

2.4.2026

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

Vihdintie välillä Ampeerikatu - Kaupintie

Palautteet katusuunnitelmaluonnoksesta

Tähän muistioon on kerätty tiivistelmä suunnitelmaluonnoksen esillä olon aikaisesta vuorovaikutuspalautteesta.

Kadun suunnittelu perustuu voimassa olevaan asemakaavaan sekä Länsi-Helsingin raitioteiden yleissuunnitelmaan (Kaupunginvaltuusto 20.1.2021).

Suunnitelmaluonnokset olivat esillä Helsingin kaupungin verkkosivulla osoitteessa www.hel.fi/suunnitelmat 18.2. – 3.3.2026 välisenä aikana sekä Haagan peruskoululla järjestetyssä yleisötilaisuudessa, jossa kommentteja ja kysymyksiä pystyi esittämään suoraan suunnittelijoille. Tiedote suunnitelmaluonnosten esillä olosta lähetetty 4.2.2026 kadun varren kiinteistöille. Länsiratikoiden Haagan alueen yleisötilaisuus pidettiin 6.11.2025 Haagan peruskoululla. Tilaisuudessa Vihdintien suunnitelmia esittelivät Länsiratikat -projektin, Helsingin kaupungin ja HSL:n edustajat. Suunnitelmien esittelystä julkaistiin ilmoitus Helsingin uutiset -lehdessä. Tilaisuudessa kävi noin 80 henkilöä tutustumassa suunnitelmiin.

Palaute:

1. Suunnitelmassa raitiotie on merkitty kääntyväksi Vihdintieltä Kaupintielle. Tämä ei ole voimassa olevan yleiskaavaan 2016 mukaista. Yleiskaavan mukaan raitiotie on merkitty jatkumaan Vihdintietä pitkin pohjoiseen. Yleiskaavasta saa poiketa vain vähäisesti.
2. Suunnitelman mukaan Vihdintieltä ollaan poistamassa kävelijöiden ja pyöräilijöiden suosimat alikulut. Tämä heikentäisi oleellisesti turvallisuutta ja viihtyisyyttä pakottamalla kaikki kulkijat katutasoon muun liikenteen kanssa.
3. Mitä tarkoittaa katusuunnitelmaselostuksessa: "Kadun rakentamistoimet jäävät Mätäjokea ylittävän sillan lähellä vähäisiksi."? Onko Mätäjoen alikulkuun tarkoitus rakentaa Vihdintien kaavaselostuksen mukaisia tarpeettomia ja keinotekoisia rakennelmia? Mätäjoki on valittu Helsingin luonnonsuojelualueohjelmaan 2025 alkaen. Se on luokiteltu äärimmäisen uhanalaiseksi luontotyypiksi.
4. Kaupunkibulevardin alueen savinen, höttö maaperä vaatii massiiviset paalutukset. Onko näitä paalutuskustannuksia Valimon ja Kehä I siltojen uusimisten lisäksi huomioitu riittävästi raitiotien kannattavuuslaskelmissa?
5. Suunnitelmassa oleva raitiotiepysäkki palvelee lähinnä tulevia Valion alueen asukkaita, se on liian kaukana Kaupintiestä palvellakseen nykyisiä Taka-Lassilan tai Marttilan asukkaita.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

6. Koko suunnitelma-alueen liikenne tulee hidastumaan huomattavasti, jos välille Haagan liikenneympyrä - Kaari on tulossa jopa 16 liikennevalo-ohjausta.

Vastaus:

1. Suunniteltu raitioteiden linjaus ei ole Helsingin yleiskaavan 2016 vastainen. Yleiskaava on luonteeltaan strateginen ja yleispiirteinen. Yleiskaavakartalla on pikaraitiotiemerkintä *"Joukkoliikenteen nopea runkoyhteys, joka voidaan toteuttaa bussiratkaisuna. Sijainti ohjeellinen"* Vihdintien suuntaisesti Vantaan rajalle. Yleiskaavassa ei ole esitetty koko raitioverkkoa esimerkiksi kantakaupungin osalta. Toteutettava raitiotien laajuus ja tarkempi linjaus on ratkaistu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, jota yleiskaava on ohjannut. Yleiskaava ei velvoita toteuttamaan Länsi-Helsingin pikaraitiotieyhteyttä osoitetussa laajuudessa Vantaan rajalle asti, mutta sen mahdollisen toteutuksen edellytykset on turvattu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Yleiskaava on ohjannut Haagaan ympyrän ja Vihdintien asemakaavojen laatimista, ja katusuunnitelmaluonnos on asemakaavan merkintöjen ja määräysten mukainen.
2. Vihdintien aluetta kehitetään kaupunkimaisemmaksi. Jalankulun ja pyöräliikenteen alikulkukäytävissä korkeuserot muodostavat haasteen esteettömyyden ja ympäröivään katu- ja korttelirakenteeseen yhteensovittamisen kannalta. Lisäksi alikulkuratkaisut vievät enemmän katutilaa sekä ovat toteutuksen kustannusten osalta kalliimpi ratkaisu kuin tasossa liikkumisen vaihtoehdot. Suunnitelmassa poistuvat nykyiset alikulkukäytävät ovat elinkaaren osalta vanhoja, osin jo lähiaikoina peruskorjauskuntoisia.
3. Mätäjoen ylittävät Vihdintien nykyiset sillat säilytetään eikä niiden alle ole suunnitteilla rakentamista. Osa silloista vaatii kuitenkin korjaustoimenpiteitä, joiden laajuutta selvitetään.
4. Pohjanvahvistusten toimenpiteitä on huomioitu raitiotien investointikustannuksissa sekä sen kannattavuuslaskelmassa. Pohjanvahvistuksissa on kyse myös osaltaan kaupunkibulevardin infrainvestoinnista eikä pelkästään raitiotiestä. Vihdintiellä on nykyisellään peruskorjausinvestoinnin tarvetta nykyisellä teialueella pohjanvahvistusten osalta, joille olisi tarve ilman raitiotieinvestointiakin.
5. Suunnitelman raitiovaunupysäkin sijainti on valikoitunut palvelemaan myös Vihdintien varren kehittyvää maankäyttöä ja uusia asukkaita, myös Valion alueen tulevia asukkaita. Bussipysäkit sijaitsevat Vihdintien ja Kaupintien risteyksessä. Risteykseen olisi kääntymiskaistojen vuoksi ongelmallista saada raitiotiepysäkki tilojen puolesta.
6. Liikennevaloristeyksiä on tulossa tarkoituksenmukaisesti sijainteihin. Uudet liikennevalo-ohjatut risteykset tulevat tahdistamaan liikennettä nykyisten valo-ohjattujen risteysten välissä turvaten myös liikenteen kokonaissujuvuuden. Osa uusista liikennevaloristeyksistä Kaupintiellä pystytään liikennevalo-ohjaamaan kevyemmin niin sanotuilla Jokerivaloilla, joilla liikennevalo-ohjataan risteystä vain, kun raitiovaunu liikennöi risteyksessä.

Palaute:

1. Suunnitelmaluonnoksessa jatketaan kaupunkisuunnittelijoiden hiljaisesti hyväksymää ajatusta, että yleiskaavasta voi poiketa (jopa useamman kilometrin verran). Suunnitelmaluonnoksessa raitiotie on selkeästi merkitty kääntyväksi Vihdintieltä Kaupintielle. Tämä ei ole voimassa olevan, vuonna 2016 vahvistetun yleiskaavan mukaista. Yleiskaavan mukaan raitiotie on merkitty jatkumaan Vihdintietä pitkin pohjoiseen Konalan suuntaan. Lain ja asetuksen mukaan yleiskaavasta saa poiketa vain vähäisesti. Tässä

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

ehdotettu raitiotien uusi linjaus edellyttää yleiskaavan muutosta, joka pitää tehdä ennen kuin nyt esitettyä suunnitelmaa voidaan viedä eteenpäin.

2. Asukasturvallisuudesta pistää silmään kaiken liikkumisen toteuttaminen samalla maanpinnan tasolla. Suunnitelman mukaan Vihdintieltä ollaan poistamassa kävelijöiden ja pyöräilijöiden suosimat alikulut. Tämä heikentäisi oleellisesti turvallisuutta ja viihtyisyyttä pakottamalla kaikki kulkijat katutasoon muun liikenteen kanssa ja samalla se lisää valo-ohjattujen risteysten määrää ja siten hidastaa liikkumista.
3. Kohdassa "Luontoarvot" todetaan, että "Kadun rakentamistoimet eivät ulotu liito-oravan ydinalueille". On kuitenkin muistettava, että Vihdintien puistometsä kapenee oleellisesti, kun tieväylä (bulevardi) levenee puistometsän puolelle. Tulisi myös ottaa huomioon se seikka, että rakennustyössä, erityisesti paalutuksessa, ei riitä vain suunnitelma-alueen väyläalue, vaan työmaa-alue "leviää" myös puiston puolelle. Suunnittelussa tulisi ottaa myös huomioon jo edellä mainittu alikulujen poistaminen, joka merkitsee luonnon eläimille sitä, että niiden tulee ylittää bulevardiväylä, koska ali ei pääse.
4. Jo nykyisen tien profiilissa ja rakenteessa näkyy useita isojakin painanteita, jotka osoittavat, että maaperä on pehmeää ja erittäin vaikeaa stabilisoida. Kaupunkibulevardin alueen savinen, pehmeä maaperä vaatii siten massiiviset maamassojen vaihdot ja paalutukset. Onko näitä maan vaihto- ja paalutuskustannuksia Valimon ja Kehä I siltojen uusimisten lisäksi otettu riittävästi huomioon raitiotien kannattavuuslaskelmissa, jotka jo tälläkin hetkellä osoittavat erittäin alhaista hyöty-kustannussuhdetta (0,20)?
5. Mitä erityisesti tarkoittaa katusuunnitelmaselostuksessa lause: "Kadun rakentamistoimet jäävät Mätäjokea ylittävän sillan lähellä vähäisiksi."? Onko Mätäjoen alikulkuun tarkoitus rakentaa Vihdintien kaavaselostuksen mukaisia tarpeettomia ja keinotekoisia rakennelmia? Mätäjoki on valittu Helsingin luonnonsuojelualueohjelmaan 2025 alkaen. Se on luokiteltu äärimmäisen uhanalaiseksi luontotyyppiä, joten sen keinotekoinen muuttaminen ja jokiuoman siirtäminen tai muotoilu on luonnonsuojelulain mukaan kiellettyä.
6. Suunnitelmaluonnoksessa näkyvä raitiotiepysäkki näyttäisi palvelevan lähinnä tulevia Valion alueen asukkaita. Se on liian kaukana Kaupintiestä palvelukseen nykyisiä Taka-Lassilan tai Marttilan asukkaita. Kaavoitukseen liittyvä tasapuolisuuden vaatimus palvelujen tarjonnassa ei täten toteudu.
7. Yleisenä havaintona voi jo nyt etukäteen todeta, että koko suunnitelma-alueen liikenne tulee hidastumaan huomattavasti, jos välille Haagan liikenneympyrä - Kaari on suunnitelmaluonnosten mukaisesti tulossa jopa 16 liikennevalo-ohjattua risteystä.

Vastaus:

1. Suunniteltu raitioteiden linjaus ei ole Helsingin yleiskaavan 2016 vastainen. Yleiskaava on luonteeltaan strateginen ja yleispiirteinen. Yleiskaavakartalla on pikaraitiotiemerkintä "Joukkoliikenteen nopea runkoyhteys, joka voidaan toteuttaa bussiratkaisuna. Sijainti ohjeellinen" Vihdintien suuntaisesti Vantaan rajalle. Yleiskaavassa ei ole esitetty koko raitioverkkoa esimerkiksi kantakaupungin osalta. Toteutettava raitiotien laajuus ja tarkempi linjaus on ratkaistu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, jota yleiskaava on ohjannut. Yleiskaava ei velvoita toteuttamaan Länsi-Helsingin pikaraitiotieyhteyttä osoitetussa laajuudessa Vantaan rajalle asti, mutta sen mahdollisen toteutuksen edellytykset on turvattu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Yleiskaava on ohjannut Haagaan ympyrän ja Vihdintien asemakaavojen laatimista, ja katusuunnitelmaluonnos on asemakaavan merkintöjen ja määräysten mukainen.

VUOROVAIKUTUSMUISTIO

2. Vihdintien aluetta kehitetään kaupunkimaisemmaksi. Jalankulun ja pyöräliikenteen alikulkukäytävissä korkeuserot muodostavat haasteen esteettömyyden ja ympäröivään katu- ja korttelirakenteeseen yhteensovittamisen kannalta. Lisäksi alikulkuratkaisut vievät enemmän katutilaa sekä ovat toteutuksen kustannusten osalta kalliimpi ratkaisu kuin tasossa liikkumisen vaihtoehdot. Suunnitelmassa poistuvat nykyiset alikulkukäytävät ovat elinkaaren osalta vanhoja, osin jo lähiaikoina peruskorjauskuntoisia.
3. Vihdintien katualue ei kavenna suunnittelualueen itäpuolista puistoaluetta, vaan kadun liikennetila levenee länsipuolelle. Vihdintien länsipuoli on nykyiselläänkin pääosin rakennettua aluetta.
4. Pohjanvahvistusten toimenpiteitä on huomioitu raitiotien investointikustannuksissa sekä sen kannattavuuslaskelmassa. Pohjanvahvistuksissa on kyse myös osaltaan kaupunkibulevardin infrainvestoinnista eikä pelkästään raitiotiestä. Vihdintiellä on nykyisellään peruskorjausinvestoinnin tarvetta nykyisellä tieläueella pohjanvahvistusten osalta, joille olisi tarve ilman raitiotieinvestointiakin.
5. Mätäjoen ylittävät Vihdintien nykyiset sillat säilytetään eikä niiden alle ole suunnitteilla rakentamista. Osa silloista vaatii kuitenkin korjaustoimenpiteitä, joiden laajuutta selvitetään.
6. Suunnitelman raitiovaunupysäkin sijainti on valikoitunut palvelemaan myös Vihdintien varren kehittyvää maankäyttöä ja uusia asukkaita, myös Valion alueen tulevia asukkaita. Bussipysäkit sijaitsevat Vihdintien ja Kaupintien risteyksessä. Risteykseen olisi kääntymiskaistojen vuoksi ongelmallista saada raitiotiepysäkki tilojen puolesta.
7. Liikennevaloristeyksiä on suunniteltu tarkoituksenmukaisiin sijainteihin. Uudet liikennevalo-ohjatut risteykset tulevat tahdistamaan liikennettä nykyisten valo-ohjattujen risteysten välissä turvaten myös liikenteen kokonaissujuvuuden. Osa uusista liikennevaloristeyksistä Kaupintiellä pystytään liikennevalo-ohjaamaan kevyemmin niin sanotuilla Jokerivaloilla, joilla liikennevalo-ohjataan risteystä vain, kun raitiovaunu liikennöi risteyksessä.

projektinjohtaja
Tuomas Lautaniemi

Tiedoksi

Palautteen antajat, kartta.hel.fi