

24.03.2025

54/10.02.03/2025
Mellunmäen keskus,
asemakaavan muutos**Vastaanottaja**Helsingin kaupunki, kirjaamo
helsinki.kirjaamo@hel.fi**Viite**Lausuntopyyntönnö 24.02.2025
HEL 2019-001658 T 10 03 03
Hankenumero 6044_1**Mellunmäen keskus - asemakaavan muutos**

Asemakaavan muutos on käynnistetty, koska Vantaalta rakennetaan pikaraitiotie Mellunmäkeen. Suunnittelun tavoitteena on kehittää Mellunmäen metroaseman ympäristö tiiviiksi keskustaksi, josta on hyvät julkisen liikenteen yhteydet.

Katu- ja aukiotilat rakennetaan lähes kokonaan uudestaan. Uutta bussiterminaalia suunnitellaan joukkoliikennekatuna, joka kulkee Pallaksentieltä Hetanaukion läpi ja metrosillan ali jatkaen Länsimäentielle saakka. Länsimäentien ja Mellunmäentien liikennejärjestelyjä uudistetaan. Risteysalueen alikulkutunnelit sekä Aartenetsijänsilta korvataan risteyksillä, joissa on liikennevalot.

Alueen katu- ja aukiotiloista suunnitellaan viihtyisiä, turvallisia ja laadukkaita. Erityisinä kehityskohteina on Mellunkylänpuron putkitetun osuuden avaaminen ja puoluonnon ottaminen osaksi keskustan viheralueita sekä metrosillan alapuolisen alueen kehittäminen viihtyisäksi ja kutsuvaksi keskusta-alueeksi.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

Mellunmäen keskusta ja siihen liittyvää terminaalia on työstetty yhdessä kaupungin kanssa. Terminaalin ratkaisussa on iteroiden pyritty löytämään kestävien liikkumismuotojen kannalta paras mahdollinen ratkaisu. Tämä on nähtävissä selvästi esimerkiksi siinä että alueesta on haluttu tehdä mahdollisimman hyvä vaihtopaikka kestävien liikkumismuotojen kannalta. Kiitosta täytyy antaa myös siitä että alueella on huomioitu potentiaalisten uusien raideyhteyksien tarpeet ennakoivasti. Osa tässä lausunnossa esitetyistä huomiosta on jo aikaisemmin toimitettu aluesuunnittelun käyttöön.

24.03.2025

54/10.02.03/2025
Mellunmäen keskus,
asemakaavan muutos

Metroaseman ympäristöön suunniteltu tiivistämiskäytön rakentaminen on joukkoliikenteen kannalta positiivinen asia. Nykyisellään bussiterminalin ympäristö on osin jäänyt hieman vähemmälle huomiolle ja paikka on enemmän läpikulkupaikka kuin liikkumiskohde. Uudisrakentaminen ja vihreyden lisääminen lisää alueen vetovoimaa vaihtopaikkana, mutta myös eri palveluiden sijoittumisen kohtana.

Metroasema toimii lähtökohtaisesti joukkoliikennejärjestelmässä solmupisteenä, josta on mahdollista jatkaa matkaa useampaan suuntaan. Rakentamisen keskittäminen solmupisteisiin kasvattaa paikan matkakohdepotentiaalia, joka taas puolestaan lisää mahdollisuuksia järjestää monipuolisempia yhteyksiä laajemmalle alueelle. Pyöräliikenteen liityntäpaikkojen sijoittaminen metroaseman yhteyteen laajentaa sekä Mellunmäen keskuksen että joukkoliikenteen saavutettavuutta kestäväillä liikkumismuodoilla. Lisäksi pyöräily integroituu paremmin osaksi joukkoliikenteen matkaketjua.

Asemakaavan luonnokseen tehty merkitä joukkoliikennekadusta terminalin kohdalla on kannatettava asia. Merkinnällä lähtökohtaisesti pyritään rauhoittamaan kaava-alueen keskiosat vain kestävien liikkumismuotojen käyttöön. Kaava-alueen kortteleiden terminalin puoleisille sivustoille voisi lisätä kaavamerkin ”Katualueen rajan osa, jonka kohdalla ei saa järjestää ajoneuvoliityntää”. Merkinnällä pyrittäisiin varmistamaan että joukkoliikennekaduksi merkitty osuus on pelkästään joukkoliikenteen käytössä. Kaavamerkintöjen lisäksi tulisi varmistaa maastossa ettei terminalia käytetä oikoreittinä. Mikäli pelkät kieltomerkit ja valvonta eivät riitä tulisikin varautua myös järeämpien keinojen käyttöön kuten esimerkiksi laskeutuviin pollareihin.

Bussiterminalin sisään suunnitellut lastausruudut tulisi sijoittaa muualle kuin itse terminalin. Sijoittamalla paikat nykyisille hahmotetuille paikoille tulevat ne häiritsemään terminalin liikennettä ja toimivuutta sekä osittain hämärtää asemakaavaan merkityn joukkoliikennekadun tarkoituksen. Lastauspaikat tulisikin pyrkiä sijoittamaan muualle esimerkiksi kortteleiden maanalaisten pysäköintien kautta tai hyödyntämällä kortteleiden 47329 ja 47387 väliin jäävää metrosillan alla olevaa tilaa.

Bussiterminaliin tulisi varata muutamia parkkipaikkoja lyhytaikaiseen pysäköintiin kuljettajien käyttämille vaihtoautoille. Maastossa vaihtoautojen salliminen vaatii liikennemerkkin, joka sallii HSL-liikenteen henkilöautojen käytön ja pysäköinnin alueella. Tarvittava liikennemerkki mahdollisine lisäkilpineen huomioitunee osana liikenteenohjaussuunnitelmaa.

Terminalin kohdalla on jatkosuunnittelussa vielä varmistettava että sinne mahtuu normaalin bussiliikenteen lisäksi myös Vantaan ratikan poikkeustilanteita varten tuleva korvaava bussiliikenne. Lisäksi terminalin

24.03.2025

54/10.02.03/2025
Mellunmäen keskus,
asemakaavan muutos

kapasiteetissa on hyvä huomioida pieni kasvunvara mahdollisesti tulevaisuudessa lisääntyvän bussiliikenteen tarpeisiin.

Terminaaliin hahmoteltujen bussien pysäköintipaikkojen kohdalla on varmistettava että ne riittävät sekä lyhytaikaiseen että hieman pidempiaikaiseen seisontaan. Lyhytaikainen seisonta tarvitaan usein kahden lähdön välissä olevaan odottamiseen, kun taas pidempiaikaista seisonatilaa tarvitaan esimerkiksi bussinkuljettajan taukojen kohdalla.

Vantaan ratikan päätepysäkin ympärille on liikennesuunnitelmassa hahmoteltu pyöriteitä molemmille sivuille ja yhteyttä päätepysäkille länsipuolelta. Päätepysäkin ympärille tarvittaneen aita- tai muuta vastaava rakennetta ohjaamaan kävelijöitä, jotta välttyttäisiin turhilta törmäyksiltä ja läheltä piti tilanteilta pyöräilijöiden ja kävelijöiden välillä. Ratikan ja metron välillä olisi vaihtajien kannalta myös päätepysäkin itäpäässä oltava yhteys. Tämä mahdollistaisi suuremman ja nopeamman kävely-yhteyden liikennemuotojen välille.

Ongelmia ja vaaratilanteita tuottanee myös bussiterminaalin ja Vantaan ratikan päätepysäkin väliin kaavailtu pyöräkaista. Lähtökohtaisesti terminaalien sisään ei ole toivottavaa tuoda pyöräliikennettä, koska matkustajien huomio kiinnittyy näissä paikoissa usein saapuvaan bussiin. Vastaavan tyyppinen rakenne on käytössä Herttoniemen sivuterminaalissa, jossa läheltä piti tilanteita voi havaita päivittäin. Toteutus on nykytilassa vielä jollain tasolla kelvollinen, johtuen suhteellisen vähäisestä bussien saapumis- ja lähtömäärästä sivuterminaalissa. Lähtömäärien kasvaessa tilanne muuttunee ongelmallisemmaksi, joten sitä ei voi suoraan suositella ratkaisuksi Mellunmäen terminaaliin.

Alueen kautta kulkevat pyöräilijät pyritään ohjaamaan käyttämään Länsimäentien ja Kontulantien pyöräkaistoja. Kuitenkin terminaalin läpi melkein menevä pyörätie voi olla houkutteleva oikaisureitti muun muassa liikennevalojen välttämiseksi. Terminaalin alue on kuitenkin hyvin kävelypainotteista, joten terminaalin läpiajavaa pyöräliikennettä tulisi saada rajoitettua minimiin. Paikassa voitaisiin soveltaa Kaivokadulle hahmoteltua shared space -periaatetta, jossa kävelijä ja pyöräilijät jakavat saman tilan. Tämä osaltaan laskisi pyöräliikenteen nopeutta ja ohjaisi alueen läpiajavaa liikennettä muualle.

Metron sisäänkäynnin läheisyyteen olisi hyvä katsoa paikka kaupunkipyörille. Sisäänkäynnin kohdalta on sujuvat yhteydet eri suuntiin lähteviin pyöräilyn reitteihin. Tämä taas osaltaan tukee ajatusta pyöräilyn ja joukkoliikenteen paremmasta integroinnista toisiinsa. Pyöräaseman paikan valinnassa on huomioitava tarve päästä aseman läheisyyteen kaupunkipyörrien tasauskuljetusautolla. Lisäksi sähköpotkulaudoille olisi hyvä osoittaa paikkoja metroaseman ympäristöstä ja samalla mahdollisesti suunnitella missä

24.03.2025

54/10.02.03/2025
Mellunmäen keskus,
asemakaavan muutos

sähköpotkulautojen pysäköinti kielletään. Kiellettyjä pysäköintipaikkoja voisi olla esimerkiksi keskeisimmät kävelyreitit ja metroaseman sisäänkäynnin edusta. Mahdolliset pysäköintikiellot sekä -paikat sähköpotkulaudoille mahdollistuu voimaan tulevan mikroliikennelain myötä kaupungin myöntämän mikroliikenneluvan ehtojen kautta.

Hetanpasaasin keskelle on suunniteltu pyöräkaistaa metroaseman edustalla sijaiseville pyöräliikenteen liityntäpaikkoihin. Kyseinen pyöräyhteys risteää Pallaksenpolun suunnalta tulevan terminaaliliikenteen kanssa ja risteämäkohtaan onkin sijoitettu kapenema sekä yksipuolinen töyssy. Bussikuljettajien näkymä Pallaksenpolulta Hetanpasaasin suuntaan on osin rajautunut viereisen rakennuksen kulman sekä Pallaksenpolun etelälaitaan suunniteltujen bussien pikapysäköinnin vuoksi. Tästä näkymärajoitteesta aiheutunee törmäysriski risteävien liikennemuotojen välillä. Näkyvyyttä voitaisiin parantaa esimerkiksi etelän puoleisen rakennuksen kulmaa sisään vetämällä alimpien kerrosten kohdalla. Lisäksi olisi syytä pohtia Hetanpasaasin pyöräkaistan muuttamista jalankulun kanssa jaettavaksi tilaksi (shared space), jolloin myös pyöräilijöiden tilannenopeudet kohdassa olisivat hieman alhaisempia.

Myös itse Hetanpasaasiin ulkoasuun olisi hyvä kiinnittää tarkempaa huomiota. Yhteys on keskeinen osa vaihtomatkaa runkolinjan 560 pysäkkien sekä muun bussiterminaalin ja metroaseman välillä. Yhteydestä muodostuu omalla tavallansa keskuksen pääkatu. Panostamalla kävely-ympäristöön esimerkiksi viheristutuksin ja valaistuksen keinoin voidaan vaihtomatkan kokemuksesta saada muutettua miellyttävämpään suuntaan.

Kontulantie - Länsimäentie liittymän itäpuolella kaistamäärän tippuu kahdesta yhteen kaistaan. Kaistamäärän muutoksen jälkeen on suojatie sekä runkolinjan pysäkki. Kohdassa on syytä varmistaa ettei siihen synny liikenteellistä pullonkaulaa, joka aiheuttaisi turhaa viivästystä joukkoliikenteelle. Mahdollisen pullonkaulan lisäksi on huomioitava Kontulantien ja Länsimäentien risteyksen liikennevalot ja liikennevaloetudet. Suurin riski viiveisiin kohdistuu runkolinjalle 560, jolloin varmistamalla kokonaisuuden toimivuus voidaan jatkossakin taata runkolinjalle sujuva ja viiveetön kulku alueen kautta.

Länsimäentielle kaavailut pysäkit ovat vaihtamisen kannalta hieman syrjässä. Lyhin kävelyreitti pysäkeiltä/pysäkeille kulkee luonnoksessa olevan huoltopihan reunaan pitkin, jossa liikkuu myös viereisten korttelin huolto- ja pysäköintiliikennettä. Jatkosuunnittelussa onkin tarkemmin pohdittava sitä miten vaihtomatkaista saadaan mahdollisimman turvallinen ja viihtyisä kävelijöille. Kävelymatkaa olisi mahdollista saada hieman lyhennettyä siten että lännenpuolen pysäkki saataisiin mahdollisimman lähellä risteystä. Tämä muutos vaatisi uuden paikan löytämisen pysäkin eteen suunnitellulle sähkösyöttöasemalle.

24.03.2025

54/10.02.03/2025
Mellunmäen keskus,
asemakaavan muutos

Alueen suunnittelua on tehty hyvässä ja tiiviissä yhteistyössä kaupungin kanssa ja HSL haluaa osaltaan jatkaa yhteistyötä kaavan osalta.

Lisätietoja lausunnosta antaa ja jatkosuunnittelussa yhteyshenkilönä on Liikennesuunnittelija Petri Huhtanen.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Vesa Silfver
vs. toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 27.03.2025. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.