmeistä, että tulee osoittautumaan tarpeelliseksi saada alueelle varastotilaa myös vapaavarastoa tai mahdollista muuta pitkäaikaista tullivarastointia varten. Toimikunnan mielestä tämän toiminnan mahdollisuus on tarpeen ottaa huomioon alueen käyttösuunnitelmaa laadittaessa siten, että alueen itäosaan sijoitettavalle tavarakeskukselle riittäviksi suunniteltavien tilojen länsipuolelta varataan soveliaat tilat pitkäaikaista varastointia varten joko tavarakeskukseen suoraan liittyen tai erillistä rakennusta varten aitauksineen. Tämän varastoinnin toteuttaminen tulisi toimikunnan mielestä kuitenkin kysymykseen vasta myöhemmin. Varastointiin tarkoitettujen tilojen rakentamista ja hallintoa varten voitaisiin toimikunnan mielestä silloin perustaa erillinen osakeyhtiö, jonka osakkaina voisivat lähinnä olla varastointia tarvitsevat yrittäjät, mikäli ei katsota tarkoituksenmukaiseksi, että varastointi toteutetaan tavarakeskusyhtiön toimesta.

Kotimaan tavaralinjaliikenteen asemien paikkakysymys.

Tavaralinjaliikennettä edustavien toimikunnan jäsenten taholta on toimikunnan työn yhteydessä tuotu eri yhteyksissä esiin huolestuminen kotimaan kuorma-autoliikenteen kaukokuljetusten asemien rakentamiseen sopivien tonttien puutteesta Helsingin kaupungin alueella ja toivottu, että sellaisia tontteja kaupunkisuunnittelussa varattaisiin sopivien rengasteiden ja tieyhteyksien varrelta eri puolilta kaupunkia. Ulkomaanliikenteen tavarakeskusalueen pohjoispuolelle on, kuten edellä jo on mainittu, suunniteltukin kotimaan liikenteen tarkoituksiin alue, mikä on edullinen myös ulkomaanliikenteen tavarakeskuksen kannalta. Tämä alue riittänee tyydyttämään pohjoiselta suunnalta tulevan liikenteen asema-

tarpeet. Sen sijaan olisi asemakaavassa varattava kaupungin itäisiltä ja läntisiltä alueilta rengasteiden ja tieyhteyksien varrelta sopivia tontteja kotimaan tavaralinjaliikenteen asemia varten. Nämä asemat kuuluvat luonnollisesti linjaliikenteen harjoittajien itsensä rakennettaviin ja kustannettaviin tiloihin, eikä kysymyksen laajempi käsittely sinänsä kuulukaan toimikunnan saaman tehtävän piiriin.

Toimikunnan ehdotukset.

Edellä esitetyn perusteella toimikunta tekee seuraavat ehdotukset Helsinkiin maitse kuorma-autoilla ja rautateitse saapuvan tullinalaisen tavaravastaanottoon ja tullikäsittelyyn sekä vastaavasti vientiin menevien lähetysten hoitamiseen tarkoitetun tavarakeskuksen perustamiseksi tarkoitukseen varatulle, rautatien uuden Pasilan ratapiha-alueen pohjoisreunaan rajoittuvalle, Metsälän asutusalueen länsipuolella sijaitsevalle alueelle:

1) tavarakeskuksen hallintoelimeksi perustetaan osakeyhtiö hoitamaan keskuksen toimintaa yleisiä liikeperiaatteita noudattaen,

2) perustettavan yhtiön perustajaosakkaiksi tulevat lähinnä ulkomaan kuormalinjalikennettä harjoittavat yhteisöt sekä asiasta kiinnostuneet muut yrittäjät, minkä lisäksi Helsingin kaupunki osallistuu yhtiön perustamiseen merkittävällä kaupungin yksin kustannettaviksi tulevien tavarajatoimistotilojen suhteellista osuutta vastaavan määrän osakkeita,

3) perustettava yhtiö toteuttaa kiireellisesti tavarakeskuksen tarkemman suunnittelun ja rakentamisen, josta tavarain vastaanotto- ja tullikäsittelytilojen rakentaminen muodostaa kiireellisen ensi vaiheen, sekä sopii tullilaitoksen kanssa tullitilojen rajoista,

4) Helsingin kaupunki vuokraa yhtiölle maa-alaa tavarakeskukselle varatulta alueelta sen itäreunasta lukien käypään tontin hintaan perustuvasta vuokrasta ja pitkäaikaisella, mieluummin 50 vuoden ajaksi tehtävällä sopimuksella sen mukaan kuin keskuksen toimintaa varten on tarpeen,

5) Helsingin kaupungille varataan oikeus määrätä vähintään yksi edustaja tavarakeskustyhtiön hallitukseen,

6) Valtionrautatiet rakentavat raideyhteyden tavarakeskukseen siten, että tavarain vastaanotto voidaan suorittaa suoraan vaunuista varastorakennukseen ja avoalueelle,

7) Helsingin kaupunki rakentaa alueen lopulliset tulotiet ja sisäiset päätiet sekä levittää ja vahvistaa alueelle toistaiseksi johtavan tien, rakentaa katuviemärin, päävesijohdon ja tievalaistuksen sekä suorittaa ulkomaan liikenteen tarvitsemien yleisten paikoituskenttien tasoittamisen ja päällystämisen sekä yleisen varastotilan ja tullitilojen kalustamisen sikäli kuin se tullilainsäädännön mukaan kuuluu kaupungin velvollisuuksiin,

8) Helsingin kaupunki ohjaa maitse tulevan tullinalaisen tavaravastaanoton välittömästi tavarakeskuksen ensimmäisen vaiheen valmistuttua satamasta tavarakeskukseen,

9) vapaavaraston tai muun sopivan pitkäaikaisen varastointimuodon mahdollinen tilan tarve otetaan huomioon alueen suunnittelussa, mutta sen rakentaminen otetaan harkittavaksi vasta myöhemmin ja, mikäli osoittautuu tarpeelliseksi, sitä varten perustettavan osakeyhtiön toimesta.

10) Tavarakeskuskysymyksen lisäksi toimikunta kiinnittää huomiota myös kotimaan tavaralinjaliikenteen asematonttien tarpeeseen, mitä varten professori Alvar Aallon Pasilan alueen suunnitelmaan mainittuun tarkoitukseen otettu n. 15 hehtaarin suuruinen alue olisi siihen varattava, minkä lisäksi kaupungin itäisiltä ja läntisiltä alueilta olisi rengasteiden ja tieyhteyksien varrelta asemakaavassa varattava sopivia tontteja kotimaan tavaralinjaliikenteen asemia varten.

Helsingissä joulukuun 31 päivänä 1965.

Tavarakeskustoimikunta

Hj. Krogius

S. Sundman

Magnus Cedercreutz

Esko Lehtonen

Albin Lundström

N. Saarnio

Rolf Biese

T. E. Alava

Toivo Ruotsalainen

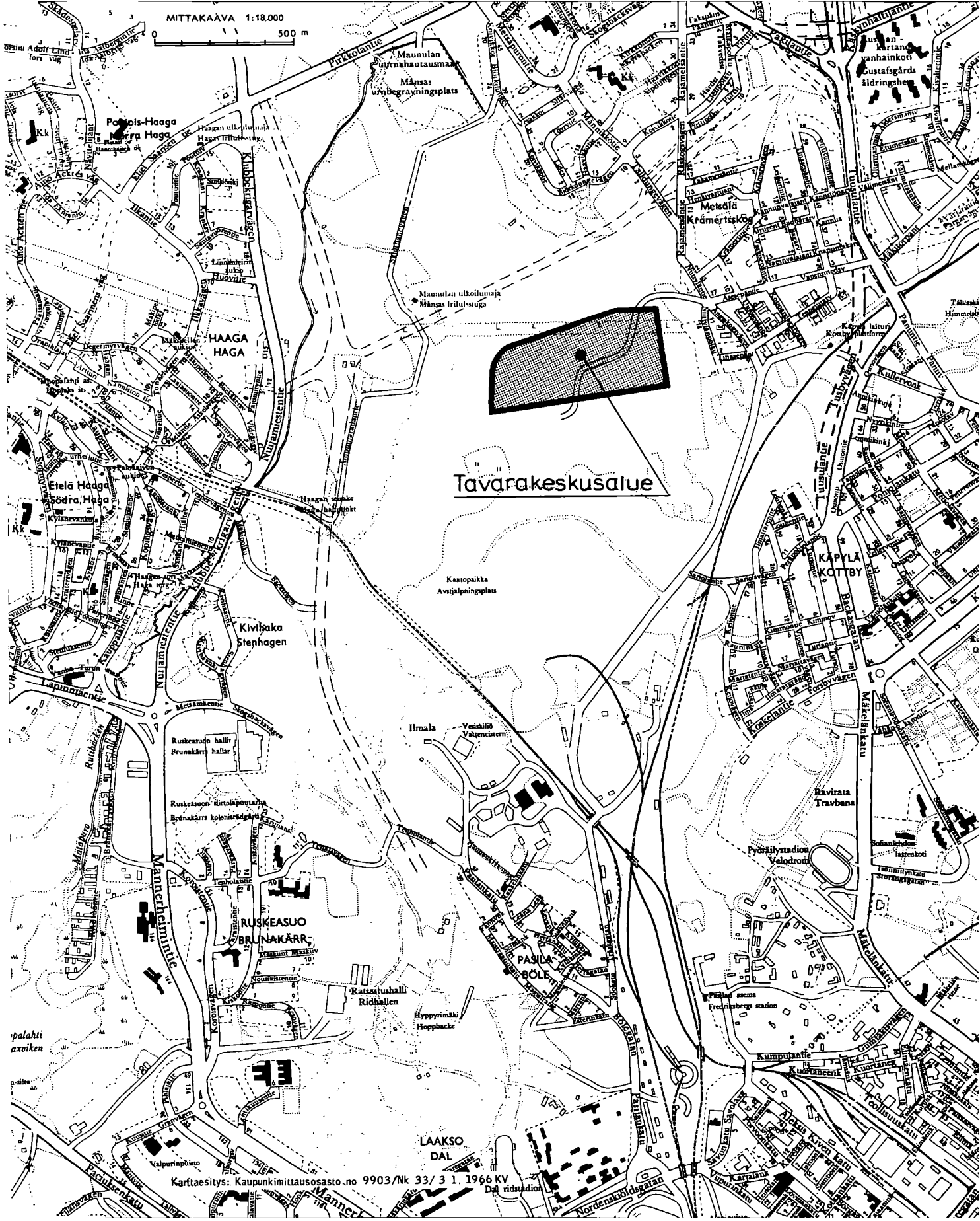
S. Lyytikäinen

Tauno Teräs

Sisällysluettelo.

	Sivu
Toimikunnan asettaminen ja tehtävä	1
Kansainvälisen maitse tapahtuvan tavaraliikenteemme kehityksestä	2
Maitse saapuvan tullinalaisen tavaran vastaanotto Helsingissä	2
Eteläsatamaan saapuneet maitse tuodut tavaramäärät	3
Aikaisemmat aloitteet ja suunnitelmat maitse saapuvan tullinalaisen tavaran vastaanoton siirtämiseksi pois satamasta	4
Toimikunnan toteamukset siirtokysymyksestä	5
Tavarakeskuksen yleissuunnittelu	6
Paikkakysymys	6
Valmistavat toimenpiteet tavarakeskuksen rakentamiseksi	6
Alueen liikenneyhteydet ja kunnallisteknilliset työt	7
Rakennusohjelman pääpiirteet	8
Tavarakeskuksen hallintomuoto	9
Rakentamisen edellyttämien kustannusten jakaminen	10
Kaupungin yksin rahoitettavat työt	10
Yksityisten liikkeiden yksin rahoitettavat työt	10
Yhteistoimin järjestettävä rahoitus	10
Kustannusten jakaminen	10
Vapaavaraston perustaminen	11
Kotimaan tavaralinjaliikenteen asemien paikkakysymys	11
Toimikunnan ehdotukset	12

Karttaliitteet 1 ja 2



MAUNULA

P

TUUSULANTIELLE

HAMEENLINNANTIelta

YHTEYS

METSÄ

Tv

TAVARAKESKUSALUE

P

PUISTOALUE

LR

RAUTATIEALUE

KIINTEISTÖLAUTAKUNTA

31. 1. 1966

N:o 128

Kaupunginhallitukselle***Asia:*** Tavarakeskustoimikunnan mietintö.

Palauttaen lähetteen asiakirjoineen kiinteistölautakunta, puuttumatta asiaan muilta osin, lausuntonaan puoltaa tavarakeskustoimikunnan mietintöä sikäli, kuin on kysymys alueen varaamisesta tavarakeskusta varten ja alueesta perittävästä vuokrasta.

Kiinteistölautakunnan puolesta:

Kaarlo Pettinen

L. Kotiniemi

**KAUPUNKISUUNNITTELU-
LAUTAKUNTA**

22. 9. 1965

N:o 605

Kaupunginhallitukselle

Asia: Lausunnon antaminen tavarakeskustoimikunnan esityksestä tullinalaisen tavaran tavarakeskuksen ensimmäisen vaiheen rakentamisesta Pasilan alueelle.

Palauttaen viitekohdassa mainitun lähetteen asiakirjoineen kaupunkisuunnittelulautakunta lausuntonaan esittää seuraavaa:

Kaupunkisuunnittelulautakunta on laadituttanut liitteenä seuraavan po. alueen asemakaavaluonnoksen, jossa on otettu huomioon uudet tiesuunnitelmat sekä rautatien tarvitsemat lisämaa-alueet. Luonnoksessa näytetty kadun ja rautatiealueen väliin jäävä varastoalue on n. 14,0 ha:n suuruinen. Alueen itäpuolella sijaitsevaa Metsälän omakotialuetta vastaan on merkitty puistoalue suojavyöhykkeeksi. Metsälän omakotialue sijaitsee vahvistetulla asemakaava-alueella. Lautakunta esittää kantanaan, että tavarakeskustoimikunnan mainitsema n. 4 000—5 000 m² suuruinen varastorakennus voitaisiin sijoittaa asemakaavaluonnoksessa näytetyn varastoalueen itäosaan. I rakennusvaiheen toteuttaminen

edellyttää kuitenkin poikkeusluvan saamista sisäasiainministeriöltä, koska po. alueelle ei ole vahvistettu asemakaavaa.

Kaupunkisuunnittelulautakunta puoltaa tavarakeskuksen varastorakennuksen sijoittamista kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston laatimassa, 22. 9. 1965 päivätyssä asemakaavaluonnospöytäkirjassa N:o 5724 esitetyn varastoalueen itäosaan.

Kaupunkisuunnittelulautakunnan puolesta:

Aarne K. Leskinen

Lauri J. Nordberg

Liite D

SATAMALAUTAKUNTA

26. 10. 1964

N:o 507

Kaupunginhallitukselle

Asia: Valmistavat toimenpiteet tavarakeskuksen rakentamiseksi Pasilan alueelle.

Kaupunginhallituksen asettama tullihuoneistoneuvottelukunta kiinnitti kaupunginhallitukselle 25. 3. 1961 antamassaan lausunnossa huomiota maitse saapuvan ulkomaantavaran käsittelypaikkaan, ja todettuaan, että Pasilan alueen asemakaavasuunnittelun yhteydessä voitaneen varata alue myös ko. tarkoitukseen, käsityksensä ilmoitti, että kiitolinja-autoilla tuotavien tavaroiden tullitoimipaikkaa, varastorakennuksia ja pysäköintialueita varten tarvittavan alueen minimisuuruutena voidaan pitää n. 5 ha, mutta tuleva kehitys voi johtaa siihen, että aluetarve tulee olemaan n. 10—15 ha. Neuvottelukunta lisäksi totesi, että asiaa tarkemmin tutkittaessa olisi kiinnitettävä huomiota siihen, että paikalle perustettava tullitoimipaikka varastoineen voisi palvella myös rautatiekuljetuksia.

Kaupunginhallituksen asettama vapaavarastokomitea yhtyi 4. 12. 1962 päivätyyn mietintönsä perusteluissa tullihuoneistoneuvottelukunnan aloitteeseen ja esitti ehdotuksiansa Ac) kohdassa, että ryhdyttäisiin toimenpiteisiin maitse saapuvan tullinalaisen tavaran tullikäsittelyn ja varastoimisen siirtämiseksi satama-alueelta komitean erillisen esityksen mukaisesti maaliikennekeskuksen yhteyteen. Maaliikennekeskuksella — vastakohtana sataman muodostamalle meriliikennekeskukselle — komitea tarkoitti rautateiden uuden tavara-aseman, kotimaisen ja ulkomaisen tavaraliikenteen käsittävää keskusta. Ennen komitean mietinnön valmistumista tekemässään erillisessä esityksessä vapaavarastokomitea kirjessään 23. 7. 1962 esitti, että suunniteltuun valtionrautateiden autoliikenneasemaan liitettävä ja kotimaisen autoliikenteen kaukokuljetuskeskukseksi suunnitellun alueen välittömässä läheisyydessä sijaitseva n. 15 hehtaarin alue varattaisiin rauta- ja maanteitse tuotavan ulkomaantavaran tullikäsittely- ja varastoimispaikaksi

sekä että ryhdyttäisiin kiireellisiin toimenpiteisiin alueen kunnostamiseksi tähän tarkoitukseen.

Vapaavarastokomitean ehdotuksen mukaisesti asetetun tavarakeskustoimikunnan ehdotus tähtää tullinalaisen tavarain maakeskuksen nopeaan toteuttamiseen. Joskin maitse tuodun tavarain tullikäsittely ja varastoiminen on toistaiseksi voitu, tosin suurin vaikeuksin ja kaupungin sisäistä liikennettä häiriten, hoitaa Matkustajalaiturin satamanosan liikenteellisesti ahtaissa tiloissa, edellyttää maitse saapuvan tullitavarain määrän nopea kasvu nykyistä paremman tavarainkäsittelypaikan aikaan saamista.

Autolauttaliikenteen alkaminen ja kehittyminen Helsingistä käsin voinee osittain vähentää maaliikenteen tullitoimipaikan merkitystä, mutta toisaalta on todettava, että maamme länsirannikon satamia tukikohtanaan käyttävien autolauttojen liikennetiheys tulee suunnitelmien mukaan nopeasti kasvamaan ja näillä lautoilla autokuormina tuotu tavara merkittävältä osaltaan saapuu Helsinkiin tullattavaksi.

Ehdotettu tullitoimipaikka tulisi olemaan paitsi maanteitse myös rautateitse esim. Neuvostoliitosta tuotavien täällä tullattavien tavarain keskus. Jos tämä tavarakeskus olisi vain maaliikenteen tavarain purkaus- ja välittömän tullauksen varastoimispaikka, riittänee tarkoitukseen ehdotettua melkoisesti pienempi alue. Kun kuitenkin tämän tullitoimipaikan tulisi palvella tuontikaupan eri tarpeita, on siellä varattava mahdollisuus varastoida tavaroita tullivarasto- tai vapaavarastojärjestelmien sallimin mahdollisuuksin. Siten on aihetta alusta alkaen varata tavarakeskukselle kehittymismahdollisuuksia myös alueellisesti.

Kysymyksessä olevalle alueelle ei vielä ole olemassa asemakaavaa. Tämä johtunee siitä, että yleiskaavaehdotus edellyttää näille seuduin keskuspuisto- aluetta. Akateemikko Aallon valmistumassa oleva yleissuunnitelma antanee pohjan uudelle asemakaavalle. Paikka vaikuttaa varsin sovelialta maitse tulevan tavarain tullaus- ja varastoimisalueeksi. Olisi ilmeisesti eduksi, jos siihen voitaisiin ainakin osaksi saada aluevaihdon avulla valtionrautateiden aluetta, jolloin puistoksi tarkoitettun alueen ottaminen tarkoitukseen vähenisi.

Toiminta alueella alkaisi ensinnä maaliikenteen tavarain tullikeskuksena. Tuleva kehitys osoittanee, minkä verran aluetta tultaneen tarvitsemaan varastointitarkoituksiin. Jo rautateitse tuotavien autojen purkaminen ja varastoiminen tullitai vapaavarastojärjestelmän mukaisesti edellyttää melkoisen suurta osaa varattavasta alueesta. Kun kuljetusneuvojen tuonti tulee lähivuosina voimakkaasti kasvamaan, on myös meritse tuotuja autoja varten järjestettävä riittäviä varastotiloja. Kun varsinaisella satama-alueella varastointimahdollisuudet ovat rajoitetut, voinee suunniteltu tavarakeskus niitä sopivasti täydentää. Tämä kysymys tultaneen toimikunnassa erikseen selvittämään.

Satamalautakunnan mielestä maaliikenteen tullitavarain käsittelyn siirtäminen satama-alueelta olisi kiireellisesti toteutettava, joten satamalautakunta puoltaa toimikunnan ehdotuksia.

Satamalautakunnan puolesta:

S. Sundman

S. Järvelä

YLEISTEN TÖIDEN LAUTAKUNTA

23. 11. 1964, 1929 §

N:o 483

*Kaupunginhallitukselle**Asia:* Valmistavat toimenpiteet tavarakeskuksen rakentamiseksi Pasilan alueelle.

Palauttaen viitekohdassa mainitun lähetteen asiakirjoineen yleisten töiden lautakunta esittää asiasta lausuntonaan kunnioittaen seuraavaa:

Sekä vapaavarastokomitea että tavarakeskustoimikunta kiinnittävät erityistä huomiota tullinalaisen tavarain kuljetusten lisääntymiseen maakuljetuksissa. Esitetyn tilaston perusteella onkin havaittavissa selvä nousu autoilla saapuneiden tavarain määrissä parin kolmen viime vuoden aikana. Uusien autolauttayhteyksien rakentaminen johtaa kehitystä tähän suuntaan ja koska lauttayhteyksiä edelleen lisätään, on odotettavissa, että tullinalaisten tavarain kuljetukset tavara-linja-autoilla jatkuvasti kasvavat. On niinollen pidettävä sekä satamatoiminnan kehityksen että keskustan liikenneväylien kuormituksen kannalta oikeana maitse saapuvien tullinalaisten tavarain käsittelyn ja varastoinnin saamista kokonaan pois satama-alueelta.

Maitse saapuvan tullinalaisen tavarain uudeksi vastaanottopaikaksi on ehdotettu varattavaksi alue Pasilasta rautatiealueen pohjoispuolelta. Lopullista suunnitelmaa alueen paikasta ei ole vielä esitetty.

Tavaratoimikunta esittää, että tavarakeskuksen ensimmäisen vaiheen joutuisaa toteuttamista varten aluetta palvelevien pääkatujen rakentaminen ja muut kunnallisteknilliset työt pantaisiin käyntiin.

Tämän suhteen lautakunta toteaa,

että näiden töiden yksityiskohtaisen suunnittelun ja aloittamisen edellytyksenä luonnollisesti on alueen asemakaavoittaminen. Viemäroinnin puolesta alue saadaan liitetyksi Haagan—Maunulan kokoojaviemäriin ja alueen liikenteen järjestäminen edellyttää ainakin Tuusulantien ja Nurmijärventien välisen liikenneväylän rakentamisen. Mitään kustannusarviota ei katurakennusosasto tässä vaiheessa vielä kuitenkaan voi laatia.

Yleisten töiden lautakunnan puolesta:

T. Raveala

A. Himberg

vt.