



V/HT\



V/HT\

Strateginen yleiskaava
Kaavaselostus



Kaavan laatija:

Mikko Laukkanen

Graafinen suunnittelu:

Mikko Laukkanen

dnro. 177/10.02.02/2017

Työhön osallistuneet:

Jami Harilainen

Tarja Johansson

Hanna Jokitöyrä

Katri Kuusisto

Miia Ketonen

Suvi Lehtoranta

Salla-Mari Rintala

Petra Ståhl

Heidi Tammelin

Sisällys

1	Johdanto	6
1.1	Yleiskaavan tarkoitus	7
1.2	Strategisen yleiskaavan oikeusvaikutus.....	8
2	Suunnittelualue	10
3	Suunnittelun vaiheet.....	12
3.1	Päätökset ja työvaiheet	12
3.2	Viranomais- ja sidosryhmäyhteistyö	13
4	Kaavan lähtökohdat	14
4.1	Vihdin yhdyskuntarakenteen historiaa	14
4.2	Ennusteet.....	16
4.2.1	Väestö	16
4.2.2	Asuminen	23
4.2.1	Maailmantalous	27
4.2.2	Julkinen talous	28
4.2.1	Kotitaloudet	29
4.2.2	Matkailu.....	31
4.2.3	Liikenne	32
4.3	Toimintaympäristön muutos.....	34
4.4	Vihti osana Helsingin seutua	40
4.5	Brändi & strategia	41
4.6	Maapolitiikka ja maanomistus	44
4.7	Kasvupotentiaali	47
4.8	Rakennemallit	48
5	Rakennettu ympäristö	52

5.1	Yhdyskuntarakenne	52
5.2	Kylät.....	56
5.3	Loma-asuminen.....	59
5.3.1	Lomarakennusten käyttötarkoituksen muuttaminen asuinrakennukseksi	60
5.4	Virkistys.....	61
5.5	Luonnonympäristö.....	62
5.6	Palvelut	66
5.6.1	Julkiset palvelut	66
5.6.2	Kaupalliset palvelut	71
5.7	Liikenneverkko.....	73
5.7.1	Maantieliikenne.....	73
5.7.2	Raideliikenne	74
5.7.3	Joukkoliikenne	76
5.7.4	Liityntäpysäköinti.....	81
5.7.5	Kävely ja pyöräily	82
5.8	Liikenneturvallisuus	85
5.9	Pysäköintipolitiikka	86
5.10	Energia- ja vesihuolto.....	88
6	Kaavan tavoitteet.....	92
6.1	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.....	92
6.2	Maakuntakaavan tavoitteet.....	95
6.2.1	Voimassa oleva maakuntakaava	95
6.2.2	Vireillä oleva maakuntakaava	98
6.3	Vihdin kunnan tavoitteet.....	98
6.4	Osallisten tavoitteet	100

6.5	Maankäytön keskeisiä kysymyksiä	104
6.5.1	Väestönkasvun sijoittuminen.....	104
6.5.2	Maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen	104
6.5.3	Suunnittelualueen taajamien kehityskuva.....	105
6.5.4	Millä liikutaan tulevaisuudessa?	109
6.5.5	Missä ja miten palvellaan?.....	111
6.5.6	Hajarakentaminen.....	111
7	Suunnitelmaa sitovat päätökset ja lainsäädäntö	112
7.1	MAL-sopimus	112
7.2	Vihdin kunnan kehityskuva	113
7.3	Osayleiskaavat	115
7.4	Rakennusjärjestys	116
7.5	ESA-radan yleissuunnittelu	116
8	Muut suunnitelmat	118
8.1	Yleiskaava 1986.....	118
8.2	MASU	118
8.3	KUUMA-kuntien kehityskuva	122
8.4	Keski-Uudenmaan strateginen ilmasto-ohjelma	125
8.5	Vihdin jalankulku-, pyörätie- ja ulkoilureittiverkoston kehittämissuunnitelma	125
9	Väestö ja työpaikat	129
9.1	Väestö nyt.....	129
9.2	Työpaikat	132
10	Kaavaluonnos	137
10.1	Yhdyskuntarakenne	137
10.2	Mitoitus	139

10.3	Asuminen.....	139
10.4	Palvelut.....	142
10.5	Elinkeinoelämä.....	143
10.6	Virkistys ja matkailu.....	145
10.7	Taajamat	146
10.8	Kylät	147
10.9	Liikenne.....	151
10.10	Ympäristövaikutukset	152
10.11	Kunnallistalous.....	154
10.12	Kestävä yhdyskuntarakenne.....	162
10.13	Tarina 2050.....	164
11	Vaikutusten arvioinnit.....	172
11.1	Kaavan kokonaisarviointi	172
11.2	Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutuminen	176
11.3	Taloudelliset vaikutusarvioinnit.....	181
11.4	MAL-tavoitteiden toteutuminen.....	182
11.1	Kunnan tavoitteiden huomioon ottaminen.....	182
11.1	Voimassa olevan maakuntakaavan huomioon ottaminen	183
12	Tausta-aineisto	186

1 Johdanto

Vihdin kunta on päättänyt ryhtyä vuonna 2017 laatimaan strategista yleiskaavaa kunnan tulevan kehityksen ohjenuoraksi, jonka avulla kunnan maankäyttöä on mahdollista kehittää tavoitteellisesti kokonaisuutena. Strategisen yleiskaavan tavoitteena on luoda yhteinen näkemys Vihdin maankäytön tulevaisuudesta pitkällä aikavälillä. Kaavalla pyritään alueidenkäytön strategisten linjausten tekemiseen ja kokonaiskuvan muodostamiseen kunnan tavoitellusta maankäytön kehityksestä.

Vihdin strategisen yleiskaavan tavoitevuodeksi on asetettu vuosi 2050. Tulevaisuuden ennustaminen on tunnetusti vaikeaa, erityisesti maailmanlaajuisen toimintaympäristön muuttuessa yhä voimistuvaan tahtiin teknologisen kehityksen, ilmastonmuutoksen ja globaalien megatrendien pyyhkiessä myös oman kuntamme yli. Vihti on osa Helsingin metropolialuetta, mikä on yksi Euroopan nopeimmin kasvavista kasvukeskuksista, eikä tilanteen uskota kasvun kannalta radikaalisti muuttuvan tulevaisuudessakaan. Tämän voidaan nähdä olevan haaste, mutta ennen kaikkea mahdollisuus Vihdille, joka on vain osattava realisoida. 2000-luvulla Vihti on nauttinut huomattavasta väestönkasvusta, joka on tosin merkittävästi hiipunut tämän vuosikymmenen lähestyessä loppuaan. Jotta pystymme jatkossa kestävään kasvuun, on meidän kyettävä uudistumaan ja tarjoamaan monipuolisesti asumismahdollisuuksia erilaisille väestöryhmille ja varauduttava muuttuviin asumispreferensseihin sekä kaupungistumistrendiin unohtamatta kuntataloutta ja Vihdin ominaistekijöitä, kuten laajoja maaseutumaisia alueita sekä elinvoimaisia kyliä.

Huolimatta suurista muutoksista kuntien toimintaympäristössä, tulevat kuntalaisten tarpeet mitä todennäköisimmin tulevaisuudessakin olemaan pääasiassa samoja kuin nykyisin. Perustarpeiden, kuten asumisen ja terveydenhuollon, tyydyttämisessä on seuraavinakin vuosikymmeninä kunnilla merkittävä tehtävä, mihin on pystyttävä vastaamaan väestön hoitosuhteen heikkenemisestä huolimatta. Osa strategista työtä onkin tulevan ennakointi, jossa toimintaympäristöä ja sen muutoksia pyritään hyödyntämään ja korostamaan näiden avulla sellaisia kun-

nan omia vahvuuksia, joilla elinolosuhteita voidaan edelleen parantaa. Samalla on huolehdittava demokratian toteutumisesta kuntatasolla ja siitä, että kuntalaiset pääsevät osallistumaan päätöksentekoon tasa-arvoisesti.

Vaikkakin kaavoitus on vakava paikka, on kuitenkin muistettava pitää myös sopiva pilke silmäkulmassa, jotta voimme yhdessä luoda elinvoimaista, kestävää, toimivaa ja ennen kaikkea hauskaa Vihtiä, jossa asukkaiden on hyvä olla. Lopulta tulevat sukupolvet tulevat arvioimaan onnistumisemme strategisessa yleiskaavoittamisessa ja tämän tavoitteiden toteuttamisessa.

1.1 Yleiskaavan tarkoitus

Vihdin kunta päättää strategisista tavoitteistaan valtuustokausittain päivitettävässä kuntastrategiassaan. Kuntastrategiassa päätetään kunnan toimintaa ohjaavista arvoista ja visioista, jotka luovat perustan myös strategisen yleiskaavan laatimiselle ja jatkossa myös päivittämiselle. Strategisessa yleiskaavatyössä on keskitytty muun muassa seuraaviin avaintemoihin:

- Kestävä ja taloudellinen yhdyskuntarakenne
- Arkielämän sujuvuus
- Taajamien kasvusuunnat
- Asumisen painopistealueet
- Palveluiden saavutettavuus
- Virkistys ja ulkoilu
- Elinkeinoelämän edellytysten turvaaminen
- Kestävä liikkuminen ja liikenne
- Monipuoliset asumispalvelut

Strateginen yleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena. Voimaan tullessaan strateginen yleiskaava ei kumoa aikaisemmin voimaan tulleita oikeusvaikutteisia osayleiskaavoja. Strateginen yleiskaava tulee kuitenkin jatkossa ohjaamaan tulevaa osayleiskaavoitusta, asemakaavoitusta ja muuta maankäytön suunnittelua. Jatkotyöskentelyssä tavoitteeksi asetetaan myös strategi-

sen yleiskaavan päivittäminen valtuustokausittain. Tämä mahdollistaa kunnan maankäytön dynaamisemman ja joustavamman pitkän aikavälin strategisen suunnittelun. Strategisen yleiskaavan päivitystarve ja tavoitteet voidaan tarkistaa peilaten päivitettävää kuntastrategiaa ja päivityksen on mahdollista toteuttaa esimerkiksi osa-alueittain tai teemoittain. Näin mahdollistetaan nopeampi reagointikyky jatkuvasti kehittyvään toimintaympäristöön sekä maankäyttöön kohdistuviin muutoksiin ja tarpeisiin.

Maankäytön strateginen suunnittelu antaa kunnalle oivallisen työkalun kunnan maankäytön hallintaan ja yhdyskuntarakenteen kehittymisen seurantaan pitkällä aikajänteellä. Joustavuutensa vuoksi strateginen yleiskaava mahdollistaa kunnan kehittämisen pitkällä tähtäimellä, mikä antaa edellytykset tavoitella pitkäkestoisen kuntakehityksen mahdollistamia hyötyjä. Nämä laaditut strategisen yleiskaavan kehityslinjat mahdollistavat kunnan eri toimialojen tulevaisuuden suunnittelun antamalla raamit kokonaisvaltaiselle kuntakehitykselle. Maankäytön kehittymisen strategisessa yleiskaavassa tavoiteltuun suuntaan edellyttää kuntien eri toimialojen yhteispeliä, jolloin kunnan eri toimijat luovat yhteistyössä strategisen yleiskaavan sisältöä.

1.2 Strategisen yleiskaavan oikeusvaikutus

Yleiskaava on yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteistä ohjaamista varten karttana tai useampana toisiinsa kytkeytyvinä karttoina kuntaan laadittava suunnitelma, joiden yhteyden kuuluvat myös kaavamerkinnät ja -määräykset. Yleiskaavan tehtävänä on yleispiirteinen maankäytön ohjaaminen sekä toimintojen yhteensovittaminen, jolla ratkaistaan eri toimintojen kuten asutuksen, palvelujen ja työpaikkojen sekä virkistysalueiden sijoittaminen. Yleiskaavaan sisältyy tavoitellun kehityksen periaatteet ja tällä ohjataan myös alueen asemakaavojen laatimista. Yleiskaava voi koskea koko kuntaa tai sen tiettyä osa-aluetta, jolloin sitä kutsutaan osayleiskaavaksi. Vihdissä laadittava strateginen yleiskaava koskee koko kuntaa ja on laadittu oikeusvaikutteiseksi. Nyt laadittu yleiskaava on hyvin yleispiirteinen, vastaten ensisijaisesti yhdyskuntarakenteen strategiseen ohjaustarpeeseen.

Yleiskaavan sisältövaatimukset ohjaavat kaavan laatimista ja niillä on myös keskeinen merkitys arvioitaessa kaavan lainmukaisuutta, esimerkiksi muutoksenhaun yhteydessä. Yleiskaavaa laadittaessa on maakuntakaavan määräykset ja ohjausvaikutus otettava huomioon. Yleiskaava ei saa aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle kohtuutonta haittaa. Tarkemmin yleiskaavan sisältövaatimuksista säädetään maankäyttö- ja rakennuslain 39 §:ssä. Yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon muun muassa yhdyskuntarakenteen toimivuus, elinympäristön terveellisyys ja turvallisuus, asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus, liikenteen ja muun infrastruktuurin järjestäminen kestäväällä tavalla, elinkeinoelämän toimintaedellytykset, ympäristöhaittojen vähentäminen, ympäristö- ja luontoarvojen vaaliminen sekä virkistysalueiden riittävyys. Nämä seikat on selvitettävä ja otettava huomioon siinä määrin kuin laadittavan strategisen yleiskaavan ohjaustavoite ja tarkkuus sitä edellyttävät.

Yleiskaavan keskeisimmät oikeusvaikutukset liittyvät kaavahierarkiaan eli yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta yleiskaavan toteutumista. Oikeusvaikutuksista suunnitteluun ja viranomaistoimintaan säädetään maankäyttö- ja rakennuslain 42 §:ssä. Yleiskaavan oikeusvaikutukset liittyvät myös rakentamisrajoituksiin, joista säädetään MRL 43 §:ssä.

Strateginen yleiskaava kuvaa eri toimintojen volyymien määrää eikä niinkään näiden tarkkaa sijaintia. Aluerajaukset ja tarkempi maankäyttö ja alueiden toiminnot täsmentyvät yksityiskohdaisemmassa suunnittelussa.

2 Suunnittelualue

Vihdin strateginen yleiskaava laaditaan koko kunnan alueelle. Vihti sijaitsee Länsi-Uudella- maalla noin 45 kilometriä Helsingistä Turun suuntaan. Vihdin pinta-ala on 567 km², josta yhteensä 104 järveä ja lampea peittävät noin 8 % pinta-alasta, rantaviivaa Vihdissä on 266 km. Vihdissä on asukkaita noin 29 000. Kunnan neljään taajamaan on laadittu asemakaavat ja ne ovat kunnallistekniikan piirissä, lisäksi kunnassa on laajoja maaseutualueita. Vihdin kunnassa ei ole koko kunnan kattavaa oikeusvaikutteista yleiskaavaa.

Nummela on Vihdin suurin taajama ja hallinnollinen keskus. Nummelan taajama sijaitsee Nummelanharjulla, joka on Ensimmäisen Salpausselän laaja-alainen hiekkavaltainen selänne. Vihdin kirkonkylä on Vihdin toiseksi suurin taajama ja kunnan vanha keskus, se rajautuu länsiosasta Kirkkojärveen, joka yhdistyy Uudenmaan toiseksi suurimpaan järveen, Hiidenveteen. Ojakkala on Vihdin kolmanneksi suurin taajama, joka on kasvanut harjun reunaa pitkin lähes kiinni Nummelaan. Otalampi on Vihdin neljäs taajama, joka sijaitsee noin 15 kilometrin päässä Nummelasta ja noin 10 kilometrin päässä Vihdin kirkonkylästä.

Vihdin kuntaa halkovat Turku-Helsinki-Pietari -tie/Valtatie 1, Helsinki-Pori -tie/valtatie 2, Hanko-Mäntsälä -tie/valtatie 25 sekä Hanko-Hyvinkää -rautatie. Vihdissä on myös oma pienlentokenttä.

Vihdin kunnan maisemaa leimaavat vesistöt, kumpuilevat viljelymaisemat ja harjut. Maisemalle tyypillisiä elementtejä ovat pohjoisesta etelään suuntautuvat jokilaaksot, savikot ja niiden välissä sijaitsevat metsäiset selänteet. Ensimmäisen Salpausselän merkitys maisemassa on huomattava. Vihdin alue kuuluu eteläboreaaliseen kasvillisuusvyöhykkeeseen. Kasvillisuus on rehevää, metsät ovat kuusivaltaisia havumetsiä, jossa paikoitellen esiintyy jaloja lehtipuita. Metsiä on käytetty pääasiassa talousmetsinä. Nuuksion kansallispuisto sijaitsee suurimmalta osaltaan Vihdin kunnan alueella kunnan kaakkoisosassa. Nuuksion alue toimii elinympäristönä monipuoliselle linnustolle ja uhanalaisille eläimille. Vihdin alueella on muitakin tärkeitä suojelualueita mm. lintuvesiä, kallioalueita, harjualueita ja Natura -alueita.

Vihdissä on työpaikkoja yhteensä noin 8 200, joista reilu 1 500 on yrittäjiä. Vihdissä asuu työssäkäyviä noin 13 600 ja työpaikkaomavaraisuus on noin 60 %. Merkittävimpiä elinkeinoja ovat julkishallinto, kauppa sekä teollisuus ja rakennustoiminta. Teollisuuden osuus on pienentynyt vuodesta 2000 lähtien, mutta on yhä lähes 18 % kaikista työpaikoista. Tärkeimmät teollisuudenalat ovat metalli, elektroniikka, kaluste ja puu sekä rakennusaineet. Rahoitus-, vakuutus- ja kiinteistöalan osuus on vähentynyt, kun taas rakennustoiminta ja kauppa ovat nostaneet osuuksiinsa tasaisesti. Palveluiden osuus työpaikoista on jo 72 %. Maa- ja metsätalouden osuus on enää noin 2 %. Yrityksiä on yhteensä noin 2 000, joista noin 140 on teollisuusyrityksiä. Luvut ovat vuodelta 2017.

Kaupalliset palvelut ovat keskittyneet Nummelaan ja muihin taajamiin. Vihdin perusterveydenhuollon palvelut tuotetaan Nummelan terveysasemalla. Vihdissä on kymmenen 1–6-luokkien yleisopetuksen alakoulua, joista yksi on ruotsinkielinen. Lisäksi kunnassa on kaksi 1–9-luokkien yhtenäiskoulua sekä kaksi 7–9-luokkien yläkoulua. Kunnallisia päiväkoteja on 15, joista yksi on ruotsinkielinen.

Vihdin asukasmäärä kasvoi vuoteen 2010 saakka keskimäärin kahden prosentin vuosivauhtia. Tämän jälkeen kasvu on hiipunut. Vihdin kunnan strategian mukainen kasvutavoite vuosille 2014–2017 on vuosittain 1,5 %. Todellinen väestönkasvu on jäänyt tämän alle. Esimerkiksi vuoden 2014 alusta vuoden 2016 loppuun asukasmäärä on kasvanut ainoastaan 38 asukkaalla. Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan Vihdin väkiluku tulee kasvamaan vuoteen 2040 mennessä 30 822 asukkaaseen.

3 Suunnittelun vaiheet

3.1 Päätökset ja työvaiheet

Suunnittelun käynnistyminen

Kunnanvaltuusto hyväksyi strategisen yleiskaavan laatimisen kaavoitusohjelmaan 12.12.2016 § 66. Yleiskaavatyö käynnistyi työn ohjelmoinnilla sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) laadinnalla. Kaavoitus- ja teknisen lautakunnan käsiteltäviä osallistumis- ja arviointisuunnitelman, ilmoitetaan kaavatyön vireille tulosta ja OAS:in nähtävillä olosta (MRL 63 §). Kaavatyön käynnistymisestä ja osallistumis ja arviointisuunnitelman valmistumisesta lähetettiin tieto ELY-keskukselle, museovirastolle, maakuntamuseolle ja Vihdin museolle.

Osalliset voivat antaa palautetta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta koko kaavaprosessin ajan ja suunnitelmaa voidaan täydentää saadun palautteen pohjalta kaavaprosessin kuluessa.

Suunnittelun aloitusvaiheessa järjestettiin Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa kaavoituksen aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu (MRL 66 § ja MRA 26 §), jossa käsiteltiin osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa, kaavan lähtökohtia sekä kaavan keskeisiä tavoitteita eri viranomaisten näkökulmasta.

Vihdin kunta laaditutti yleiskaavatyöskentelyn tausta-aineistoksi Ramboll Finland Oy:llä rakennemallivaihtoehtot.

Valmisteluvaihe

Osallisten kannalta keskeinen suunnitteluvaihe on kaavan valmistelu, jolloin tehdään muun muassa tarvittavia selvityksiä kaava-aluetta koskien sekä täsmennetään kaavatyön tavoitteita ja suunnitteluperiaatteita. Kaavoitus- ja teknisen lautakunnan hyväksyttyä kaavan valmisteluai-

neiston, asetetaan se (kaavaluonnos ym.) julkisesti nähtäville 30 päivän ajaksi. Nähtävilläoloaika osallisilla on mahdollisuus esittää mielipiteitä kaavaluonnoksesta ja muusta valmisteluaineistosta (MRL 62 § ja MRA 30 §). Viranomaisilta ja tarvittavilta muilta tahoilta (esim. yhdistyksiltä) pyydetään valmisteluaineistosta lausunnot. Valmisteluaineiston nähtävillä ollessa järjestetään ns. valmisteluvaiheen kuuleminen. Tässä kaikille avoimessa yleisötilaisuudessa esitellään kaavaluonnosta ja muuta valmisteluaineistoa, ja osallisilla on mahdollisuus esittää niitä koskevia kysymyksiä ja kannanottoja tai käsityksiä suunnitelman vaikutuksista.

3.2 Viranomais- ja sidosryhmäyhteistyö

Aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu on pidetty 24.4.2018. Kaavaprosessin aikana järjestetään MRL:n mukainen viranomaisneuvottelu vireille tulo- ja kaavaehdotusvaiheessa. Näiden lisäksi pidetään tarpeen mukaan viranomaisten työneuvotteluja. Sidosryhmiä kutsutaan erillisiin työkokouksiin suunnittelun eri vaiheissa tarpeen mukaan (mm. tekninen toimiala, sivistystoimiala, ympäristötoimi, naapurikuntien kaavoituksesta vastaavat sekä Uudenmaan maakunnan liitto).

4 Kaavan lähtökohdat

4.1 Vihdin yhdyskuntarakenteen historiaa

Vihdin mutkikas rajaviiva on muodostunut luonnontekijöiden myötävaikutuksesta ja asutus on seurannut vesistöjen varsia. Vihdissä on ollut muutamien kantatalojen ryhmiä kylätonteilla. Kylätonttien ympärille ovat muodostuneet kylät, joiden rajoina ovat olleet taloryhmien viljelysmaiden rajat. Ensimmäisiä kirjallisia mainintoja Vihdistä löytyy 1400-luvun rajankäyntiasiakirjoista ja Vihdin kylät tunnetaan jo 1500-luvun alun maakirjoista ja veroluetteloista. Vihdin maisemalle on tyypillistä vuosisatainen maanviljelyn harjoittaminen. Peltopinta-ala oli 1700-luvun lopulla Vihdissä 2 138 ha ja vuonna 1876 3 465 ha. Eniten viljeltiin ruista. Nykyinen peltopinta-ala on yli 11 000 ha ja eniten viljellään mallas- ja rehuohraa. 1870-luvulla otettiin käyttöön useita teknisiä uudistuksia, kuten kääntöaura, rautaäkeet ja kylvökoneet. Alettiin myös kaivaa säännöllisiä sarkaojia. Isojako Vihdissä vuosien 1760 ja 1802 välillä muutti kylärakennetta. Ruotsin kruunun läänitystoiminnasta syntyivät Vihdin lukuisat kartanot ja sen myötä torpparilaitos hajotti asutuksen keskittymisen kylätonteille.

Hiidenvesi on ollut vuoteen 4500 eaa. samassa tasossa merenpinnan kanssa ja muodostanut merkittävän kulkuyhteyden Hämeeseen. Vihdin järvet jokineen muodostavat vesistöjaksoja, joilla on ollut huomattava merkitys uittoväylänä. Hinaajalaivat kulkivat Hiidenveden ja Lohjanjärven väliä. 1800-luvun lopulla Hiidenvedellä oli matkustajaliikennettä pienellä höyrylaivalla. Korkeat kalliomäet ja niiden väliset alangot muodostavat laaksojonoja. Vihdin maisemallisesti näyttävin jääkauden vaiheista kertova kohde on Salpausselkä. Salpausselkää on käytetty ammoisista ajoista saakka kulkuväylänä.

Tiet veivät 1800-luvulla Vihdistä viiteen kaupunkiin; Helsinkiin, Hämeenlinnaan, Turkuun, Porvooseen ja Tammisaareen. Vihdin kirkko ja kirkonkylä on ollut tärkeä teidenristeys. Ennen rautatien tuloa kestikievarit toimivat paikallisina kyläkeskuksina, joissa saatiin tietoja muualta maailmasta matkustavaisten välityksellä ja postiakin kuljetettiin 1860-luvulle saakka kievaripostijär-

jestelmän mukaisesti. Vuonna 1870 Nummelassa oli toista sataa kiinalaista työläistä rakentamassa ensimmäisen maailmansodan aikaisia kenttälinnoitteita Venäjän pelkäämän Saksan hyökkäyksen puolustukseksi. Linnoituslaitteet Vihdissä sijoittuvat merkittävimpien maanteiden varsille Nummelan Huhdanmäellä, Kalkkimäessä, Hiidenrannassa, kirkonkylässä ja Jokikunnalla.

Hanko-Hyvinkää radan valmistuttua Vihti on ollut rautatieyhteyden varrella. Vihdin alueelle rakennettiin Nummelan, Ojakkalan ja Otalammen asemat sekä Selin laituri. Rautatien mukana tuli Vihtiin myös uusi rakennustyyppi – ratojen varsille ja asemille nousivat keskitetysti suunnitellut rautatiehen liittyvät rakennukset; asemat, asemapääliköntalot ja vahtituvat. Asemien lähetyville keskittyi käsityöläisiä, pienteollisuutta ja kauppaa. Käsityöläisiä Vihdissä oli silloin jopa kolminkertainen määrä maan keskiarvoon verrattuna. Rautatieasemien lähetyville alkoi syntyä myös huvila-asutusta ja täyshoitelatoimintaa. Kokonaisväkiluvun kasvu edellytti asutuksen laajenemista. Vihdissä oli vuonna 1820 noin 9 henkeä neliökilometriä kohti. Sadassa vuodessa lukumäärä nousi noin 17 henkeen neliökilometriä kohti. Nykyisin väestötiheys Vihdissä on 56 asukasta/km².

Toisen maailmansodan jälkeinen siirtoväen asuttaminen toi Vihtiin uuden miljöötyyppin, ns. karjalaisasutuksen. Vihdin väkiluku kasvoi vuodesta 1940 vuoteen 1958 mennessä noin kahdella ja puolella tuhannella hengellä. Rautatien tulo, Nummelan lentokentän rakentaminen talvisodan aikana ja liikenneyhteyksien paraneminen edistivät Vihdissä teollisuuden kehittymistä. Vihdin vaakunan (1953) sininen polviorsi viittaa kunnan nimen alkukirjaimeen ja Hiidenveden muotoon. Sininen vesipyörä taas viittaa vanhoihin vesisahoihin, mutta oli vaakunan käyttöönoton aikaan myös selkeä viittaus kunnan aloittamaan teollistamispolitiikkaan.

1960-luvulta alkaa Vihdissä taajamien kasvun ja hajarakentamisen kausi. Monin paikoin vasta silloin alettiin poiketa asutuksen perinteisestä sijoittamisesta ja rakennuskannan perinteisestä muotokielestä. Nummelasta kehittyi Vihdin nopeimmin laajeneva taajama-alue. Vihdin maalaiskunnassa tehtiin rakennussuunnitelmamittaus vuosina 1956-57 ja Vihtiin perustettiin kaavoituslautakunta 1959. Vuonna 1966 rakennuskaavan laatimistehtävät siirtyivät lääninhallituksilta

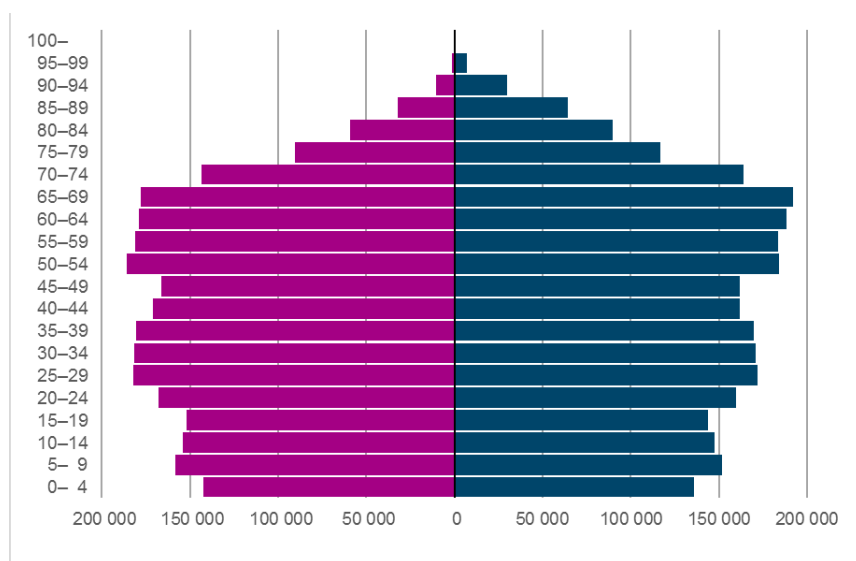
kunnille. Vihdin ensimmäinen kaava, Vihdin kirkon seudun kaava, vahvistettiin 1972. Vuoteen 2012 mennessä Vihdin pinta-alasta oli kaavoitettu vain 3,6%.

Edvard Helteellä oli Vihdin Nummelassa puusepänverstas, joka työllisti muutamia puuseppiä 1910-1920-luvuilla, jolloin häntä alettiinkin jo yleisesti kutsua ”tehtailijaksi”. Tehtailijan pojasta tuli ministeri Veikko Helle – Puuseppä Suomen eduskunnasta ja teollistamispoliitikko, joka jätti pysyvästi kehittämisen jälkensä Vihtiin ja erityisesti Nummelaan. Nummelasta tehtiin pitkälti hänen toimestaan voimakas teollinen yhdyskunta. 2000-luvulle tultaessa Nummelasta on tullut myös Vihdin hallinnollinen keskus, Vihdin veturi, joka kulkee ja kasvaa voimakkaasti etelään.

4.2 Ennusteet

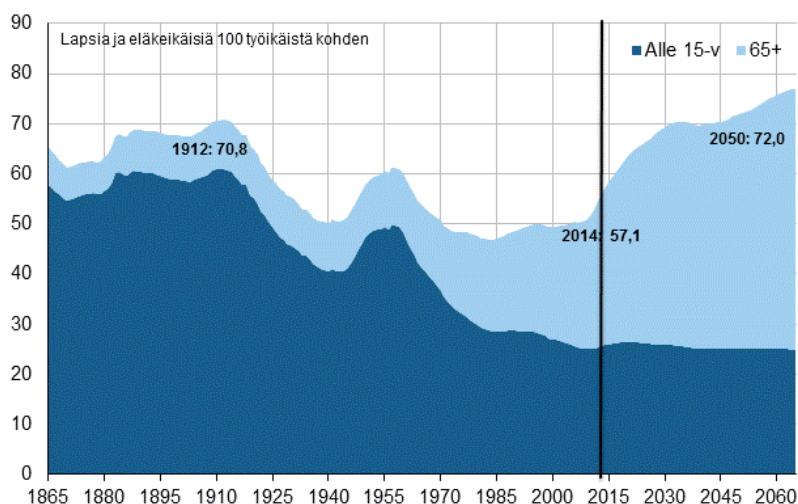
4.2.1 Väestö

Suomen väestö vanhenee tulevina vuosikymmeninä mitä merkittävimmissä määrin. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan alle 15-vuotiaita henkilöiden määrä tulee vähenemään 14 prosenttiin vuoteen 2060 mennessä. Suurin syy nuorten määrän vähenemiseen on riittämättömällä tasolla oleva syntyvyys. Myös syntyvyys on Vihdissä ollut laskussa tällä vuosikymmenellä.



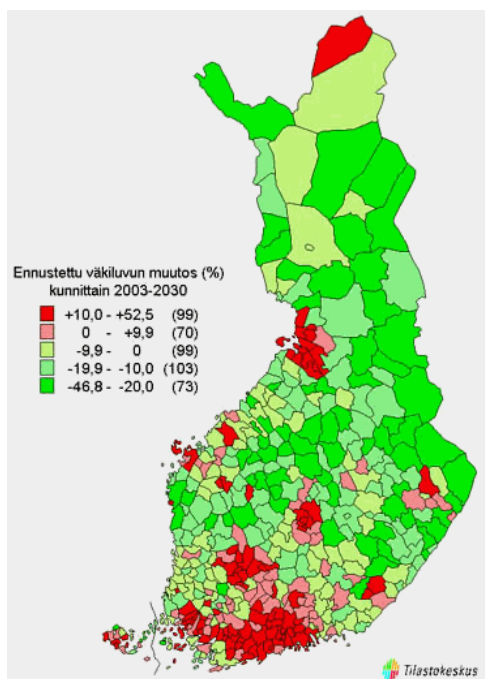
Väestön ikärakenne 31.12.2017. Lähde: Tilastokeskus

Väestön huoltosuhde, eli kuinka monta ei-työikäistä kansalaista on kutakin työikäistä kohti, tulee ennusteen mukaan heikkenemään jatkossa merkittävästi. Yleiskaavan tavoitevuotena 2050 huoltosuhde on ennusteen mukaan koko Suomessa 100 lasta ja eläkeläistä 72 työikäistä kohden. Vihdissä vuonna 2018 huoltosuhde on 61,0 ja Tilastokeskuksen ennuste vuodelle 2040 on 72,3, mikä on kutakuinkin sama kuin Suomessa keskimäärin. Huoltosuhteen arvioidaan pysyvän pääkaupunkiseudulla kohtuullisen hyvässä 54 prosentin lukemassa. Huoltosuhde Uudella maalla on suurelta osin riippuvainen maakuntaan kohdistuvan maahanmuuton määrästä, sillä tämä kasvattaa nuorten määrää, joiden työllistäminen tulee olemaan ehdottoman tärkeää. THL:n ikävakioidun sairastavuusindeksin mukaan Vihti kuuluu Suomen kunnista terveimpään viidennekseen.



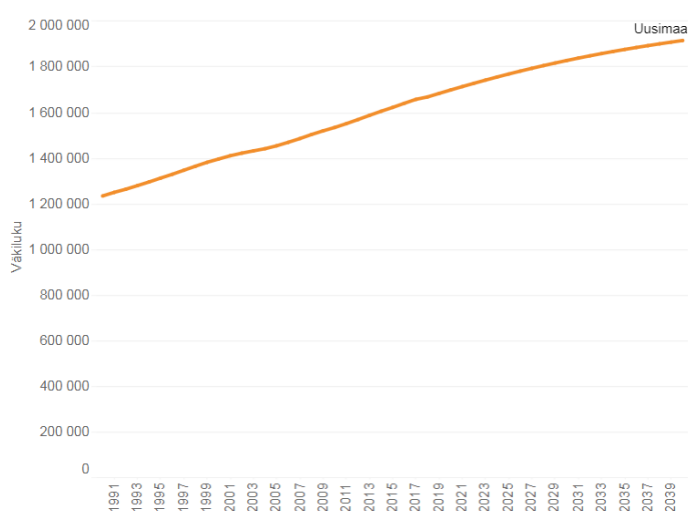
Lapsia ja eläkeikäisiä 100 työkäistä kohden. Lähde: Tilastokeskus

Tilastokeskuksen ennusteiden mukaan väestö tulee keskittymään ennusteen mukaan suurimpiin kaupunkikeskuksiin sekä erityisesti Uudenmaan maakuntaan.



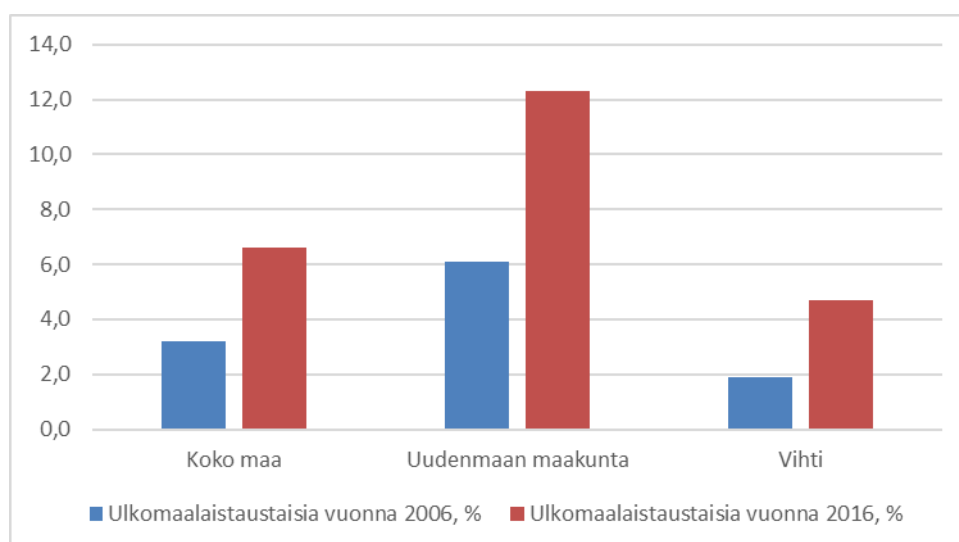
Ennustettu väkiluvun muutos kunnittain 2003-2030. Lähde: Tilastokeskus

Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan Uudenmaan väkiluku tulee ylittämään 1,9 miljoonan asukkaan rajan vuoteen 2040 mennessä. Maakunnan väestö tulee kasvamaan erityisesti pääkaupunkiseudulla, missä tämän odotetaan kasvavan yli 200 000 asukkaalla. Myös KUUMA-seudulla väestön ennustetaan kasvavan yli 40 000 asukkaalla. Muilla Uudenmaan alueilla väestönkasvun uskotaan olevan maltillisempaa.



Väestöennusteita Uudeltamaalta 1990-2040. Lähde: Tilastokeskus

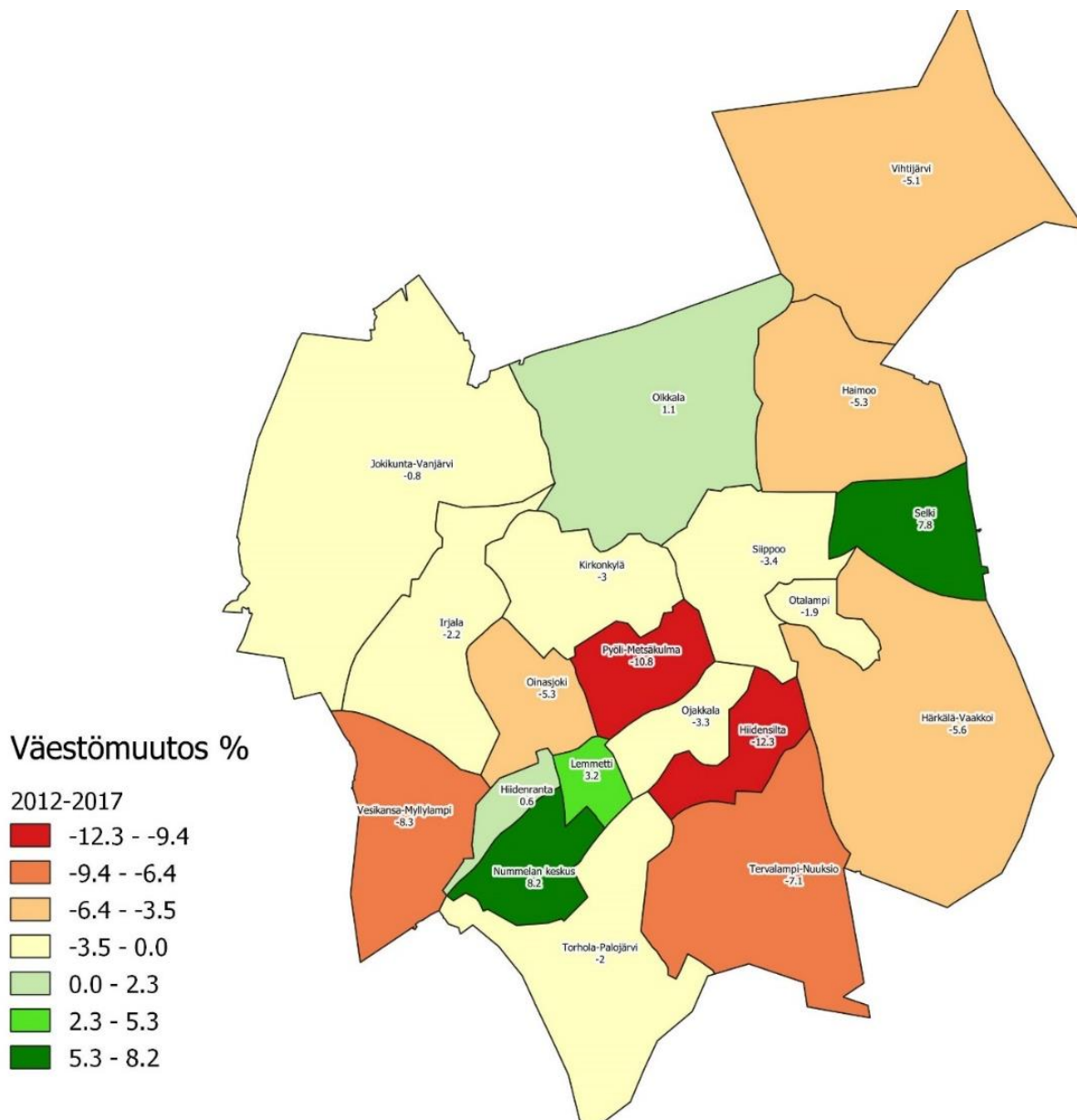
Vuonna 2016 Suomen väestöstä ulkomaalaistaustaisia oli 364 787 eli 6,6 prosenttia. Ulkomaalaistaustaisia asui Uudellamaalla 12 prosenttia. Koko maan ulkomaalaistaustaisista yli puolet asui Uudellamaalla. Ulkomaalaistaustaisten osuus oli suuri erityisesti pääkaupunkiseudulla. Noin neljäsosa ulkomaalaistaustaisesta väestöstä asuu Helsingissä. Erityisesti 1990-luvulla Suomeen suuntautuneen maahanmuuton ensimmäinen kohde oli Helsinki, josta ulkomaalaistaustaiset ovat myöhemmin hakeutuneet muualle pääkaupunkiseudulle. Viime vuosina muualla Suomessa asuva maahanmuuttajaväestön muuttoliike Uudellemaalle on ollut melko vilkasta. Myös Vihdissä ulkomaalaistaustaisten määrä on kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana ja määrän voidaan olettaa kasvavan myös jatkossakin.



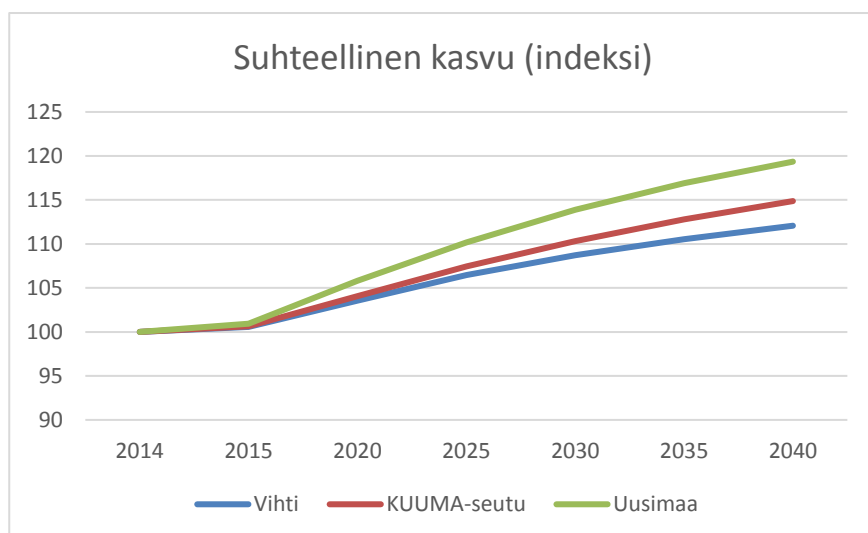
Lähde: Tilastokeskus

Tilastokeskuksen ennusteen mukaan Vihdin väkiluku on 32 494 asukasta vuonna 2040, eli myös Tilastokeskus ennustaa kasvu-uraa. Tämän ennusteen mukaan väestönkasvu on kuitenkin jäämässä hieman Kuuma-seudun keskiarvosta, sekä selkeästi Uudenmaan keskimääräisestä ennustetusta kasvusta, mitä erityisesti pääkaupunkiseutu nostaa.

Vihdin väestö on vanhenevaa ja vähentynyt suurimmassa osaa kuntaa vuosina 2012 – 2017, kuten taulukosta voimme havaita. Alla olevassa kartassa on havainnollistettu väestönmuutos samalla aikavälillä.



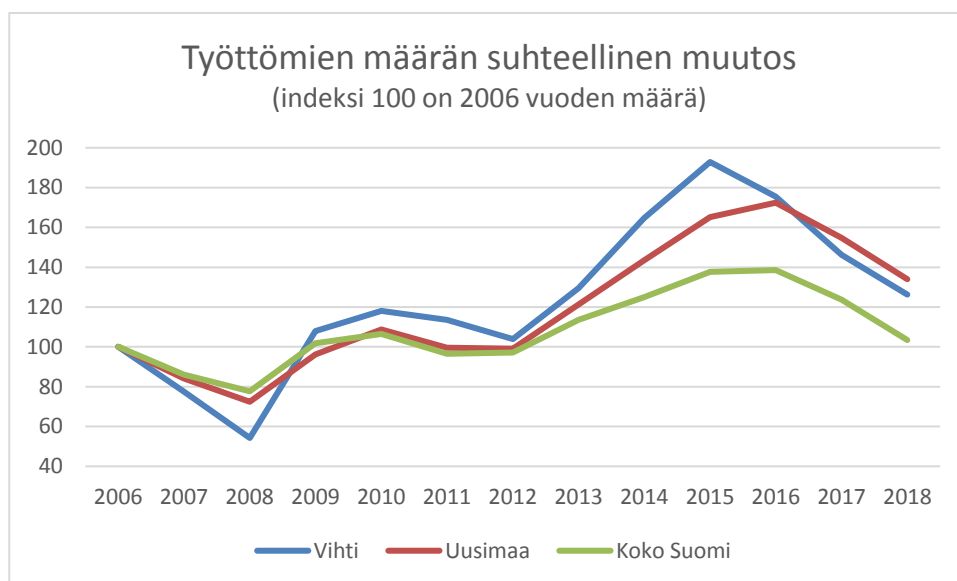
Lähde: Tilastokeskus



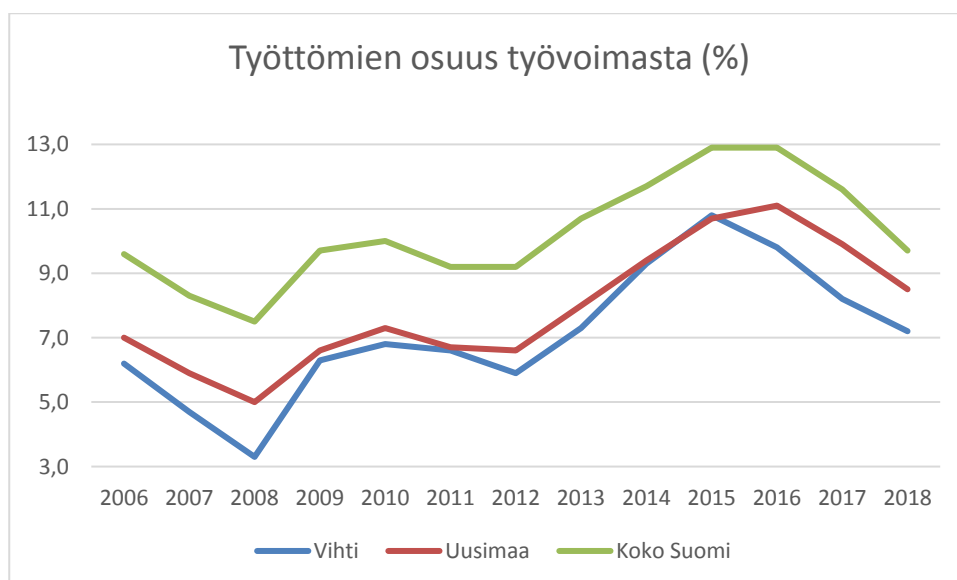
Vihdin, Uudenmaan ja KUUMA-seudun suhteellinen kasvu. Indeksiluku 100 on vuoden 2014 väestötilanne. Lähde: Tilastokeskus

Pohjoismaista hyvinvointia tulevaisuudessa kenties eniten uhkaava tekijä on eriarvoisuus. Sosioekonominen polarisaatio on viimeisen kahdenkymmenen vuoden aikana kasvanut voimakkaasti etenkin Suomessa. Eriarvoisuus ja tuloerojen kasvu ovat uhka yhteiskuntarauhalle, minkä lisäksi ne heikentävät hyvinvointivaltion toimintaa, sekä tutkimusten mukaan myös talouskasvua. Suuret tuloerot lisäävät myös laajemmin pahoinvointia yhteiskunnassa. Yhteiskunnallisen eriarvoisuuden aiheuttama pahoinvointi koskettaa huono-osaisten ohella myös muita ryhmiä. Eriarvoisuus näkyy myös hyvinvoinnin polarisoitumisena, eli osa väestöstä voi terveydellisesti erittäin hyvin ja toisaalta hyvinvoinnin vajeet kasautuvat osalle väestöä.

Peruspäivärahan ja työmarkkinatuen saajien määrä on lisääntynyt vuodesta 2008 merkittävästi Vihdissä, suhteellisesti hieman enemmän kuin Uudellamaalla keskimäärin. Määrä on lähes kaksinkertaistunut viimeisen kymmenen vuoden aikana. Huhtikuussa vuonna 2018 Vihdissä oli 1043 työtöntä, mikä on noin 7,2 % työvoimasta. Koko maassa osuus samana ajankohtana oli noin 9,7 % työvoimasta, eli Vihdin tilanne on koko maan sekä Uudenmaan keskiarvoa parempi.

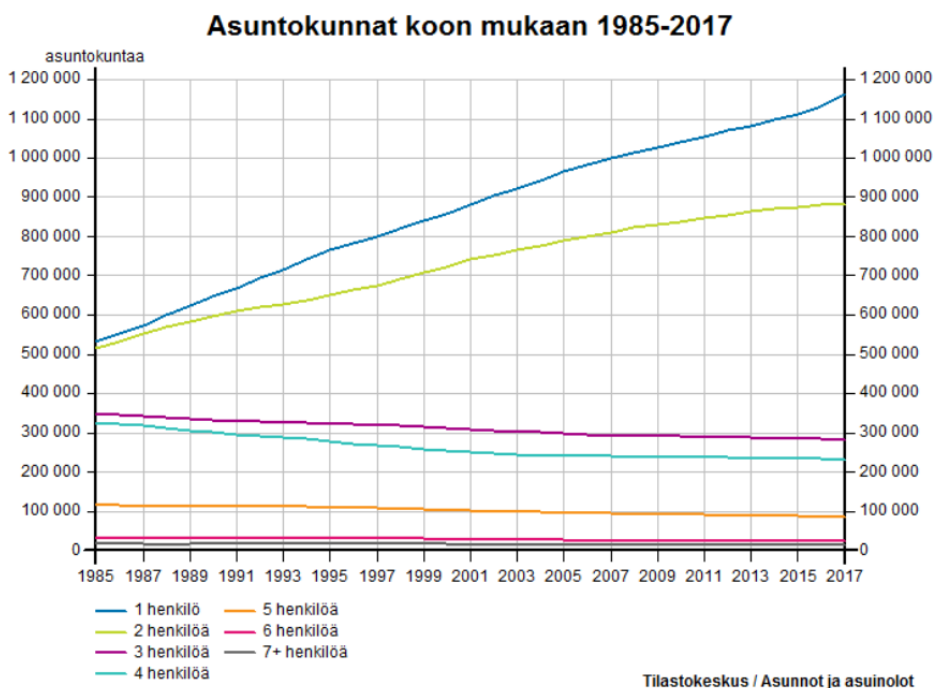


Lähde: Tilastokeskus



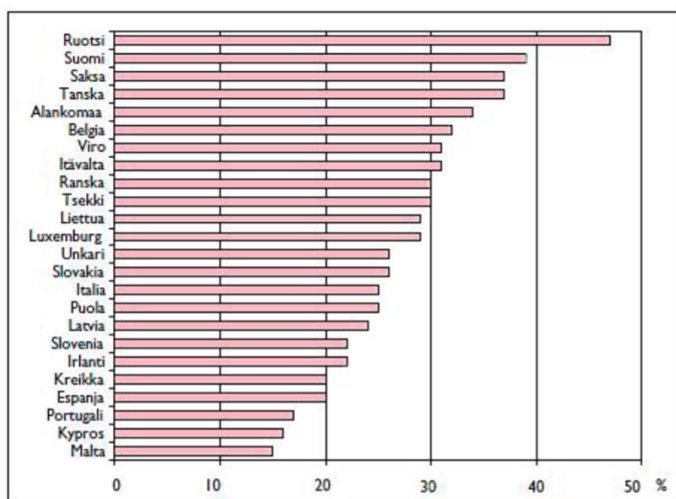
Työttömien osuus työvoimasta Vihdissä, Uudellamaalla ja koko Suomessa. Lähde: Tilastokeskus

4.2.2 Asuminen



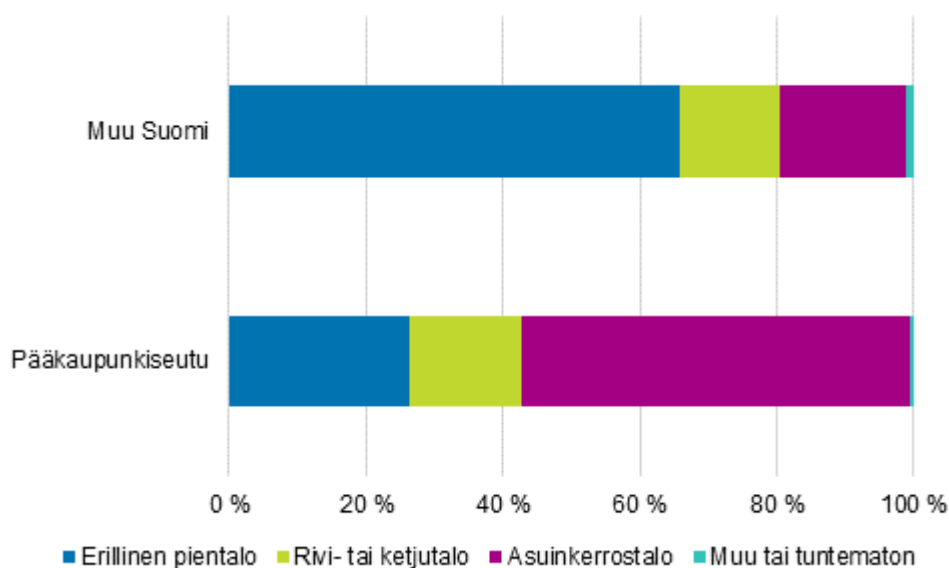
Asuntokunnat koon mukaan 1985 – 2017. Lähde: Tilastokeskus

Vuodesta 1985 asuntokuntien keskimääräinen koko on pienentynyt selkeästi ja erityisesti yksinasuminen on yleistynyt merkittävästi. Tämä on yleisempää naisväestön piirissä. Yksinasuvien osuus koko väestöstä on kasvanut vähitellen kahden vuosikymmenen takaisesta 16 prosentista nykyiseen 21 prosenttiin. Noin kolmannes väestöstä asuu kahden hengen asuntokunnissa. Vähintään viiden hengen asuntokuntia on 13 prosenttia. EU tasolla yksinasuminen on Suomessa varsin yleistä verrattuna muihin maihin; vain Ruotsissa määrä on korkeampi. Yksinasumiseen vaikuttavat väestön mm. ikääntyminen ja perheellistymisen myöhempi ajankohta elämänkaareissa.



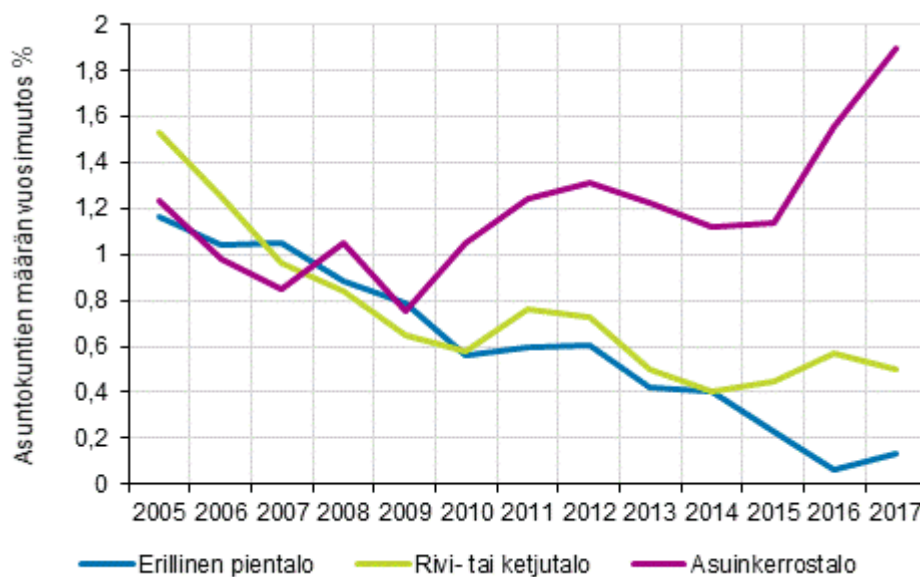
Yhden henkilön asutokuntien osuus EU:ssa. Lähde: Housing Statistics in the European Union

Myös entistä useampi lapsiperhe löytää kotinsa kerrostalosta. Muutoksen taustalla on lapsiperheiden kerrostaloasumisen yleistyminen erityisesti pääkaupunkiseudulla.

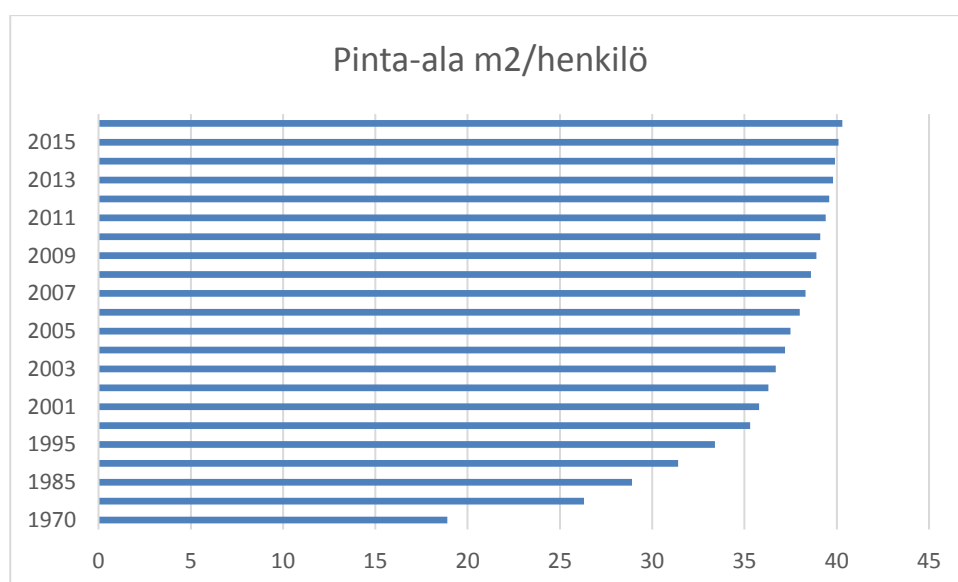


Asuntojakauma pääkaupunkiseudulla ja koko Suomessa. Lähde: Tilastokeskus

Tilastokeskuksen mukaan vuonna 2017 kerrostaloissa asuvien asutokuntien määrä kasvoi edelliseen vuoteen verrattuna 1,9 prosentilla eli 22 600 asutokunnalla. Yhteensä kerrostaloissa asui 1 214 500 asutokuntaa, siis lähes puolet kaikista asutokunnista ja määrän uskotaan kasvavan tulevaisuudessa.



Asuntokuntien prosentuaalinen määrän vuosimuutos Suomessa. Lähde: Tilastokeskus

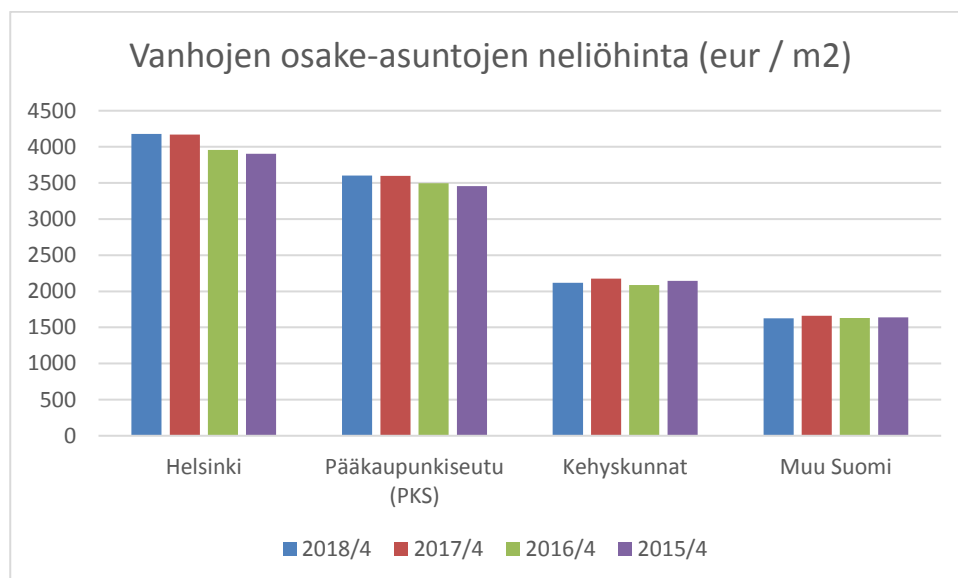


Asuinpinta-ala per asukas Suomessa. Lähde: Tilastokeskus

Asuinpinta-ala per asukas on kasvanut 1970-luvulta lähtien noin kaksinkertaiseksi tämän ollessa 40,3 m² / asukas vuonna 2016. Kasvu on hidastunut tällä vuosikymmenellä.

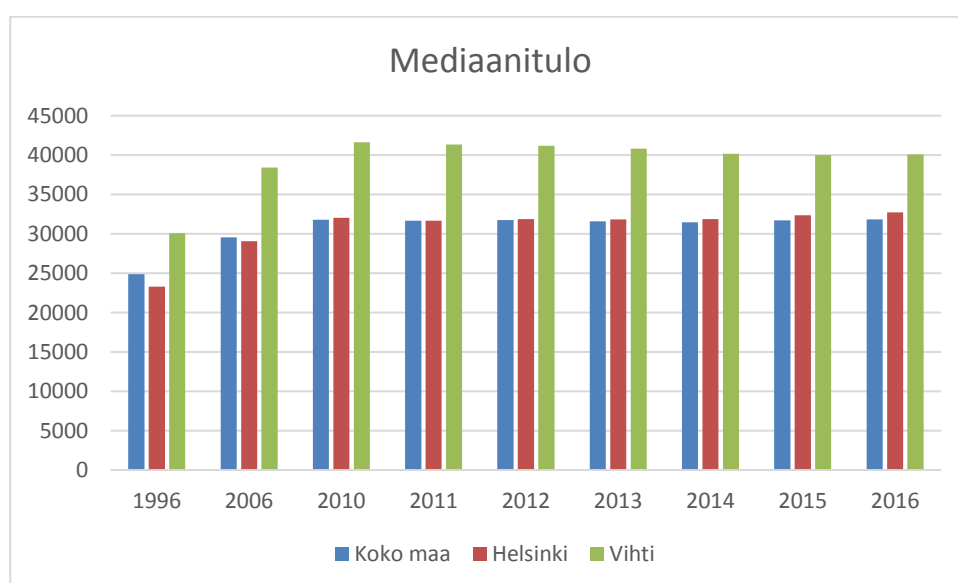
Edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan verrattuna hinnat koko maassa pysyivät lähes ennallaan. Pääkaupunkiseudulla hinnat nousivat 3,2 prosenttia, kun taas muualla maassa ne laskivat

3,2 prosenttia edellisvuodesta. Selkeällä kasvu-uralla ovat siis Helsinki ja pääkaupunkiseutu kehyskuntien asuntojen hintojen laskiessa. Kehyskunnissa neliöhinta on keskimäärin selkeästi matalampi kuin Helsingissä tai pääkaupunkiseudulla ollessa noin puolet Helsingin tasosta.

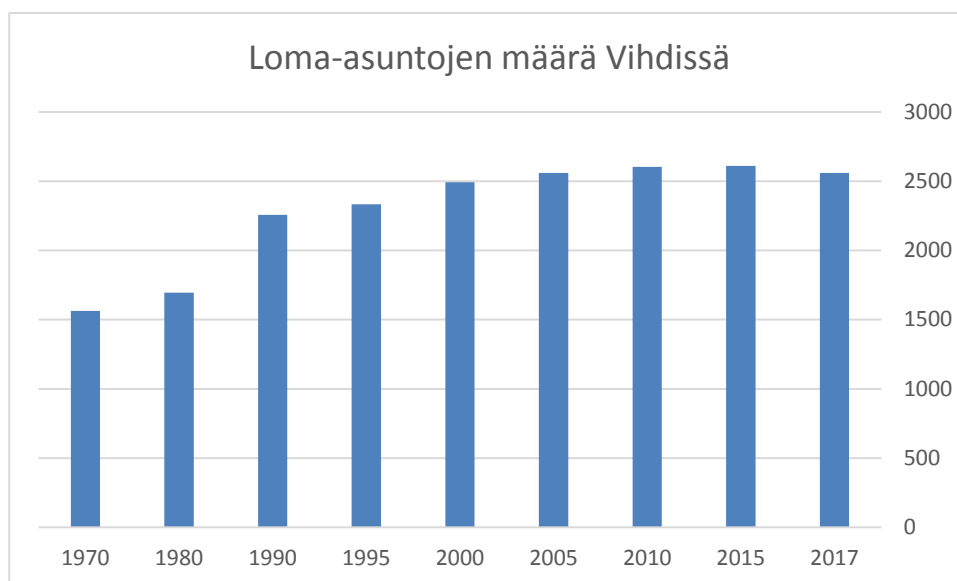


Vanhojen osakeasuntojen neliöhinta. Lähde: Tilastokeskus

Asuntokuntien mediaanitulo (keskimmäisen tulonsaajan tulo, kun kaikkien tulonsaajien tulot on asetettu peräjälkeen) on Vihdissä selkeästi korkeampi, kuin Helsingissä tai koko maassa keskimäärin. Vihtiläisten mediaanitulon kehitys on tosin 2010-luvulla lähtenyt hieman laskuun.



Mediaanitulo Vihdissä, Helsingissä ja koko maassa. Lähde: Tilastokeskus



Loma-asuntojen määrän kehitys Vihdissä. Lähde: Tilastokeskus

Loma-asuntojen määrä on Vihdissä vähentynyt viime vuosina osittain johtuen siitä, että näitä on muutettu vakituksiksi asuinpaikoiksi. Yleisesti ottaen loma-asuntojen rakentaminen on merkittävästi vähentynyt koko maassa 1990-luvulta lähtien.

4.2.1 Maailmantalous

Maailmantaloudessa vallitsee korkeasuhdanne kuluvaan vuoteen. Ennakoitua vauhdikkaamman maailmankaupan kasvun myötä Suomen ulkomaankauppa lähti vuonna 2017 myös voimakkaaseen kasvuun. Viennin kasvun uskotaan olevan jatkossakin tavaravetoista. Talouskehitys Suomen tärkeimmissä vientimaissa oli ennakoitua suotuisampaa ja ulkomaankaupan nähdään edelleen kasvavan, mutta viennin kasvun odotetaan hieman heikkenevän. Maailmankaupan kasvun suhde kokonaistuotannon kasvuun on suurempi kuin viime vuosina, mutta pienempi kuin viime vuosikymmenellä. Yhdysvaltojen ja Euroalueen talouksien oletetaan kasvavan nopeasti tänä vuonna, mutta kuitenkin kasvun jatkoa varjostaa kaavaillut maailmankaupan tulit ja protektionismi. Suurvaltapolitiikan, nationalismien ja merkantilismin leimaama tulevaisuus on haastavaa ennustaa. Riskejä heikompaan kehitykseen lisäävät myös mahdolliset varallisuushintojen globaalit korjausliikkeet sekä uudistustahdin hiipuminen niin Kiinassa kuin euroalueella samalla kun velkaantuneisuus pysyy suurena. Valitettavasti siis maailmantalouden pitkäjänteisestä kasvun jatkosta ei ole mitään takeita.

4.2.2 Julkinen talous

Suomi elää tällä hetkellä nousukautta. Talouden kasvulukujen kiihtyminen perustuu pitkälti siihen, että Suomen vienti on lähtenyt kauan odotettuun kasvuun maailmantalouden imussa ja kasvun odotetaan jatkuvan myös lähivuosina. Tilastokeskus tarkisti bruttokansantuotteen määrän kasvuksi 1,9 prosenttia vuonna 2016 ja vuonna 2017 jo 3,1 prosenttia. Tästä huolimatta Suomen valtion velka on kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana ja väestön huoltosuhteen heikkeneminen lisää edelleen tätä taakkaa tulevaisuudessa. Näillä näkymin julkisen talouden alijäämät pienenevät ja julkinen talous kääntyy vuosikymmenen vaihteessa ylijäämäiseksi talouskasvun vuoksi. Julkisen talouden velkaantuminen jatkuu hyvästä talouskasvusta huolimatta edelleen ensi vuosikymmenen alkupuolellakin. Taloustilanteet voivat kunnasta riippuen vaihdella suurestikin. Tulevina vuosina Suomen talouden uskotaan kasvavan yli kahden prosentin vuosivauhdilla, mutta todennäköisesti hidastuu alle puoleentoista prosenttiin keskipitkällä aikavälillä. Talouden nopea toipuminen ja vahvana jatkuva talouskasvu ovat nostaneet työvoiman kysyntää ja työllisyyden kasvu onkin ollut nopeinta vuosiin.

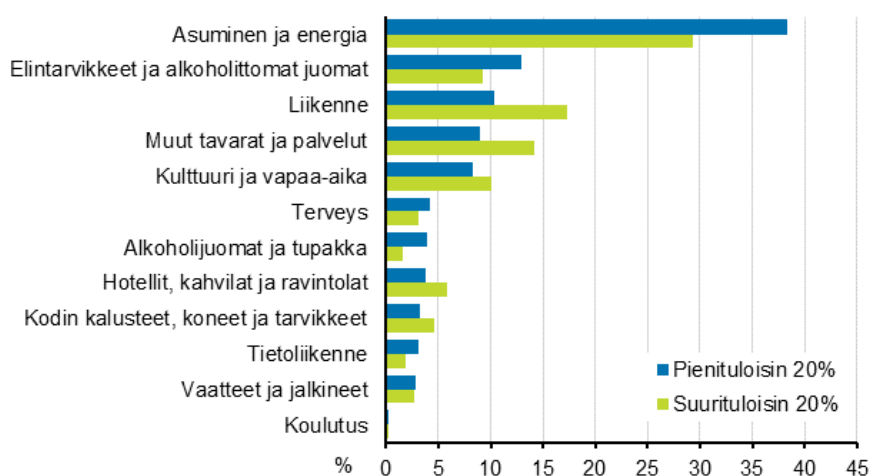
Vihdin kunnan tilikauden 2017 tulos oli ylijäämäinen. Ylijäämäksi muodostui 5,1 miljoonaa euroa. Talousarvion mukaisesti vuodesta 2018 on tulossa kolmas peräkkäinen vuosi, jolloin kunta tekee ylijäämäisen tuloksen. Talouskasvu on siis heijastunut myös kunnan verokertymään ja on mahdollistanut talousarviota paremman tuloksen. Myös kunnan työllisyystilanne on edelleen kohentunut vuoden aikana merkittävästi. Tosin vuodesta 2018 on näillä näkymin tulossa alijäämäinen.

Positiivisen tuloksen ja maltillisen investointitason ansiosta kunta on onnistunut lyhentämään lainakantaansa 3,7 miljoonalla eurolla, jolloin asukaskohtaiseksi lainakannaksi muodostui 2 751 euroa asukasta kohti. Valtion velvoitteita on siirretty valtiontalouden pitkään kestäneen heikon tilanteen vuoksi kunnille valtionosuuksien samalla pienentyessä. Kuntien taloutta ovat rasittaneet erityisesti muun muassa kasvavat velvoitteet palveluiden järjestämiseksi, sekä kiky-päätökset. Tulevaisuudessa sote-muutos tulee vähentämään niin kuntien tuloja, kuin menojakin. Vihti tarvitsee siis jatkossakin ylijäämäisiä tilinpäätöksiä, jotta investoinnit on mahdollista rahoittaa ja velkamäärän kasvua pystytään hidastamaan. Talouden osalta suurimpana haasteena

on kunnan tulorahoituksen riittämättömyys investointeihin nähden, joka heijastuu vuosina 2019–2020 kunnan velkamäärän kasvamisena. Kohonnut investointitaso kasvattaa myös kunnan poistoja.

4.2.1 Kotitaloudet

Kuluttajien luottamusindikaattorin mukaan Suomalaisten luottamus omaan talouteen ja työttömyyden vähenemiseen ei koskaan ole ollut yhtä korkea kuin nyt. Kotitaloutensa rahatilanteen kuluttajat arvioivat toukokuussa ennätyksellisen hyväksi. Viime aikoina on vahvistunut erityisesti luottamus oman taloustilanteen kehitykseen. Viime vuoden vastaavaan aikaan nähden vahvistui usko omaan talouteen ja varsinkin työttömyyden vähenemiseen. Odotus Suomen taloudesta sen sijaan heikkeni vuodessa hieman ja arvio omista säästämismahdollisuuksista pysyi ennallaan. Kotitalouksien ostovoima kehittyä tällä hetkellä vahvasti.

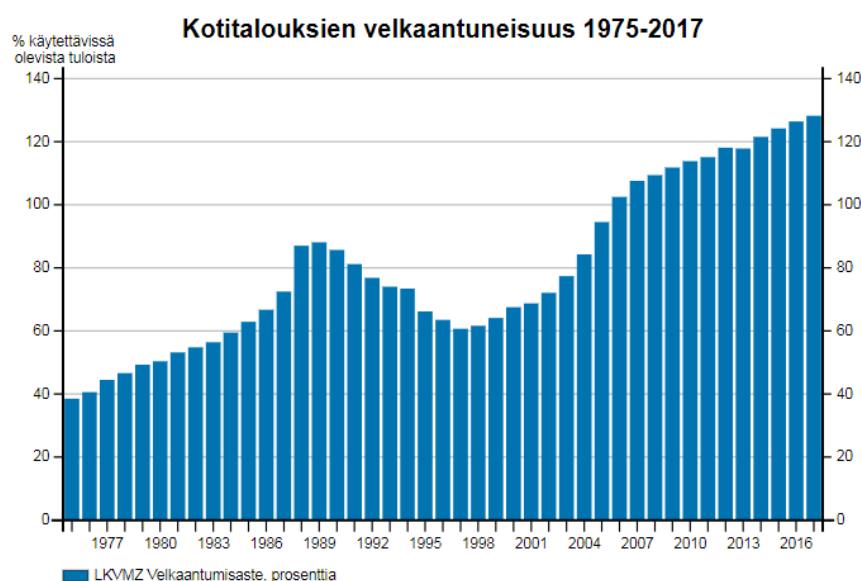


Kulutusmenojen osuudet pääryhmittäin kotitalouden tuloryhmän mukaan vuonna 2016 (prosenttia kulutusmenoista). Lähde: Tilastokeskus

Pienituloisimman viidenneksen tuloista ruokaan kuluu reilu kymmenys. Asumismenot vievät yksistään 40 prosenttia näiden kotitalouksien kulutusmenoista, mikä on viimeisen kolmen kymmenen vuoden aikana kasvanut merkittävästi. Kotitalouksien rakennemuutos näkyy myös kulutuskäyttäytymisessä. Pienet yhden ja kahden hengen kotitaloudet ovat yleistyneet nopeasti, minkä vuoksi yksityisen kulutuksen kasvu on vauhdittunut. Pienen talouden omatessa samat perustarpeet kuin isommallakin. Asuminen on suurin menoerä myös suurituloisilla, mutta

ruoka tulee vasta viidenneksi suurimpana kulueränä, jolloin on mahdollista kuluttaa myös muuhun, kuten palveluihin. Kokonaisuutena kotitalouksien kulutusrakenne on kehittynyt samansuuntaisesti tuloryhmästä riippumatta. Kulutusmenojen erot suurituloisimman ja pienituloisimman viidenneksen välillä ovat kasvaneet viimeisen 30 vuoden aikana. Suurituloisimman viidenneksen kulutusmenot ovat nyt noin kaksi ja puolikertaiset pienituloisimpiin verrattuna.

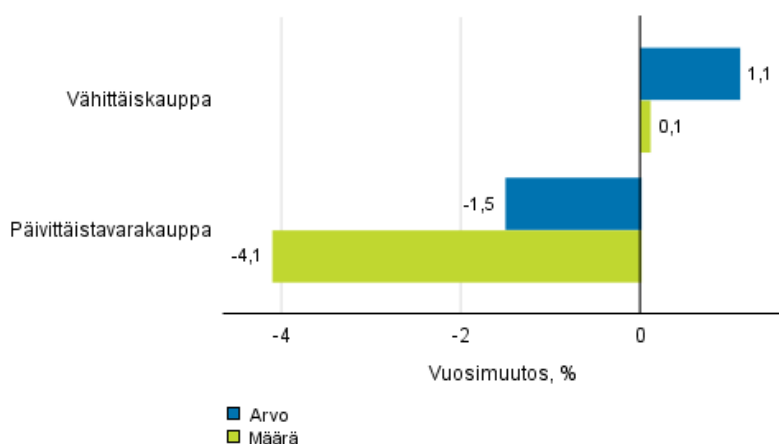
Kilpailukykysovimuksen vuoksi ansiotasossa ei ole tapahtunut kasvua, mutta samalla veronkevennyksien ansiosta kotitalouksien ostovoima kasvoi. Tänä vuonna ostovoimaa uskotaan tukevan myös ansiotason kehitys, sillä palkansaajien ansiotason ennustetaan kasvavan tänä vuonna keskimäärin 2 %. Eläkeläisillä ja sosiaalietuuksien varassa elävillä tilanne on palkansaajia heikompi. Esimerkiksi sosiaalietuuksien indeksijäädätyksen vuoksi työttömyyspäivärahojen taso ei nouse inflaation mukana. Kuitenkin Valtionvarainministeriö arvioi kotitalouksien käytettävissä olevien tulojen olevan tänä vuonna noin 2,5 % suuremmat kuin viime vuonna. Mikäli työllisyyskehitys jatkuu edelleen positiivisena, voi lopputulos olla vielä arviotakin valoisampi.



Kotitalouksien velkaantuneisuus 1975 – 2017. Lähde: Tilastokeskus

Kotitaloudet ovat myös ennätysellisen velkaantuneita. Kotitalouksien velkaantumisaste kasvoi edelleen ja oli vuoden 2017 lopussa 128,2 prosenttia eli 1,8 prosenttiyksikköä suurempi kuin vuotta aiemmin. Kotitalouksien velasta suurin osa on asuntovelkaa, mutta velkaantuneisuutta

ovat viime vuosina kuitenkin kasvattaneet myös taloyhtiölainat ja kulutusluotot. Rahoitusalan uudet toimijat ovat lisänneet entisestään kotitalouksien mahdollisuuksia velkaantua.



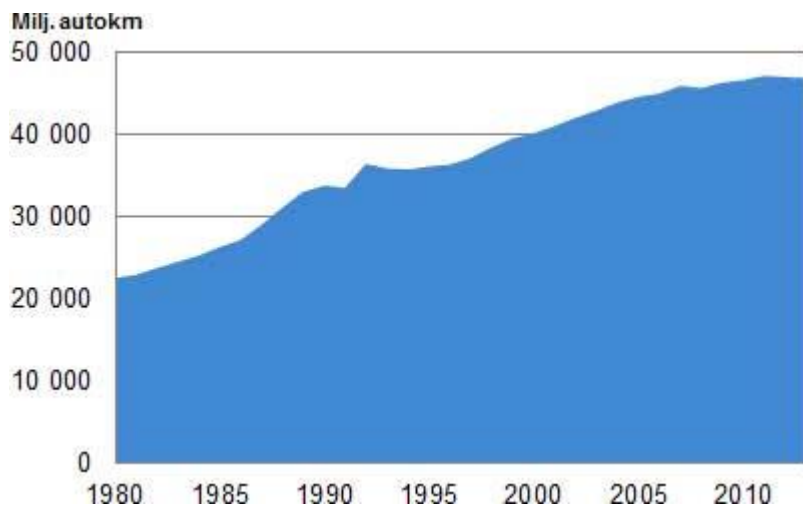
Vähittäis- ja päivittäistavarakaupan kasvu. Lähde: Tilastokeskus

Myynti kasvoi huhtikuussa 1,1 prosenttia vuodentakaisesta. Tilastokeskuksen tuottaman kaupan pikaennakon mukaan vähittäiskaupan myynti kasvoi huhtikuussa 1,1 prosenttia vuoden 2017 huhtikuusta. Päivittäistavarakaupassa myynti sen sijaan laski huhtikuussa 1,5 prosenttia ja myynnin määrä 4,1 prosenttia edellisvuoden vastaavasta ajankohdasta. Kauppa elää murroskautta, jossa tämän toimintaympäristön tulevaisuuden ennustettavuutta vaikeuttaa muun muassa digitalisaatio.

4.2.2 Matkailu

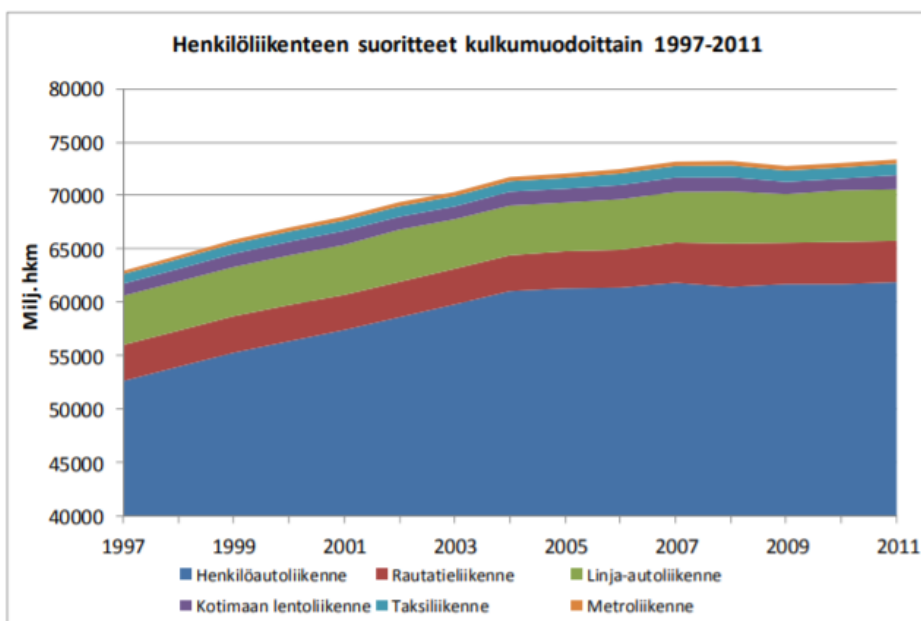
Uudenmaan matkailussa vuosi 2017 oli ennätysvuosi, jolloin maakunnassa rekisteröitiin lähes 6,1 miljoonaa matkailijoiden yöpymistä. Tämä tarkoittaa yli kymmenen prosentin kasvua vuoteen 2016. Yöpymiset ovat kasvaneet alueella yli 1,2 miljoonalla vuodesta 2010. Uudenmaan osuus kaikista Suomessa rekisteröidyistä ulkomaalaisten yöpymisistä oli 44 prosenttia. Ennätyslukemia selittää ennen kaikkea ulkomaisen matkailun kasvu. Eniten yöpymisiä rekisteröitiin venäläisille, saksalaisille, ruotsalaisille ja kiinalaisille. Myös kotimainen matkailu on Uudella maalla kasvussa. KUUMA-seudulla yöpymisiä rekisteröitiin 224 000. Seudun matkailu on pysynyt samoissa lukemissa koko 2010-luvun.

4.2.3 Liikenne

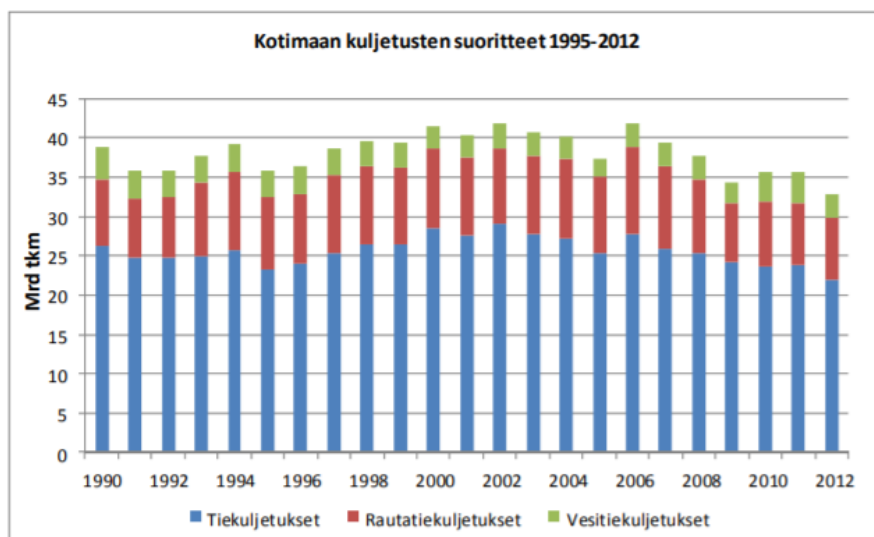


Lähde: Ympäristöministeriö

Henkilöautojen määrä on kasvanut Suomessa lähes joka vuosi 1990-luvun lamajaksoa lukuun ottamatta. Näiden määrän kasvaessa kuitenkin henkilöautojen liikennesuorite on hieman laskenut. Liikenneviraston vuoden 2007 tieliikenne-ennusteen mukaan arvioitiin kasvavan 1,34-kertaiseksi vuoteen 2040 mennessä verrattuna vuoteen 2006. Kuitenkin liikennesuorite kasvoi paljon ennustetta hitaammin.

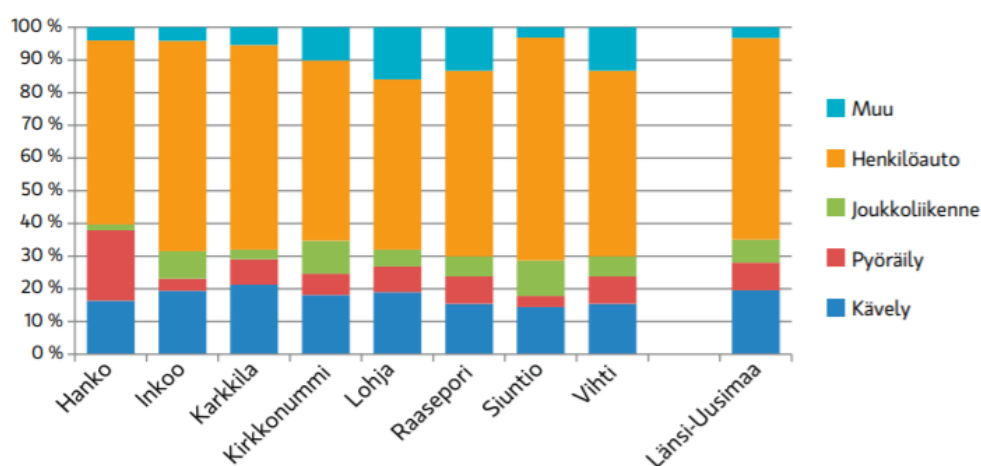


Henkilöliikenteen suoritukset kulkumuodoittain 1997 – 2011. Lähde: Liikennevirasto



Kotimaan kuljetusten suoritteet 1995 – 2012. Lähde: Liikennevirasto

Henkilöliikenteessä auton osuus kaikista henkilökilometreistä on pysytellyt viimeisen 15 vuoden aikana noin 85 prosentissa. Kotimaan tavaraliikenteessä tiekuljetusten osuus tonnikilometreistä on vaihdellut välillä 66–71 prosenttia, ollen 67 prosenttia vuonna 2012. Henkilöautoliikenteen kokonaissuorituksen kasvu on viime vuosiin saakka noudattanut varsin tarkasti bruttokansantuotteen kehitystä, vaikkakin tässä on havaittu erkaantumista. Kokonaissuorite oli vuonna 2012 runsaat 90 000 miljoonaa henkilökilometriä ja vuonna 2030 suoritteen ennustetaan kasvavan noin 25 prosentilla. Tieliikenteen kokonaissuorite on ennustettu olevan noin 23 prosenttia suurempi kuin vuoden 2012 vastaava. Tieliikennettä on kuitenkin vaikea ennustaa oikein, kuten on aikaisemmista yläkanttiin tehdyistä ennusteista havaittavissa.



Länsi-Uudenmaan kulkutapajakauma. Lähde: Uudenmaan liitto; Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035

Vihdissä suurin osa matkoista tehdään henkilöautolla, kuten muuallakin Länsi-Uudellamaalla.

4.3 Toimintaympäristön muutos

Globalisaatio

Globalisaatio on muovannut maailmaamme viimeisempien vuosikymmenien aikana voimakkaasti. Tämä on osaltaan vaikuttanut siihen, että sadat miljoonat ovat pystyneet nousemaan köyhyydestä ja teollistuneet maat ovat edelleen vaurastuneet. Tämä on lisännyt hyvinvointia, luonut työtä ja kansainvälistä yhteistyötä. Jopa ihmisoikeudet ovat vahvistuneet maailmanlaajuisen verkostoitumisen tuloksena. Kääntöpuolena maapalloistuminen on kiristänyt kansainvälistä kilpailua, mikä koskettaa yhä enemmän jopa korkeasti koulutettuja.

Kaikki eivät ole päässeet osaksi globalisaation positiivista kehitystä. Eriarvoistumien, kasvavat tuloerot, sekä hyvinvoinnin ja vaurauden keskittyminen on ruokkinut yhteiskunnallista tyytymättömyyttä, mikä voidaan havaita muun muassa populismin maailmanlaajuisesta nousta sekä kasvaneesta epäluottamuksesta yhteiskunnallisiin instituutioihin. Globalisaatio ei kuitenkaan ole lineaarinen prosessi. Kansainvälisten jännitteiden lisääntyessä globalisaation voima heikkenee, mutta oletettavasti ei pysähdy sen perustana toimivan teknologisen kehityksen jatkuessa. Ennustettavissa on, että globalisaatio jatkaa kulkuaan jatkossakin, mutta vaikeampaa on arvioida minkälaisessa tahdissa.

Ilmastonmuutos

Euroopan ympäristökeskuksen (EEA) mukaan ilmastonmuutos vaikuttaa Suomeen voimakkaammin, kuin moniin muihin Euroopan maihin. Erityisesti pohjoisten alueiden lämpötilojen arvioidaan nousevan enemmän, kuin maapallolla keskimäärin. Varautuminen muutokseen on tarpeen useilla eri toimialoilla, kuten rakentamisessa ja maataloudessa. Ilmastonmuutoksen vaikutukset ovat havaittavissa jo selkeästi, kuten lisääntyneestä sadannasta Pohjois-Euroopassa talvella sekä lisääntyneistä sään ääri-ilmiöistä. Arktinen jääpeite on myös ennätyksellisen

suppea. Ilmastonmuutoksella tulee olemaan laajoja vaikutuksia luontoon, elinkeinoihin ja talouteen. Tosin Suomi vaikuttaa otollisen sijaintinsa vuoksi vähemmän haavoittuvalta kuin monet Euroopan alueet, sillä Suomessa lämpötilan ja sadannan muutoksien arvioidaan pysyvän lähivuosisikymmeninä sellaisissa rajoissa, jotka eivät todennäköisesti aiheuta dramaattisia vaikutuksia.

Voidaan jopa ajatella ilmastonmuutoksesta olevan hyötyä paikallisesti esimerkiksi lämmityskustannusten laskuna ja pitenevänä kasvukautena. Toisaalta ilmaston lämpeneminen voi tuoda uusia kasvituholaisia ja tuhojen riski kasvaa maa- ja metsätaloudessa. Täytyy kuitenkin muistaa, että Suomi ei ole eristyksessä muusta maailmasta. Merkittävät ilmastonmuutoksen vaikutukset, jotka kohdistuvat muihin maapallon osiin, vaikuttavat myös meihin esimerkiksi ilmastopollaisuuden lisääntymisenä, luonnonvarojen ehtymisestä johtuvina kriiseinä, sekä talouskasvun heikkenemisenä osan maailmasta muuttuessa elinkelvottomaksi. Lisäksi ihmisten toiminnasta aiheutuva joukkosukupuutto uhkaa muun muassa pölyttäjiä, mikä heikentää rajusti ruoantuotannon mahdollisuuksia tulevaisuudessa. Näillä näkymin päästöjen vähentäminen on ainoa kestävä ratkaisu, jolla ilmastonmuutosta voidaan pitkällä aikavälillä hillitä. Myös toimia ilmastonmuutokseen sopeutumiseksi tarvitaan ilmastonmuutokseen liittyvien riskien pienentämiseksi ja mahdollisten hyötyjen hyväksi käyttämiseksi. Järkevällä yhdyskuntarakenteen kehittämisellä ja maankäytöllä voidaan sekä vaikuttaa että varautua ilmastonmuutokseen.

Digitalisaatio

Digitalisaatio muotoilee yhteiskuntamme rakenteita uudelleen ja haastaa meidät kyseenalaistamaan olemassa olevat toimintatavat luomalla ne uudelleen entistä toimivammiksi ja joustavammiksi. Suomi kuuluu digitalisaation ja sähköisen hallinnon edelläkävijämaihin. Yksinkertaisimmillaan digitalisaatio merkitsee vaikkapa asiakirjojen ja asiakaspalvelun siirtämistä sähköiseen muotoon. Ilmiö on kuitenkin tätä monimutkaisempi. Esimerkiksi yritys on voinut aikaisemmin myydä tuotteita, mutta jatkossa tämä voi myydä tuotteensa palveluna veloittaen kuukausimaksua ja huolehtien tuotteen toiminnasta ja oheispalveluista, kuten huollosta. Digitalisaatio mahdollistaa siis täysin uudenlaiset ansaintamallit palvelullistumisen kautta. Toiminta automatisoituu, kun tuote ilmoittaa esimerkiksi huoltotarpeestaan itse ennakoivasti Internet of Things

-ratkaisujen, joissa laitteet ja asiat kommunikoivat keskenään, avulla. Julkisella puolella digitalisaatio merkitsee mahdollisuutta sähköistämällä jouhevoittaa palveluita ja nostaa kansalaiset ja yritykset julkisten palveluiden kehityksen keskiöön. Esimerkiksi senioreiden hyvinvointia voidaan parantaa tuottamalla älykkäitä peruspalveluita, kuten terveydentilan mittaaminen etänä, jolloin on mahdollista hoitaa terveyttä ennakoivasti. Myös liikenne digitalisoituu. Tarve omistaa oma auto voi vähentyä tai jopa poistua, sillä julkisen liikenteen palveluita voidaan tarjota kokonaisvaltaisesti erilaisiin tarpeisiin erilaisilla alueilla. Joka tapauksessa digitalisaatio luo ennennäkemättömiä mahdollisuuksia kehittää palveluita muotoilemalla yhteiskuntaa sellaiseksi, jossa kansalainen on keskiössä.

Kaupungistuminen

Suomessa muuttoliike on kohdistunut suurimpiin kaupunkiseutuihin ja erityisesti näiden keskustaajamiin. Uusista asunnoista lähes 90 prosenttia rakennetaan suurimpiin kaupunkiseutuihin ja niiden lähialueille. Aikaisemmin muuttoliike kohdistui voimakkaasti kaupunkiseutujen kehystaajamiin (ns. Nurmijärvi-ilmiö), mutta muuttosuunnassa tapahtui käänne kohti keskustaajamia vuonna 2007. Siitä huolimatta KUUMA-kunnat ovat säilyttäneet tasapainoisen 0,5 - 1 prosentin kasvutahdin tähän päivään asti. Nykyisin voidaan puhua Järvenpää-ilmiöstä, jossa kehystaajamiin kohdistuva muuttoliike kohdistuu pääasiassa alueen tiiviisiin keskuksiin, joihin on hyvät liikenneyhteydet.

Kaupungistumisilmiö on maailmanlaajuinen muutosvoima, jonka vaikutus on havaittavissa myös omassa elinympäristössämme. On ennustettu, että lähitulevaisuudessa jopa neljä viidestä suomalaisesta asuu kaupungeissa. Maailmanlaajuinen ennuste on noin 75 prosenttia. Tällä hetkellä kaupunkiseutuihin kohdistuva muuttoliike on verrattavissa 1960-luvun muuttoliikkeeseen, jolloin alkoi rakennemuutos kohti modernia, teollisuuden ja palvelualojen kautta työllistävää yhteiskuntaa. Tulevaisuudessa kaupunkien rooli tulee vahvistumaan erityisesti yhdyskuntasuunnittelussa, energiaratkaisuissa ja päätöksenteossa.

Asumispreferenssitutkimuksien mukaan kaupungistumistrendistä huolimatta osa väestöstä unelmoi asumisesta maalla pienessä kunnassa, kuitenkin hyvien palveluiden äärellä. Tätä näkemystä puoltavat lukuisat tutkimukset, joissa todetaan esimerkiksi luonnonläheisyyden olevan keskeinen asuinpaikan valintaan vaikuttava tekijä tai omakotitalon olevan tavoiteasunto yli puolelle suomalaisista. Toisaalta, vaikka moni kertoo haaveilevansa väljästä asumisesta lähellä luontoa ja tiiviisti asuttujen alueiden ulkopuolella, antavat ihmisten tekemät valinnat hieman erilaisen kuvan. Asumispreferenssikyselyt kartoittavat harvoin taloudellisia resursseja tai työpaikkojen ja palveluiden läheisyyttä.

Keskuskaupunkeihin suuntautuvan väestönkasvun on väitetty olevan siis seurausta sekä hitaasti muuttuvista preferensseistä että suhdannevaihtelun aikaansaamasta väliaikaisesta siirtymästä pois kehyskuntien omakotivaltaisesta asumismuodosta. Nähdään myös, että suhdanteen kääntyessä parempaan, voi asuntojen kysyntäpaine kohdistua jälleen tasaisemmin keskuskaupunkien ja kehyskaupunkien osalle. Vaikkakin nousukausi voi ohjata väestönkasvua jälleen kehyskuntienväljemmille asuinalueille, asumispreferenssien globaalin trendimuutoksen vuoksi kehyskaupunkien osuus kokonaiskysynnästä ei kasva enää samalle tasolle kuin tämän vuosituhannen alussa. Enemmänkin asuinpaikat määrittyvät tulevaisuudessa sen mukaan, kuinka kaavoittamisella pystytään vastaamaan ihmisten muuttuvaan asuntokysyntään. Valtaosa muuttovoitosta uskotaan suuntautuvan suurimpiin yliopistokaupunkeihin. Suomen kaupungistumista voimistavat kaupunkien luonnollinen väestönkasvu, töihin ja työhön liittyvästä kotimaisesta ja ulkomaisesta muuttoliikkeestä sekä elintapojen muutos. Tietoyhteiskunnan kehitys on edelleen vahvistanut kaupungistumista, koska innovaatiot syntyvät paikoissa, joissa on läsnä monipuolista osaamista, tutkimusta, rahoitusta sekä muita erikoistuneita palveluita.

Jakamis- ja kiertotalous

Jakamistalouden innovatiiviset toimintamallit tarjoavat uusia mahdollisuuksia yrityksille ja kuluttajille. Yksinkertaisimmillaan jakamistalous tarkoittaa tavaroiden lainaamista ja vuokraamista omistamisen sijaan. Laajemmin termi viittaa yhteiseen tai yhteisölliseen talouteen, kuluttamiseen, käyttöön ja tuotantoon. Teknologian kehittyminen on mahdollistanut sosiaalisten ja taloudellisten järjestelmien syntyminen, jotka ovat luoneet edellytykset erilaisten omistusten,

resurssien ja taitojen jakamiseen ja vaihtamiseen tavoilla ja sellaisissa mittakaavoissa, jotka eivät aiemmin ole olleet mahdollisia. Yksinkertaisena esimerkkinä tästä voidaan pitää jonkin sosiaalisen median alustalla toimivan ryhmän, jonka jäsenet myyvät, antavat tai lainaavat tavaroita toisilleen. Asioiden omistajuus ei ole enää yhtä tärkeää, kuin ennen ja ekologisen kestävyysmerkit on kasvanut. Kulutuskäyttäytymisessä on siis tapahtunut ja on tapahtumassa murros.

Kiertotalous on ilmiö, jossa on paljon samaa kuin jakamistaloudessa. Nämä eivät ole sama asia, mutta jakamistalous toteuttaa kiertotaloutta silloin, kun tämä edistää resurssien viisaampaa käyttöä tai esimerkiksi tuotteiden käyttöasteen kasvua ja vähentäen uusien raaka-aineiden ja uusien tuotteiden tarvetta. Kiertotalouden mallissa ei jatkuvasti tuoteta uusia tavaroita, vaan malli perustuu palveluiden käyttämiseen omistamisen sijaan. Tavaroita jaetaan, vuorataan ja kierrätetään. Materiaaleihin sitoutunut arvo pyritään säilyttämään mahdollisimman tehokkaasti. Kiertotaloudella on mahdollista tavoitella talouskasvua, joka ei ole riippuvaista luonnonvarojen kulutuksesta. Kiertotalouteen liittyviä ilmiöitä ovat myös biotalous, cleantech ja teollisen symbioosit. Näiden toimintamalleissa tähdätään jätteen ja materiaalihukan minimointiin, uudelleenkäyttöön ja kierrätykseen. Hyvä esimerkki kiertotaloudesta on teolliset symbioosit, jossa lähekkäin sijaitsevat teollisuuslaitokset sijaitsevat hyödyntävät toistensa sivuvirtoja energiantuotantoon tai uusien tuotteiden tuottamiseen. Teollisten symbioosien edellytyksiä voidaan kehittää maankäytön suunnittelulla esimerkiksi luomalla kiertotalouden tarpeisiin alueita, kiertotalouspuistoja.

Kaupan muutos

Muun muassa digitalisaatiosta johtuen on myös kaupan ala muutoksessa. Eräänä vähittäiskaupan kilpailukeinona on kasvattaa tämän monikanavaisuutta. Osalla kaupan toimijoista on mahdollisuus vähentää verkko-ostamisen myötä myymäläkokoa tai -määrää ostosten siirtyessä digitaalisiin kanaviin, toisille taas uusien myymälöiden perustamisen tai myymäläkokojen suurentamisen. Eräs edellytys toimivalle monikanavaisuudelle arvellaan tulevaisuudessa olevan uusien kivijalkamyymälöiden perustaminen. Kaupassa on viime aikoina korostunut palvelullistu-

mien, sekä elämyksellisyys, jossa ostoksien lomassa vietetään vapaa-aikaa. Uudenlaiset kaupalliset konseptit valtaavat alaa ja esimerkiksi myymälät voivat muuttua enemmän showroom-tyyppisiksi myymäläratkaisuiksi tai katukuvaan ilmestyy verkkokaupan noutopisteitä.

Työn muutos

Käsillä oleva työn muutos liittyy ennen kaikkea globalisaatioon ja ikääntymiseen, sekä digitaalisuuden, automatisaation ja tekoälyn kehitykseen. Valtioneuvoston tulevaisuusselonteon mukaan merkittävimmät viisi työn muutuskulkua ovat:

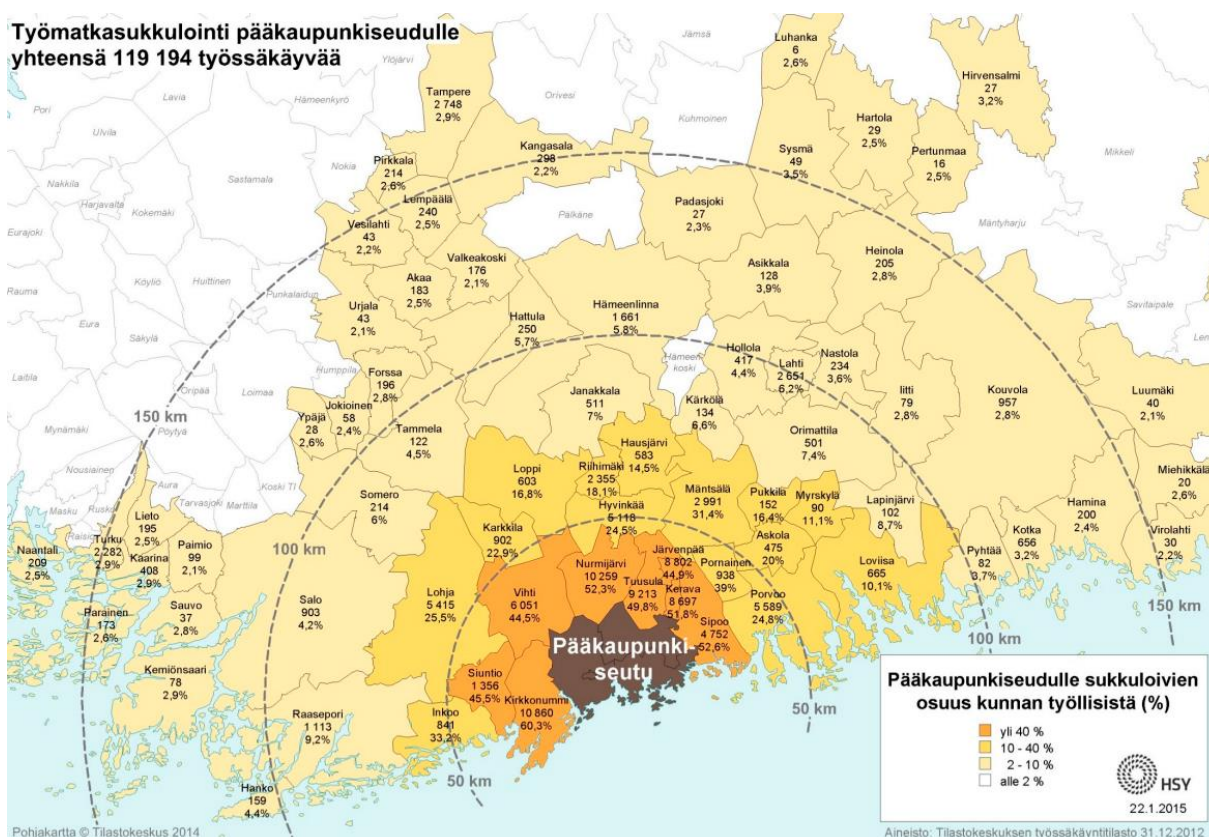
1. Työn sisällön, käytäntöjen ja organisointitapojen muutokset
2. Työnantaja-työntekijä-suhteen muutos
3. Toimeentulon muutos
4. Osaamisen muutos
5. Työn yhteiskunnallisen merkityksen muutos.

Muutos tapahtuu toki eri aloilla hyvin eritahtisesti. Tällä hetkellä esimerkiksi ohjelmointi- ja peliala elävät jo uudenlaisessa työtodellisuudessa, kuin perinteisemmät alat. Digitalisaatio ja automatisaatio vaikuttavat ihmisen tekemän työn määrään, erityisesti tuotannollisen työn määrä tulee vähenemään ihmisen tekemänä. Tämä voi aiheuttaa massatyöttömyyttä globaalilla tasolla automatisaation edetessä. Tekoälyn kehittyessä koneet pystyvät yhä monimutkaisempiin työtehtäviin, jolloin automatisaatio ei tulevaisuudessa ehkä korvaakaan vain mekaanista ja yksitoikkoista työtä. On mahdollista, että taloudellisen hyvinvoinnin ja ihmisen tekemän työn keskinäinen side on katkeamassa ja tulevaisuudessa taloudellinen hyvinvointi syntyy koneiden tekemän työn tuloksena. Tällöin työtä ei enää riitä kaikille samoin määrin, kuin ennen, jolloin työtä on jaettava useamman kesken. Tulevaisuudessa toimeentulon takaamiseksi on keksittävä uusia ratkaisuja, kuten esimerkiksi perustulo. Samaan aikaan merkityksellisyys työnteossa korostuu, kun toimeentulo ei enää ole samalla tavalla perustavanlaatuisesti riippuvainen työnteosta. Tämän kehityskulun seurauksena saatetaan jopa joutua määrittelemään aivan yhteiskunnan peruskysymyksiä.

Tietotyössä digitaliset työkalut ovat eriyttäneet työn tekemisen ajasta ja paikasta. Työn monipaikkaisuus tulee todennäköisesti lisääntymään. Työtä tehdään kotona, yhteistyöskentelytiloissa, kolmansilla paikoilla. mutta toki myös perinteisemmin toimistolla. Lisäksi vapaa-ajan ja työnteon ero hämärtyy.

4.4 Vihti osana Helsingin seutua

Vihti sijaitsee Uudenmaan maakunnassa Länsi-Uudellamaalla ja on osa Helsingin metropolialuetta. Vihti kuuluu selkeästi pääkaupunkiseudun työssäkäynnin vaikutusalueeseen. Lähes puolet vihtiläisistä työllisistä pendelöi pääkaupunkiseudulle, mikä on prosentuaalisesti samaa tasoa muiden KUUMA-kuntien kanssa. Vihti suuntautuu kaupallisilta palveluiltaan pääasiassa Espooseen. Vihdistä käy töissä pääkaupunkiseudulla noin 6100 henkilöä. Asukasmäärien perusteella työmatkojen voi arvioida jakautuvan alueittain seuraavasti: - Nummela n. 2700 - Vihdin kk n. 800 - Ojakkala n. 300 - Otalampi n. 200 - haja- asutusalueet n. 2100.



Lähde: HSY; Tilastokeskus

4.5 Brändi & strategia

Brändinmukaista elämää: "Aktiivisten ihmisten Vihti"

Vihdin kunta luo pitkällä tähtäimellä brändiä, joka on tunnistettava, innostava ja perustuu siihen, millainen kunta aidosti on. Tätä selvitettiin vuonna 2017 laaja-alaisesti ja tuloksena on Vihdistä kerrottavaa, josta voi olla ylpeä. Brändikäsikirja luo konkreettisempaa pohjaa jatkotoimille ja ajattelumallille, jossa Vihdin kunnan brändi nähdään voimavarana, josta hyötyy koko kunta. Hyöty voi konkretisoitua kokonaisuudessaan esimerkiksi kunnan taloudellisen kehityksen tuloksena ja asukkaiden yksilötasolla palvelutarjonnan kehittymisen ja kunnassa syntyvän asunto- tai kiinteistöarvonkehityksen kautta. Brändihenkistä ajattelua kuvastaa myös kunnan organisaatiossa Elinvoimakeskusten luominen, jossa korostuu se, että kuntalainen nostetaan vielä vahvemmin keskiöön.

Brändi perustuu kunnan vahvuuksille, joista erityisen huomion saavat:

- Asuminen: aito yhteisöllinen tunnelma, asumisen hintataso, luonnonläheisyys ja harrastajaryhmät
- Matkailu: liikunnalliset aktiviteetit, erämaa tunnin päässä Helsingistä ja kylätunnelma
- Yritystoiminta: pienyrittäjien verkosto, töistä luontoon hetkessä, logistiikka ja asuminen & yrittäminen lähellä toisiaan

Brändielementit luovat raikasta, uutta ja yhteneväistä kuvaa Vihdistä, jossa kuntaorganisaatio on aktiivisen elämän mahdollistaja ja tuki erilaisille ryhmille ja yksilöille. Uusi ilme näkyy kunnan internet-sivuilla, sosiaalisen median kanavissa, tapahtumissa, erilaisissa painotuotteissa ja katukuvassa. Vihdin kunnan brändilupaus "Asu siellä missä elät" konkretisoituu yksittäisten vihtiläisten liikkuvassa ja harrastavassa arjessa, pienyrittäjyyden suosiossa, vahvassa järjestötoiminnassa sekä eri toimijoiden panostuksessa kuntalaisten hyvinvointiin ja vapaa-ajanviettomahdollisuuksiin. Vihdissä aktiivinen elämäntapa näkyy monipuolisesti ja on osa kuntalaisten arkea. Tämä luo pohjaa myös lähiseutumatkailulle ja tekee kunnasta kiinnostavan kohteen aitona ja monipuolisena alueena kauempaakin tuleville turisteille.

Brändin eteenpäinviemisessä tarvitaan kuitenkin kaikkien aktiivisuutta. Brändilähtöisyys arjessa on sitä, että jokainen omassa sosiaalisessa verkostossaan kertoo Vihdin tarjoamista mahdollisuuksista ja siitä, millaista aktiivista elämää itse viettää. Eri ryhmien asiassa tukemiseksi brändin mukaisia toimia tuetaan sekä kuntaorganisaation sisällä, että kuntalaisten keskuudessa. Vihti-kuva osana asukkaiden minä-kuvaa on positiivinen merkki ylpeydestä omaa kuntaa, sen historiaa ja jatkuvaa kehitystä kohtaan – oli kyseessä sitten vanhaan vihtiläiseen sukuun kuuluva tai Vihtiin muuttamaan päässyt uusi asukas.

Kunnan brändi kuuluu vahvasti myös kuntaorganisaation sisäisissä keskusteluissa, kun kunnan organisaatiossa suunnitellaan tulevia toimia. Punaisena lankana suunnitelmissa on, onko idea tai toimi brändinmukainen ja mikä on sen tuoma lisäarvo asukkaille. Vihdin brändi on enemmän kuin logo ja tunnuslause. Se on asenne, teko ja elämäntapa.

Strategia

Vihdin kuntastrategia vuosille 2018-2021 on nimeltään ”Asu siellä missä elät”. Työ on tehty sidoksissa brändinkehitystyöhön, jolloin kuntastrategia ja -brändi kulkevat tiiviisti käsi kädessä. Päällimmäisenä ajatuksena on hyödyntää Vihdin vahvuudet globalisoituvassa, urbanisoituvassa ja digitalisoituvassa maailmassa ja päästä erottautumaan näillä muista kehyskunnista. Kunnan vetovoimaisuutta rakennetaan aktiivisesti. Vihdin strategia on valmisteltu yhdessä kuntalaisten, luottamushenkilöiden ja kunnan henkilökunnan kanssa. Tehdystä muuttajatutkimuksesta ja asukaskyselystä olennaisia esiin nousseita asioita on otettu huomioon strategian laatimisessa. Lisäksi runkona ovat olleet valtuustoseminaareissa laaditut tavoitteet ja lukuisat työpajakeskustelut.

Tutkimuksesta esille nousseita Vihdin vahvuuksia ja heikkouksia:

- + Luonnon monimuotoisuus selvä kärkitekijä ja vahvuus
- + Luonnonläheisyys yksi Vihtiin muuton motiivi
- + Sujuva asuminen lähellä pääkaupunkiseudun työpaikkoja ja tarjontaa
- + Asumisen helppous ja mahdollisuudet sekä edullisuus
- + Tulomuuttajille merkittävää arjen sujuvuus:
Julkisten palvelujen saatavuus, lapsiperheiden palvelut, teiden kunto ja vapaa-ajan harrastusmahdollisuudet
- + Vahvuuksina nousivat monipuolinen luonto ja virkistysmahdollisuudet, asumismukavuus ja turvallisuus.
- + Avoimuus ja yhteisöllisyys koettiin tärkeiksi korostaa tulevaisuudessa

Kehitettäviä asioita: asukas- ja yrittäjälähtöisyys, kestävä kehitys, luonto ja virkistysmahdollisuudet sekä uudistuminen, peruspalvelut, talous ja verotus, tulomuuttajat eivät koe saavansa palveluista tarpeeksi tietoa. Liikenneyhteyksien parantaminen (julkinen liikenne ja teiden kunto) nousi keskeisimmäksi kehittämiskohteeksi.

Tämän strategiakauden pääteema on aktiivisten ihmisten Vihti, jolla korostetaan kuntalais- ja asiakaslähtöistä ajattelua kaikessa kunnan tekemisessä. Tavoitteita ei ole asetettu vain omalle toiminnalle vaan koko kuntayhteisön kehittymiselle. Kunta nähdään paikallisen toiminnan rakentamisen ja kehittymisen mahdollistajana, eli organisaation rooli on mahdollistaa asioita ja tukea asukkaiden toimintaa.

Kunnassa toimivien verkostojen aktivoiminen osaksi kunnan kehittämistä edellyttää uudenlaista avoimuus- ja osallistamiskulttuuria, jossa kuntalaiset ja yritykset pääsevät osallistumaan kunnan kehittämiseen oman kiinnostuksensa mukaan. Aktiivisten ihmisten Vihti tarvitsee kehittyäkseen ja erottuakseen uusia innovaatioita. Kunta panostaa tällä strategiakaudella erilaisiin kokeiluihin, jotka johtavat uusiin innovaatioihin.

Mainittuja strategisia painopisteitä:

- Liikkumisen uudet muodot
- Ulkona liikkuminen
- Etätyö
- Sähköiset palvelut
- Toimintakulttuurin muutos
- Yrityselämä
- Maankäyttö
- Markkinointi
- Ilmastostrategia
- Henkilöstön palveluasenne
- Talouden tasapaino

4.6 Maapolitiikka ja maanomistus

Kunnan maapoliittisen ohjelman tarkoitus on edistää kuntastrategian toteutumista ja tukea kunnan kokonaisvaltaista kehittämistä. Kunnan maapolitiikan tulee olla johdonmukaista, taloudellisesti kannattavaa ja edistää suunnitelmallista yhdyskuntarakennetta. Maapolitiikalla luodaan edellytykset muun muassa riittävälle asuntotuotannolle sekä elinkeinotoiminnalle maanhankinnan, tonttien luovutuksen ja kaavojen toteutumisen edistämisen kautta. Maapoliittisessa ohjelmassa kunnanvaltuusto määrittelee kunnan maapoliittiset tavoitteet ja esittää ne periaatteet ja maapoliittiset keinot, joita Vihdin kunta noudattaa pyrkiessään asetettuihin tavoitteisiin.

Pitkäjänteisellä maapolitiikalla varmistetaan riittävä tonttitarjonta sekä asuin- että elinkeinotonttien osalta sekä laadukas asuin- ja toimintaympäristö kuntalaisille. Elinkeinoelämän puolella Vihdin kunnan strateginen tavoite on toimia yrittäjyyttä edistävänä yritys-elämän mahdollistajana. Maapoliittiseksi tavoitteeksi muotoiltuna tämä tarkoittaa edellytysten luomista hyvin saavutettavissa olevalle, monipuoliselle ja mahdollistavalle tonttitarjonnalle elinkeinoelämän vaihteleviin tarpeisiin. Kunnalla noin 2350 ha maaomaisuutta, josta asemakaavoitetuilla alueilla

noin 40 %. Merkittävimpinä tonttina voidaan pitää elinkeino- ja asuintontteja. Elinkeino- ja asuintonttivarantoa on noin 14 % kunnan kokonaisvarannosta, mutta hajallaan oleva varannon sijainti tuottaa hankintaan haasteita ja pohjavesialue rajoittaa ehdoilla ja määräyksillä rakentamista. Tämä on kustannuskysymys myös. Asuintonttivarantoa on noin 20 % kunnan omistamasta kokonaisasuintonttivarannosta, merkittävin varanto sijaitsee Nummelan alueella. Muiden asemakaavoitettavien taajamien, Vihdin kirkonkylän, Ojakkalan ja Otalammen osalta otollisin raaka- maavaranto on Otalammella.

- Kunnan alueella on elinkeinotonttivarantoa noin 500 000 kerrosneliömetriä, josta täysin rakentamattomille asemakaavatonteille sijoittuu noin 150 000 kerrosneliömetriä. Kokonaisvarannosta on kunnan omistuksessa noin 70 000 kerrosneliömetriä.
- Asuintonttivarantoa kunnan alueella on kaikkiaan yli 650 000 kerrosneliömetriä. Täysin rakentamattomille tonteille varannosta sijoittuu noin 280 000 kerrosneliömetriä. Merkittävin varanto on Nummelan alueella. Kunta omistaa asumiseen tarkoitetusta kokonaisvarannosta noin 120 000 kerrosneliömetriä.

Maanhankinnan painopiste on vetovoimaisissa ja strategisesti merkittävässä paikoissa, kuten eteläisessä Nummelassa. Raakamaata hankitaan vuositasona noin 30-50 ha. Maanhankinnassa pyritään aina ensisijaisesti neuvotteluun ja vapaaehtoiseen kauppaan mahdollisimman varhaisessa vaiheessa. Strategiset sijainnit ovat tärkeimpiä, joissa ollaan valmiita käyttämään lainsäädännön ja säädösten tuomia mahdollisuuksia. Raakamaankauppojen tulee olla johdonmukaisia ja perustua ajankohtaiseen ja tasapuoliseen hinnoitteluun. Vihdin kunnan vuosittainen budjetti maanhankintaan on noin 1 000 000 – 1 500 000 euroa.

Raakamaanhankinnan tulee tapahtua vuorovaikutuksessa maankäytön suunnittelun kanssa. Etuostomahdollisuudet tutkitaan kiinteistöluovutusilmoituksien myötä. Kunta voi laajentaa etuosto-oikeuttaan koskemaan myös pienempiä kuin 5000 m² suuruisia alueita nimeämällä kehittämisen kannalta haasteelliset alueet kehittämisalueiksi. Kehittämisalueenmenettelyä käytetään lähinnä vanhaan rakennettuun alueeseen. Maankäyttösopimuksia on mahdollista laatia, mikäli tämä on maanomistussuhteiden takia välttämätöntä ja nämä ovat taloudellisesti tar-

koituksenmukaisia. Mikäli neuvottelut yhdyskuntarakenteen kehittämisen kannalta ratkaisevan tärkeän alueen hankkimiseksi kunnan omistukseen eivät tuota tulosta tai myyjän hintavaatimuksen suostuminen johtaisi maanomistajien epätasa-arvoiseen kohteluun, hakee kunta Ympäristöministeriöltä lunastuslupaa. Lunastusoikeus on kirjattu maankäyttö ja rakennuslakiin (MRL §:t 99-103). Lunastaminen perustuu aina maanomistajien tasapuolisen kohtelun nimissä ulkopuolisen asiantuntijan arvioon lunastettavan maaomaisuuden arvosta.

Yleisiä alueita kunta hankkii omistukseensa silloin, mikäli asemakaava laaditaan muualle kuin kunnan omistamalle maalle. Katualueet siirtyvät kiinteistökauppaakin yksinkertaisemmalla tavalla, eli haltuunotolla. Asemakaavanmukaiset puistot ja muut kunnan tarpeisiin tarkoitetut alueet voidaan hankkia kunnan omistukseen joko vapaaehtoisin kaupoin tai lunastustoimituksella. Lunastukseen ei tarvita lunastuslupaa.

Asuintonttien luovuttaminen on ollut aiempina vuosina alle kymmenen omakotitonttia vuosittain. Luovutusehdoista päättää kunnanhallitus, samalla, kun tehdään päätös luovutusehdoista. Kerros- ja rivitalotontteja on luovutettu muutamia vuosittain. Kerros- ja rivitalotontit luovutetaan vapaarahoitteisen rakentamisen tai tarjouskilpailun perusteella. Elinkeinotonttien myyntiä ohjataan kysynnän mukaan määrällisesti ja laadullisesti. Yritystontit myydään pääsääntöisesti neuvottelumenettelyllä ja näissä sovelletaan rakentamisvelvoitetta alueen kehittämistavoitteiden mukaan. Yksityisten omistajien maan kaavoituksessa käytetään sopimusmenettelyä. Maankäyttösopimuksella säädetään hyödyt, kustannusarviot, lunastuksista, tavoitteet ja korvaukset, tasapuolisuutta unohtamatta.

Kunnalla on mahdollisuus periä maanomistajalta kehittämiskorvausta (vain sitovan tonttijaon alueella), mikäli maanomistaja ei tehdyt maankäyttösopimuksesta huolimatta osallistu yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin. Rakentamattomilla rakennuspaikoilla käytetään korotettua kiinteistöveroa. Vihdin kunnan alueella asemakaavat on laadittu ohjeellisella tonttijaolla. Jotta kunnan kehittämisen kannalta tärkeimmät kaavahankkeet olisi tulevaisuudessa mahdollista saattaa valmiiksi minkään estämättä, tulee jatkossa keskeisten alueiden asemakaavat laatia käyttäen sitovaa tonttijakoa.

Jotta Vihti kuntana voi säilyttää ja lisätä vetovoimaansa asuinpaikkana, on maanomistuksen ja maankäyttöpolitiikan näkökulmasta uusiin, kaavoitettaviin asuinalueisiin sekä olevien asuinalueiden ympäristön ylläpitoon ja parantamiseen pystyttävä panostamaan nykyistä enemmän. Käytettävissä olevien resurssien kasvattamiseen voidaan ryhtyä laatimalla ensimmäiset asemakaavat vain kunnan omistamalle maalle, jolloin kaavoituksesta saatava hyöty on ohjattavissa kokonaisuudessaan kunnan kehittämiseen. Jotta tämä on mahdollista, on raakamaata myös pystyttävä hankkimaan silloin, kun sitä on kohtuuhintaan tarjolla kunnan kehittämisstrategian mukaisilla alueilla.

4.7 Kasvupotentiaali

Helsingin seutu on perusennusteen mukaan kasvamassa vuoteen 2050 mennessä lähes puolella miljoonalla asukkaalla ja nopean kasvun ennusteen mukaan noin 580 000 asukkaalla, jolloin koko seudun kokonaisasukasmäärä kohoaisi noin kahteen miljoonaan asukkaaseen. Tästä muuttovirrasta Vihdillä on oiva mahdollisuus houkutella uusia asukkaita kuntaan vastaamalla muuttajien asumistoiveisiin. KUUMA-seutu on kasvanut merkittävästi kuluvalle vuosituhanella, vaikkakin kasvu on tällä vuosikymmenellä hiipunut. Tämä on kuitenkin edelleen pysynyt 0,5 – 1 prosentin välillä. Vihdin muuttovoitto on muodostunut pääasiassa keski- ja hyvätuloisista. Eniten muuttovoittoa vuosina 2010-2016 on saatu Espoosta, mutta samalla aikavälillä Vihti on kärsinyt muuttotappiota Helsingille. Kokonaisuudessaan Vihti kärsi muuttotappiota 245 asukasta vuosina 2010-2016. Samalla ajalla luonnollinen väestönlisäys oli 972 asukasta. Tällä hetkellä väestönkehitys Vihdissä on tosin heikkenevä ja voi tänä vuonna kääntyä jopa laskuun. Tyypillisesti KUUMA-kunnat ovat menettäneet asukkaita Helsingin seudun ulkopuolelle suuntautuvan muuttoliikkeen vuoksi, joskin tämä muuttoliike on viime vuosina pienentynyt. Viimeisimmän tiedon mukaan huhti-kesäkuussa 2018 KUUMA-kuntien saama muuttovoitto pääkaupunkiseudulta on kasvanut, ollen tällä ajalla 750 henkeä.

Osassa KUUMA-kunnista on päässyt takaisin vahvalle kasvu-uralle. Tällä vuosikymmenellä on siirrytty Nurmijärvi-ilmiöstä Järvenpää-ilmiöön, jossa tietyt kunnat ovat reagoineet muuttuneisiin asumistarpeisiin ja -toiveisiin panostamalla pientalovaltaisuuden lisäksi kuntakeskusten ja

asemanseutujen tiivistämiseen, monimuotoiseen asuntotuotantoon, korkeampaan rakentamiseen valikoiduilla alueilla ja palveluiden keskittämiseen, sekä toimivien liikenneyhteyksien hyödyntämiseen. Taustalla vaikuttavat taloudelliset suhdannevaihtelut, kiristynyt luotonanto- ja vakuuspolitiikka, sekä preferenssien ja arvojen muutos liittyen asumiseen, liikkumiseen ja elämäntapoihin.

Vihdissä on laajasti kasvupotentiaalia, jota voidaan pyrkiä realisoimaan. Historiallisesti pääkaupunkiseudun läheisyys on toiminut merkittävänä kasvun moottorina ja tulee todennäköisesti jatkossakin olemaan näin. Vihdin vetovoimatekijöinä voidaan pitää vesistöjä, laajoja virkistys- ja kulttuurialueita, edullisempaa asumisen hintatasoa kuin pääkaupunkiseudulla, sekä mahdollisuuden tarjota monipuolisia asumismahdollisuuksia. Kylämiljöön lisäksi Vihdillä on mahdollisuus kehittää taajamiaan vastaamaan muuttuneita asumistoiveita ja tarpeita. Erityisesti mahdollinen ESA-radan asema eteläisen Nummelan läheisyydessä mahdollistaisi toteuduttuaan asemanaseudun tehokkaan kehittämisen, mikä kytkisi Vihdin luontevammin muuhun Helsingin seutuun. Asema sallisi merkittävän väestönlisäyksen hyvälle sijainnille palveluiden, joukkoliikenteen ja lähellä olevan valmiin infrastruktuurin piiriin, sekä voimistaisi kuntakeskuksen, eli Nummelan, painoarvoa seudullisesti, mikä on seudun kuntien välisessä kilpailussa välttämätöntä.

Myös toimenpiteet, kuten paikkabrändäys ja muut markkinoinnilliset työkalut tulee ottaa käyttöön laajasti. Joukkoliikenteen sekä kävely- ja pyöräily-ympäristön kehittäminen tulee pitää korkeana prioriteettina.

4.8 Rakennemallit

Kunnan tulevasta kehityksestä laadittiin kolme konsultin toimesta (Ramboll Finland Oy) erilaista tulevaisuudenkehittämismallia, eli rakennemallia, tulevan strategisen yleiskaavan pohjaksi. Näitä malleja jatkojalostettiin kunnan kaavoitustoimessa, sekä tehtiin yleispiirteinen vaikutusten arviointi. Rakennemalleilla haluttiin visualisoida erilaisia mahdollisia kehityskulkuja kunnan tulevaisuuden suhteen. Mitään rakennemalleista ei ollut tarkoitus toteuttaa sellaisenaan, vaan

näistä valittiin ja yhdistellään parhaimmat ja toteutuskelpoisimmat ominaisuudet kunnan tulevaisuuden kannalta edullisimmaksi kehityssuunnaksi. Painotus oli kuitenkin RaideCityllä ja Pikukaupungilla strategisen yleiskaavan valmistelussa.



Nummelasta kehitetään seudullisesti vetovoimainen urbaani keskus, johon tuodaan laadukasta ja tiivistä rakentamista sekä rakenteellista pysäköintiä. Keskusta-alue uudistetaan kokonaisvaltaisesti. Höytiönnummesta kehittyy raideliikenteeseen tukeutuva keskus. Kirkonkylä sekä Ojakkala tiivistyvät ja kasvavat muun Vihdin kehittyessä ominaispiirteensä säilyttävänä maaseutumaisena alueena. Kestävät ja turvalliset yhteydet kuljettavat päätaajamien välillä sekä Nummelasta Helsinkiin ja Lohjalle. Espoo-Salo oikoradan varrella oleva Höytiönnummen asema palvelee Vihtiläisiä.

Plussat:

- Lisää merkittävästi kunnan painoarvoa ja kilpailukykyä seudulla.
- Nummelan voimakas kasvu parantaa keskuksen kävely- ja pyöräily-ympäristöä. Kasvua riittää myös muihin taajamiin ja kyliin, mikä hyödyttää maaseutualueita ja mahdollistaa lähipalveluiden säilymisen.
- Yhdyskuntarakenteen hajautumiskehitys hidastuu. Palvelujen saavutettavuus paranee, joukkoliikennetarjonta paranee ja monipuolistuu.
- Mahdollistaa laajojen viher- ja virkistysaluekokonaisuuksien säilymisen keskusten ulkopuolella.

Miinukset:

- Viheralueiden käyttö lisääntyy väestön kasvun myötä, mikä lisää paineita niiden kulutuskestävyyden parantamiseen.
- Varautuminen liian suureen kasvuun mahdollinen riski



Nummelasta muodostuu pääosin nykyisenkaltainen laajeneva ja tiivistyvä pikkukaupunki. Rakentaminen on enimmäkseen matalaa. Viihtyisyyttä sekä kävely ja pyöräily-ympäristöä parannetaan. Lähialueita otetaan suunnitelmallisesti käyttöön ja Huhmarista suunnitellaan raideliikenteeseen tukeutuvaa keskusta. Kirkonkylää, Ojakkalaa sekä Otalampea kehitetään kylätaajamina. Muut kylät tukeutuvat kehitettäviin taajamiin.

Tehokkaat yhteydet (myös bussi/kävely/pyöräily) päätaajamien välissä sekä Nummelasta Helsinkiin ja Lohjalle. Varaudutaan Espoo-Salo oikoradan rakentamiseen ja Huhmarin asemaan, johon sijoitetaan liityntäpysäköintä. Kunnan sisäiseen joukkoliikenteeseen kehitetään rengasreittiä Nummela-Ojakkala-Huhmari-Nummela.

Plussat:

- Lisää kunnan painoarvoa ja kilpailukykyä seudulla.
- Lisää myös Nummelan painoarvoa ja vetovoimaa, erityisesti Huhmarin tulevan asemanseudun myötä. Nummelan profiili säilyy pikkukaupunkimaisena keskuksena, joskaan tämä ei ole palvelutarjonnaltaan ja niin itsenäinen kuin raidecity-mallissa.
- Huhmarin raideliikenteen asema ja kehitettävä bussiyhteys parantavat Nuuksion saavutettavuutta ja vetovoimaa.

Miinukset:

- Nummelassa rakenteen laajeneminen heikentää palvelujen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen.
- Kasvu perustuu pääosin taajamien laajenemisalueisiin viher- ja virkistätymisalueiden kustannuksella, mikä saattaa vaikuttaa haitallisesti myös maisema- ja kulttuuriarvojen säilymiseen.



Tasaisen, mutta rajoittuneen kasvun malli, jossa kehittämispanoksia jaetaan kaikkien taajamien ja kylien kesken. Laajenemiskehitys johtaa nauhamaiseen taajamarakenteeseen. Nummela-Ojakkalasta kehittyä kiinni kasvanut taajamanauha, jossa rakentaminen tukeutuu pääosin vt25 -vyöhykkeeseen tai mahdollisesti uuteen rinnakkaistieyhteyteen Nummelan ja Vihdin kirkonkylän välillä. Mallissa on tehokkaat yhteydet (myös bussi/kävely/pyöräily) päätaajamien välillä (Otalammelle saakka) sekä Nummelasta Helsinkiin ja Lohjalle. Uusi maankäyttöä tukeva rinnakkaistieyhteys Nummelan ja Kirkonkylän välillä, jota kehitetään myös bussiyhteytenä, sekä kävelyn ja pyöräilyn yhteytenä. Espoo-Salo rata ei toteudu ja Nummelan lentokenttää kehitetään vilkkaan lentotoiminnan alueena.

Plussat:

- Nummela on oman vaikutusalueensa selkeä keskus.
- Palvelujen saavutettavuus taajamissa on nykyisen kaltainen tai parempi.
- Rakenteessa vahvistuvat säteittäiset tieyhteydet Kirkonkylän ja Ojakkalan-Otalammen suuntaan.

Miinukset:

- Kasvua riittää vain vähäisesti nykyisten taajamien ja niiden ydinalueiden kehittämiseen.
- Maaseudulla palveluverkko harvenee, sillä väestörakenne ei tue palvelujen säilymistä. Joidenkin kylien nykyiset palvelut voivat olla uhattuina.
- Kasvu perustuu täysin taajamien laajenemisalueisiin viher- ja virkistätymisalueiden kustannuksella, mikä saattaa vaikuttaa haitallisesti myös maisema- ja kulttuuriarvojen säilymiseen.
- Malli ei vahvista kunnan ja keskustan kilpailukykyä kaupan näkökulmasta.

5 Rakennettu ympäristö

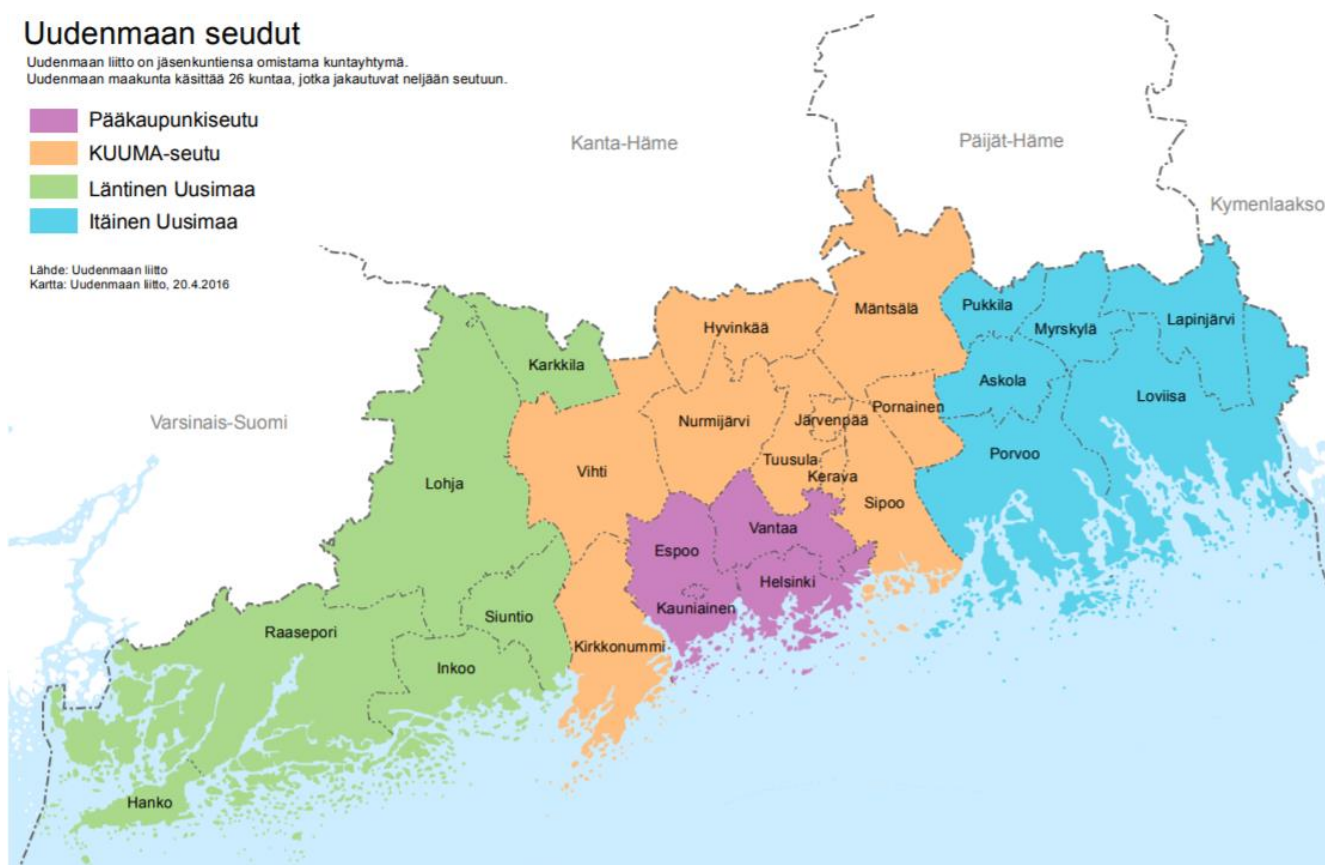
5.1 Yhdyskuntarakenne

Uudenmaan seudut

Uudenmaan liitto on jäsenkuntiensa omistama kuntayhtymä.
Uudenmaan maakunta käsittää 26 kuntaa, jotka jakautuvat neljään seutuun.

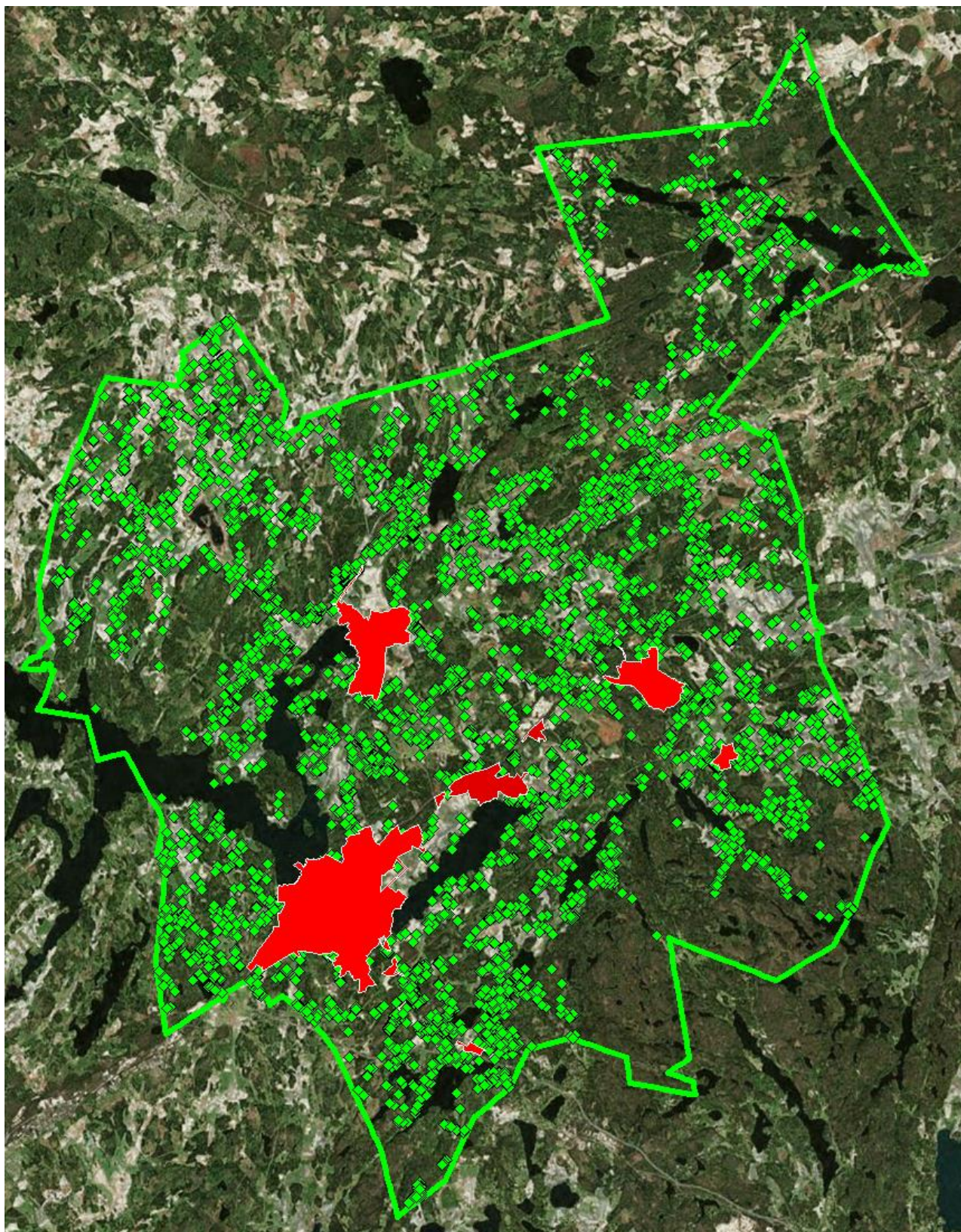
- Pääkaupunkiseutu
- KUUMA-seutu
- Läntinen Uusimaa
- Itäinen Uusimaa

Lähde: Uudenmaan liitto
Kartta: Uudenmaan liitto, 20.4.2016

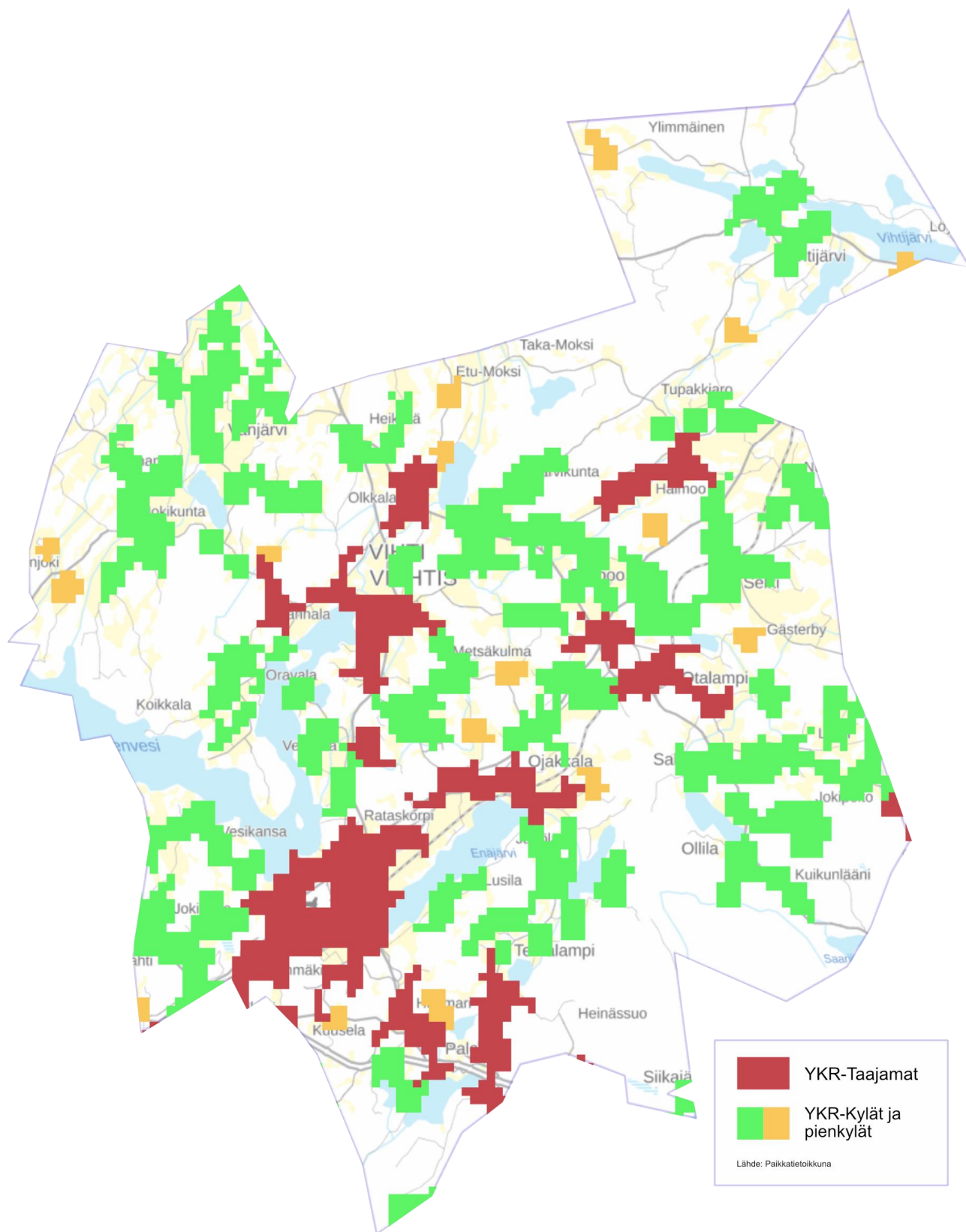


Lähde: Uudenmaan liitto

Vihti sijaitsee Uudenmaan maakunnassa Länsi-Uudellamaalla noin 45 kilometriä Helsingistä Turun suuntaan ja on osa Helsingin seutua sekä KUUMA-seutua. Vihdin naapurikuntia ovat Espoo, Nurmijärvi, Hyvinkää, Karkkila, Lohja, Siuntio ja Kirkkonummi.



Asemakaava-alueen (pun.) ulkopuoleiset asuinrakennukset merkitty karttaan vihreillä pisteillä. Lähde: Vihdin kunta



YKR-taajamat, kylät ja pienkylät. Lähde: Suomen ympäristökeskus, Paikkatietoikkuna

Suunnittelualueen yhdyskuntarakenne koostuu erillään olevista taajamista sekä useasta kylästä. Vihdin pinta-ala on 567 km², josta yhteensä 104 järveä ja lampea peittävät noin 8 % pinta-alasta. Kunnan neljään taajamaan on laadittu asemakaavat ja ne ovat kunnallistekniikan piirissä, lisäksi kunnassa on laajoja maaseutualueita. Merkittävimmät taajamat ovat Nummela, Vihdin kirkonkylä, Ojakkala sekä Otalampi. Sijainti pääkaupunkiseudun ympäryskuntana ja kunnan myötämielinen suhtautuminen hajakenttämiseen on johtanut hajaantuneeseen yhdyskuntarakenteeseen ja asutuksen leviämiseen laajalle, mikä on muodostanut mittavasti kaavoittamatonta pientaloasumista.

Nummela on Vihdin suurin taajama ja hallinnollinen keskus, johon on keskittynyt yli kolmasosa väestöstä. Nummelan taajama sijaitsee Nummelanharjulla ja tätä halkovat valtatiet 2 ja 25 sekä Hanko-Hyvinkää rautatie. Vihdin kirkonkylä on Vihdin toiseksi suurin taajama ja kunnan vanha keskus, se rajautuu länsiosasta Kirkkojärveen, joka yhdistyy Uudenmaan toiseksi suurimpaan järveen, Hiidenveteen. Ojakkala on Vihdin kolmanneksi suurin taajama, joka on kasvanut harjun reunaa pitkin lähes kiinni Nummelaan. Otalampi on Vihdin neljäs taajama, joka sijaitsee noin 15 kilometrin päässä Nummelasta ja noin 10 kilometrin päässä Vihdin kirkonkylästä. Vihdin kuntaa halkovat Turku-Helsinki-Pietari -tie/Valtatie 1, Helsinki-Pori -tie/valtatie 2, Hanko-Mäntsälä -tie/valtatie 25 sekä Hanko-Hyvinkää -rautatie. Vihdissä on myös oma pienlentokenttä.

Vihdin kunnan maisemaa leimaavat vesistöt, kumpuilevat viljelymaisemat ja harjut. Maisemalle tyypillisiä elementtejä ovat pohjoisesta etelään suuntautuvat jokilaaksot, savikot ja niiden välissä sijaitsevat metsäiset selänteet. Ensimmäisen Salpausselän merkitys maisemassa on huomattava. Vihdissä on työpaikkoja yhteensä noin 8 200, joista reilu 1 500 on yrittäjiä. Vihdissä asuu työssäkäyviä noin 13 600 ja työpaikkaomavaraisuus on noin 60 %. Merkittävimpiä elinkeinoja ovat julkishallinto, kauppa sekä teollisuus ja rakennustoiminta. Teollisuuden osuus on pienentynyt vuodesta 2000 lähtien, mutta on yhä lähes 18 % kaikista työpaikoista. Tärkeimmät teollisuudenalat ovat metalli, elektroniikka, kaluste ja puu sekä rakennusaineet. Rahoitus-, vakuutus- ja kiinteistöalan osuus on vähentynyt, kun taas rakennustoiminta ja kauppa ovat nostaneet osuuksiaan tasaisesti. Palveluiden osuus työpaikoista on jo 72 %. Maa- ja metsätalouden osuus on enää noin 2 %. Yrityksiä on yhteensä noin 2 000, joista noin 140 on teollisuusyrityksiä.

Kaupalliset palvelut ovat keskittyneet Nummelaan ja muihin taajamiin. Vihdin perusterveydenhuollon palvelut tuotetaan Nummelan terveysasemalla. Vihdissä on kymmenen 1–6-luokkien yleisopetuksen alakoulua, joista yksi on ruotsinkielinen. Lisäksi kunnassa on kaksi 1–9-luokkien yhtenäiskoulua sekä kaksi 7–9-luokkien yläkoulua. Kunnallisia päiväkoteja on 15, joista yksi on ruotsinkielinen.

5.2 Kylät

Vihti koostuu monista elinvoimaisista kylistä, joilla on kaikilla omat erityispiirteensä ja oma historiansa. Jatkossa kylien sisäsyntyisiä vetovoimatekijöitä kartoitetaan, sekä valmistellaan ”kyläbrändäystä”, jolla on mahdollista tuoda esiin kylien ominaispiirteitä ja vetovoimatekijöitä.

Haimoo

Haimoon alue Koillis-Vihdissä on entistä Vanhalan kylän takamaata. Alueen maita erotettiin jo varhain itsenäisiksi tiloiksi, joita on edelleen aikojen saatossa pilkottu. Alueen läpi virtaa Vihti-joki, jonka rannoilla on harjoitettu monenlaista vesivoimaa hyödyntävää teollista toimintaa. Kylän keskus on vuonna 2014 valmistunut uusi koulu, joka rakennettiin korvaamaan entinen yli 100-vuotias rakennus. Koulun lähistölle on viime vuosina noussut suuri joukko uusia omakotitaloja. Kylän toiminta keskittyy koulun lisäksi urheilukentän ympäristöön, jossa on mahdollisuus harrastaa monenlaista liikuntaa. Urheiluseura Haimoon Kisa järjestää aktiivista ja monipuolista lasten liikuntaa ja myös Martat toimivat aktiivisesti. Kylätoimikunta on järjestänyt vuosittain oman kesäjuhlan.

Herrakunta

Herrakunnan seudulla oli aikanaan useita säterikartanoita, joiden maat on aikojen kuluessa lohkottu. Alueella on edelleen aktiivista maataloutta ja monien luomutilojen vuoksi Herrakunnan kumpuilevia pelloja nimitetään leikkisästi luomulaaksoksi. Kylän toiminnan keskus on monitoimitalo.

Irjala

Hiidenveden pohjoisrannalla sijaitseva alue koostui 1900-luvun alussa suurtiloista, kuten monet muutkin Vihdin seudut. Irjalan kartanon ja Koikkalan tilan lisäksi aluetta hallitsi kunnan omistama Pääkslahden vanhainkoti maataloineen. Kunnan nykyisinkin omistamissa Pääkslahden metsissä on ulkoilureittejä sekä Hiidenveden rannalla Varikkaan ja Rämäkän uimarannat. Alue liittyy monessa asiassa toiminnallisesti kirkonkylään.

Jokikunta

Jokikunta on kumpuilevien maanviljelysmaiden ja vanhojen suurten maatilojen aluetta Vihdin luoteiskulmassa. Alueen läpi virtaa aikanaan vilkkaana kulkuväylänä toiminut Vanjoki. Erikokoisuus kylällä on vanha hyppymäki ja kylän kauniita maisemia laajemminkin markkinoiva golfkenttä Hill Side Golf & Country Club oheistoimintoineen. Golfkentän keskellä mäen päällä seisoo vanha seurojentalo, jota käytetään esimerkiksi juhlissa. Tärkeä keskus kylälle on oma koulu. Kylällä voi harrastaa monenlaista toimintaa kudontapiiristä monipuoliseen liikuntaan, jota ylläpitää urheiluseura Jokikunnan Urheilijat. Luonnonystäviä varten jokikuntalaiset ovat rakentaneet lintutornin kylän rajalla sijaitsevan Vanjärven rannalle. Nelijalkaisten jokikuntalaisten elämää parantaa kylällä sijaitseva eläinklinikka Finnin Ratsutila ja Eläinlääkintä.

Olkkala

Olkkanen seutu kuului aikaisemmin Olkkalan kartanoon, joka muodosti 1900-luvun alussa yhdessä siihen kuuluneen Kourlan kartanon kanssa suuren maatalouden ja teollisuuden keskukseen. Olkkalaan johti aikanaan jopa oma kapearaiteinen rautatie Hanko-Hyvinkään radalta. Maanluovutukset ja kartanon pilkkominen ovat muuttaneet kylää suuresti aikojen saatossa. Kartanon ”sydänmaat” ovat nykyisin kylällä sijaitsevan Maatalousteknologian tutkimuksen (Vakola) tutkimusaseman käytössä. Yksityisomistuksessa olevaa kartanoa on entisöity pieteetillä.

Selki

Vihdin itäosissa sijaitsevaa Selin kylän raittia hallitsevat vierivieressä sijaitsevat vanhojen kantatilojen tilakeskukset. Nykyisin kylällä on myös jonkin verran yritystoimintaa ja mm. kirpputori. Tärkeä keskus kylän elämässä on kylätoimikunnan hoidossa oleva satavuotias monitoimitalo,

joka on siirtymässä kunnalta kylätoimikunnan omistuksen. Tämä entinen koulu on jokapäiväisessä käytössä ja käyttäjiä tulee myös ympäristöstä. Talossa toimivat niin seurakunnan kerhot, kuin muitakin kerhoja, kuten atk-kerho. Toinen kylän vanhoista kokoontumispaikoista, Nuorisoseuran talo, on kesäkäytössä.

Tervalampi

Pääkaupunkiseudun tuntumassa sijaitseva kansallispuisto tunnetaan Nuuksion kansallispuistona espoolaisen kylän mukaan, vaikka suurin osa siitä sijaitsee Tervalammen kylässä Vihdissä. Tervalammen menneisyyteen ja nykyisyyteen kuuluu tärkeänä osana Tervalammen kartano, jossa toimii nykyään Helsingin kaupungin kuntoutuskeskus. Kartanossa on viime vuosina järjestetty kyläläisten ja kartanon väen yhteiset kesäiset Elomarkkinat. Kylän keskeisiä paikkoja ovat myös koulu ja seurojentalo Sampola.

Vanjärvi

Vanjärven alue Jokikunnan vieressä kuului vielä 1900-luvun alussa suureen Vanjärven kartanoon, joka oli tuolloin yksi Suomen rikkaimman miehen Hjalmar Linderin sivutiloista. Torpparivapautuksen jälkeen kylän tilojen määrä kasvoi, mutta vielä suurempi muutos tapahtui toisen maailmansodan jälkeen. Kartanon silloisten omistussuhteiden vuoksi sen maat lohkottiin kokonaisuudessaan karjalaisten siirtolaistiloiksi, jolloin alueelle syntyi yli 70 tilan karjalaiskylä. Kylä rajoittuu samannimiseen järven, joka on tunnettu lintujärvi. Kylällä on oma koulu ja päiväkot sekä aktiivisessa käytössä oleva seurojentalo. Kesäisin siellä järjestetään kesäjuhlat ja talvisin pikkujoulut.

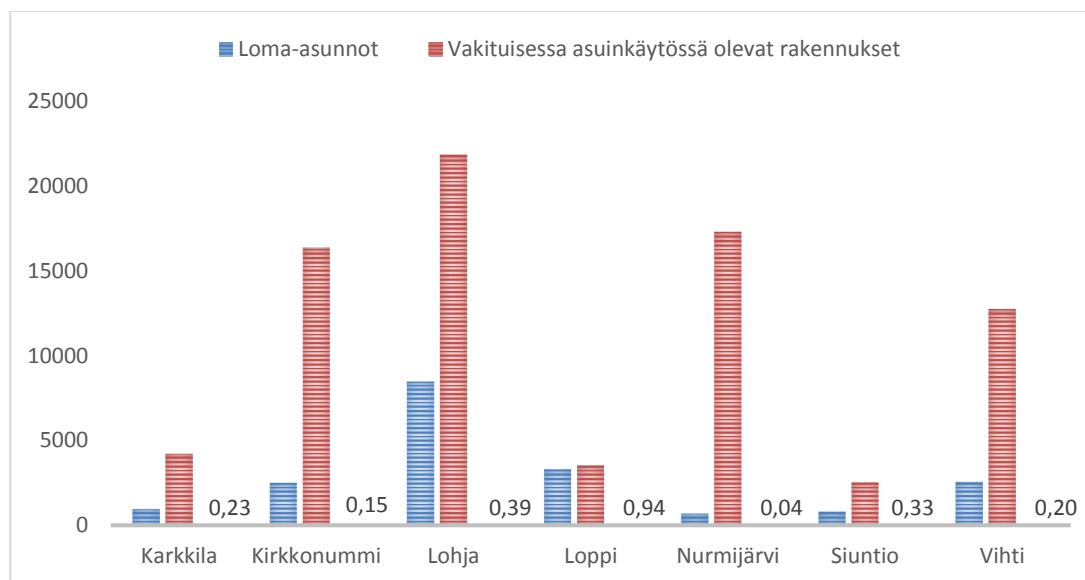
Vihtijärvi

Vihtijärven kylän historiaan on perustamisestaan 1800-luvun alusta alkaen keskeisesti kuulunut Hiiskulan kartano, joka ennen torpparivapautusta käsitti koko kylän Yli- ja Ali-Vanhakylän tiloja lukuun ottamatta. Hiiskulan kartano on edelleen kylän suurin maanomistaja. Vihtijärvi on sijaintinsa vuoksi hieman toiminnallisesti syrjässä muusta kunnasta, joten sieltä on pitkään kuljettu asioilla naapuripitäjissä. Vihtijärvellä kylän keskus on mäki, jolla sijaitsevat oma hautausmaa ja kappeli, koulu, päiväkot, juhliin vuokrattava Yli-Seppä sekä vapaapalokunnan talo Num-

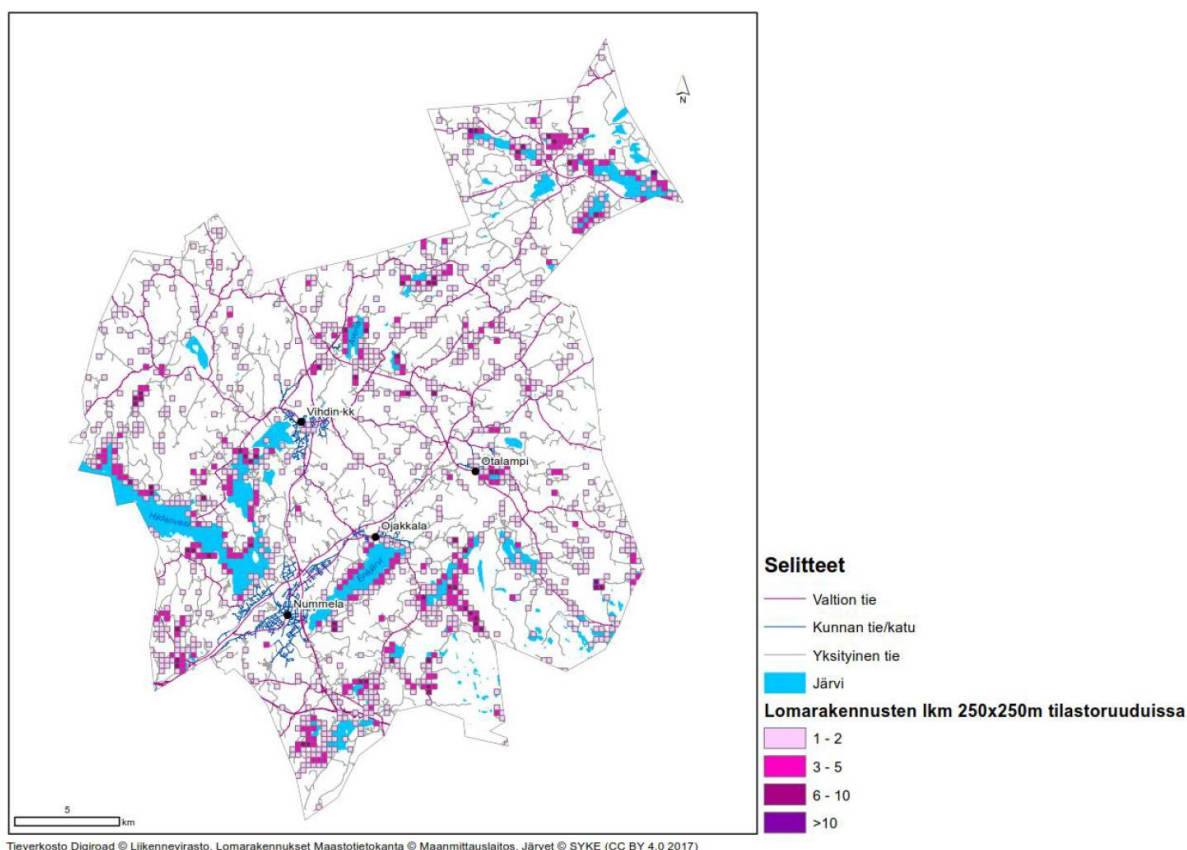
mitupa. Nummituvalla järjestetään monenlaisia juhlia ja sitä voi vuokrata omiinkin juhliin. Vihtijärvi on aktiivinen kylä, jossa järjestetään monenlaista toimintaa. Esimerkkeinä voi mainita VPK:n toiminnan, urheiluseura Uhkan, kylän yhteiset juhlat kesällä ja adventtina sekä touku-
kuussa ilmestyvän kylälehden. Yksi kyläläisten suuri hanke on heinäkuussa 2006 ilmestynyt kyläkirja. Vihtijärven Kyläyhdistys ry on ottanut kylän sijainnin vuoksi kylälle tunnuksen ”Vihdin kruunu”. Vihtijärvellä on oma koulu. Vihtijärven kylä on valittu vuoden kyläksi vuonna 2010.

5.3 Loma-asuminen

Suunnittelualueella oli yhteensä 2560 lomarakennusta vuonna 2017. Suhdeluku verrattuna kunnan vakituisesti asuttuihin rakennuksiin on 0,20, mikä merkitsee sitä, että jokaista viittä asuttua rakennusta kohden kunnassa on yksi lomarakennus. Taso on suurin piirtein sama suhde kuin Karkkilassa ja hieman korkeampi kuin Kirkkonummella. Naapurikunnista erityisesti Lohja ja Loppi ovat profiileiltaan merkittäviä mökkeilykuntia. Lopella suhdeluku on jopa 0,94, eli lähes jokaista vakituisesti asuttua rakennusta kohden on yksi lomarakennus.



Loma-asuntojen määrä Vihdissä ja lähikunnissa. Lähde: Tilastokeskus



Lomarakennusten alueellinen jakauma. Lähde: Suomen ympäristökeskus

Ylläolevasta kartasta erottuvat seuraavat vapaa-ajan asuntojen tihentymät:

- Pohjoisessa Vihtijärven, Petäyksen, Ylemmäisen ja Lapoon rannat
- Keski-Vihdissä Moksjärven, Otalammen sekä Averian/Olkkalan alueet
- Etelässä Kirkkojärven/Hiidenveden, Enäjärven, Poikkipuoliaisen/Kaitlammen sekä Tervalammen, Huhmarjärven, Palojärven, Kypäräjärven ja Iso Myllyjärven alueet
- Järvialueiden ulkopuolisista tihentymistä erottuu Jokikunnan eteläpuoleinen alue

5.3.1 Lomarakennusten käyttötarkoituksen muuttaminen asuinrakennukseksi

Vapaa-ajan asunnon on voinut muuttaa pysyvään asuinkäyttöön 1.5.2017 lähtien, jolloin maankäyttö- ja rakennuslain muutos tuli voimaan. MRL 129 a § lakimuutoksen myötä kunta voi rakennusjärjestyksessään osoittaa alueet ja edellytykset, joilla vapaa-ajan asunnon muuttaminen

pysyvään asuinkäyttöön ei edellytä poikkeamispäätöstä tai suunnittelutarveratkaisua ennen rakennuslupaa. Rakennusjärjestyksen määräys voi koskea vain sellaisia alueita, joilla käyttötarkoituksen muutos ei aiheuta merkittäviä haitallisia ympäristö- tai muita vaikutuksia.

Vapaa-ajan asumisen käyttötarkoituksen muutokseen liittyvät haasteet ovat yhdyskuntarakenteen hajautuminen ja kuntalaisten yhdenvertaisen kohtelun vaarantuminen. Kunta ohjaa ja säätelee vapaa-ajan asutuksen sijoittumista kaavoituksella ja rakennusjärjestyksellä. Huomattava osa Vihdin vapaa-ajan asuntoalueista sijoittuu nykyisten tai vireillä olevien yleiskaavojen ulkopuolelle. Vapaa-ajan asumisen käyttötarkoituksen muutoksella voi olla kuntatasolla merkittäviä taloudellisia, sosiaalisia ja ympäristövaikutuksia. Ne voivat johtua palvelujen kysynnässä ja järjestämisvelvollisuudessa tapahtuvista muutoksista (muun muassa tieverkon käyttö ja ylläpito, vesi- ja jätehuollon tarpeet, koulukuljetukset) tai rantaluonnolle ja maisemalle tapahtuvista muutoksista. Toisaalta, tarkoin harkittuina päätöksinä käyttötarkoituksen muutoksien vaikutukset voivat olla myös myönteisiä kylien elinvoimaisuuden, paikallistalouden ja -elinkeinojen kehittämisen näkökulmasta.

Soveltuvimmat alueet sijaitsevat tieverkon ja palveluiden läheisyydessä sellaisilla alueilla, joissa luonto- tai kulttuurilliset arvot eivät vaarannu. Käyttötarkoituksen muutokseen soveltuvat alueet tullaan näillä näkymin esittämään valmisteilla olevassa uudessa kunnan rakennusjärjestyksessä.

5.4 Virkistys

Vaihteleva maasto ja moni-ilmeinen luonto tarjoavat hyvät mahdollisuudet monimaiseen harrastamiseen, retkeilyyn ja ulkoiluun. I Salpausselän harjanne jakaa Vihtiläisen maiseman ja maaston kahtia. Laajaa maisemaa värittävät kumpuilevat harjujaksot sekä peltoaukeat ja vesistöt, jotka muuntuvat järviyläntöjen erämaaksi. Vihdissä sijaitsee paljon luontokohteita.

Salmijärven rannalla sijaitsee Etelälahden ulkoilualue ja Salmen ulkoilualue. Alueelta on yhteys myös Nuuksion kansallispuistoon. Nuuksio on pääkaupunkiseudun laajin luonnonmukainen ul-

koilualue ja se sijaitsee suurimmaksi osaksi Vihdin alueella. Nuuksio on erämaaluonteinen järviylänpö, jonka alueella on hyvin hoidetut ja merkityt laajat ulkoilu- ja vaellusreitit. Vihdin länsiosassa sijaitsee Pääkslahden ulkoilumaasto, jossa sijaitsee luontopolku. Kauniita näköaloja avautuu useilta kallioalueilta. Palakosken virkistysalueella sijaitsee Mummusalin kalliit, joilla muodostuu komea näköalajyrkäne.

Vihdin suurin vesistö on Hiidenvesi. Hiidenvesi ja Lohjanjärvi muodostavat Uudenmaan laajimman vesistöalueen, josta on yhteys Jäämerelle. Hiidenvesi on myös Uudenmaan toiseksi suurin järvi ja tärkeä virkistysalue aivan pääkaupunkiseudun tuntumassa. Muita suurimpia järviä Vihdin alueella ovat mm. Enäjärvi, Poikkipuoliainen ja Palojärvi kunnan eteläosassa. Muutaman kilometrin päässä Vihdin kirkonkylän keskustasta on Averia ja hieman kauempana Moksjärvi. Kunnan pohjoisosassa sijaitsevat mm. Vihtijärvi, Ylimmäinen, Petäys, Niemenjärvi ja Lapoo.

5.5 Luonnonympäristö

Maiseman perusrakenne

Uudellamaalla erottuu karkeasti viisi suurmaiseman tyyppiä: Salpausselät, kallioylängöt, järvi- ja selännealue, jokilaaksot sekä saaristorannikko. Maiseman suurmuodot eli Salpausselät sekä Nuuk-sion ja Sipoonkorven kallioylängöt ovat olleet paitsi kulttuurisia rajavyöhykkeitä myös maiseman jakajia, jotka ovat ohjanneet liikumista. Salpausselkien reunamuodostumat ovat helppokulkuisia. I Salpaus-selän tuntumassa onkin viisi tärkeää kaupunkikeskustaa, joita yhdistävät nykyisin sekä rautatie että valtatie. Kallioylängöt ovat taas vaikeakulkuisuutensa takia säilyneet erämaina, kun asutus ja kulkureitit ovat kiertäneet ne. Ensimmäinen Salpausselkä on Uudenmaan tärkein vedenjakaja ja sen alle sijoittuvat maakunnan merkittävimmät pohjavesivarat. Nuuksion kallioylänpö on karua ja kallioista ylänköä, joka on säilynyt jääkauden kulu- tuksesta huolimatta ympäristöään korkeampana selkeärajaisena alueena. Nuuksiolle tyypillisiä ovat laajat luonnontilaiset metsäalueet, pienet kallioperän painanteisiin ja murroslinjoihin syntyneet järvet ja huomattavan vähäinen asutus ja viljelykset.

Arvokkaat maisema-alueet ovat ainutlaatuisia yhdistelmiä erilaisia arvoja. Ne ovat osa kulttuuriperintöämme.

Maisemaa muokkaavia perustekijöitä ovat selänteet, laaksot, rinteet, tasangot, vesistöt, maamerkit ja maiseman solmukohdat. Hallitsevin tekijä maisemassa on sen muoto. Maiseman muodot syntyvät maaston muodoista ja niiden rytmistä. Kasvillisuus korostaa maaston muotoja. Maiseman ominaispiirteet vaikuttavat maisemaan luoden tiloja, yksityiskohtia, yhtenäisyyttä ja näkymiä. Ne ovat elementtejä, joita voimme myös säilyttää ja hoitaa. Arvokkaan maiseman tunnuspiirteitä ovat maiseman ajallinen luonne, eheys ja yhtenäisyys. Arvokas maisema-alue ei ole kuitenkaan suojelualue. Se ei tuo suoraan juridisia rajoituksia alueen käyttöön, kuten esimerkiksi rakentamiseen, vaan maankäytön muutokset ratkaistaan yksityiskohtaisemmillä kaavoilla tai lupamenettelyillä. Maiseman ominaispiirteiden huomioiminen maankäytön suunnittelussa luo tasapainoista elinympäristöä.

Ensimmäinen Salpausselkä jakaa Vihdin maiseman kahtia, jota värittää poikittaiset harjujaksot sekä niiden ympäristöön muodostunut vaihteleva maasto, joissa sijaitsee runsaasti vesistöjä ja monimuotoista luontoa. Maisemassa selkeästi erottuvia I Salpausselän osia ovat muun muassa Nummelanharju ja Ojakkalanharju. Vihdin maisemaa hallitsevat laajat peltoaukeat, vesistöt ja järviyläntöjen erämaat.

Maastonmuodot ja korkeussuhteet

Vihdin alueella maasto on vaihtelevaa. Korkeuserot vaihtelevat alavilta laaksoalueilta noin 30-40 m mpy kalliokohoumiin noin 150-160 m mpy. I Salpausselkä erottuu selkeimmin maisemasta Nummelanharjun kohdalla ulottuessaan korkeimmillaan noin 117 m mpy ja Ojakkalanharjuna, joka ulottuu korkeimmillaan noin 105 m mpy. Vihdin korkein kohta sijainnee Moksissa Rokokalliolla noin 156 m mpy.

Kallioperä

Kallioperä on maaston ja maiseman perusrunko. Vihdin kallioperä on syntynyt svekofennialaisen vuorijonopoimutuksen yhteydessä noin 1,8-1,9 miljardia vuotta sitten. Vihdin alueella kallioperässä vaihtelee pääasiassa kiillegneissi-, graniitti-, pyrokseenigranodioriitti- ja pyrokseenigneissialueet.

Vihdin etelä- ja länsiosassa sijaitsee suurimmat kiillegneissi- ja graniittialueet. Nummelan pohjoispuolella ja Vihdin kirkonkylän alueella sijoittuu pyrokseenigranodioriitti. Vihdin pohjoisosissa on vaihtelevin kallioperä, alueella kuitenkin sijaitsee eniten Pyrokseenigneissiä, etenkin koillinen ja luoteisosissa.

Maaperä ja rakennettavuus

Vihdin maaperää värittää kallioperän paljastumat sekä lajittuneet harju- ja reunamuodostelma-alueet joissa on sora- ja hiekkamoreenikerrostumia. Alavammille alueille sijoittuu savi- ja silttikerrostumia.

Harjualueen hiekka- ja hietamaat ovat rakennettavuudeltaan hyviä. Savialueilla rakennettavuus on heikompaa. Erityisesti savialueilla saattaa olla paineellista pohjavettä, joka tekee alueen rakennettavuudesta erittäin haasteellisen.

Pintavedet

Vihdin kunnan kokonaispinta-alasta (567 km²) on vesistöjä noin 45 km². Järviä ja lampia kunnassa on 104 kpl ja rantaviivaa 266 km. Vihdin järvet ovat eri-ikäisiä. Järvet ovat peräisin Yoldiameri-, Ancyclusjärvi- ja Litorinamerivaiheista.

Vihdin kunnan alueen vesistöt kuuluvat Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitoalueeseen. I Salpausselkä halkoo Vihdin kunnan aluetta lounaasta koilliseen siten, että kunnan pohjois/länsiosa eli Salpausselän pohjoispuoli kuuluu Karjaanjoen valuma-alueeseen (935 km²) ja kunnan

etelä/kaakkoisosa eli Salpausselän eteläpuoli kuuluu Siuntionjoen valuma- alueeseen. Karjaanjoen valuma-alueelle sijoittuu mm. Hiidenvesi.

Vihdin suurin järvi on Hiidenvesi (30,3 km²), joka on myös Uudenmaan toiseksi suurin järvi ja tärkeä virkistysalue aivan pääkaupunkiseudun tuntumassa. Muinaiseen aikaan Hiidenvesi oli merenlahti, joka oli merkittävä kulkureitti Hämeeseen. Järvi koostuu useasta vesialtaasta, jotka poikkeavat hyvinkin paljon toisistaan sekä perusominaisuuksiltaan että vedenlaadun suhteen. Neljä pääallasta ovat Kirkkojärvi, Mustionselkä, Nummelanselkä ja Kiihkelyksenselkä. Muita suurimpia järviä Vihdin alueella ovat mm. Enäjärvi, Poikkipuoliainen ja Palojärvi kunnan eteläosassa. Muutaman kilometrin päässä Vihdin kirkonkylän keskustasta on Averia ja hieman kauempana Moksjärvi. Kunnan pohjoisosassa sijaitsevat mm. Vihtijärvi, Ylimmäinen, Petäys, Niemenjärvi ja Lapoo.

Vihdin kunnan alueella sijaitsee useita jokia, suurimpina Vihtijoki ja Vanjoki. Alueella on runsaasti myös pienempiä puroja sekä oja.

Pohjavedet

Pohjavesi on merkittävä luonnonvara. Vihdin alueelle sijoittuu vedenhankintaa varten tärkeäksi luokiteltuja pohjavesialueita (I-luokka), jotka sijoittuvat etenkin Ensimmäisen Salpausselän alueelle. Laaja-alaisin pohjavesialue sijoittuu Nummelanharjulle. Vihdin alueelle sijoittuu myös pienempiä vedenhankintaan soveltuvia pohjavesialueita (II-luokka).

Pienilmasto

Rakentamisen kannalta alue on sitä suotuisampi, mitä lämpimämpi alueen pienilmasto on. Pienilmastoon vaikuttavat ilmansuunta eli aurinkoisuus ja tuulisuus, maastonmuodot, maaperä, kosteus ja kasvillisuus. Reunamuodostelman sekä harjujaksojen hiekka- ja hietamaiden lämpösuhteet ja pienilmasto ovat yleisesti ottaen suotuisat. Alavat saviset laaksoalueet ovat herkimpiä alueita erityisesti hallan aikaan.

Kasvillisuus

Vihdin alue kuuluu eteläboreaaliseen kasvillisuusvyöhykkeeseen, joka ulottuu eteläisimpien rannikkoseutujen eli hemiboreaalisen vyöhykkeen rajalta Järvi-Suomeen ja Pohjanlahden rannikolle saakka. Eteläboreaalaisella kasvillisuusvyöhykkeellä puusto on runsasta ja kasvukausi 160 - 175 vrk. Kasvillisuusvyöhykkeelle luonteenomaisia puulajeja ovat vaahtera, lehmus ja pähkinäpensas.

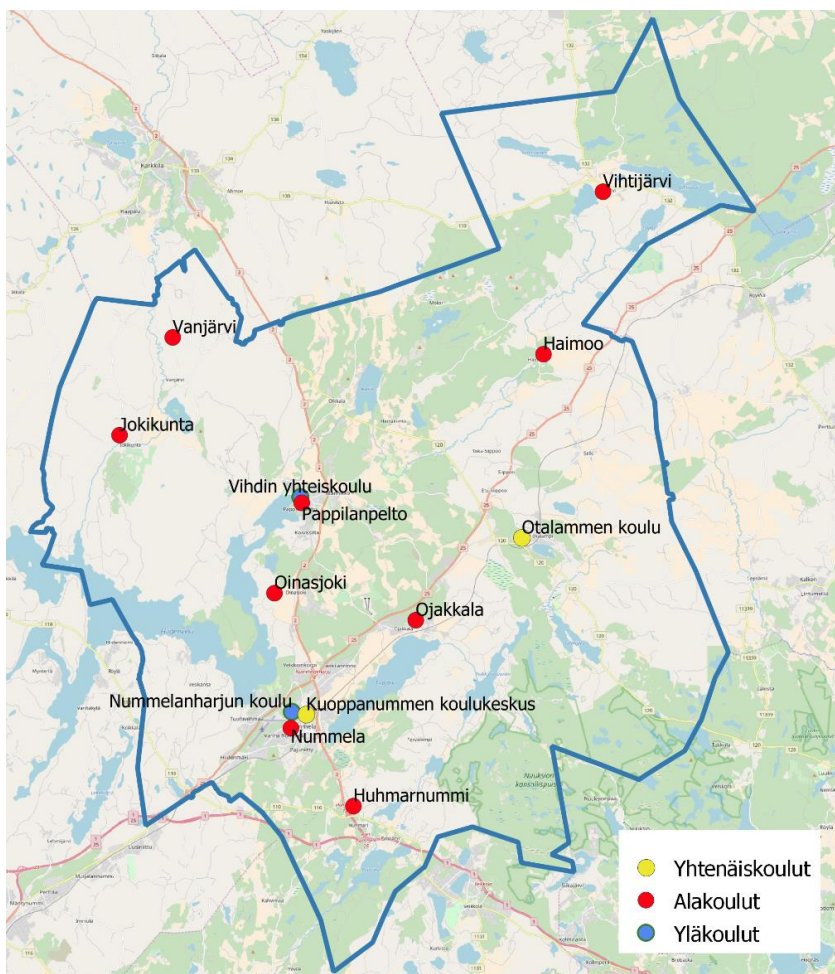
Vihdin halki kulkee lounais-kaakko suuntainen reunamuodostelma Ensimmäinen Salpausselkä sekä siihen liittyvät poikittaiset harjujaksot. Harjuluonnolle tyypillinen kasvillisuus on mäntyvaltainen kangasmetsä, joka on kasvupaikkana karumpaa. Kasvupaikkoina rehevät laajat savikkoalueet sijoittuvat Ensimmäisen Salpausselän etelä- ja kaakkoispuolelle.

5.6 Palvelut

5.6.1 Julkiset palvelut

Sivistyskeskus

Vihdissä on kymmenen 1-6 -luokkien koulua, joista osa on kyläkouluja. Alakouluista yksi on ruotsinkielinen, Nummela Skola, joka toimii Nummelan koulun yhteydessä. Yläkouluja Vihdissä on kaksi sekä kaksi yhtenäiskoulua. Perusopetuksen oppilasmäärä on yhteensä 3 647 oppilasta, oppilasmäärä 1 – 6 luokilla on 2 473 oppilasta ja 7 – 9 luokilla 1 153 oppilasta vuonna 2017. Nummelassa sijaitsevassa lukiossa oppilaita on noin 500. Kunnallisia päiväkoteja on 15, joista yksi on ruotsinkielinen.

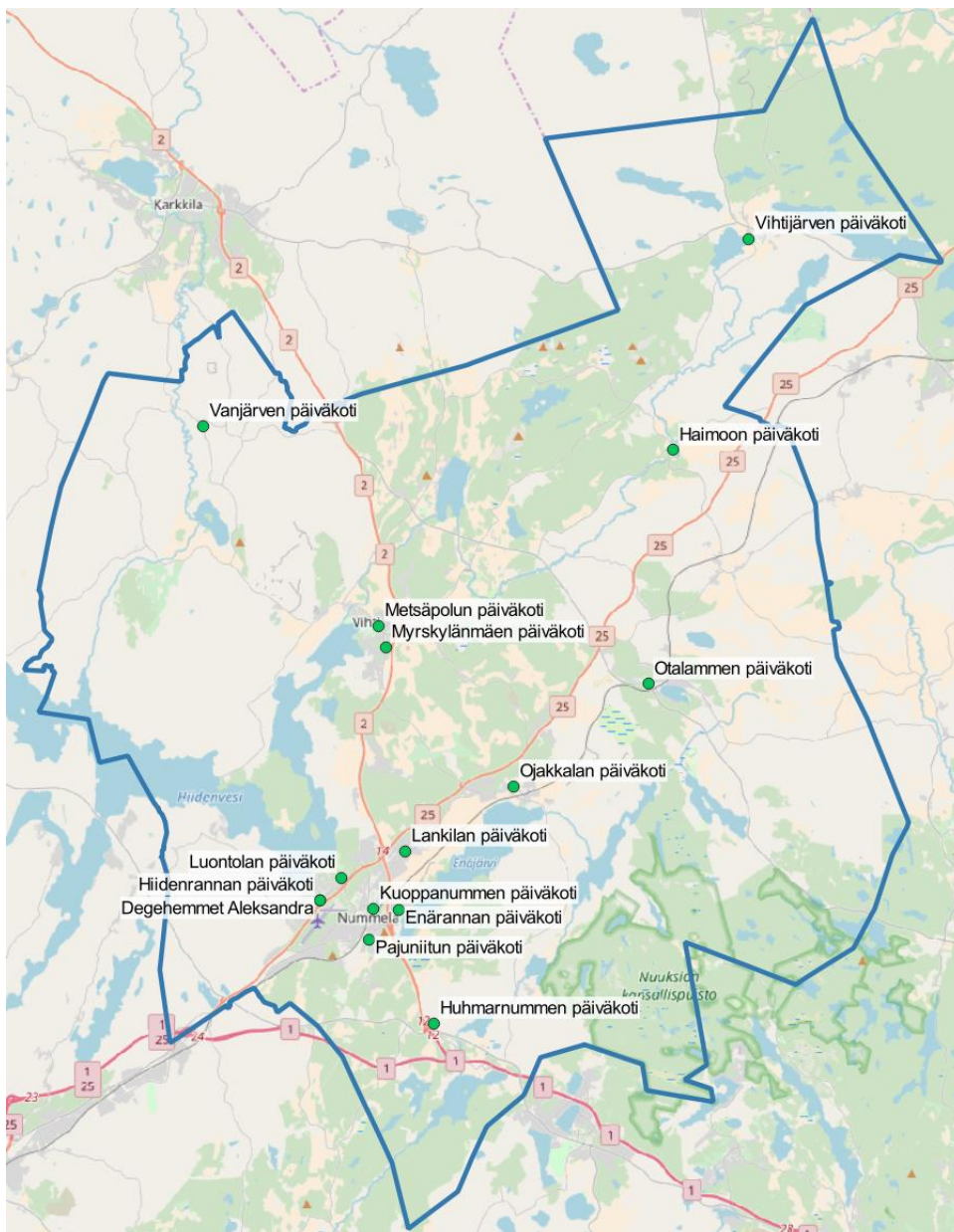


Vihdin koulut. Lähde: Vihdin kunta

Etelä-Nummelaan on suunnitteilla Pajuniityn liikunta- ja koulukeskus, joka sijaitsee Naarapa-juntien ja rautatien välissä. Tavoitteena on ottaa laajennettavissa oleva koulu- ja päiväkotikeskus käyttöön syksyllä 2021. Alustavien suunnitelmien mukaan päiväkot- ja koulukeskukseen rakennettaisiin ensimmäisessä vaiheessa kuuden ryhmän suomenkielinen päiväkot- ja noin kaksisarjainen alakoulu. Lisäksi tiloihin rakennettaisiin kolmiryhmäinen ruotsinkielinen päiväkot- ja kolmiryhmäinen ruotsinkielinen alakoulu. Kirkonkylään on rakenteilla Campus-hanke, joka valmistunee vuonna 2020. Campus korvaa Vihdin yhteiskoulun vanhimmat osat, minkä lisäksi campuselle rakentuu uusi nuorisotila sekä tila kirkonkylän kirjastolle. Merkittävä osa suunnitelman toteuttamisesta on uuden liikuntatilan rakentaminen kirkonkylään sekä kirkonkylän lähiliikunta-alueiden kehittäminen. Campus-hanke on tällä hetkellä suurin lähivuotina toteutettava Vihdin kunnan rakennushanke, jonka kustannusarvio on noin 24 miljoonaa euroa.

Pedagogisen kouluverkkosuunnitelman mukaisesti Tervalammen ja Huhmarnummen koulujen toiminta on yhdistetty lukuvuoden 2017–2018 alusta. Vihtijärven koulun nykyinen vuokrasopimus päättyy vuonna 2019. Erityisesti Nummelan ja Kuoppanummen koulujen oppilasmäärät ovat lisääntyneet lukuvuoden aikana.

Varhaiskasvatusikäisten lasten määrä on tilastojen mukaan vähentynyt Vihdissä vuosina 2016 ja 2017. Vuonna 2015 kunnallisessa hoidossa lapsia oli kuukausittain noin 1 424, vuonna 2016 lapsia oli 1 360 ja vuonna 2017 lapsia kunnallisessa hoidossa oli kuukausittain keskimäärin 1 309. Keväällä 2016 varhaiskasvatuksen piirissä oli noin 68 prosenttia alle kouluikäisistä vihtiläisistä lapsista, keväällä 2017 vastaava luku on noin 71 prosenttia eli varhaiskasvatuksen käyttöprosentti on noussut. Tämä tarkoittaa sitä, että vaikka varhaiskasvatusikäisten lasten määrä on Vihdissä laskenut, niin lasten määrä varhaiskasvatuksen palveluiden piirissä ei ole laskenut samassa suhteessa. Tämä tulee ottaa huomioon, kun suunnitellaan varhaiskasvatuksen palveluverkkoa. Vihdin varhaiskasvatuksen vuorohoito on keskitetty Pajuniityn päiväkotiin. Tavoitteena on ollut, että yksityisten palvelujen osuus varhaiskasvatuspalveluista olisi noin 20 prosenttia. Ruotsinkielinen päiväkoti toimii Hiidenrannan päiväkodin yhteydessä.

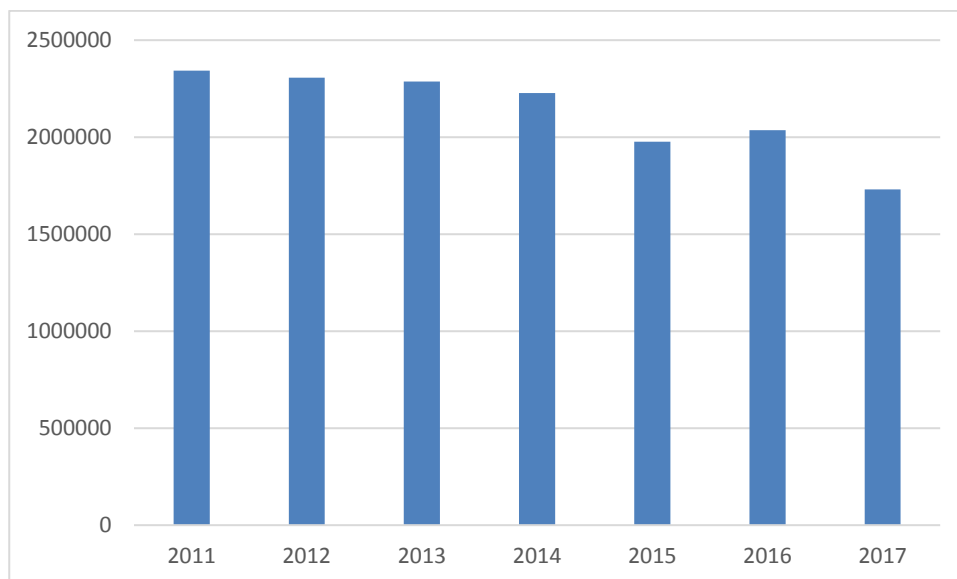


Vihdin päiväkodit. Lähde: Vihdin kunta

Koulukuljetuskustannukset ovat Vihdissä hieman keskivertoa kuntaa suuremmat. Kuljetusoppilaita oli vuonna 2017 noin 1200. Viimeisen kuuden vuotena opetustoimen kuljetuksien kustannuksia on saatu vähennettyä merkittävästi, lähes 30 % vuodesta 2011.

Kustannusten laskuun on monia syitä. Kuljetusten kilpailuttamiseen on tehty vuosien varrella muutoksia siten, että yksikköhinnat ovat laskeneet. Myös koulukuljetusten suunnittelu on aloitettu kunnassa, jonka myötä kouluautojen ajamat kilometrimäärät on saatu laskuun. Lisäksi

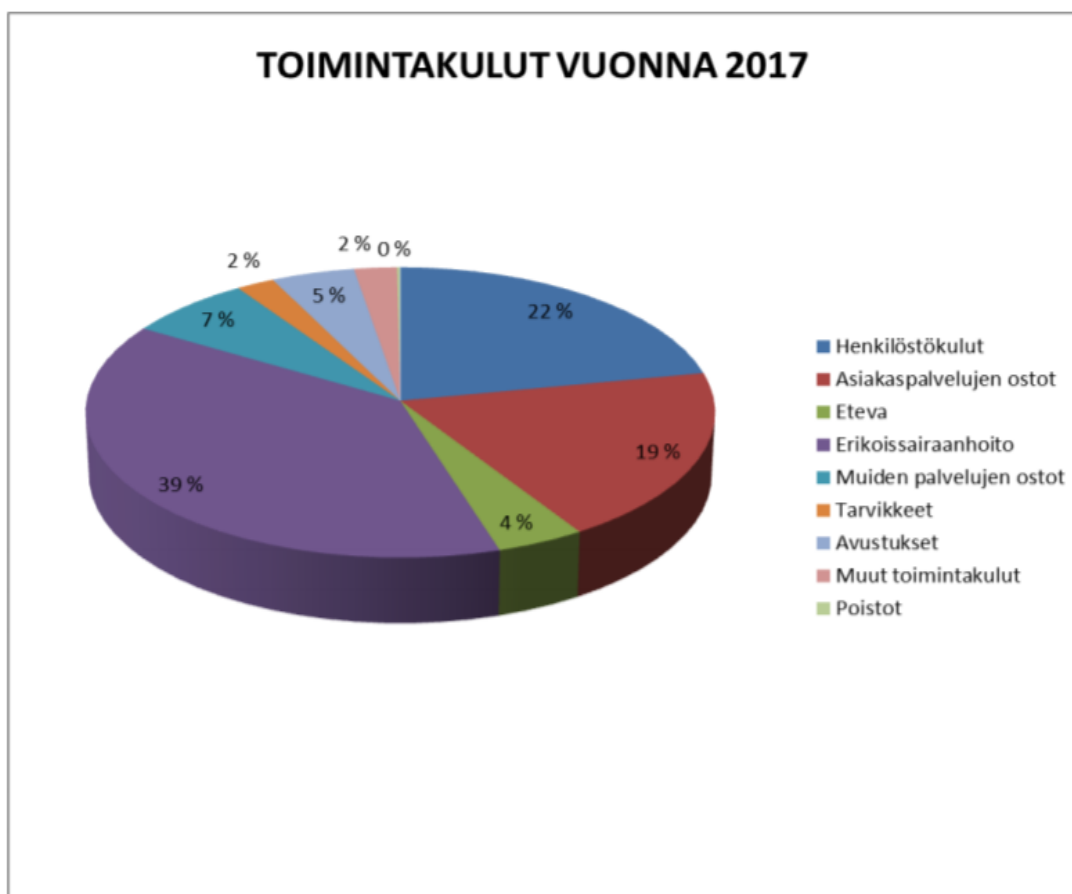
avoimia ostovuoroja on lisätty. Oppilaita on myös ohjattu kestävämpään liikkumiseen, muun muassa avoimiin linja-autovuoroihin suljettujen kouluautokuljetusten sijaan.



Vihdin kuljetuskustannukset 2011 – 2017. Lähde: Vihdin kunta

Karviainen

Perussopimuksen § 3 mukaan jäsenkunnat Karkkila ja Vihti ovat antaneet perusturvakuntayhtymä Karviaisen tehtäväksi ja vastuulle järjestää asukkailleen terveydenhuoltolain mukaiset terveydenhuoltopalvelut ja sosiaalihuoltolain ja sosiaalihuollon erityislakien mukaiset palvelut. Tilinpäätöksen 2017 mukaan Karviaisen budjetti ylitettiin noin puolella miljoonalla eurolla, mistä suurin osa tuli erikoissairaanhoidosta. Vihdissä on yksi terveyskeskus, joka sijaitsee Nummelassa, sekä useita yksiköitä, joista Karviainen ostaa vanhusten asumispalveluita. Virka-ajan ulkopuolella terveyspalveluja tarjotaan Lohjan yhteispäivystyksessä. Toiminnan ohjaamiseksi on laadittu uusi palvelutasosuunnitelma 2017 – 2020. Palvelujen järjestämiseen suunnitelmakaudelle 2017–2020 vaikuttaa alueella tapahtunut väestön kehitys: lasten määrä on vähentynyt ja yli 75-vuotiaiden lukumäärä on kasvanut ja kasvaa edelleen. Tämä merkitsee käytännössä hoivapalvelujen tarpeen kasvua ja lapsiperheiden palvelujen tarpeen vähenemistä. Erikoissairaanhoidon palvelut tuottaa HUS-kuntayhtymä. Ostopalveluihin HUS-kuntayhtymältä arvioitiin vuonna 2017 tarvittavan 33 miljoonaa euroa. Vuonna 2018 Karviaisen budjetti tulee ylittymään Vihdin kunnan osalta 7,2 % eli 3,3 miljoonaa euroa.



Karviaisen toimintakulut. Lähde: Karviainen

Suurin osa suunnittelualueen julkisista palveluista sijoittuvat Nummelaan, jossa sijaitsevat Vihdin kunnantalo, kirjasto, uimahalli, jäähalli, urheilukenttä sekä paloasema.

5.6.2 Kaupalliset palvelut

Vihdin kaupalliset palvelut sijoittuvat pääasiallisesti Nummelaan ja tämän ympäristöön, jossa onkin melko kattava päivittäistavarakaupan tarjonta. Nummelassa toimivia päivittäistavara-kauppoja ovat muun muassa Lidl, K-Market, K-Supermarket ja hypermarketeista Prisma sekä K-Citymarket. Vihdin kirkonkylässä toimivat S-Market ja K-Supermarket. Otalammelle on sijoitettu S-Market. TIVA-kauppa sijaitsee pääasiassa Nummelan alueella. Toimijoina ovat muun muassa Hong Kong, K-Rauta sekä Tokmanni. Vihtiläiset nojautuvat laajasti Espoon ja Vantaan

palveluihin, tosin vihtijärveläiset tukeutuvat asioidnissaan usein Karkkilan ja Nurmijärven palveluihin. Eteläisen Palojärven lähimmät kaupalliset palvelut löytyvät Veikkolasta Kirkkonummen kunnan puolelta.

Vihdin osuus myynnistä Uudenmaan kunnissa oli vuonna 2014 kaksi prosenttia ja pinta-alan osuus 2,2 prosenttia. Merkitykseltään seudullisen vähittäiskaupan suuryksikön alaraja on päivittäistavarakaupassa 2 000 k-m², tilaa vaativan kaupan 10 000 k-m² sekä erikoiskaupan 5 000 k-m². Vähittäiskaupan ja autokaupan toimipaikat lisääntyivät 2007 – 2012 aikavälillä 15 prosenttia, mutta vähenivät vuosina 2013 – 2014 kahdella prosentilla. Päivittäistavarakaupan myynnin muutos keskusta-alueilla vuosina 2007 – 2014 oli 38 prosenttia. Uudenmaan liiton mukaan vähittäiskaupan ja kaupallisten palveluiden liiketilan lisätarve aikavälillä 2016 – 2050 on esitetty alla olevan taulukon mukaan.

	Pt-kauppa	TIVA ja autokauppa	Muu erikoiskauppa	Vähittäiskauppa	Kaupalliset palvelut	Vähittäiskauppa ja palvelut
k-m ²	6 000	24 000	17 000	47 000	14 000	61 000

Monikanavaisen kaupan kasvun myötä parhailla paikoilla oleville keskustojen ja kauppakeskusten liiketiloille on kysyntää. Tulevaisuudessa kuluttajiin ja arvoihin liittyvät trendit sekä osin myös kaupan toimintaympäristön trendit kuten väestön ikääntyminen, asuntokuntien pieneeminen, kaupungistuminen, matkailun ja vapaa-ajan kasvu, palvelukulttuurin kasvu ja ekologisuus painottanevat kaupan kehitystä keskusta-alueilla keskustojen ulkopuolisia kauppapaikkoja enemmän. Vihdin uusien kaava-alueiden tulee liittyä kiinteästi olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen kynnysinvestointien välttämiseksi ja hiilijalanjäljen minimoimiseksi. Tehokkaalla taajamarakenteella edistetään myös kaupallisten palveluiden sijoittumista alueelle.

Suurimman haasteen Vihdin kaupallisille palveluille asettavat pääkaupunkiseudun kauppakeskukset ja näiden tulevaisuuden kehitys. Erityisesti Espoon Leppävaarassa sijaitseva Sello ja Espoon Matinkylässä sijaitseva Iso Omena houkuttelevat vihtiläisiä kuluttajia vihtiläisten erikois-

liikkeiden kustannuksella. Tämä on valitettava, mutta toisaalta ymmärrettävä kehityskulku autostumisen ja kaupan keskittymisen lisääntyessä. Lisäksi kauppakeskukset pystyvät tarjoamaan muitakin palveluita samassa tilassa, kuin erikoiskaupat, joita voivat olla esimerkiksi elokuvateatterit ja muut elämyshakuiset aktiviteetit. Esimerkiksi Nummelassa ja kirkonkylässä on viime vuosina käynyt kato kivijalkaliikkeiden osalta. Lisääntynyt elämyksellisyyden haku erikoiskaupassa antaa toisaalta vihtiläisille kauppiaille myös mahdollisuuden panostaa elämyksellisyyteen esimerkiksi palveluiden ja tuotteiden esillepanon kautta ja tehdä näistä itselleen kilpailuvaltti. Myös kunta voi vaikuttaa taajamien erikoisliikkeiden houkuttelevuuteen luomalla mielenkiintoista ja oleskeluun houkuttelevaa taajamaympäristöä.

5.7 Liikenneverkko

5.7.1 Maantieliikenne

Maantiet muodostavat Vihdin liikenneverkon rungon, johon liittyvät maankäyttöä palvelevat kadut ja yksityistiet. Tämän rungon muodostavat valtatie 1, joka on osa kansainvälistä E18-väylää ja kuuluu runkotieverkkoon, valtatie 2 ja 25, sekä seututiet 110 ja 120. Seututie 120 tunnetaan myös nimellä Vihdintie. Valtatie 1, eli Turunväylä, yhdessä seututien 120 kanssa ovat pääasialliset yhteydet pääkaupunkiseudulle. Pohjoisessa Vihtijärvellä kohtaavat seututiet 133 ja 132. Valtatie 1 kulkee Vihdin läpi etelästä moottoritienä Palojärveltä ja tämän lisäksi valtatie 2:n ensimmäinen kilometri etelässä on moottoritietä ja tämä jatkuu nelikaistaisena Meritien liittymään asti. Seututie 110 kulkee etelässä valtatie 1:n mukaisesti. Valtatie 25 kulkee lounas-koillinen suuntaisesti Salpausselkää pitkin ja on varsin merkittävä Vihdin sisäisen liikenteen väylä, jonka varrelle sijoittuvat Nummela ja Ojakkala. Valtatie 25:n ja seututie 110:n risteyskohdan läheisyyteen sijoittuu Otalampi. Myös valtatie 2 on merkittävä sisäisen liikenteen väylä tämän halkaistessa kunta etelästä pohjoiseen kulkien Palojärveltä Nummelan ja Kirkonkylän kautta tarjoten yhteyden Karkkilaan.

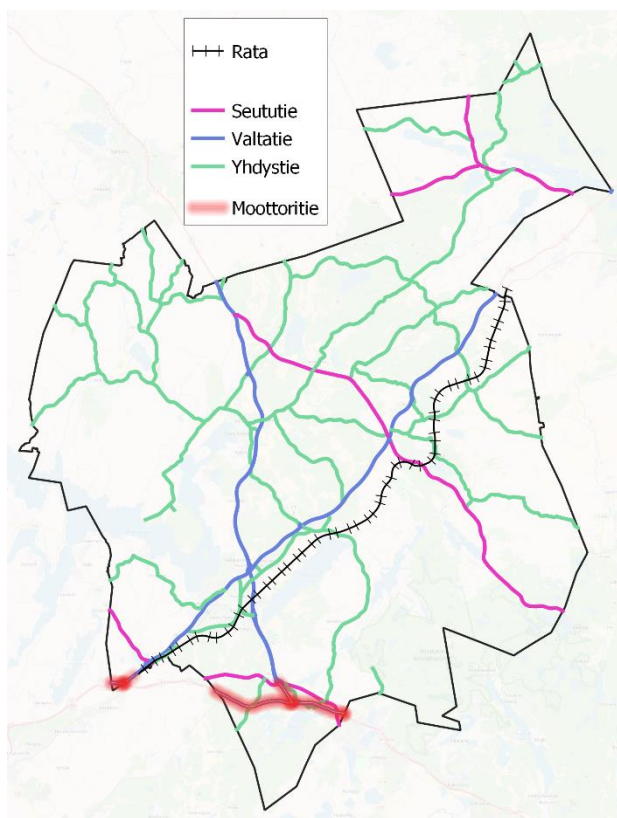
Lisäksi suunnittelualueella kulkee useita yhdysteitä, jotka palvelevat kunnan alueen kyliä, kuten Jokikuntaa ja Haimoota. Hanko – Hyvinkää –rata kulkee valtatie 25:n suuntaisesti suunnittelualueen läpi.

Maantieverkon suurimmat liikennemäärät ovat valtatiellä 1:n moottoritieosuudella ennen valtatie 2:ta, missä on liikennettä noin 38 000 ajon/vrk. Valtatie 2:n jälkeen moottoritien liikennemäärä vähenee noin 26 000 ajon/vrk. Valtatie 2:lla ennen Meritien liittymää liikennemäärä on noin 15 000 ajon/vrk. Nummelan ja Kirkonkylän välillä valtatie 2:n liikennemäärä on noin 13 000 ajon/vrk. Liikennemäärä valtatie 25:llä kohti Siippoota on noin 7 800 ajon/vrk ja Lohjalle päin mentäessä noin 12 000 ajon/vrk. Liikennemäärä seututie 132:lla on noin 3 300 ajon/vrk Vihti-järvi – Röykkä välillä.

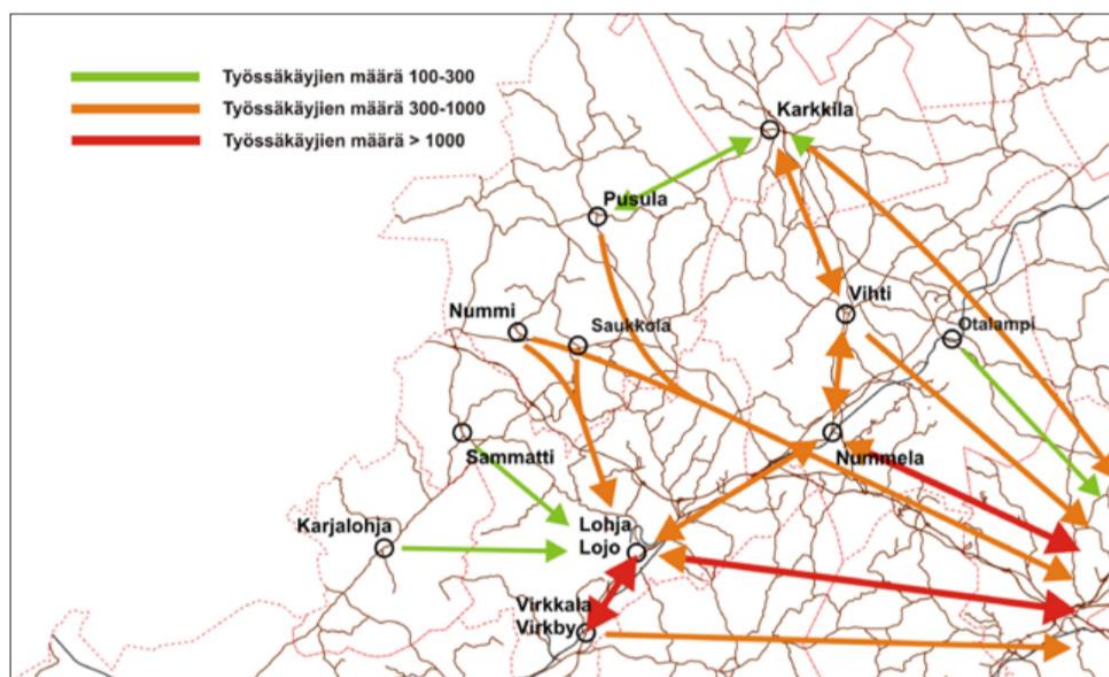
Maantieliikenne ruuhkautuu säännöllisesti useissa kohdin valtatiellä 25, erityisesti välillä Lohja-Nummela. Raskaan liikenteen osuus ajoneuvoliikenteestä on Länsi-Uudenmaan pääväylillä tavanomaista suurempi, valtatiellä 25 jopa keskimäärin 13 prosenttia. Liikenne on kasvanut viime vuosien aikana erityisesti valtateilla 1 ja 2 sekä valtatiellä 25 Lohjan kohdalla. Lisäksi on useita vilkkaita seudullisia teitä, kuten maantiet 110 ja 120. Monilla paikoin liikenne on kuitenkin myös vähentynyt. Länsi-Uudenmaan maantieliikenteen ruuhkaisia osuuksia ovat myös valtatie 1 kohden pääkaupunkiseutua, valtatie 2 Nummelan ja Karkkilan välillä

5.7.2 Raideliikenne

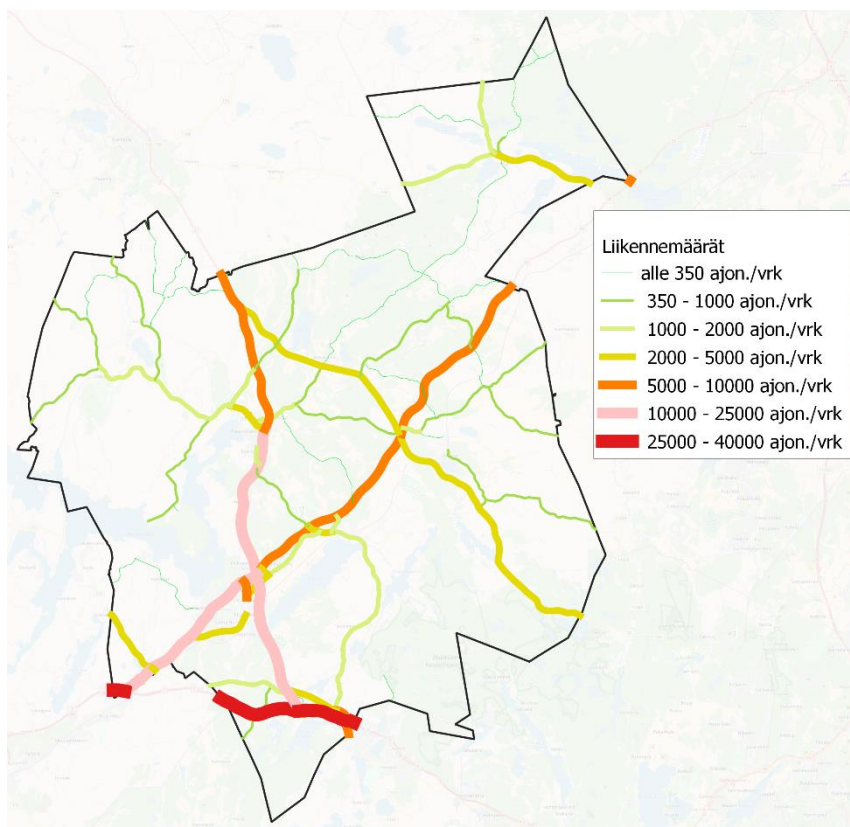
Hyvinkää-Karjaa-Hanko -rata on yksiraiteinen sähköistämätön rata. Rataosalla Hyvinkää-Karjaa on vain tavaraliikennettä, mutta Karjaa-Hanko välillä myös kiskobusseilla hoidettavaa henkilöliikennettä. Radan tärkeimpiä kuljetuksia ovat metsäteollisuuden paperin vientikuljetukset Hangon satamaan ja Kirkniemen tuotantolaitokselta Vuosaaren satamaan, sellutoimitukset Kirkniemen tehtaalte, metallien kuljetukset Rautaruukin Hämeenlinnan tuotantolaitokselta Lappohjan tuotantolaitokselle sekä satamaan. Lisäksi rataosalla on raakapuukuljetuksia. Vuonna 2016 rataosan kuljetusmäärä oli 0,7-1,3 miljoonaa tonnia, josta vain osa oli läpikulkevaa liikennettä. Vuoden 2018 kevään aikana päivitetään radan sähköistysuunnitelma, jonka tavoitteena on parantaa rautatiekuljetusten kustannustehokkuutta ja vähentää kuljetusten aiheuttamia haitallisia päästöjä. Tulevaisuudessa selvitetään myös mahdollisuuksia hyödyntää rataa Vihdin sisäisen henkilöliikenteen kuljetuksissa.



Suunnittelualueen tie- ja rataverkko. Lähde: Digiroad



Tärkeimmät työmatkavirrat Länsi-Uudellamaalla. Lähde: Uudenmaan liitto; Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035



Suunnittelualueen tieverkon liikennemäärät. Lähde: Digiroad

5.7.3 Joukkoliikenne

Vihdin kunnan joukkoliikenne perustuu pääosin yksityisten linja-autoyrittysten tarjoamaan vakio- ja pikavuoroliikenteeseen. Joukkoliikenteen rungon muodostaa Helsinki–Nummela-vakiovuoroliikenne. Vakiovuoroliikenne on normaalia kuntien sisäistä ja kuntakeskusten välistä busiliikennettä. Suuri osa vuoroista jatkaa Nummelasta Vihdin (ja edelleen Karkkilan) tai Lohjan (ja edelleen Karjaan) suuntaan, osa vuoroista jatkaa Somerolle ja Pusulaan. Lisäksi vakiovuoroliikennettä on reitillä Lohja–Nummela–Vihti–Karkkila ja näiden eri osuuksilla. Kyläkeskusten joukkoliikennedyhteiset Nummelaan ja Vihdin kirkonkylään ovat pääasiassa koulukyytejä. Pikavuoroliikenne täydentää palveluja tarjoamalla nopeita yhteyksiä isompien kuntakeskuksien välillä. Valvovana lupaviranomaisena toimii Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY). Kunta tekee yhteistyötä linja-autoyrittysten, ELY-keskuksen ja muiden alan toimijoiden kanssa joukkoliikenteen ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi. Kunta tukee joukkoliikenteen käyttöä tarjoamalla kuntalaisten käyttöön Länsi-Uudenmaan seutulipun ja HSL -alueen aikuisten sarjalipun.

Kunta täydentää linja-autoliikenteen vuorotarjontaa ostovuoroilla, jotka toteutetaan omana kilpailutuksena tai yhteishankintana naapurikuntien ja/tai ELY-keskuksen kanssa. Lisäksi kunta järjestää asiointi- ja palveluliikennettä. Asiointiliikennettä ajetaan Vihtijärveltä tilataksilla kahdena päivänä viikossa. Palveluliikenteen autot liikennöivät kolmena päivänä viikossa Vihdin kirkonkylältä ja Nummelasta. Nummelassa on lisäksi yksi kesäaikana ajettava vuoro.

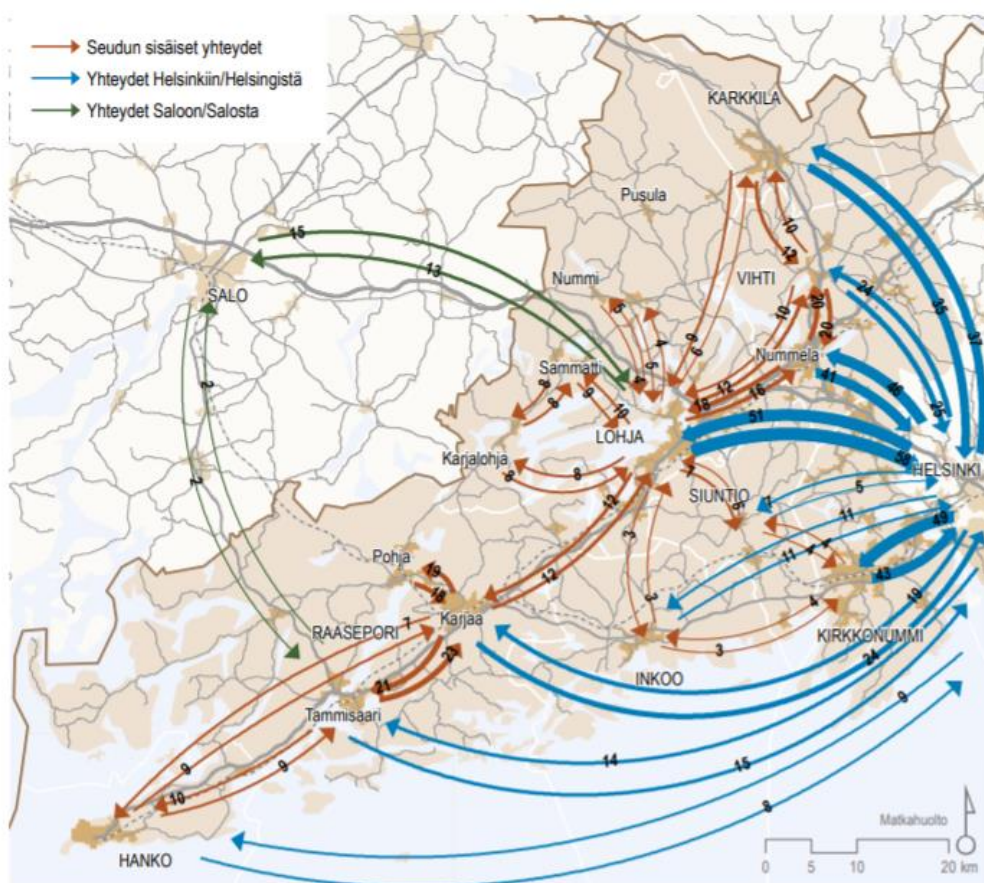
Vihdin joukkoliikenne on ollut murroksessa viime vuosina, erityisesti lainsäädännöllisistä muutoksista johtuen. Muutokset konkretisoituivat Vihdissä suurimmalta osin kesällä 2017, kun joulukuussa 2009 voimaan astuneen joukkoliikennelain siirtymääjansopimukset umpeutuivat. Muutosten myötä markkinaehtoinen liikenne on keskittynyt kuntakeskusten välille ja etenkin Nummelan ja Helsingin välille. Myös kirkonkylän yhteyksiä on karsittu. Kunta on joutunut lisäämään ostovuoroja etenkin kuntakeskusten ulkopuolisten alueiden lakisääteisten kuljetusten sekä työ- ja opiskelumatkojen turvaamiseksi. Kunnalla on kunnan sisäisessä liikenteessä tällä hetkellä kuusi linja-autoa, jotka liikennöivät päivittäin 31 koulupäivävuoroa. Lisäksi kunta on mukana useissa Uudenmaan ELY-keskuksen kilpailuttamissa vuoroissa, jotka on toteutettu yhteisrahoituksella Uudenmaan ELY:n sekä Lohjan tai Karkkilan kaupunkien kanssa.

Vihdin kunnanhallitus reagoi tilanteeseen käynnistämällä joukkoliikenneselvityksen, jossa määritellään kunnan joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet ja järjestämistapavaihtoehdot. Työtä valittiin tekemään Sitowise Oy ja työ valmistui helmikuussa 2018. Asiaa käsiteltiin kunnanhallituksessa Sitowisen selvityksen valmistuttua 5.3.2018, jolloin päätettiin tehdä vielä tarkempia selvityksiä joukkoliikenteen järjestämistapavaihtoehdoista ja pohtia myös palvelutasotavoitteita tarkemmin.

Kuntakohtainen selvitys HSL:ään liittymisen vaikutuksista on käynnistynyt, minkä on tarkoitus valmistua loppuvuodesta 2018. Samalla kiteytetään myös markkinaehtoista ja PSA-Ely-keskusmallia, jotta kaikki vaihtoehdot ovat vertailukelpoisia. Palvelutasotavoitteita valmistellaan päätöksentekoon kunnanhallitukseen, joista käytetään nimitystä ”joukkoliikenteen palvelulupaus”. Joukkoliikenteen palvelulupaus on minimitaso, jonka kunta sitoutuu turvaamaan mahdollisista markkinoilla tapahtuvista muutoksista huolimatta. Se on kuvaus yhteyksistä, joihin kuntalaiset

voivat perustaa arkiliikkumisensa ilman markkinoilla tapahtuvien muutosten tuomaa epävarmuutta. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että mikäli palvelulupauksessa kuvatut yhteydet eivät markkinaehtoisesti toteudu, niin kunta hankkii ne ostovuoroin.

Selvitystöiden ohella kunnanhallitus on päättänyt parantaa pääkaupunkiseudun yhteyksiä perustamalla liitöntäyhteyden Vihdistä pääkaupunkiseudun raideliikenteeseen. Liikennöinti Nummelan – ja Leppävaaran aseman välillä alkaa 9.8.2018. Väliä ajaa kaksi bussia arkisin ja liikennöintiäika on ajoitettu välille klo 6-18. Lisäksi Vihdillä on HSL:n kanssa lippusopimus, jonka avulla vihtiläiset saavat ostaa HSL –alueen aikuisten kausilippuja samaan alennettuun hintaan kuin HSL-alueen asukkaat. Tämä tarkoittaa siis sitä, että Vihti maksaa kuntalaisten saaman alennusosuuden HSL:lle.



Länsi-Uudenmaan linja-autoliikenteen yhteydet sekä yhteydet Helsingin ja Salon suuntiin. Lähde: Matkahuolto; Uudenmaan liitto; Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035

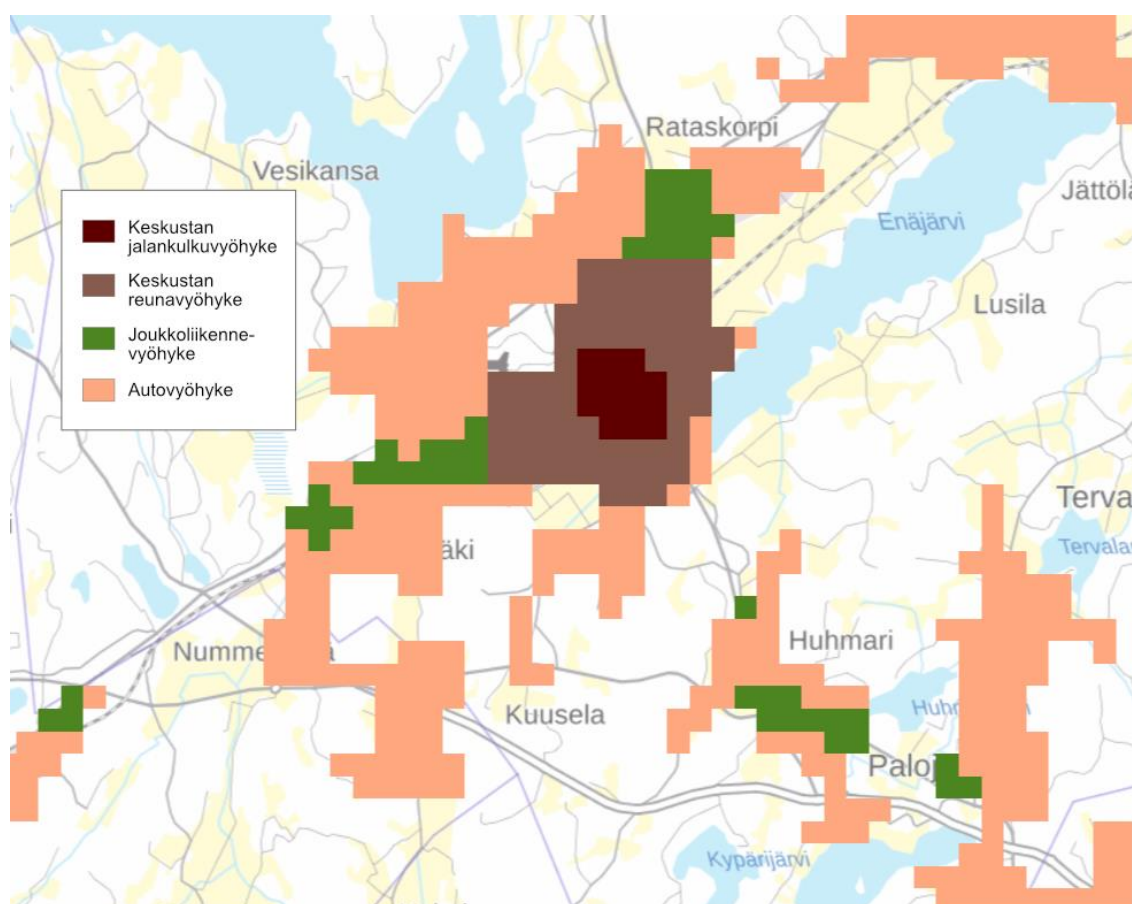
Taajamia lukuun ottamatta omalla autolla liikkuminen on usein varteenotettavampi vaihtoehto, kuin julkisilla kulkuneuvoilla liikkuminen, sillä joukkoliikenteen kattavuus kunnassa on vähäinen. Tämän järjestämisen mahdollisuudet ovat myös heikot johtuen matalasta väestötiheydestä ja hajanaisesta yhdyskuntarakenteesta.

Vihdin joukkoliikenteen runkoyhteys sijaitsee Nummelan ja pääkaupunkiseudun (Kamppi) välillä, jolla on laaja liikennöintiäika (noin klo 5–1) ja runsas vuorotarjonta (ruuhkatunteina n. 5 vuoroa tunnissa ja ruuhka-ajan ulkopuolella n 3 vuoroa tunnissa). Yhteysvälillä toimii useita eri liikennöitsijöitä sekä markkinaehtoisilla vuoroilla että siirtymäajan sopimuksiin perustuvilla vuoroilla. Lisäksi suoria yhteyksiä pääkaupunkiseudulle (Kamppi) on nykyisin tarjolla Vihdin kirkonkylästä (arkisin n. klo 5–16, 1–3 vuoroa tunnissa sekä kaksi vuoroparia lauantaisin ja sunnuntaisin), Ojakkalasta (arkisin n. klo 6–17) ja Otalammelta (arkisin noin klo 6–19). Valtatien 2 vuorot täydentävät myös Vihdin kirkonkylän tarjontaa. Vuorot ovat pääasiassa markkinaehtoista tai siirtymäajan liikennettä, tai ELY-keskuksen hankkimia vuoroja, mutta tarjonta koostuu myös kunnan ostovuoroista kesäajan tarjonnan osalta. Ostovuorojen ohella kunta osallistuu myös ELY-keskuksen hankkimien vuorojen rahoitukseen.

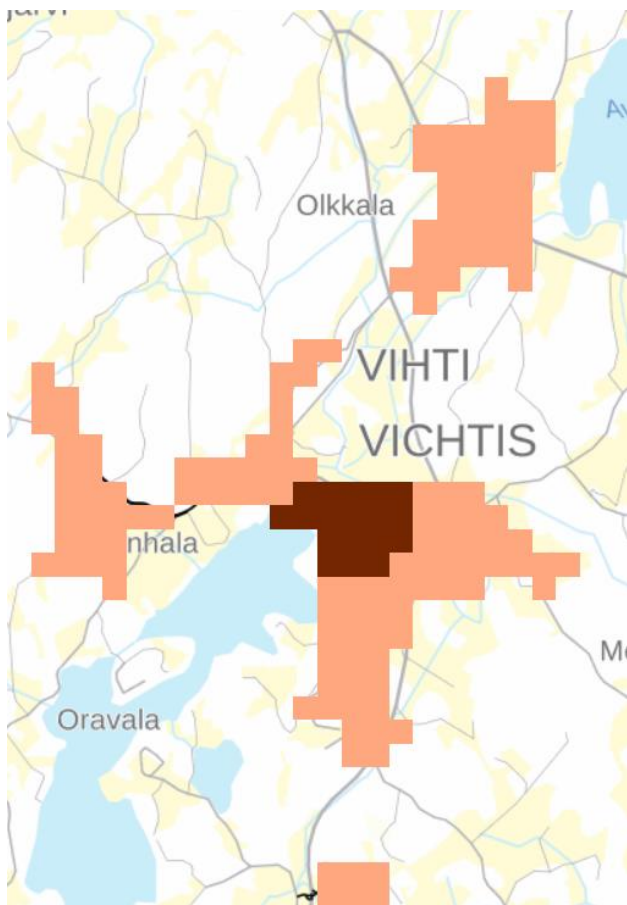
Liikennöinti Nummelan ja Leppävaaran aseman välillä käynnistyi kouluvuoden alkaessa 9.8.2018. Vuorot ajetaan arkipäivisin maanantaista perjantaihin, myös koulujen syys-, joului- ja talvilomaviikoilla. Ensimmäinen vuoro Nummelasta Leppävaaraan lähtee klo 6:20 ja viimeinen klo 16:35. Leppävaarasta Nummelaan päin pääsee aamulla klo 7:05 lähtien ja viimeinen vuoro Leppävaarasta lähtee klo 17:20. Liityntäyhteyden vuoroja ajetaan päivän aikana kymmenen molempiin suuntiin.

Vihdin sisäinen joukkoliikenne palvelee lähinnä koulu- ja työmatkatarpeita, ja sitä on tarjolla Vihdin kirkonkylän ja Jokikunnan, Vanjärven, Oinasjoen, Olkkalan, Ojakkalan, Pääkslahden ja Irjalan välillä, sekä Nummelan ja Vanjärven, Oinasjoen, Huhmarnummen, Myllylammen, Tervalammen, Hiidenrannan, Niemenkylän ja Lankilan välillä. Vuorot ovat pääasiassa kunnan hankkimaa ostoliikennettä.

Lisäksi Vihdistä on vuorotarjontaa Nummelan ja Lohjan välillä arkisin n. klo 7–00 ja viikonloppuisin n. 4 tunnin vuorovälillä vuorokauden ympäri sekä Vihdin kirkonkylän ja Lohjan välillä arkisin n. klo 6–16. Karkkilan ja Vihdin kirkonkylän sekä Nummelan välillä ajetaan myös työmatkayhteyksiä: lähtöjä Karkkilasta Vihdin kirkonkylälle on arkisin noin klo 5–8 sekä Nummelaan noin klo 5–12. Lähtöjä Nummelasta ja Vihdin kirkonkylästä Karkkilaan on noin klo 11–17. Näiden lisäksi ajetaan kaksi vuoroparia viikonloppuisin. Tarjonta koostuu markkinaehtoisista vuoroista sekä ELY-keskuksen hankkimista KOS-vuoroista, joita myös Vihdin, Lohjan ja Karkkilan kunnat rahoittavat.



Joukkoliikennevyöhykkeet Vihdissä. Lähde: Suomen ympäristökeskus



Kirkonkylän alakeskuksen jalankulkuvyöhyke. Lähde: Suomen ympäristökeskus

5.7.4 Liityntäpysäköinti

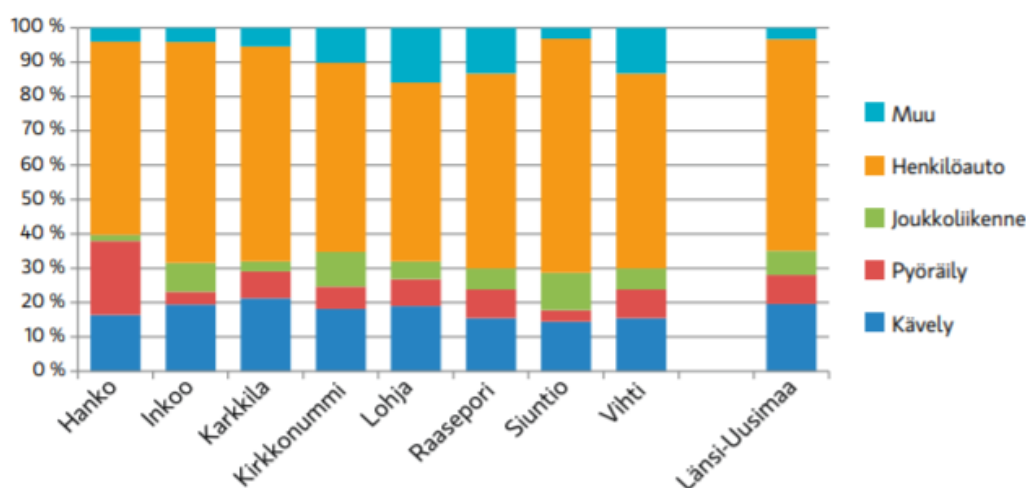
Vuonna 2012 Helsingin seudun 14 kunnan (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kirkkonummi, Kerava, Sipoo, Vihti, Nurmijärvi, Hyvinkää, Tuusula, Järvenpää, Mäntsälä ja Pornainen) alueella oli noin 9 000 henkilöautojen liityntäpysäköintipaikkaa, joista noin 2/3 sijaitsee pääkaupunki-seudulla. Polkupyörien liityntäpysäköintipaikkoja oli noin 11 500, joista noin puolet sijaitsee pääkaupunkiseudulla. Liityntäpysäköintipaikoista noin 90 % sijaitsee raideliikenteen asemilla.

Harventuva joukkoliikenneverkosto ja autoistumisen kasvu ovat lisänneet liityntäpysäköinnin käyttöä Länsi-Uudellamaalla. Liityntämatkat bussipysäkille tai rautatieasemalle on mahdollista tehdä henkilöautolla tai polkupyörällä. Liityntäpysäköinti on erityisen suosittua pisteissä, joista on hyvä vuorotarjonta pääkaupunkiseudulle. Vihdissä käytössä olevia liityntäpysäköintialueita

ovat Vihdin Nummellan linja-autoasema, Vihdin kirkonkylän liityntäpysäköintialue ja Otlam-
men liityntäpysäköintialue. Seudullisen liityntäpysäköintijärjestelmän tulevaisuuden kehitys-
saraksi on suunniteltu liityntäpysäköinnin liittämistä tiiviimmin maankäytön suunnitteluun ja
kaavoitukseen, informaatio-, maksu- ja seurantajärjestelmien kehittäminen, liityntäpysäköinti-
alueiden laatutasosta huolehtiminen ja liityntäpysäköintialueiden palveluiden kehittäminen
sekä markkinoinnin ja tiedottamisen kehittäminen.

Liityntäpysäköinnin kehittäminen on ollut tapauskohtaista eivätkä strategiat ja paikkamäärän
kehitys ole toteutuneet odotetusti. Seudulla ei ole sovittu eri toimijoiden kesken selkeitä vas-
tuutahoja liityntäpysäköinnin toteuttamisessa ja kehittämisessä. Vastuunjako on myös valta-
kunnallisella tasolla ollut epäselvää. Tulevan toteutuksen edistämiseksi jatkossa onkin tärkeä
sopia kustannusten ja vastuun jakautuminen eri osapuolten kesken. Mikäli halutaan lisätä jouk-
koliikenteen käyttöä Vihdissä, on liityntäpysäköinnin riittävyys oikeilla sijainneilla varmistettava.
Mahdollinen raideyhteyden toteutuminen lisää myös liityntäpysäköinnin tarvetta kunnan si-
sällä.

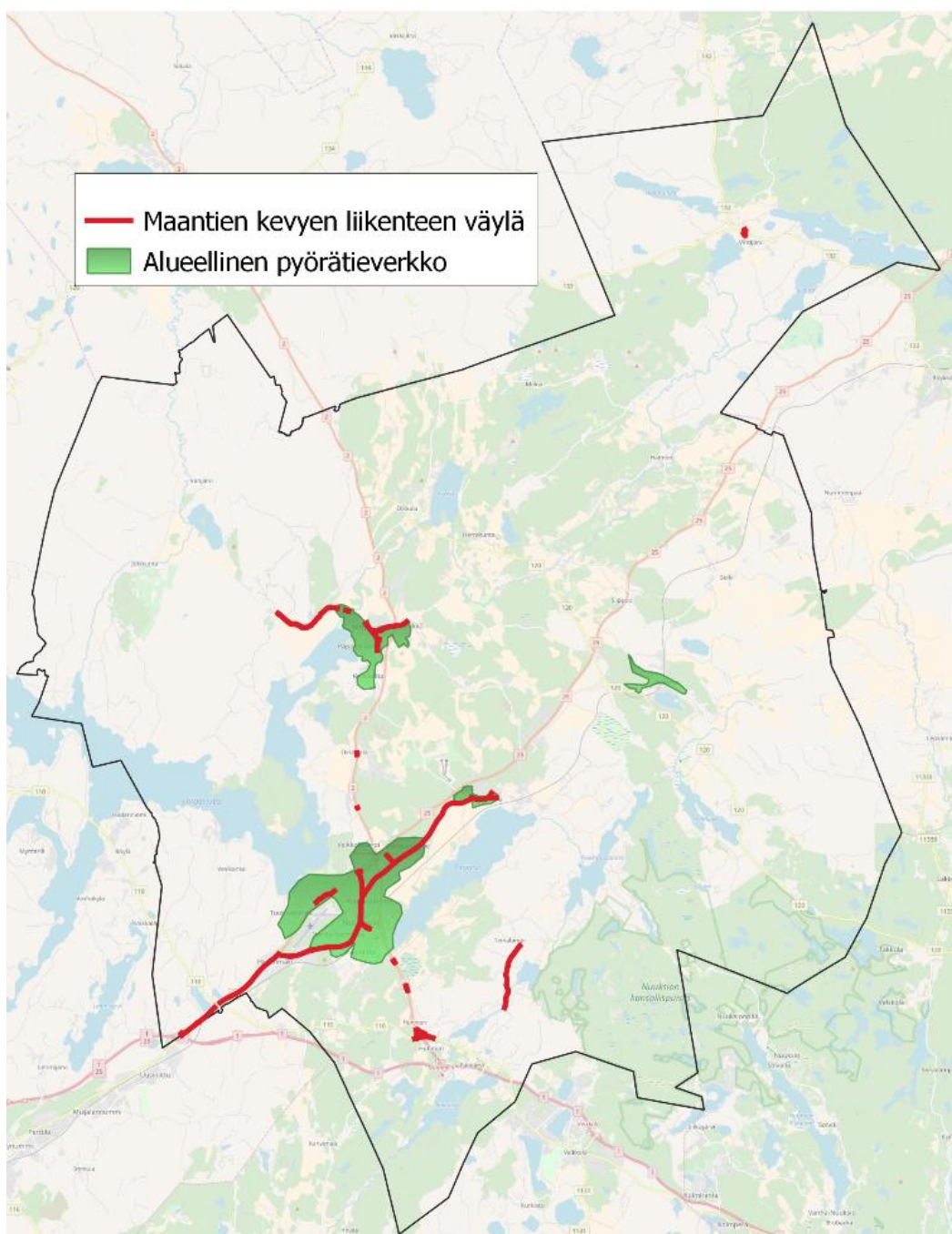
5.7.5 Kävely ja pyöräily



*Länsi-Uudenmaan asukkaiden tekemien matkojen kulkutapajakauma laskettuna matkojen määrästä.
Lähde: Uudenmaan liitto; Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035*

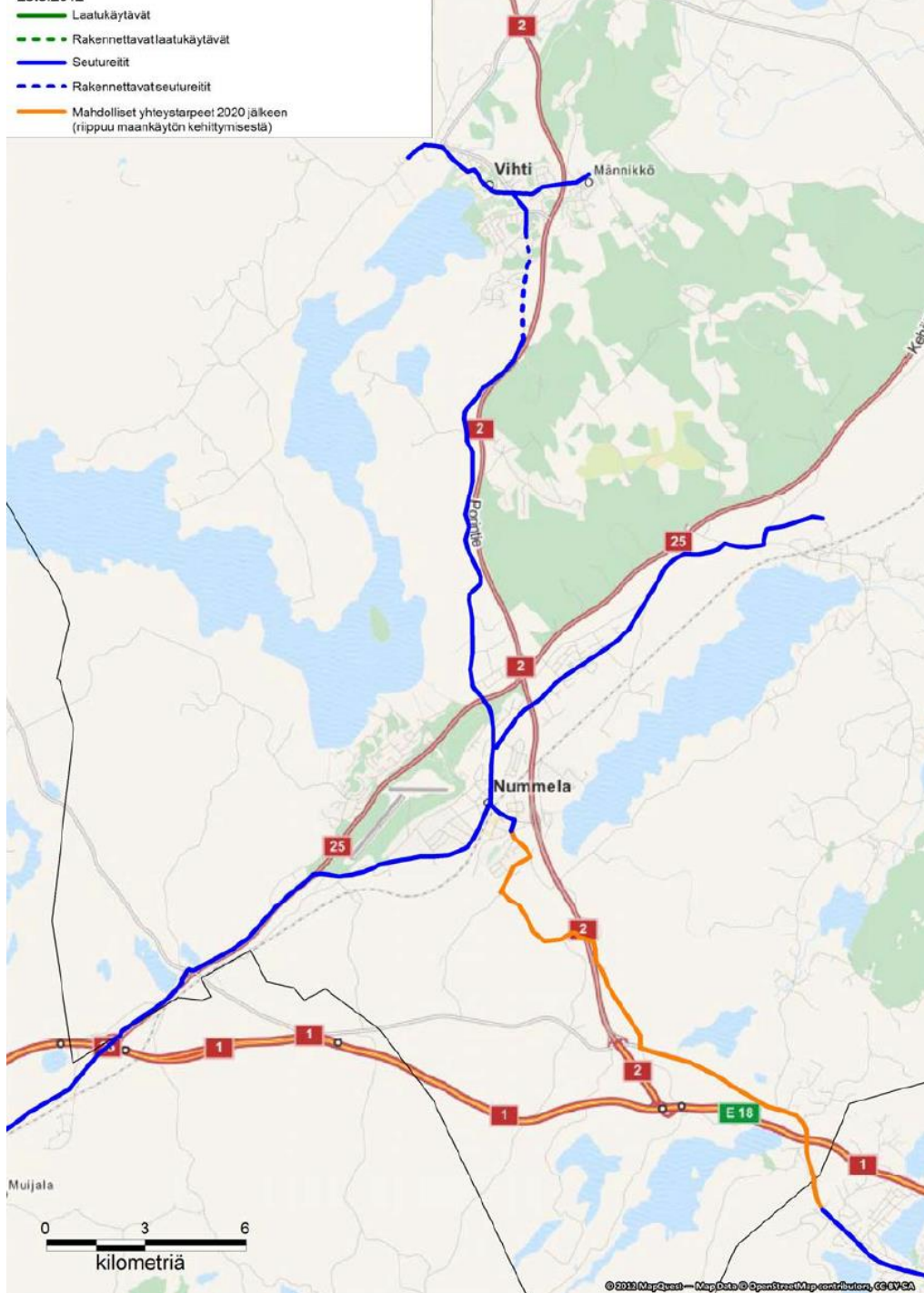
Kevyen liikenteen verkon muodostavat maanteiden varsilla olevat kevyen liikenteen väylät sekä
kuntien omassa katuverkossa olevat pyörätiet ja jalkakäytävät. Maanteiden varsilla on kevyen

liikenteen väyliä Nummelan keskustassa, Vihdin kirkonkylässä ja Ojakkalassa. Maanteiden kevyen liikenteen väylien lisäksi Vihdissä on alueellista pyörätieverkkoa laajemmin Nummelassa, ja kirkonkylällä, mutta myös Ojakkalassa ja Otaniemellä pääkatujen varsilla. Sen sijaan eri keskustojen välillä, kuten Nummelan ja kirkonkylän tai kirkonkylän ja Otalammen välillä ei maanteiden varsilla ole kevyen liikenteen väyliä. Jatkossa selvitetään kevyen liikenteen yhteysmahdollisuuksien kehittämistä Huhmarista Nummelan kautta Vihdin kirkonkylälle.



Vihdin kävelyn- ja pyöräilyn verkostot. Lähde: Vihdin kunta

Helsingin seudun pääpyöräreittien tavoiteverkko 2020 28.6.2012

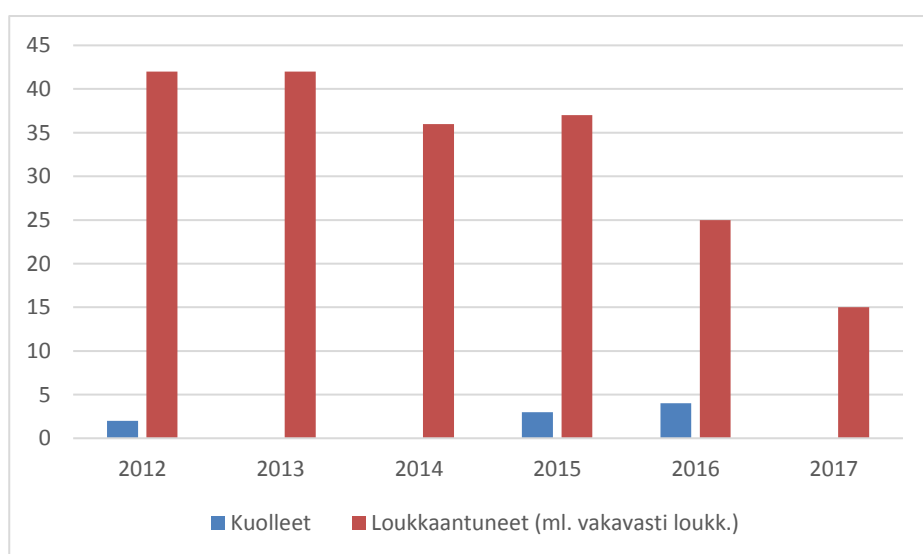


Helsingin seudun pääpyöräreittien tavoiteverkosto 2020 Vihdissä. Lähde: Vihdin kunta

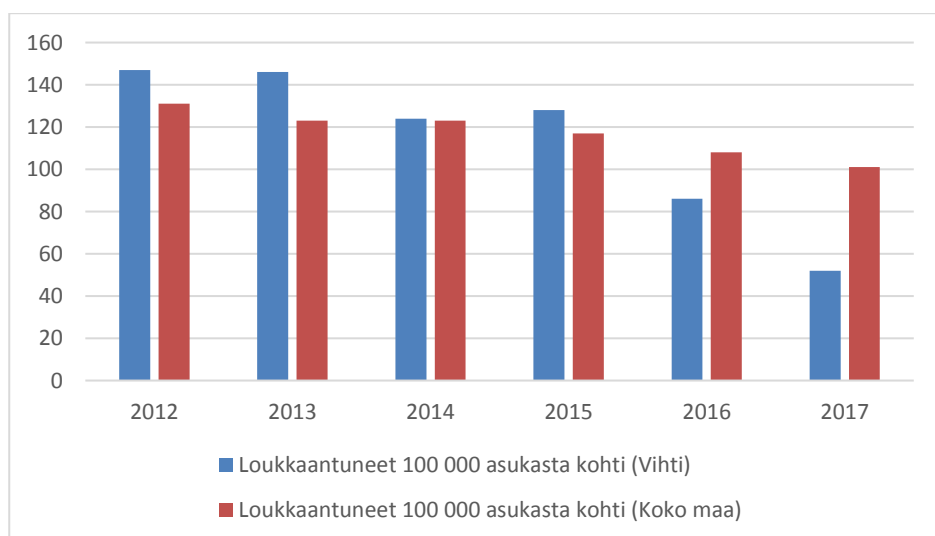
Jalankulku ja pyöräily ovat menettäneet osuuksiaan kulkumuotona autoistumisen, yhdyskuntarakenteen hajautumisen sekä elämäntapamuutosten vuoksi, jolloin näiden olosuhteiden parantaminen on erityisen tärkeää, mikäli näiden osuuksia halutaan kasvattaa.

5.8 Liikenneturvallisuus

Viimeisen kuuden vuoden aikana liikenteessä Vihdissä loukkaantuneiden määrä on vähentynyt, mutta toisaalta liikenteessä kuolleiden määrä on noussut. Kuolleiden määrä on ollut vähäinen, jolloin yksittäiset tapaukset voivat vaikuttaa merkittävästi lukuun. Vuodesta 2012 vuoteen 2017 onnettomuuksien määrä on laskenut merkittävästi ja myös loukkaantuneiden määrä on laskenut kahdella kolmanneksella, mikä tarkoittaa sitä, että liikenneturvallisuus on parantunut Vihdissä enemmän kuin koko maan tasolla, vaikka ajosuorite on kasvanut.



Liikenteessä loukkaantuneet ja kuolleet 2012 – 2017. Lähde: Tilastokeskus



Liikenteessä loukkaantuneet ja kuolleet 2012 – 2017 per 100 000 asukasta Vihdissä ja koko Suomessa. Lähde: Tilastokeskus

Kevyen liikenteen olosuhteiden parantaminen on tärkeää, sillä jalankulku ja pyöräily ovat menettäneet rooliaan. Länsi-Uudellamaalla on viimeisen kymmenen vuoden aikana tapahtunut keskimäärin noin 250 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta. Vakavien liikenneonnettomuuksien määrässä on alueella ollut laskeva trendi. Alimman tieluokan teillä eli yhdysteillä vakavien liikenneonnettomuuksien määrä on pysynyt kuitenkin pitkään ennallaan. Kun vuosien 2002–2005 aikana tieliikenteessä kuoli Länsi-Uudellamaalla keskimäärin 18 henkilöä vuosittain, niin vastaava luku vuosien 2006–2011 aikana oli keskimäärin 12 henkilöä. Vaarallisimmat liittymät ja tiejaksot löytyvät pääasiassa pääteiltä. Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet ovat maanteillä olleet useimmiten joko yksittäis- tai kohtaamisonnettomuuksia.

5.9 Pysäköintipolitiikka

Pysäköintiin liittyvillä ratkaisulla voidaan vaikuttaa keskustojen viihtyisyyteen ja elinkeinoelämän kilpailukyvyyn edistämiseen, sekä asukkaiden arjen toimivuuteen. Autoilulla Vihdissä tulee olemaan tulevaisuudessakin merkittävä rooli, jolloin pysäköintiratkaisujen tulee olla korkealaatuisia ja helppokäyttöisiä, mutta ratkaisujen tulee olla kuntakehityksen kokonaiskuvaan sovitettuja. Pysäköintipolitiikan on kannustettava ja ohjattava liikkuja mahdollisuuksien mukaan kestävien kulkumuotojen valintaan aina kuin se on mahdollista. Pysäköintiratkaisujen on jatkossa perustuttava asukkaiden ja yritysten sekä muiden toimijoiden todellisiin tarpeisiin, jolloin pysäköintitarpeen mitoituksessa on mahdollista ottaa huomioon muun muassa käyttäjien asumismuodot, ruokakuntien pienentyminen ja ikärakenne. Lisäksi liikkuminen tulee olemaan murroksessa lähitulevaisuudessa, josta ensimakua ovat antaneet muun muassa automatisoidun liikenteen kokeilut ja taksiliikenteen digitalisoituminen. Myös pysäköintiin tarvitaan uutta ajattelua, monipuolisia keinoja, sekä innovaatioiden tehokasta hyödyntämistä. Liikenteen palvelulistuminen mahdollistaa eri kulkutapojen rajapintojen ja matkaketjujen yhteensovittamisen.

Pysäköintipolitiikan tulee tavoitella eheän ja monimuotoisen yhdyskuntarakenteen toteuttamista, esimerkiksi poistamalla esteet joukkoliikenteellä saavutettavien sijaintien täydennysrakentamiselta. Keskuksien alueella autonomistus ja pysäköintitarve on useimmiten muita alueita pienempi. Johdonmukaisen pysäköintipolitiikan tavoitteena on taloudellisuus, sekä pysä-

köintiratkaisujen vaikutusten ja kustannusten läpinäkyvyyden lisääminen. Tältä pohjalta on aiheutta tarkastella, miten pysäköintinormeihin voitaisiin sisällyttää todelliset pysäköintitarpeet huomioon ottavaa joustoa. Tällä on merkitystä rakennuskustannuksiin erityisesti niillä alueilla, joilla autopaikat sijoitetaan rakenteisiin ja/tai maanhinta on korkea. Siten oikean autopaikkamäärän määrittäminen vaikuttaa myös asuntojen hintoihin ja täten suoraan asukkaiden talouteen. Muista KUUMA-kunnista pysäköintinormin väljentämistä on suunniteltu ainakin Keravalla, Järvenpäässä sekä Tuusulassa.

Autopaikkoja säätelee maankäyttö- ja rakennuslaki (MRL). Asemakaava on tämän mukaan laadittava niin, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle (54 §). Asemakaavassa voidaan antaa määräyksiä, joita kaavan tarkoitus ja sen sisällölle asetettavat vaatimukset huomioon ottaen tarvitaan asemakaava-aluetta rakennettaessa tai muutoin käytettäessä (asemakaavamääräykset) (57 §). Kiinteistöä varten asemakaavassa ja rakennusluvassa määrätyt autopaikat tulee järjestää rakentamisen yhteydessä (156 § 1 momentti).

Kiinteistöä varten asemakaavassa ja rakennusluvassa määrätyt autopaikat tulee järjestää rakentamisen yhteydessä (156 § 1 momentti). Jos asemakaavassa niin määrätään, kunta voi osoittaa ja luovuttaa kiinteistön käyttöön tarvittavat autopaikat kohtuulliselta etäisyydeltä. Tässä tapauksessa kiinteistönomistajalta peritään autopaikkojen järjestämisestä vapautumista vastaava korvaus kunnan hyväksymien maksuperusteiden mukaan (156 § 2 momentti). Autopaikkojen järjestämisvelvollisuus ei koske vähäistä lisärakentamista eikä rakennuksen korjaus ja muutostyötä. Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoitusta muutettaessa tulee kuitenkin ottaa huomioon tästä johtuva autopaikkojen tarve (156 § 3 momentti). MRL ei siis säätele asuntontenteille toteutettavaa autopaikkamäärää eikä toteutustapaa, vaan tämä tapahtuu kunnan hyväksymässä asemakaavassa.

Mikäli asemakaavassa niin määrätään, kunta voi osoittaa ja luovuttaa kiinteistön käyttöön tarvittavat autopaikat kohtuulliselta etäisyydeltä. Tässä tapauksessa kiinteistönomistajalta peritään autopaikkojen järjestämisestä vapautumista vastaava korvaus kunnan hyväksymien mak-

superusteiden mukaan (156 § 2 momentti). Autopaikkojen järjestämisvelvollisuus ei koske vähäistä lisärakentamista eikä rakennuksen korjaus ja muutostyötä. Rakennuksen tai sen osan käyttötarkoitusta muutettaessa tulee kuitenkin ottaa huomioon tästä johtuva autopaikkojen tarve (156 § 3 momentti). MRL ei siis säätele asuntotonteille toteutettavaa autopaikkamäärää eikä toteutustapaa, vaan tämä tapahtuu kunnan hyväksymässä asemakaavassa.

Autopaikkojen vähimmäisnormi määritellään kullekin kohteelle asemakaavassa, mikä tarkoittaa sitä, että normin osalta tehtävät päätökset tulevat käytäntöön vasta asemakaavaa laadittaessa tai muutettaessa. Tälle on erityisesti tarvetta tiettyjen alueiden suunnittelussa, kuten tulevan joukkoliikenteeseen tukeutuvan Höytiönnummen aseman keskuksen. Vuosina 2019-2020 tullaan tekemään pysäköinnin vyöhyketarkastelu, jossa määritetään alueet, joilla tulevaisuudessa voidaan soveltaa kevennettyä pysäköintinormia ja määritetään näiden alueiden pysäköintitarpeet erilaisille asumismuodoille ja toiminnoille. Lisäksi määritetään erityisolosuhteet, kuten taloyhtiökohtaisten yhteiskäyttöautojen vaikutus alueelliseen pysäköintinormiin.

5.10 Energia- ja vesihuolto

Vesihuolto

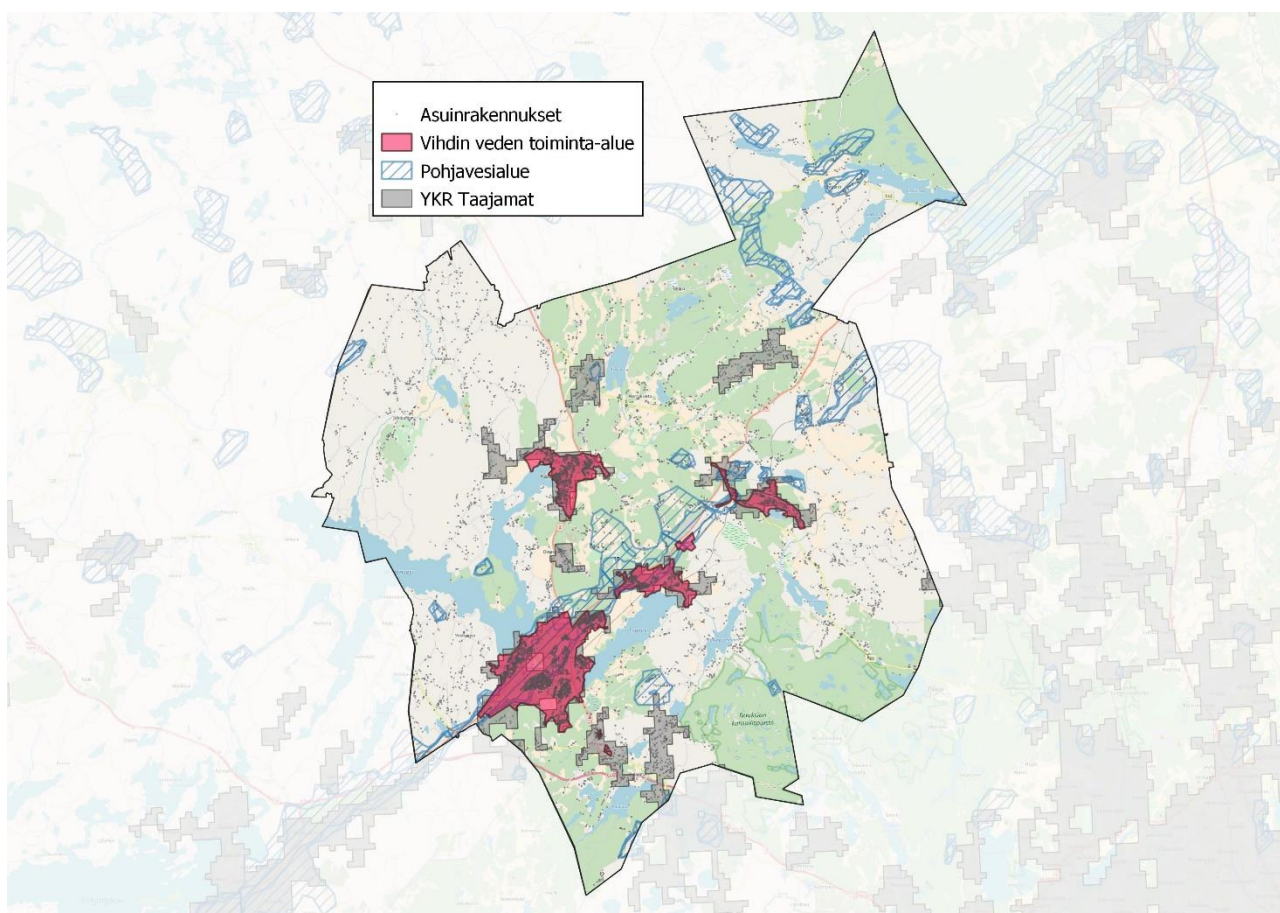
Vesihuolto laissa 6§:ssa säädetään, että kiinteistön omistaja tai haltija vastaa kiinteistönsä vesihuollosta. Lain mukaan suurehkon asukasjoukon tarpeen taikka terveydellisten tai ympäristönsuojelullisten syiden sitä vaatiessa, kunnan tulee huolehtia siitä, että ryhdytään toimenpiteisiin tarvetta vastaavan vesihuoltolaitoksen perustamiseksi, vesihuoltolaitoksen toiminta-alueen laajentamiseksi tai muun tarpeellisen vesihuollon palvelun saatavuuden turvaamiseksi. 7 §:ssä määritetään vesihuoltolaitosten toiminta-alueet. Kunnan alueella vesihuoltolaitosten toiminta-alueiden tulee kattaa alueet, joilla kiinteistöjen liittäminen vesihuoltolaitoksen vesijohtoon tai jätevesiviemäriin on tarpeen toteutuneen tai suunnitellun yhdyskuntakehityksen vuoksi.

Vihdin veden toiminta-alue koostuu useasta erillisestä alueesta. Vuoden 2010 kehityssuunnitelman mukaan talousveteen liittyjien määrän oletetaan nousevan nykyisellä toiminta-alueella 95

prosenttiin Nummelan, kirkonkylän ja Ojakkalan toiminta-alueilla. Otalammen toiminta-alueella liittymisaste oli 50 prosenttia vuonna 2010, ja tavoitteena on nostaa se 85 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä. Liittymisasteen vesijohtoon koko kunnan alueella ennustetaan nousevan nykyisestä 80 prosentista 87 prosenttiin. Teollisuuden ja palveluiden vedenkulutus on tällä hetkellä noin 10 prosenttia, eikä teollisuudessa ole nähtävissä merkittävää lisävedentarvetta tulevaisuudessa. Elinkeinojen vedenkulutuksen ennustetaan pysyvän lähes samana suunnittelujakson aikana. Laskuttamattoman veden osuuden ennustetaan pysyvän nykyisessä noin 8 prosentissa. Nykyinen kapasiteetti neljällä vedenottamolla on riittävä vuoden 2020 ennustetun veden tarpeen tyydyttämiseksi. Keskitettyyn vesijohtoverkkoon liitettyjen kiinteistöjen vakinainen asukasmäärä oli noin 21 000 asukasta ja viemäriverkostoon liittyneiden määrä 19 500 asukasta. Vesijohtoverkoston kokonaispituus on noin 205 km.

Toiminta-alueiden ulkopuolella toimii useita vesilaitoksia, joista mm. koulut ja päiväkodit saavat talousvetensä. Nämä ovat yleensä porakaivoja, joista vesi johdetaan vain kiinteistön käyttöön. Kokonaan keskitetyn vesijohtoverkoston ulkopuolella, haja-asutusalueilla, oli vuonna 2010 Vihdin kunnan alueella noin 5 500 asukasta. Vihdin kunnassa on kaksikymmentäneljä luokiteltua pohjavesialuetta. Näistä kymmenen on vedenhankintaa varten tärkeää ja neljätoista vedenhankintaan soveltuvaa pohjavesialuetta.

Vihdin Vesi hankkii raakavettä neljältä pohjavedenottamolta: Luontolan, Lankilan, Lautojan ja Isolähteen pohjavedenottamoilta. Pääosa tästä Luontolan ja Isolähteen vedenottamoilta, joille vesioikeus on määrännyt lähi- ja kaukosuojavyöhykkeet suojelumääräyksineen. Vihdin suurin järvi Hiidenvesi toimii Helsingin kaupungin varavesilähteenä. Tarvittaessa vettä voidaan johtaa Hiidenvedestä Vantaanjokeen tunnelia pitkin. Järvestä lähtee 11,2 km pitkä tunneli, joka sijaitsee Nummelan pohjavesialueella. Vihdin hiihtokeskus ottaa tällä hetkellä vettä tunnelista. Muut ottamot tyydyttävät paikallista vedentarvetta. Valtaosalla Vihdin pohjavesialueista veden antoisuus on pieni ja siten niitä voidaan hyödyntää vain paikallisesti. Vihdin kunnan jätevedet käsitellään kahdella jätevedenpuhdistamolla. Nummelan, Ojakkalan ja Otalammen taajamien jätevedet puhdistetaan Nummelan jätevedenpuhdistamolla. Kirkonkylän alueen jätevedet puhdistetaan kirkonkylän puhdistamolla.



Vihdin veden toiminta-alue. Lähde: Vihdin kunta

Nykyiset puhdistuslaitokset ovat rakennettu vuosina 1976 ja 1977. Kirkonkylän laitos on mitoitukseltaan jäänyt liian pieneksi eikä täytä lupaehtojaan. Nummelan laitosta on vuosien aikana paranneltu, mutta peruskorjausta ei ole tehty ja alkaa olla elinkaarensa loppupäässä. Puhdistustekniikan pilotoinnilla on tarkoitus löytää käyttökustannuksiltaan kustannustehokas prosessi, jolla Vihdin jätevedet olisi mahdollista tulevaisuudessa käsitellä. Hankkeessa arvioidaan eri vaihtoehdot jäteveden käsittelyn mahdollistamiseksi Vihdin kunnan alueella sekä tehdään parhaaksi valitusta vaihtoehdosta esisuunnitelma. Hankkeen lopullinen tarkoitus on tehostaa tuotantoa sekä parantaa jätevesien käsittelyä.

Vihdissä on yli 100 pumppaamoja, joista noin 20 prosenttia on rakennettu ennen vuotta 1985. Pumppaamoiden laskennallinen saneerausikä on 40-70 vuotta, jonka vuoksi useat näistä alkavat tulla saneerausikään. Pumppaamoista kolme on luokiteltu saneerausta vaativaksi vuonna 2018.

Energiahuolto

Nummelassa on maakaasu- ja kaukolämpöverkkoa. Vihdin kunnassa Nummelan Aluelämpö Oy, josta omistaa Vihdin kunta 60 prosenttia, sekä Adven Oy 40 prosenttia. Energiasta on pystytty tuottamaan valtaosa hakkeella ja näin saatiin parempi tuloksellisuus sekä päästöt minimoitua. Yhtiön verkostoon liitettyjen asiakkaiden lukumäärä oli vuoden 2016 lopussa Nummelassa 105 asiakasta. Kaukolämpöputkiston pituus oli 19,2km samana vuonna. Energiaa ostettiin vuoden aikana 38 593 MWh (35 327 MWh vuonna 2015) ja myytiin vuoden aikana 33 776 MWh (30 112 MWh vuonna 2015). Energiamäärän osto kasvoi 9,5 % ja myynnin kasvu oli 12,2 %.

6 Kaavan tavoitteet

6.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslainmukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää ja ne tulee ottaa huomioon kaikessa alueiden käytön suunnittelussa. Valtioneuvosto päätti maankäyttö- ja rakennuslain 22 § mukaisista valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017. Päätöksellä valtioneuvosto korvaa valtioneuvoston vuonna 2000 tekemän ja 2008 tarkistaman päätöksen valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista.

Päätöksessä tavoitteet on jaettu kuuteen asiakokonaisuuteen:

1. Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
2. Tehokas liikennejärjestelmä
3. Terveellinen ja turvallinen elinympäristö
4. Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
5. Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Vihdin strategista yleiskaavaa koskevat seuraavat edellä mainittuihin aihekokonaisuuksiin sisältyvät tavoitteet:

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.

Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.

Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Tehokas liikennejärjestelmä

Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

Turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.

Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.

Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys tai riskit hallitaan muulla tavoin.

Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset, kemikaaliratapihat ja vaarallisten aineiden kuljetusten järjestelyratapihat sijoitetaan riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueista.

Otetaan huomioon yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden tarpeet, erityisesti maanpuolustuksen ja rajavalvonnan tarpeet ja turvataan niille riittävät alueelliset kehittämisedellytykset ja toimintamahdollisuudet.

Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta.

Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.

Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.

Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävä hyödyntämistä.

Huolehditaan maa- ja metsätalouden kannalta merkittävien yhtenäisten viljely- ja metsäalueiden sekä saamelaiskulttuurin ja -elinkeinojen kannalta merkittävien alueiden säilymisestä.

Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Varaudutaan uusiutuvan energian tuotannon ja sen edellyttämien logististen ratkaisujen tarpeisiin. Tuulivoimalat sijoitetaan ensisijaisesti keskitetysti usean voimalan yksiköihin.

Turvataan valtakunnallisen energiahuollon kannalta merkittävien voimajohtojen ja kaukokuljettamiseen tarvittavien kaasuputkien linjaukset ja niiden toteuttamismahdollisuudet. Voimajohtolinjauksissa hyödynnetään ensisijaisesti olemassa olevia johtokäytäviä.

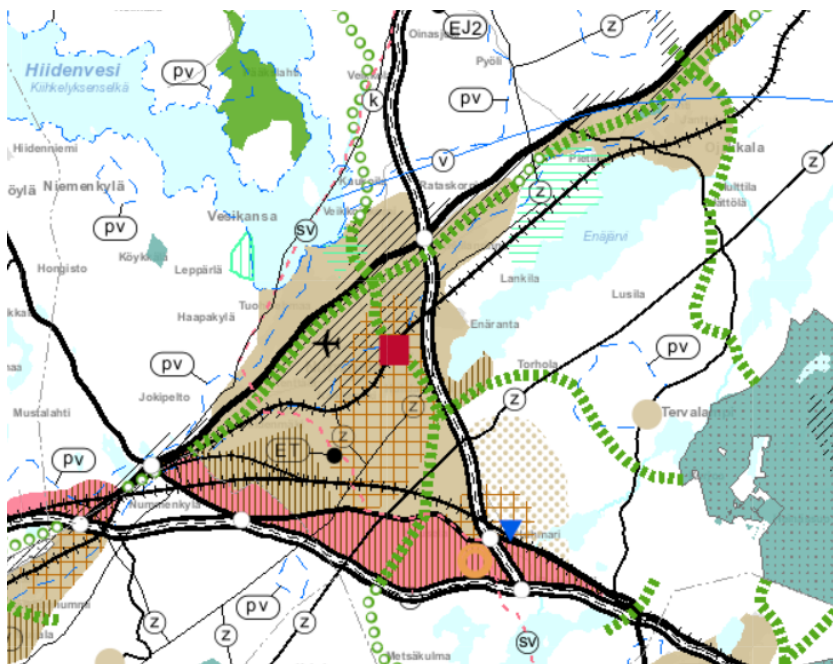
6.2 Maakuntakaavan tavoitteet

6.2.1 Voimassa oleva maakuntakaava

Yhdistelmä sisältää voimassa olevat merkinnät kaavoista: Uudenmaan maakuntakaava, Uudenmaan 1., 2., 3. ja 4. vaihemaakuntakaavat, Itä-Uudenmaan maakuntakaava, Itä-Uudenmaan 1.-4. vaiheseutukaavat sekä Maakuntakaava 2000.

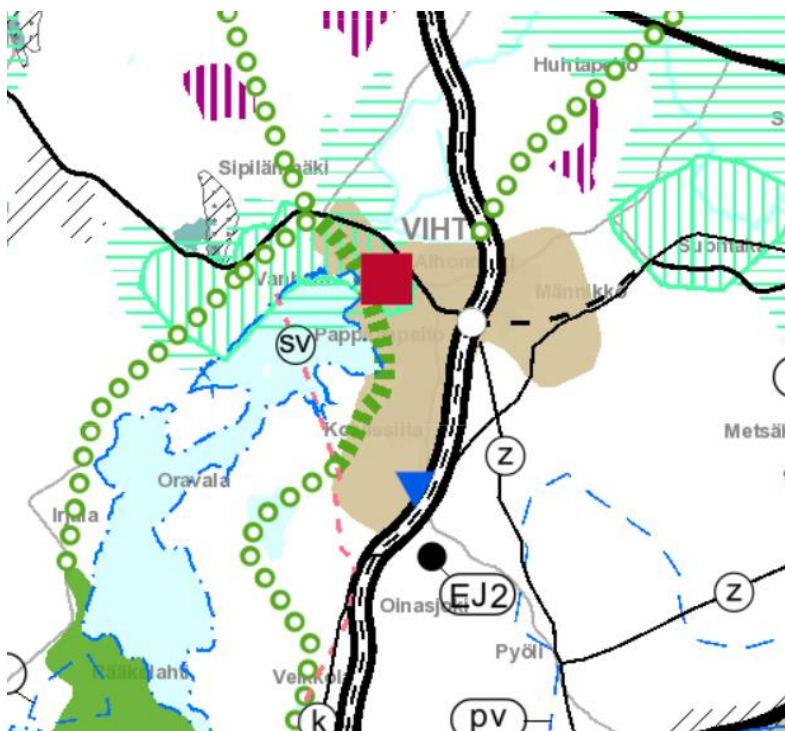
Suunnittelualuetta koskevat keskeiset maakuntakaavamerkinnot:

Kaavassa Nummela on varattu keskustatoimintojen alueeksi sekä taajamatoimintojen alueeksi, joka rajautuu valtateiden 1 ja 2 mukaisesti. Lisäksi Nummela ja eteläinen Nummela on merkitty tiivistettäväksi alueeksi. Salpausselkä on merkitty Nummelanharjun kohdalta arvokkaaksi harjualueeksi. Valtatie 2:n mukaisesti on merkitty työpaikka-alue. ESA-radan varaus kulkee kaavassa Nummelan eteläpuolelta ja kaavassa on merkitty Huhmariin raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue. Valtatie 25 varrelle asettuu myös kaavaan merkitty Ojakkalan taajamatoimintojen alue.



Nummela maakuntakaavassa. Lähde: Uudenmaan liitto

Kirkonkylä on merkitty keskusta- ja taajamatoimintojen alueeksi. Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009) ja maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö kirkonkylässä sijoittuvat Sipilänmäen eteläpuolelle.



Vihdin kirkonkylä maakuntakaavassa. Lähde: Uudenmaan liitto

Nuukio on merkitty maakuntakaavassa luonnonsuojelualueeksi, jossa on arvokkaita harjualueita tai muita geologisia muodostumia. Muita alueita luonnonsuojelualueen merkinnällä ovat Vanjärvi, Konia, sekä alue Köykkälässä.

Virkistykseen varattuja alueita ovat Nuukion, Poikkipuolaisen, Salmijärven ja Otalammen rajaama alue, alue Pääkslahdessa, alue Moksissa, Palakosken virkistysalue, sekä alue Kulkunlänissä.

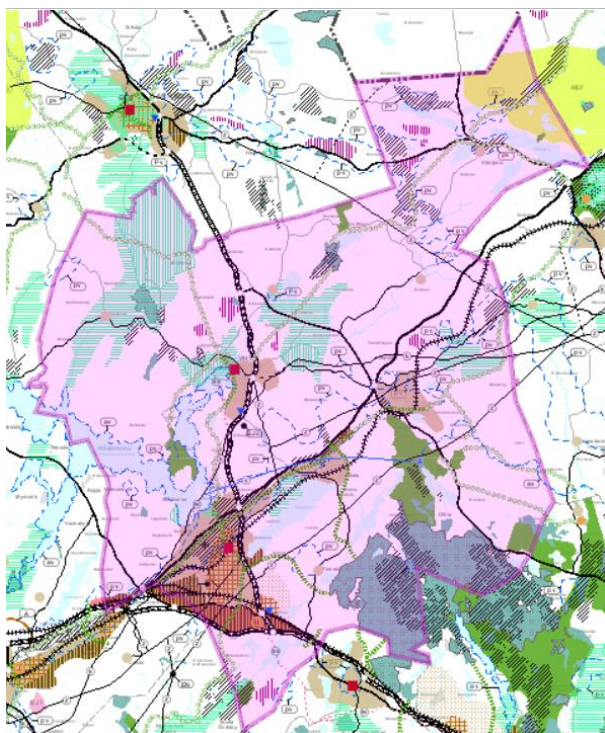
Merkittäviksi kyliksi, joihin ohjataan määrältään merkittävää asuin- ja työpaikkarakentamista, on merkitty Tervalampi, Haimoo, Vihtijärvi, Olkkala sekä Jokikunta.

Työpaikka-alueiksi on varattu aiemmin mainittu Nummelan eteläpuoleinen alue. Lohjanharjun moottoriliikennetien ja Kehätien risteyksen pohjoispuoli.

Vihdissä on kuusi laajempaa kulttuuriympäristön tai rakennetun kulttuuriympäristön kannalta tärkeää aluetta; Enäjärven kulttuurimaisema, Kopun kartano sekä Luontolan ja Päivölän virkistyskodit, Otalammen asemanseutu (RKY-kohde Otalammen rautatieasema-alue), Selin maisema (RKY-kohde Selin rautatievahtitupa), Suontaan viljelymaisema ja Olkkalan ja Kourlan kartanomaisemat (RKY-kohde Suontaan viljelymaisema), Vihdin kirkonkylä ja Vanhalan viljelymaisema (RKY-kohde Vihdin kirkonkylä ja Vanhalan viljelymaisema), sekä Vuorelan koulukoti (RKY-kohde).

Vihtijärven pohjoispuolella sijaitsee metsätalousvaltainen alue, joka on laaja, yhtenäinen ja ekologisen verkoston kannalta merkittävä.

Taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden reservialueeksi on merkitty Lohjanharjun moottoriliikennetien ja Kehätien risteyksen pohjoispuoli sekä Nummelan eteläpuoleinen alue, joka rajautuu valtatie 1:een. Vihdin kunnan alueen halkaisee sivuttaissuunnassa kaavakarttaan merkitty maakaasun runkoputki.



Voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmä 2017 Vihdin osalta. Lähde: Uudenmaan liitto

6.2.2 Vireillä oleva maakuntakaava

Strategisen yleiskaavan laatiminen ajoittuu samanaikaisesti käynnissä olevan Uudenmaan maakuntakaavatyön kanssa. Vireillä oleva Uusimaa-kaava on kokonaismaakuntakaava, joka koostuu kolmen seudun vaihekaavoista, joilla vastataan seutujen erilaisiin tarpeisiin. Kaavat laaditaan Helsingin seudulle, Itä-Uudellemaalle ja Länsi-Uudellemaalle. Seutujen vaihekaavoja ohjaavana taustavisiona toimii Uudenmaan rakennesuunnitelma. Rakennesuunnitelma kattaa koko Uudenmaan ja siinä esitetään kokonaiskuva maakunnan aluerakenteesta vuonna 2050. Valmisteluaineiston palautteen pohjalta Uudenmaan rakennekaava on muutettu oikeusvaikutsettomaksi rakennesuunnitelmaksi. Uusimaa-kaava tulee olemaan entistä maakuntakaavaa strategisempi ja joustavampi, mutta samalla myös fokusoidumpi. Uudenmaan liitto aloitti kaavan laadinnan vuonna 2016 ja työn odotetaan kestävän noin nelisen vuotta.

6.3 Vihdin kunnan tavoitteet

Strategisen yleiskaavatyön tavoitteiksi on asetettu seuraavat avaintemat:

- Kestävä ja taloudellinen yhdyskuntarakenne
- Arkielämän sujuvuus
- Taajamien kasvusuunnat
- Asumisen painopistealueet
- Palveluiden saavutettavuus
- Virkistys ja ulkoilu
- Elinkeinoelämän edellytysten turvaaminen
- Kestävä liikkuminen ja liikenne
- Monipuoliset asumispalvelut

Tavoitteena on myös päivittää strategista yleiskaavaa valtuustokausittain.

Vihdin kunnan ilmastostrategia valmistui vuonna 2010. Strategiassa asetettiin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteeksi vähintään 20 % vuoden 1990 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Tavoitteen toteuttamista varten laadittiin ilmastostrategian toimenpideohjelma 2016 – 2020.

Toimenpideohjelman keskeisiä kehittämistoimenpiteitä ovat muun muassa:

- sähköisen asioinnin sekä sähköisten materiaalien osuuden lisääminen
- ympäristöasioiden huomioon ottaminen hankinnoissa ja kuljetuksissa
- jätelajittelumahdollisuuksien parantaminen
- ekotukihenkilöiden määrän kasvattaminen. Kunnan sisäinen ilmastoryhmä koordinoi toimenpideohjelman toteutusta.

Lisäksi Vihdin kunnan tavoitteita on määritelty alla olevissa suunnitelmissa ja selvityksissä:

- Palveluverkkosuunnitelma vuosille 2009 - 2030
- Vihdin vesihuollon kehittämissuunnitelma, 2010
- Vihdin palveluverkkoselvitys 2014-2029
- Vihdin liikenneturvallisuussuunnitelma 2012. Uudenmaan ELY-keskus, 2012
- Työpaikka-alueet Vihdissä 2016 ja tulevaisuudessa

- Vihdin jalankulku-, pyörätie ja ulkoilureittiverkoston kehittämissuunnitelma, 2012

6.4 Osallisten tavoitteet

Strategisesta yleiskaavasta on järjestetty kaksi työpajaa, sekä yksi karttakysely verkossa. Vihtiläisten sekä muiden kiinnostuneiden oli mahdollista vastata yleiskaavatyöskentelyyn liittyvään karttakyselyyn, joka oli auki 9.5.2018 –27.5.2018. Vastanneiden lukumäärä oli 302 joista suurin osa oli vihtiläisiä.

Maptionnaire-kysely

Kyselyn avulla haluttiin kerätä mielipiteitä erityisesti yleiskaavan rakennemalleista ja tätä kautta saada vihtiläisten ja muiden kiinnostuneiden näkemys toivottavasta yhdyskuntarakenteen kehityksestä tulevaisuudessa. Lisäksi oli myös mahdollista antaa omia kehitysehdotuksia, mm. merkitsemällä kartalle:

- Uusia viher- ja virkistysalueita
- Liike-, yritys- tai teollisuusalueita
- Rakentamiseen soveltuvia paikkoja
- Paikkoja, jotka eivät ole missään tapauksessa soveltuvia rakentamiseen
- Uusia tieyhteyksiä moottoriajoneuvoille sekä kävely- ja polkupyöräliikenteelle

Suosituimmaksi rakennemalliksi nousi kyselyssä Raidecity, joskaan Pikkukaupunki ei jäänyt kannatuksessa tästä kovin kauas. Vähiten toivottu kehityskuva oli Nauhakaupunki.

Lentokentän alueen tulevalle kehitykselle laadittiin kyselyyn kolme erilaista kehityskuva:

- Aerodromi. Lentokentän lentotoimintoja kehitetään voimakkaasti ja kenttä korvaa osittain Malmin kentänmenetettyä kapasiteettia.
- Tempelhof. Alue muunnetaan virkistyskäyttöön.
- Harjukaupunki. Lentokentän alue muunnetaan asuinalueeksi.

Suosituimmaksi vaihtoehdoksi nousi Aerodromi lähes tasaisella kannatuksella Tempelhofiin nähden.

Tästä voidaan päätellä, että alue halutaan pitää pääosin nykyisen kaltaisena, lentokäytössä ja/tai virkistysalueena. Lisääntyvän lentotoiminnan nähdään toimivan piristysruiskeena ja veto-voimatekijänä kokokunnalle. Kuitenkaan lentokenttää ei aina mielletä kovin sopivaksi toiminnaksi keskellä taajamaa. Toisaalta aluetta halutaan kehittää virkistysalueena tiivistyvän Nummolan kupeessa, mutta ei nähdä välttämättä tilausta kulttuuritoiminnalle, mikä tarvitsisi näin suurta aluetta käyttöönsä.

Kyselyssä tiedusteltiin myös rakentamiseen soveltuvia ja soveltumattomia sijainteja. Sijainnit, jotka nähtiin soveltumattomiksi rakentamiseen ovat pääasiassa kohdistuneet Nummolan alueelle. Selkeästi suurin osa merkinnöistä sijaitsee lentokentän alueella tai muuten harjulla. Myös soveltuvat sijainnit kohdistuivat pääasiassa Nummolaan, mutta myös kohdistuneet Kirkonkylälle ja Vihtijärvelle.

Lentokentän alue, kuten oli odotettavissa muista tuloksista, sai selkeästi eniten merkintöjä tärkeistä viheralueista. Yleisesti ottaen Nummolanharju mielletään erittäin tärkeäksi viher- tai virkistysalueeksi, kuten myös Enäjärven ranta-alueet. Nummolan keskustan pienet rakennetut puistot, kuten Pilkkukujan ja Pisteentien välinen puistikko, koettiin tärkeiksi. Pajuniityn puisto on myös saanut erittäin laajasti merkintöjä, mikä kertoo siitä, että Nummolan alueella on kysyntää rakennetuille puistoille. Vihdin kirkonkylän venesataman ranta, Haudankallio, sekä Pyhän Birgitan kirkon rauniot merkittiin myös tärkeiksi viher- ja virkistysalueiksi. Myös yksittäisiä merkintöjä ympäri kuntaa merkittiin laajasti. Muita yleisesti merkittäviksi virkistysalueiksi miellettyjä ovat Kokkokallio, Yläniemi, Salmi ja Rokokallio. Näiden jo vihtiläisten keskuudessa tunnettujen kohteiden virkistysulottuvuuden kehittämistä ja tunnettuuden lisäämistä toivottiin laajasti.

Merkittävimmät uudet liike-, yritys- tai teollisuusalueet merkittiin Huhmariin, Vihdin kirkonkylän eteläpuolelle Porintien varteen, sekä Veikkoinkorven ja Rataskorven alueelle.

Yhteenvetona voimme todeta, että rakennemallivaihtoehdoista RaideCity ja Pikkukaupunki saivat suurimman kannatuksen. Realistisin vaihtoehto tulevaisuuden kehitykselle onkin arveltu olevan näiden kahden kehitysmallinyhdistelmä, RaidePikkukaupunki. Erityisesti Nummelasta halutaan tiivis ja vahva keskusta, jonka on mahdollista tarjota erinomaiset palvelut asukkaille kävelymatkan päässä, sekä kauempaa tuleville autoillen tai julkisen liikenteen keinoin. Tulos vastaa jotakuinkin viime vuonna valmistuneen Kuuma-kuntien tutkimuksen tulosta, jossa korotettiin tulevaisuuden asumistoiveita. Tämän mukaan toiveissa on asuminen pienessä omakotitalossa tai muussa pientalossa lähellä palveluja tai taajamakeskuksissa kerrostalossa.

Kyselystä oli havaittavissa, että vihtiläiset haluavat tiiviimpää rakennetta taajamiin, mutta kuitenkin säilyttää näiden ominaistekijät. Vahvimmat kehittämispanokset nähdään järkevimmiksi sijoittaa Nummelaan ja Kirkonkylään. Halutaan myös, että kävely- ja pyöräily-yhteyksiin panostetaan, kuin myös joukkoliikenteeseen.

Sisäinen työpaja Joutselassa 1.3.2017 sekä työpaja yleisölle Kuoppanummella 18.5.2017

Joutselan työpajassa keskityttiin tiedottamaan strategisesta yleiskaavasta sekä keskusteltiin muun muassa kaavan tarkkuustasosta. Vihdin kaavoitus kutsui vihtiläiset pohtimaan 18.5.2017 klo 16:00-19:00 välisenä aikana Kuoppanummen koululla järjestettyyn avointen ovien tilaisuuteen. Tavoitteena oli kerätä vihtiläisten mielipiteitä ja toiveita tulevana syksynä käynnistyvää koko kunnan yleiskaavatyötä varten. Tilaisuudessa pohdittiin Vihdin tulevaisuutta erilaisissa pientyöpajoissa, joissa teemoina oli muun muassa virkistys ja liikkuminen, maisemat ja rakentaminen. Tilaisuus oli vapaamuotoinen sekä avoin kaikille ja kaiken ikäisille. Työpajat olivat jatkuvasti käynnissä olevia ja niissä sai tulla tekemään omia merkintöjä kartoille tai kirjoittamaan ylös ajatuksia teemoihin liittyen.

Kaikkia toiveita ja kommentteja, liittyen sitten taajama- tai haja-asutusalueiden rakentamiseen tai ulkoilureitteihin, yhdisti yksi selkeä teema; vihreys, vehreys ja siisti, hoidettu ympäristö. Viihtyisyys ja rauhallisuus ovat osallistujien mielestä tärkeitä vetovoimatekijöitä. Taajamiin halutaan eläväisempää katukuvaa – palveluita, yrittäjiä, kahviloita, puistoja sekä sosiaalista ja yhteisöllistä tilaa asukkaille. Vihtiin toivotaan ympäristöystävällistä asumista ja liikkumista, puhtautta

ja kauneutta. Uusille yrittäjille halutaan tarjota monipuolisia mahdollisuuksia. Nummelaa haluttaisiin kehittää omaleimaiseksi keskustaksi, joka olisi selkeästi tunnistettavissa ja erottuisi muista vastaavanlaisista keskuksista. Arkkitehtuuriin ja katukuvaan toivotaan kauneutta ja siisteyttä, näin alueet koettaisiin vetovoimaisempina ja siellä olisi miellyttävämpää asioida ja elää.

Työpaja strategisen yleiskaavan tavoitteiden asetteluksi 30.10.2017

Kaavoitus järjesti kunnan sisäisen työpajan yleiskaavatyöhön liittyen kunnan henkilökunnalle. Tavoitteena oli kerätä aineistoa strategisen yleiskaavan alustavien tavoitteiden asettamiseksi. Tilaisuuden aikana oli mahdollista erilaisissa työpisteissä kommentoida ja ideoida alkavaa strategista yleiskaavatyötä. Paikalla oli suunnittelijoita keskustelemassa ja jakamassa tietoa yleiskaavoituksesta.

Osallistujien mukaan Vihdin merkittävää luontomatkailun potentiaalia halutaan hyödyntää mm. parantamalla yhteyksiä Nuuksioon, sekä kehittämällä Nummelanharjua virkistysalueena. Lisäksi paikallisesti tunnettuja kohteita, kuten Kokkokallio, halutaan reitittää ja tuoda esille paremmin. Vesistöjen ja vesireittien virkistyskäyttöä halutaan lisätä

Kävelyn ja pyöräilyn reittejä halutaan parantaa taajamien ja kylien välillä. Yhdyskuntarakennetta ei haluta levittää enää merkittävästi haja-asutuksella. Nummelaan halutaan tiivistä lisärakentamista ja muutenkin rakentaminen halutaan ohjata taajamiin (mm. Vihti kk, Otalampi) sekä kyliin olemassa olevan infran pariin. Mahdolliset uudet asemanseudut halutaan rakentaa tiiviisti ja näihin sijoittaa sopivan korkeaa rakentamista.

Teollisuus halutaan sijoittaa pohjavesialueiden ulkopuolelle hyvien liikenneyhteyksien äärelle, erityisesti E18 varrelle. Merkittäväksi keskittymäksi merkittiin Huhmari.

6.5 Maankäytön keskeisiä kysymyksiä

6.5.1 Väestönkasvun sijoittuminen

Voimassa oleva asemakaavoitettu asuntoreservi ohjaa suurimman osan asutuksesta MAL-sopimuksen mukaisesti Nummelaan tai kirkonkylään. Nummelan asuinpientaloreservi vuosille 2018 – 2029 on noin 600 asuntoa ja kerrostaloasuntojen reservi näille vuosille on noin 1 400 asuntoa. Kirkonkylällä samat ajan reservi on noin 160 pientaloasuntoa, sekä noin 30 kerrostaloasuntoa. Ojakkalan reservi on noin 30 pientaloasuntoa ja Otalammen myös noin 30 pientaloasuntoa. Väestönkasvu riippuu suuresti ESA-radan toteutumisesta ja toteutumisen ajankohdasta. Radan toteutumisesta riippumatta väestönkasvun painotus on selkeästi Nummelan eteläpuolisilla alueilla. Radan kanssa väestönkasvun mahdollisuudet ovat toki mittavammat.

Haja-asutuksen painopisteitä tulee arvioida tarkkaan, sillä pitkään jatkuva yksittäisten rakennuslupien myötä tapahtuva suunnittelematon väestönkasvu saattaa merkitä mittavaa raskautta kuntataloudelle, erityisesti väestön ikääntyessä. Peilaten tilannetta valtakunnallisiin alueidenkäytöntavoitteisiin ja MAL-sopimuksen tavoitteisiin on pitkällä tähtäimellä hallitsemattoman haja-asutuksen lisääntyminen ristiriidassa näiden tavoitteiden kannalta. Luonnollisesti tulee jatkossakin sallia väljää haja-asutusta kylissä, mutta väestönkasvun ohjaamisen periaatteet ja loma-asuntojen muuttaminen vakituisiksi asuinpaikoiksi tulee suunnitella palvelut ja liikenneyhteydet huomioon ottaen.

6.5.2 Maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen

Strategisen yleiskaavan laatimisessa sovelletaan MALPE-ajattelua, jossa maankäyttö, asuminen, liikenne, palvelut ja elinkeinot sovitetaan yhteen suunnittelussa selkeän ja toivottavan kokonaiskuvan saavuttamiseksi. Tyypillisesti yhdyskuntasuunnittelua toteuttavat useat eri tahot, jotka suunnittelevat yhdyskunnan muodostavan kokonaisuuden osia, jolloin kestävä kehityksen mukaisen kokonaisuuden saavuttaminen voi olla haastavaa. Oleellinen osa MALPE-toimintamenetelmää on maankäytön ja liikennejärjestelmän keskinäisen suhteen tarkastelu peilaten

seudullisesti tärkeimpiin linjauksiin. Toimintamenetelmän kokonaisvaltaisen näkemyksen toteuttamiseksi tarvitaan tiivistä yhteistyötä yhdyskuntasuunnittelun eri asiantuntijoiden kesken.

6.5.3 Suunnittelualueen taajamien kehityskuva

Nummela

Nummelasta on muodostunut Vihdin suurin taajama ja hallinnollinen keskus, joka tarjoaa monipuoliset kaupalliset palvelut ja lukuisia harrastusmahdollisuuksia. Taajaman asemakaavoituksen keskeisenä tavoitteena on ollut taajamarakenteen eheyttäminen sekä hallittu laajentaminen taajamakeskustan rakennustehokkuutta parantavilla asemakaavamuutoksilla, olevaa taajamarakennetta täydentävillä asemakaavoilla sekä taajamarakenteen kasvusuuntien asemakaavoilla.

Nummelan alueella asuu noin 13 000 asukasta, joista 12 500 asemakaava-alueella. Nummelan asemakaavoissa on käyttämätöntä varantoa noin 850 000 k-m². Eniten löytyy teollisuus- ja työpaikkatoimintoihin suunniteltua varantoa, lähes 300 000 k-m². Kerrostaloasumisen varantoa on noin 160 000 k-m², lähinnä Pajuniityssä. Omakotiasumisen varantoakin on noin 140 000 k-m², mutta suurin osa siitä on jo olemassa olevien tonttien lisärakennusoikeutta.

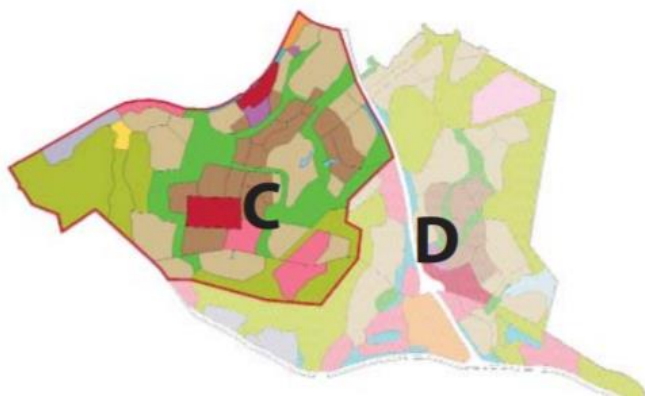
Nummela muodostui vuonna 1873 valmistuneen Hyvinkää-Hanko -rautatien vaikutuksesta. Varsinaisesti Nummelan väkimäärä rupesi kasvamaan ja laajentumaan 1960-luvulla pääkaupunkiseudulle suuntautuvan maassamuuton ja teollistumisen seurauksena, mikä loi tarpeen lisärakentamiselle myös Vihdissä. Nykyisin Nummelan keskustan rakennuskanta kuvastaa hyvin 1950-luvulla käynnistynyttä voimakasta väestömäärän kasvun tuomaa muutosta. Keskustassa on jäljellä 1900-luvun alun rakennustapaa enää pisteittäin.

Matala rakennuskanta, säteittäisesti keskipisteestä lähtevä katuverkko sekä jotkin yksittäiset vanhat rakennukset antavat keskustalle omaleimaisen pikkukaupunkimaisen ilmeen. Keskustan taajamarakenne on hajanainen pysäköinnin ja liikenteen jäsentymättömyyden sekä yksittäisten taajamakuvaan ja -rakenteeseen sopimattomasti sijoitettujen liikerakennusten vuoksi.

Hajanaisesti sijaitsevien liikerakennusten väleihin jää epämääräisen muotoisia aukioita, joista pääosaa käytetään pysäköintiin. Keskustassa on useita risteysalueita, joissa liikkuminen on hankalaa sekä autoilijoille että jalankulkijoille. Taajamarakenteen hajanaisuuden ohella alue on keskusta-alueeksi myös varsin väljästi ja tehottomasti toteutettu. Alueella on vireillä asuin- ja palvelurakentamista, erityisesti kerrostalorakentamista.

Nummelassa on siis runsaasti täydennysrakentamisen potentiaalia. Huonokuntoista rakennuskantaa myös puretaan ja omistajien kannalta taloudellisesti järkevintä on toteuttaa lisärakentaminen aikaisempaa tehokkaampana. Lisäksi Nummelan eteläosien osayleiskaavan tarkoituksena on määritellä Nummelan kehittyminen ja laajentuminen vuoteen 2030 saakka, sekä osoittaa eteläisen Nummelan rakentamisalueet asemakaavoituksen pohjaksi. Osayleiskaavassa on määritelty alueen tieverkko, palvelurakenne sekä työpaikka- ja asuinrakentamisen yleispiirteinen mitoitus ja sijoittaminen. Osayleiskaavatyöllä varaudutaan uuteen raideyhteyteen. Nummelan eteläosien osayleiskaava laaditaan oikeusvaikutteisena yleiskaavana, jonka tärkeimpänä oikeusvaikutuksena on ohjata asemakaavojen laatimista ja muuttamista.

Kaavaa on valmisteltu osissa, eli alue on jaettu itäiseen (C) ja läntiseen (D) osaan. Kunnanvaltuusto hyväksyi Nummelan eteläosien osayleiskaavan osa-alueen C. Uudenmaan ELY-keskus valitti hyväksymispäätöksestä ja korkein hallinto-oikeus kumosi valtuuston päätöksen. Perusteena kumoamiselle on kaavaratkaisun perustuminen yksityisautoiluun määräämättömäksi ajaksi. Osayleiskaavaa C muutetaan siten, että aseman ympärillä oleville alueille tulee aseman toteuttamiseen sitova kaavamääräys. Osayleiskaava D muokataan ehdotusvaiheessa saadun palautteen mukaan.



Eteläisen Nummelan osayleiskaavan aluejakokartta. Lähde: Vihdin kunta

Nummelan kaupalliset peruspalvelut ovat hyvät. Vihdin päivittäistavarakauppa ja erityisesti erikoistavarakauppa sekä muut kaupalliset palvelut ovat keskittyneet Nummelan ympäristöön. Nummelan kaupallinen keskusta on kuitenkin vielä rakenteeltaan varsin hajanainen, joka muodostuu kaupallisesti kolmesta toiminnallisesta alueesta: Pisteestä, Prismasta, linja-autoaseman ja Citymarketin muodostamasta alueesta. Myös Nummelan julkisista palveluista pääosa sijoittuu noin kilometrin säteelle Pisteestä. Nummelan vahvuuksina ovat myös erinomaiset virkistysalueet, kuten Nummellanharjun alue. Nummela omaa suunnittelualueen merkittävimmän kehityspotentialin, jonka realisoituminen riippuu suuresti ESA-radan toteutumisesta ja toteutumisen ajankohdasta.

Lähiaikoina valmistuneet asemakaavat

- **N 95 Nummelan keskustan asemakaavamuutos**

Kaavamuutoksella suunniteltiin Nummelan keskustaan lisää keskustatyyppistä asu-
mista ja liiketiloja. Kaavavalituksesta johtuen asian käsittely on kesken Helsingin hallinto-oikeudessa.

- **N 174 Korttelin 40 tontti 3 asemakaavamuutos, ”Ritala”**

Asemakaavan muutoksella mahdollistettiin liikerakennusten korttelialueen muutos
asuin-, liike- ja toimistokäyttöön Asemantien varrella.

- **N 120 Kenttälän asemakaavamuutos**

Pohjavesialueella pääosin kunnan omistamalla pienellä maa-alueella Asemantien varrella sijaitsevan huoltoaseman korttelialue muutettiin liike- ja työpaikkarakentamisen käyttöön.

- Lisäksi Nummelassa on vireillä useita asemakaavoja.

Kirkonkylä

Vihdin kirkonkylä on kunnan vanhin taajama Porintien varrella. Vihdin kirkonkylällä asuu noin 3 800 asukasta, joista noin 3 300 asemakaava-alueella. Laskennallisesti kirkonkylällä on käyttämätöntä rakennusoikeutta yli 200 000 k-m², suurin osa siitä omakotirakentamista varten. Iso osa varannosta on lisärakennusoikeutta jo toteutuneilla tonteilla. Eniten tyhjiä asumiseen tarkoitettuja tontteja on Stenkullassa, Vääkiläntiellä ja Männiköntiellä.

Nummelan tavoin Vihdin kirkonkylä on tiivistyvä taajama, jossa palveluiden läheisyys lisää rakennuspaikan kiinnostavuutta. Kirkonkylällä asuntokannan painopiste on pientalorakentamisessa. Kirkonkylän keskustassa on jonkun verran kerrostaloja, vanhimmat 60-luvulta, ja uusia kerrostalohankkeita on vireillä. Lisärakentamisen mahdollisuuksia pyritään löytämään jo olemassa olevan rakentamisen lomaan. Kirkonkylälle on valmistumassa Campus-hanke, joka korvaa Vihdin yhteiskoulun vanhimmat osat, minkä lisäksi campukselle rakentuu uusi nuorisotila sekä tila kirkonkylän kirjastolle. Lisäksi kirkonkylän venerannan toiminnallisuutta tullaan kehittämään tulevaisuudessa.

Ojakkala

Ojakkala on Vihdin kolmanneksi suurin taajama. Ojakkala on vähitellen kasvamassa kiinni Nummelaan ja tukeutuu vahvasti Nummelan palveluihin. Ojakkala on pientalovaltainen taajama, jossa on noin 1 400 asukasta, joista reilu 1 000 asuu asemakaavoitetulla alueella. Ojakkalassa on käyttämätöntä asemakaavavarantoa reilu 100 000 k-m², josta noin puolet omakotitalora-

kentamiseen. Nykyiset asemakaavat ovat osin vanhentuneita ja niiden päivittäminen on käynnissä. Ojakkalan taajamassa on runsaasti lisärakentamisen potentiaalia, mutta myös kasvun mahdollisuuksia taajaman reunoilla.

Otalampi

Otalampi on Vihdin neljäs ja pienin taajama Vanhan Porintien varrella. Otalammella asuu vajaa 900 asukasta, joista 650 asemakaavoitetulla alueella. Otalampi on Vihdin taajamista kylämaisina ja siellä rakentamisen on väljempää kuin muualla. Otalammen erityispiirteitä ovat taajaman sisään jäävä lampi, jonka rannoilla on paljon omarantaisia tontteja, sekä lähellä olevat Salmen ja Etelälahden ulkoilualueet.

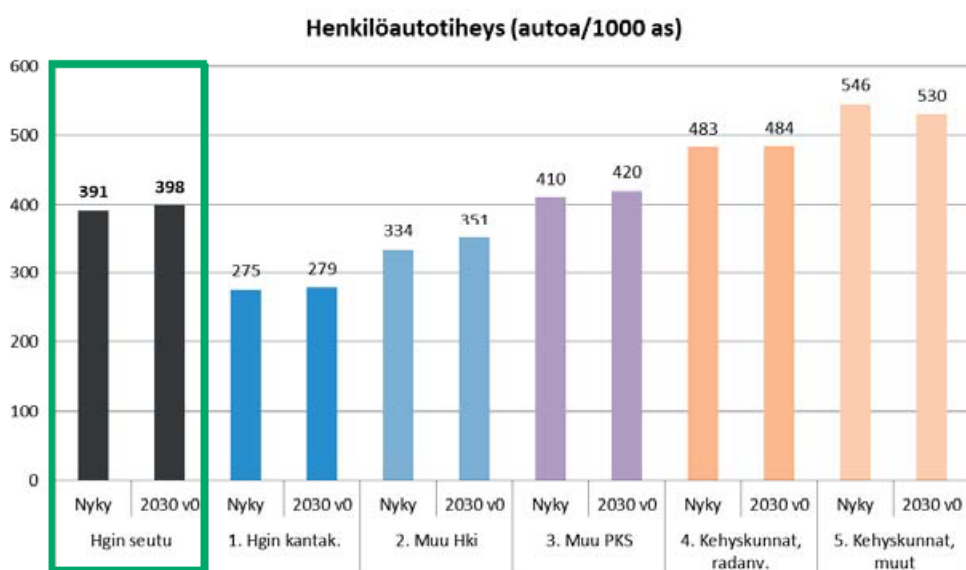
Otalammella on käyttämätöntä rakennusoikeutta reilu 90 000 k-m², josta suurin osa on omakotitalorakentamista varten. Täysin tyhjiä tontteja on kuitenkin vähän. Eerolassa on rakentamatta suuri Helsingin kaupungin omistama ryhmäpuutarha-alue, joka toteutuessaan voi tuoda Otalammelle runsaasti loma-asukkaita. Otalammella on paineita lisätä rakentamista taajaman sisään, palveluiden lähelle. Vireillä olevien kaavojen myötä lisääntyy myös uusien tonttien tarjonta taajaman laitamilla.

6.5.4 Millä liikutaan tulevaisuudessa?

Taloudellisesti kannattavan joukkoliikenteen järjestämisen mahdollisuudet ovat pääasiassa taajamissa, joissa on tarvittavat asukastiheydet ja liikenneyhteydet tämän järjestämiseksi. Suuressa osaa suunnittelualueetta joukkoliikenne ei kuitenkaan ole kilpailukykyinen verrattuna yksityisautoiluun. Siihen, millä tulevaisuudessa liikutaan, vaikutetaan pääasiassa maankäytön ratkaisuilla. Uudet teknologiset liikenneratkaisut, kuten itseohjautuvat sähköautot tai bussit eivät ratkaise kaikkia liikennöinnin ulkoisvaikutuksia. Ruuhkaisilla tieosuuksilla ja pysäköintipaikoilla nämä vievät aivan yhtä mittavasti tilaa kuin tavallisetkin autot, sekä näiden valmistuksesta juontuvat suuremmat hiilidioksidipäästöt nakertavat pienemmistä paikallisistä saavutettavia hyötyjä.

Oman haasteensa yhtälöön tuovat kasvavat palveluiden järjestämisestä koituvat kustannukset ja heikkenevä väestöllinen huoltosuhde. Henkilöautoliiketeen kasvun vuoksi suunnittelualueen yleiset tiet kuormittuvat ja liikennemäärät kasvavat myös yksityisteillä. Paine alueen tieverkon parantamiseen kasvaa aikaisemman korjausvelan lisäksi ja teille tarvitaan valaistusta ja kevyen liikenteen väyliä. Kuten aikaisemmin todettiin, liikkumiseen vaikutetaan kokonaisvaltaisen MAPLE-ajattelun mukaisesti pääasiassa maankäytön ratkaisuilla, jolloin tehdään valinnat siitä, mitä taajamia kehitetään joukkoliikenteen taajamina ja mitkä taajamat tukeutuvat yksityisautoiluun.

Autotiheys on radanvarren ulkopuoleisissa kehyskunnissa merkittävästi suurempi ymmärrettävistä syistä, kuin Helsingin seudulla. Kuitenkin arvioitu kehitys vuoteen 2030 mennessä näyttää kehyskuntien autotiheyden laskevan, sillä rakentamista on näissä ohjattu ja ohjataan jatkossakin paremmin joukkoliikenteellä saavutettaviin sijainteihin. Eniten autotiheys kasvaa Helsingin esikaupunkivyöhykkeellä, jossa uusi maankäyttö painottuu nykyistä enemmän kestävän liikkumisen vyöhykkeiden ulkopuolelle.



Henkilöautotiheys (autoa/1000 asukasta). Lähde: HSL

6.5.5 Missä ja miten palvellaan?

Perusopetuksen sitovana tavoitteena on ” Resurssit vastaavat opetussuunnitelman toteuttamisen edellytyksiä”. Koulun tehtävä on toteuttaa opetussuunnitelmaa ja kunnan tehtävä on taata resurssit opetussuunnitelman mukaisen opetuksen järjestämiseen. Tulevina vuosina on nähtävissä trendi, jossa koulujen oppilasmäärä on laskussa, erityisesti taajama-alueiden ulkopuolella. SOTE:n järjestämispäätöksiä odotellessa, on vielä vaikea sanoa näiden palveluiden järjestämisestä kovin tarkasti. Kuitenkin kustannuksien kasvaessa ja väestöllisen huoltosuhteen heikentyessä, on nähtävissä tulevaisuudessakin keskittämisiä. Tulevaisuuden haasteena voikin olla tarpeellisten palveluiden säilyttäminen Vihdissä.

6.5.6 Hajarakentaminen

Asemakaava-alueiden ulkopuolisten alueiden rakentamisen suunnitelmallinen hallinta on kuntataloudellisesti järkevää ja kestäväään yhdyskuntarakenteeseen tähtäävää. Kyläkehitystä voidaan tukea hajasijoittamalla asutusta kyläkeskuksiin, esimerkiksi sallimalla näissä rakennuspaikkojen vähimmäiskooksi pienempi koko, kuin kyläalueiden ulkopuolelle. Hajarakentaminen sallitaan myös muuallekin, kuin kyläkeskuksiin. Tiettyihin kyliin tullaan laatimaan mitoittavat osayleiskaavat.

7 Suunnitelmaa sitovat päätökset ja lainsäädäntö

7.1 MAL-sopimus

Vihti on mukana valtion ja Helsingin seudun 14 kunnan yhteisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksessa. Valtio ja kunnat ovat yhteistyössä tehneet suunnitelmia liikennejärjestelmään, kaavoittamiseen ja asumiseen liittyen. Suunnitelmat ovat olleet pohjana kuntien ja valtion väliselle maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevalle sopimusmenettelylle. Nykyisen MAL-sopimuksen 2016-2019 tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että luodaan edellytyksiä tonttitarjonnan ja asuntotuotannon merkittäväälle lisäämiselle. Keskeisiä tavoitteita ovat eheä yhdyskuntarakenne, yhteisvastuullinen asuntopolitiikka ja toimiva liikennejärjestelmä. Vihtin tavoite vuosille 2016-2019 on kaavoittaa 112 000 k-m² rakennusoikeutta asuntotuotantoon ja rakentaa 1 248 asuntoa, joista 375 tuettua asuntotuotantoa.

Parhaillaan on menossa kolmas MAL- suunnittelukierros ja siinä on aikaisempaa enemmän kiinnitetty huomiota maankäytön, asumisen ja liikenteen entistä tiiviimpään yhtäaikaiseen tarkasteluun, suunnitelman luonnosvaiheiden vaikutusten arviointiin, laajaan vuoropuheluun viranomaisten ja kuntien luottamushenkilöiden kanssa sekä yhteensovittamiseen samaan aikaan laadittavan Uudenmaan maakuntakaavan kanssa. Maakuntakaava on maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuva suunnitelma, joka suoraan ohjaa lain nojalla yleiskaavasunnittelua. MAL-sopimuksessa Helsingin seudun kunnat ja valtio keskenään sopivat kaavoittamiseen, rakentamiseen ja liikennehankkeisiin liittyvistä tavoitteista.

Uutena haasteena seudullisessa yhteistyössä on aikaisempaa vahvemmin tullut mukaan ilmastomuutoksen ehkäiseminen ja liikenteen päästöjen vähentäminen. Sitovaksi tavoitetasoksi on jo päätetty, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. MAL-suunnitelmaluonnos tulee kuntiin lausunnoille loppuvuodesta 2018. MAL 2019 suunnitelma hyväksytään keväällä 2019, minkä jälkeen tehdään uusi MAL-sopimus vuosille 2020-2023.

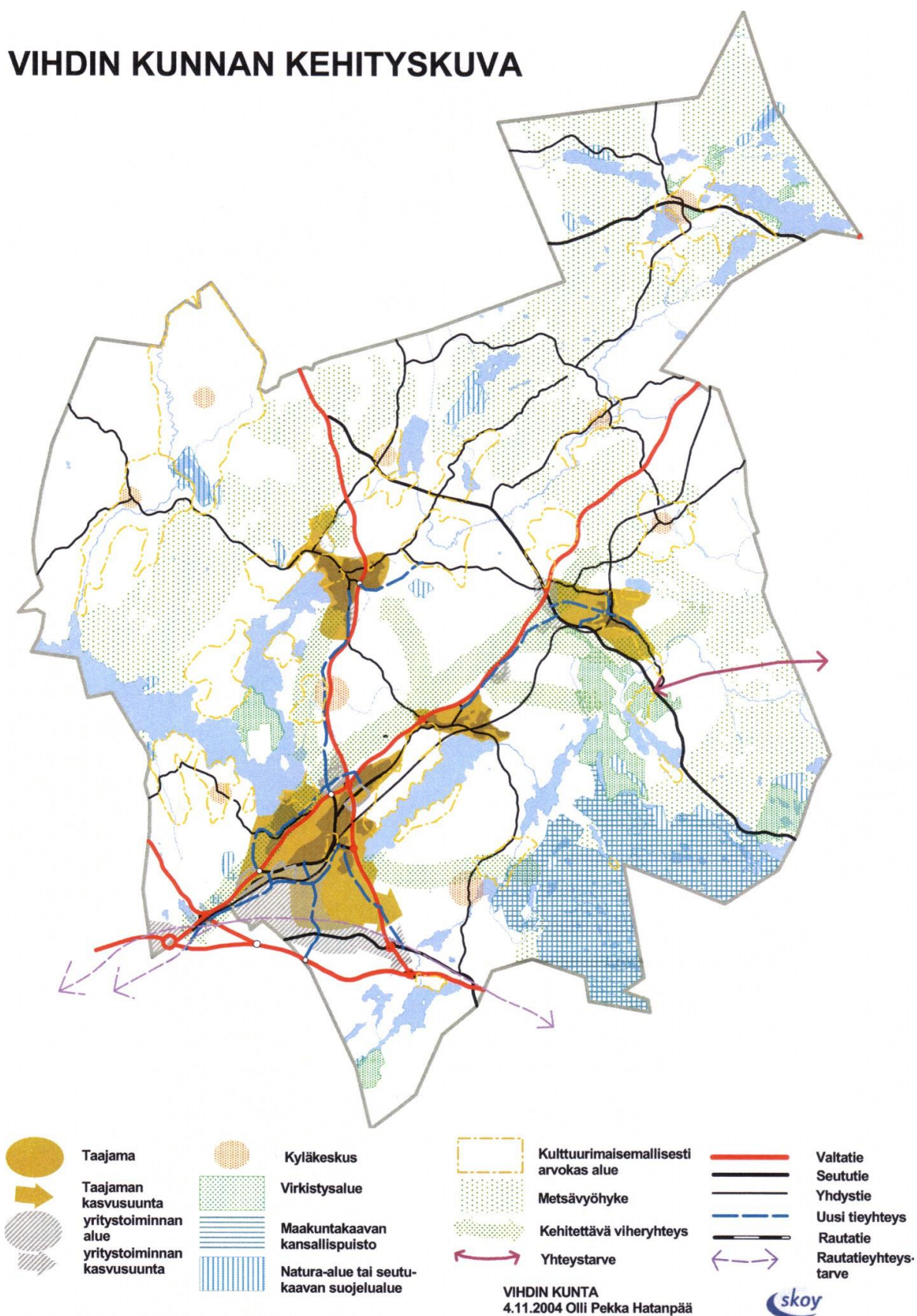
7.2 Vihdin kunnan kehityskuva

Vihdin kuntaan on laadittu kehityskuva, jonka kunnanvaltuusto on hyväksynyt 15.11.2004. Kehityskuva on toiminut pohjana yleiskaavojen ja osayleiskaavojen laatimiselle ja muulle kunnan kehittämislle. Kehityskuva 2025 sisältää strategisia kannanottoja sekä mm. väestöä ja työpaikkoja koskevan mitoitustarkastelun.

Vihdin kehityskuvan laadinnan yhteydessä tehtiin kolme erilaista väestökasvuarviota (hidas, trendi ja nopea kasvukehitys) vuoteen 2025 ja tarkasteltiin näiden vaatimia aluetarpeita. Hitaan kehityksen mallissa kunnan väkiluvun oletetaan kasvavan noin prosentilla vuosittain siten, että kunnan väkiluku olisi vuonna 2025 noin 30 000 asukasta. Trendikehityksen mukaan kunnan väkiluku kasvaisi vuosittain noin 1,5 prosentilla, ja siten kunnassa olisi noin 35 600 asukasta vuonna 2025. Nopean kehityksen mallissa on varauduttu keskimäärin 2,5 prosentin vuosittaiseen väestönkasvuun niin, että väkiluku olisi vuonna 2025 noin 40 500 asukasta. Nopean kehityksen mukainen väestönkasvu pohjautuu Espoo – Nummela ratayhteyden toteutumiseen. Nummelan alueen väestön on arvioitu kasvavan vuodesta 2003 vuoteen 2025 hitaassa kehityksessä noin 3 200 asukkaalla, trendikehityksessä noin 6 900 asukkaalla ja nopeassa kehityksessä noin 8 000 asukkaalla. On oletettavissa, että väestönkasvun toteutuma tulee olemaan jossakin hitaan ja trendi –mallien välillä.

Kehityskuvan mukaan pääosa kunnan asuinrakentamisesta sijoittuu Nummelan, Vihdin kirkonkylän, Ojakkalan ja Otalammen taajamiin. Vaihtoehtotarkastelussa päädyttiin taajamia painottavaan malliin, sillä maaseutumainen vaihtoehto olisi kunnallistekniikan verkostojen kustannusten osalta ollut kallis ratkaisu palvelujen järjestämisen kannalta epäedullinen kehityskulku. Työpaikkarakentamisen laajentumisalueeksi merkittiin Huhmarin ja Palojärven alue vt 1:n rajaamana. Nummelan kehittämisessä otetaan huomioon mahdollisen raideliikenneyhteyden tuomat kasvunäkymät. Vanjärven, Jokikunnan, Vesikansan, Olkkalan, Selin, Haimoon, Tervalammen, Vihtijärven ja Oinasjoen kylien kehittämisessä turvataan niiden omaleimaisuuden säilyminen. Rakentaminen sovitetaan kulttuurimaisemaan ja ohjataan palveluiden kannalta edullisille alueille. Huhmari-Palojärven kehityksessä huomioidaan sen lisäksi myös mahdollisen raideliikenneyhteyden tuomat kasvunäkymät.

VIHDIN KUNNAN KEHITYSKUVA



Vihdin kunnan kehityskuva. Lähde: Vihdin kunta; SKOY

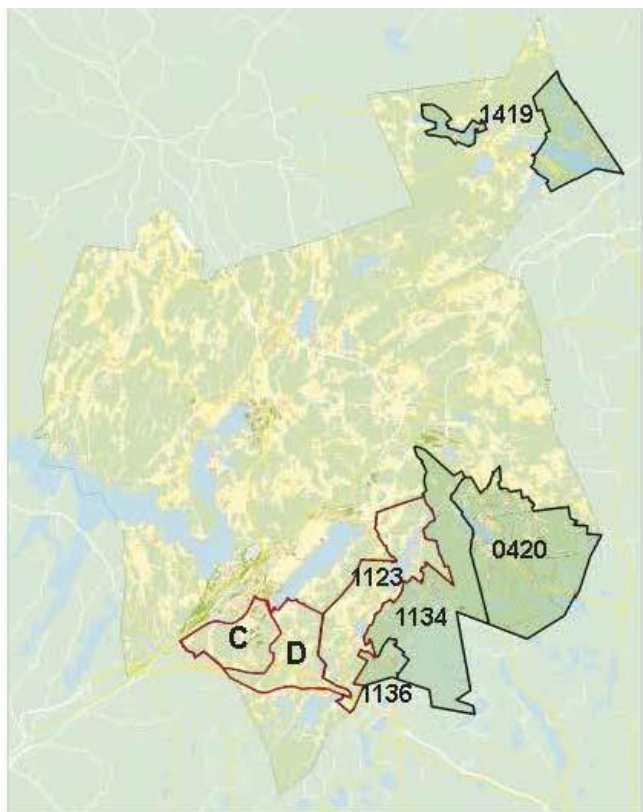
7.3 Osayleiskaavat

Suunnittelualueella on voimassa seuraavat osayleiskaavat:

- 0420 Otalampi-Härkälä osayleiskaava
- 1134 Tervalampi-Salmen osayleiskaava
- 1136 Heinäsuon osayleiskaava
- 1419 Vihtijärven osayleiskaava

Kyseisillä alueilla edellytetään, osayleiskaavasta huolimatta, myönteistä suunnittelutarveratkaisua ennen rakennusluvan myöntämistä. Suunnittelutarveratkaisulla tutkitaan rakennusluvan erityiset edellytykset suunnittelutarvealueella.

Alla olevalla kartalla on tummemmalla värillä esitetty Vihdissä voimassa olevat osayleiskaavat. Punaisella rajauksella on esitetty vireillä olevat osayleiskaavat.



Vihdin kunnanhallituksen hyväksymät osayleiskaavat. Lähde: Vihdin kunta

7.4 Rakennusjärjestys

Maankäyttö- ja rakennuslaissa ja -asetuksessa olevien sekä muiden maan käyttämistä ja rakentamista koskevien säännösten ja määräysten lisäksi on Vihdin kunnassa noudatettava kunnanvaltuuston 28.1.2002 hyväksymän rakennusjärjestyksen määräyksiä, jos oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa, asemakaavassa tai Suomen rakentamismääräyskokoelmassa ei ole asiasta toisin määrätty. Rakennusjärjestyksen uudistamistyö on käynnissä, ja luonnos uudeksi rakennusjärjestyksestä oli nähtävillä keväällä 2017.

Rakennusjärjestysuudistuksessa tullaan huomioimaan tehdyt lakimuutokset rakentamisen normien keventämiseksi. Vihti pilotoi ministeriön avulla hanketta ja pääsee samalla hyödyntämään ministeriön asiantuntijoiden osaamista, tavoitteena keventää ja selkeyttää rakentamiseen liittyvää sääntelyä ja käytäntöjä.

7.5 ESA-radon yleissuunnittelu

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti loppuvuonna 2004 työryhmän selvittämään ns. ELSA -radan (Espoo – Lohja – Salo) tarvetta ja mahdollisia linjausvaihtoehtoja jatkosuunnittelupäätöstä ja tulevia kaavavarauksia varten. Vuonna 2006 valmistui työryhmän työn tuloksena selvitys, jonka johtopäätöksenä seurantaryhmä esitti, että uusi nopea junayhteys on tarpeen sisällyttää maankäytön suunnitelmiin pitkän aikavälin varauksena, sillä Helsinki – Turku -yhteysväli on strategisesti merkittävä Suomen liikennejärjestelmän kannalta. Nopea ratayhteys lyhentäisi junan matka-aikaa Salon ja Turun suuntaan noin 45 minuutilla sekä toisi Lohjan seudun alle puolen tunnin yhteyden päähän Helsingistä.

Espoo-Salo -oikoradasta laaditaan yleissuunnitelma, jonka on määrä valmistua vuonna 2020. Rataosuus on jaettu kolmeen osuuteen, ja kukin suunnittelukonsultti vastaa yhdestä osuudesta. Konsulteiksi on valittu Ramboll Finland Oy, Sitowise Oy sekä Pöyry Finland Oy. Ratavälille suunnitellaan 95 kilometriä täysin uutta junarataa. Oikorata on osa Helsinki–Turku nopea junayhteys -hanketta, jonka muut osat ovat Espoo-rata, Salo–Turku ja Turun ratapihat. Haastaviksi suunnittelun kohdiksi on tunnistettu Lohjanharjun kohta ja liitynnät Hanko-Hyvinkää -radalle.

Alustavaksi lähiliikenteen aseman sijainniksi Vihdissä on hahmoteltu Höytiönnummea. Kaksiraiteisena sekaliikennematana oikoradan rakentamiskustannukset ovat alustavan yleissuunnitelman perusteella 1,4–1,5 miljardia euroa.

8 Muut suunnitelmat

8.1 Yleiskaava 1986

Vihtiin on laadittu vuonna 1986 oikeusvaikutukseton yleiskaava, joka on jo pääosin vanhentunut, eikä enää ohjaa suunnittelua. Kaavaa on pyritty toteuttamaan pääasiassa detaljikaavoituksen puitteissa ja kunnan maapoliittisin toimenpitein.



Vihtin kunnan oikeusvaikutukseton yleiskaava vuodelta 1986. Lähde: Vihtin kunta

8.2 MASU

MASU eli Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050 perustuu kuntien ja valtion yhteisesti sopimaan maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimukseen 2012–2015. MASU 2050 luo

yleispiirteisen käsityksen maankäytön sijoittumisesta koko seudun näkökulmasta. Suunnitelma on luonteeltaan strateginen osoittaen seudun maankäytön kehittämisen vyöhykkeet. Läpileikkaavana valintana suunnitelmassa on nykyisen rakenteen täydentäminen ja kehittäminen. Suunnitelma palvelee seuraavan MAL aiesopimuksen 2016 - 2019 tavoitteiden asettamista.

MASU 2050 lyhyen aikavälin asuntorakentamisen toteuttaminen on ohjelmoitu Helsingin seudun asuntostrategian 2025 osana. Painopiste on olemassa olevan rakenteen tiivistämisessä ja täydentämisessä jo olemassa olevaa infrastruktuuria hyödyntäen.

Vuoden 2025 jälkeen uusien alueiden toteuttaminen sidotaan uusiin liikenneinvestointeihin, jotka ohjelmoitiin osana HLJ (Helsingin seudun liikennejärjestelmä) 2015 suunnitelmaa. Olemassa olevan rakenteen tiivistämistä ja täydentämistä jatketaan edelleen. Maankäytön toteuttaminen tapahtuu pääsääntöisesti sekä ensisijaisesti kehitettävillä vyöhykkeillä, että niiden täydentymisalueilla. Tarkempi toteuttamisen ohjelmointi tehdään asuntostrategian 2025 päivittämisen yhteydessä.

MASU 2050 luo yleispiirteisen käsityksen maankäytön sijoittumisesta koko seudun näkökulmasta. Läpileikkaavana valintana on nykyisen rakenteen täydentäminen ja kehittäminen. Painopisteinä nähdään erityisesti:

- Poikittaisten joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen tukemaan seudun maankäytön tiivistämistä
- Päärataan, oikorataan ja rantarataan liittyvien alueiden kehittäminen tukemaan seudun maankäytön tiivistämistä
- Linja-autoliikenteeseen tukeutuvien keskusten kehittäminen
- Metroverkon täydentäminen länteen ja itään tukemaan seudun maankäytön tiivistämistä
- Uusien asemanseutujen kehittäminen
- MASU 2050 on luonteeltaan strateginen osoittaen seudun maankäytön kehittämisen vyöhykkeet

- Kyseessä on Helsingin seudun kuntien yhteinen tahtotila. Suunnitelmassa osoitetut vyöhykkeet on arvioitu nykyisen tiedon pohjalta, joten rajauksia on tarpeen tarkistaa määrävälein.

Tavoitteena on, että vähintään 80 % seudun asuntorakentamisesta ohjataan ensisijaisesti kehitettävälle alueille. Seudun ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden täydentymisalueet 2025 – 2050 muuttuvat seudun ensisijaisesti kehitettäviksi vyöhykkeiksi joukkoliikennejärjestelmän täydentyessä siten, kun HLJ 2015 suunnitelmassa on määritelty. Suunnitelmassa on määritetty myös isoihin liikenneinvestointeihin kytkeytyvät alueet, joiden laajamittainen kehittäminen on kytköksissä hankkeiden mahdolliseen toteuttamiseen. Vihdin tapauksessa tällainen on ESA-rata.

Kuntien muut kehittämisalueet 2016 – 2050 ovat seudullisten vyöhykkeiden ulkopuolelle jääviä alueita, joiden kehittäminen on kuntien nykyisten suunnitelmien mukaista. Näiden alueiden kehittäminen ei saa aiheuttaa merkittäviä seudullisia investointitarpeita, eikä haitata myöhempää seudullisen mittakaavan kehittämistä.

Maankäyttösuunnitelma ei ole juridinen kaava, vaan perustuu vapaaehtoisuuteen ja kuntien ja valtion väliseen aiesopimukseen. Maankäyttösuunnitelman kautta käyty vuoropuhelu seudun kuntien ja seudullisten suunnitteluorganisaatioiden välillä tuottaa arvokasta jatkosuunnittelu-tietoa kuntien ja maakunnan juridisiin kaavaprosesseihin. Näiden prosessien yhteydessä voidaan tarkastella maankäyttösuunnitelmasta esiin nousevia tarpeita ja varmistua siitä, että suunnittelu perustuu riittävään vuorovaikutukseen ja selvityksiin. Maankäyttösuunnitelman karttaa ja muuta aineistoa voidaan hyödyntää kaavaselostusten osana osoittamaan seudullista tahtotilaa.

MASU-HIJ 2015

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050:

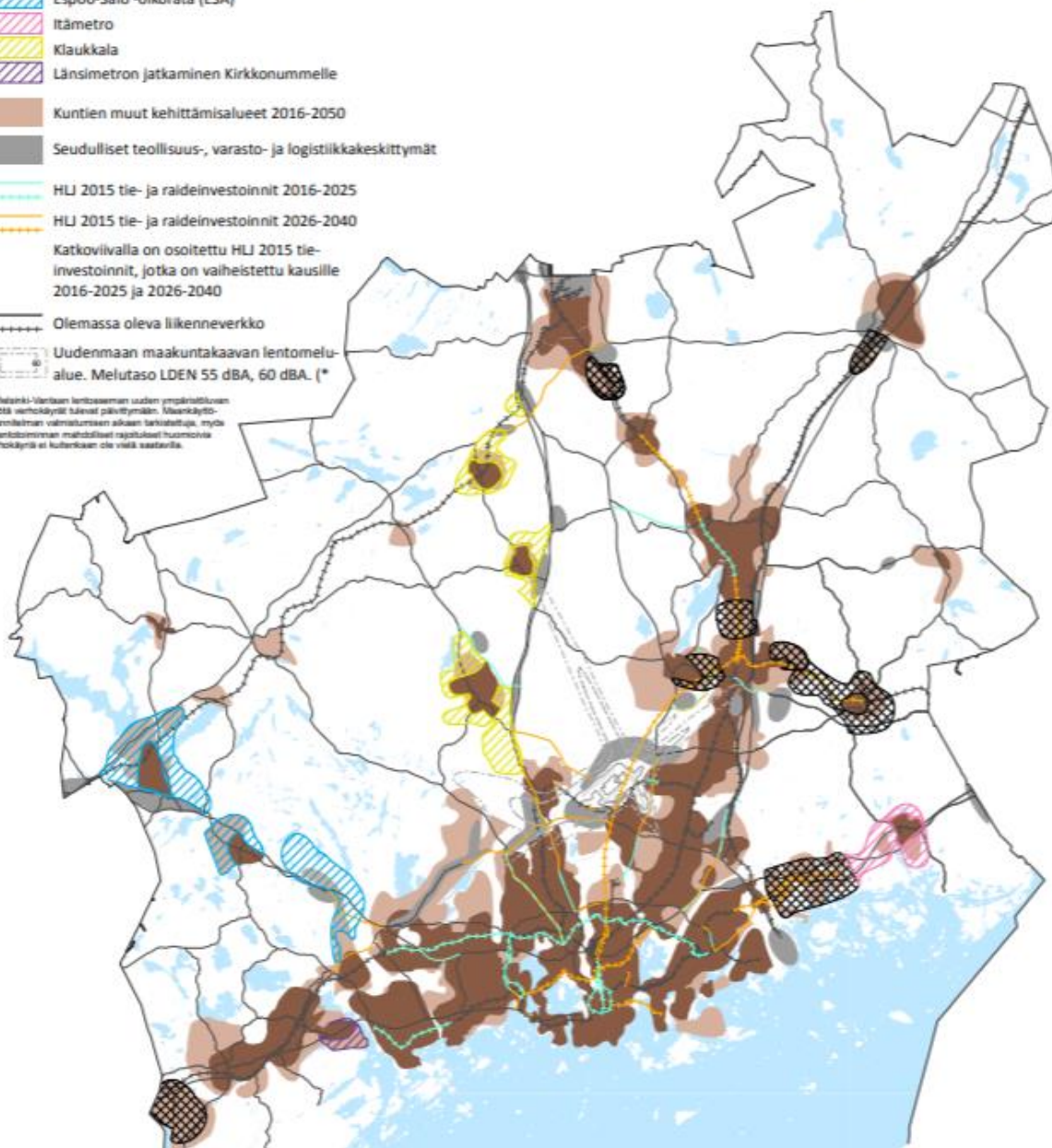
Maankäyttövyöhykkeet

LIITE 2
26.02.2015

- Seudun ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet 2016-2050
- Seudun ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden täydentymisalueet 2025-2050
- Raidehankkeiden toteuttamiseen liittyvät mahdolliset laajentumisalueet vuoden 2040 jälkeen:
 - Espoo-Salo -oikorata (ESA)
 - Itämetro
 - Klaukkala
 - Länsimetron jatkaminen Kirkkonummelle
- Kuntien muut kehittämisalueet 2016-2050
- Seudulliset teollisuus-, varasto- ja logistiikkakeskittymät
- HIJ 2015 tie- ja raideinvestoinnit 2016-2025
- HIJ 2015 tie- ja raideinvestoinnit 2026-2040
- Katkoviivalla on osoitettu HIJ 2015 tie-investoinnit, jotka on vaiheistettu kausille 2016-2025 ja 2026-2040
- Olemassa oleva liikenneverkko
- Uudenmaan maakuntakaavan lentomelu-alue. Melutaso LDEN 55 dBA, 60 dBA. (*)

Vyöhykkeiden ulkopuolisten alueiden paikallinen kehittäminen ei saa aiheuttaa merkittäviä seudullisia investointitarpeita eikä haitata myöhempää seudullisen mittakaavan kehittämistä.

(*) Helsinki-Vantaan lentoaseman uuden ympäristöalueen myötä verkkoalueen tulokset päivitetään. Maankäyttösuunnitelman valmistuksen aikana tarkistettiin, myötä ylläpidonmahdollisuus rajoitettiin huomattavasti verkkoalueen ei kuitenkaan ole vielä saatavilla.



MASU 2050. Lähde: Helsingin seudun kunnat

8.3 KUUMA-kuntien kehityskuva

Vuonna 2012 päätettiin laatia KUUMA-kuntien kehityskuva. Kehityskuvatyön tarkoituksena oli syventää Helsingin seudun 14 kunnan tekemää Rajaton-Metropoli –kehityskuvaa sekä pohjustaa MAL-aiesopimukseen kirjatun Helsingin seudun yhteisen maankäyttösuunnitelman laadintaa. Tavoitevuotena kehityskuvassa oli 2035, mutta työssä visioidaan tulevaisuutta myös pidemmällä tähtäimellä vuoteen 2050 asti. Kehityskuvassa tarkasteltiin erityisesti keskusten kehittämistä, mutta myös työpaikkojen, palveluiden, kulttuuri- ja luontokohteiden ja virkistysalueiden sijoittumista ja sisältöä sekä toteuttamisen ohjelmointia.

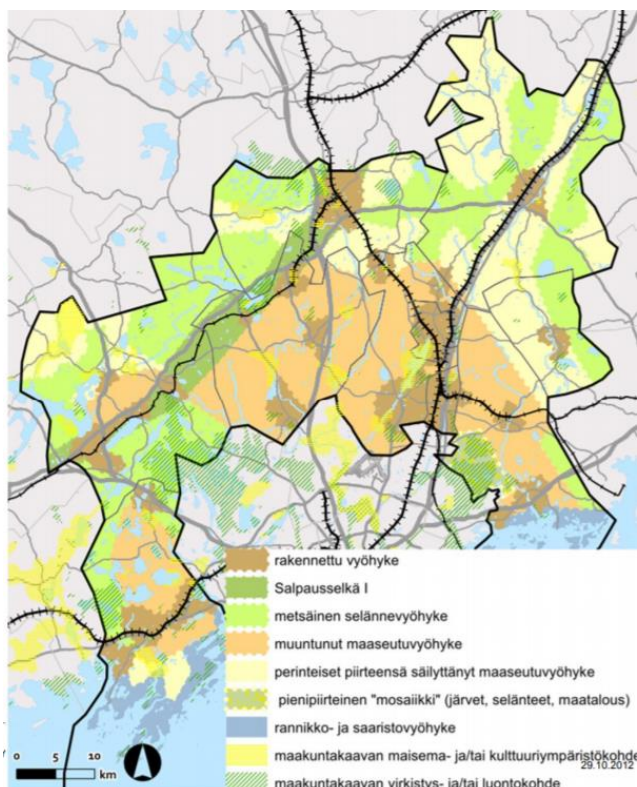
KUUMA-kehityskuvatyön yleistavoitteina ovat muun muassa metropolialueen suunnittelu toiminnallisena kokonaisuutena, jolla luodaan edellytyksiä KUUMA-kuntien menestymiselle alueiden välisessä kilpailussa pärjäämiselle. Alueiden erilaisuus voimavarana ja vetovoimatekijänä otetaan suunnittelussa huomioon ja varaudutaan 95 000 asukkaan väestönkasvuun vuoteen 2035 mennessä.

Kehityskuvaan kuuluu tärkeänä osana tehty keskusten kehittämispotentiaalin määrittely vuosille 2035 ja 2050. Keskukset on jaoteltu niiden nykytilan ja kehittämispotentiaalin mukaan kaupunkimaisiin keskuksiin, pikkukaupunkimaisiin keskuksiin, maltillisesti kehitettävien kasvukäytävien keskuksiin/asemanseutuihin, maaseutuvyöhykkeen elinvoimaisiin keskustaajamiin sekä paikallishistoriaan tukeutuviin keskuksiin/kirkonkyläin.

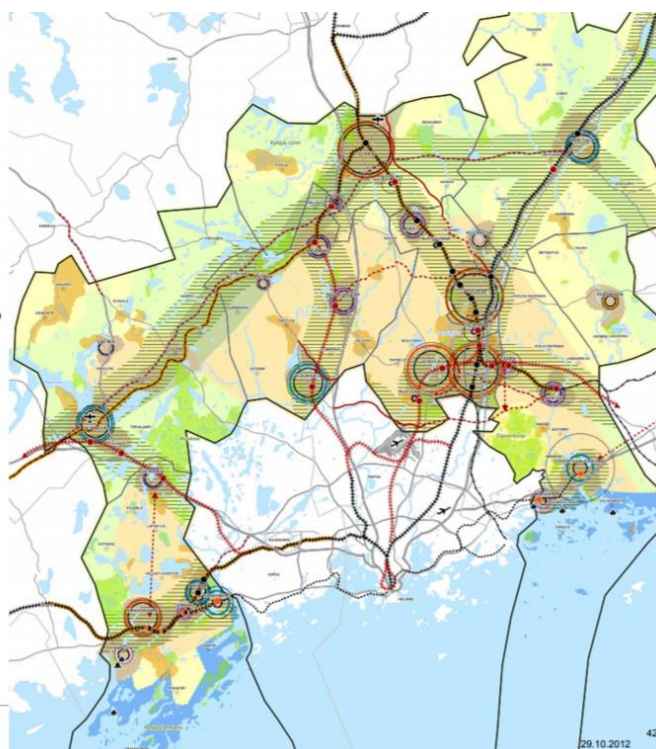
Vuoden 2035 tavoitteellinen mitoitus perustuu maakuntakaavan mitoitukseen kuitenkin siten, että eri kunnat ovat esittäneet myös maakuntakaavaa täydentäviä ratkaisuja. Esitetty noin 146 000 asukkaan väestönkasvu vuoteen 2035 mennessä ylittää maakuntakaavan arvion noin 42 000 asukkaalla. Keskusten kasvupotentiaali 2035-2050 on kuitenkin kuntien karkea käsitys keskusten maksimaalisista kehittämismahdollisuuksista, eikä kehityskuvassa odoteta kaikkien mahdollisuuksien toteutuvan vuoteen 2050 mennessä.

Kehityskuvassa mainitut kehityksen painopisteet Vihdissä:

- Virkistysalueet: Nuuksio – Nummelan lentokenttä ja Nummelanharju – Salmen ulkoilu-alue – Vihti Ski Center ja Vihti Golf Center, Ojakkala – Hill Side Golf & Country Club, Joki-kunta.
- Nummelan asema tulee Länsiradan toteutumisen myötä toimimaan liikenteen solmu-kohtana ja joukkoliikennekeskuksena, josta on jatkoyhteydet Karkkilan ja Lohjan suun-tiin.
- Nummelassa on merkittävä kasvupotentiaali sekä asumisen että työpaikka-alueiden kannalta. Nummela laajentuu Huhmariin, Palojärvelle ja Tervalammen eteläosan alu-eelle.
- Vihdissä Kalkkimäen laajennus ja Nummenkylän työpaikka-alue.
- Uudet tai laajennettavat Kehä V:een tukeutuvat asuinalueet Vihdissä: Ojakkalassa taaja-man tiivistäminen ja laajentaminen sekä Auringonkehrän alue, Otalammella taajaman tiivistäminen ja laajentaminen sekä Helminharjun alue, sekä Nummelassa Haakkoin-maa, Maaniitunlahti, Koillis-Lankila ja Kavervatien alue.
- Uudet katuyhteydet ja liittymät Kehä V:n vaikutusalueella Nummelassa: Tuohivehmaa, Enäranta-Lankila ja Koillis-Lankila.
- Hanko-Hyvinkää -radan sähköistäminen ja tulevaisuudessa mahdollinen henkilöliikenne vaikuttavat Vihdissä Nummelan, Ojakkalan ja Otalammen kehittämiseen.
- Hanko-Hyvinkää – radalle suunnitteilla lisäraide, joka mahdollistaa junien kohtaamisen ja nostaa siten radan käyttökapasiteettia.
- Nummelan lentokenttä sijaitsee Kehä V:n varrella ja se on yksi Suomen vilkkaimmista harrasteilmailukentistä.
- Nummela profiloitu pikkukaupunkimaiseksi keskustaksi ja kirkonkylä on profiloitu pai-kallishistoriaan ja tämän lähtökohdista kehitettäväksi kirkonkyläksi.



KUUMA-alueen eriluonteiset vyöhykkeet. Lähde: KUUMA-seutu liikelaitys; Pöry



KUUMA-alueen vyöhykkeisyys. Lähde: KUUMA-seutu liikelaitys; Pöry

8.4 Keski-Uudenmaan strateginen ilmasto-ohjelma

Keski-Uudenmaan strateginen ilmasto-ohjelma hyväksyttiin vuonna 2010 ja tämä koskee kaikkia kymmentä KUUMA-kuntaa. Strateginen ilmasto-ohjelma on ilmastonsuojelun käynnistämisen konkreettinen työväline kuntaorganisaatioille, minkä tarkoituksena on vastata alueellisesti ilmastomuutoksen hillintään määrittämällä yhteiset keinot, joilla rajoitetaan tehokkaasti kasvihuonekaasupäästöjä ja edistetään sopeutumista ilmastomuutokseen.

KUUMA-kuntien yhteiseksi tavoitteeksi esitetään KUUMA-alueen asukasta kohti laskettujen kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen neljänneksellä vuoden 2006 tasosta vuoteen 2020 mennessä, keskimäärin tasolle 6,0 tonnia hiilidioksidia/asukas. Tämä tarkoittaa 33 %:n päästövähennystä vuoden 1990 tasosta. Kuntien tärkeimmät päästöjen vähennyskeinot ovat energiatehokkuuden lisääminen ja yhdyskuntarakenteen eheyttäminen.

Kasvihuonepäästöjä on saatu vähennettyä vuodesta 2008 Vihdissä, mutta päästöt ovat edelleen KUUMA-kunnista kolmanneksi korkeimmat per asukas. Uudenmaan tasoon verrattuna hiilidioksidipäästöt ovat lähes kolmanneksen korkeammat Vihdissä, kuin Uudellamaalla keskimäärin. 69 prosenttia hiilidioksidipäästöistä aiheutuvat tieliikenteestä, mikä on selkeästi korkeampi kuin Uudellamaalla keskimäärin (55 prosenttia). Vähentämällä Vihdissä tieliikenteestä juontuvia hiilidioksidipäästöjä, on mahdollista vähentää merkittävästi kokonaishiilidioksidipäästöjä.

8.5 Vihdin jalankulku-, pyörätie- ja ulkoilureittiverkoston kehittämissuunnitelma

Vihdin kunnan tavoitteena on tukea autotonta asumista, asioimista ja virkistäytymistä Vihdissä sekä lisätä jalan ja pyörällä tehtävien asiointi- ja virkistysmatkojen määrää. Suunnitelmalla on vastattu kunnan tarpeeseen saada kokonaisvaltainen kävelyn, pyöräilyn ja ulkoilun verkostojen kehittämissuunnitelma, jota voidaan käyttää hyödyksi kaavoituksessa ja investointien suunnittelussa. Suunnitelman hankkeita tullaan toteuttamaan aluerakentamisen yhteydessä ja osana investointiohjelmaa. Työ aloitettiin lokakuussa 2011, ja se päättyi kesäkuussa 2012.

Eräänä suunnitelman painopisteenä on tukea autotonta asumista, asioimista ja virkistäytymistä Vihdissä. Selvitys ottaa huomioon keskeisten jalankulku- ja pyöräteiden ja ulkoilureittien toteutus- ja kehitystarpeet koko kunnan mittakaavassa. Tarkempi reittien sijoitussuunnittelu tehdään aina kaavoituksen tai hankesuunnittelun yhteydessä. Kehittämissuunnitelmaa käytetään lähtötietona ja päätöksenteon tukena maankäytön suunnittelussa, kunnallistekniikassa ja liikuntatoimessa.

Toteuttamisohjelmavaiheessa uusien yhteyksien rakentamis- ja parantamistarpeet priorisoitiin ja toimenpiteille määriteltiin vastuutahot, toteuttamistapa, kiireellisyysluokka ja alustava kustannusarvio. Kiireellisyysluokat kuvaavat vuosina 2012-2015, 2016-2020 ja 2020-2025 toteutettaviksi suunniteltuja hankkeita.

Tavoiteverkko 2025

Nummela

Nummelassa pääpaino kevyen liikenteen reittien rakentamisessa liittyy radan eteläpuoleisten alueiden ja Lankilan maankäytön kehittymiseen. Nummelan keskustan kevyen liikenteen verkko on melko kattava ja tarvittavat toimenpiteet liittyvät lähinnä pääreittien laatutason nostoon.

Yhteydet Nummelasta Ojakkalan ja Lohjan suuntaan ovat kunnossa ja Lohjan suuntaa vahvistetaan vielä uudella yhteydellä Hiidenrannasta Kehätielle. Yhteys palvelee Hiidenrannan ja Nummelan keskustan välisenä yhteytenä.

Nummelan ja Vihdin kirkonkylän välinen yhteys kulkee vähäliikenteisellä yksityistiellä, joka on osan matkaa osoitettu kevyen liikenteen väyläksi, jolla on tontille ajo sallittu. Veikkolan ja Espoon keskuksen suunnan kevyen liikenteen yhteydet tulevat ajankohtaisiksi Huhmarin maankäytön kehityttyä.

Nummelan ulkoilureittien kehittämistarpeet liittyvät Nummelanharjun ulkoilureittien kehittämiseen, yhteyksiin harjulle ja Hiidenveden ja Enäjärven rantojen ulkoilukäytön lisäämiseen.

Talviolosuhteiden merkittävimmät uudistukset ovat talvihoidetut kävelyreitit harjulla, Hiidenveden rannassa ja Enäjärven rannassa. Uusia latuyhteyksiä on esitetty Hiidenvedeltä harjulle, Nummelan eteläosista harjulle ja harjulta Ojakkalaan.

Ojakkala

Ojakkalassa merkittävimmät yhteyspuutteet kevyen liikenteen verkossa ovat vilkkaan ja kapean Pyölintien ja Enätien varren kevyen liikenteen väylien puuttuminen. Tavoiteverkossa nämä yhteydet esitetään rakennettavaksi.

Ojakkalasta Olkkalaan kulki 1950-luvulle saakka kapearaiteinen rautatie, jota esitetään otettavan uudelleen käyttöön retkeilyreittinä. Uutena yhteytenä esitetään Ojakkalaa kiertävän ulkoilureitin muuttamista talvikäytössä kävely- ja hiihtoreitiksi ja uuden latuyhteyden rakentamista kehätieltä laskettelukeskuksen ladulle.

Otalampi

Otalammella kiireellisin kevyen liikenteen väylätarve on Vanhan Porintien yhteys ja alikulkukäytävä Oikopolulta Katinhännäntien yksityistielle. Yhteys palvelee erityisesti koulumatkaliikennettä. Toinen merkittävä yhteys on uudestaan käyttöön otetulle Härkälän koululle johtavat kevyen liikenteen väylät niin kylältä päin kuin etelän suunnasta. Kivimäen poikki koululle ja Otalammen keskustaan kulkevat ulkoilureitit on esitetty talvihoidettaviksi, koska ne lyhentävät merkittävästi matkaa Otalammen pohjoisosista koululle.

Kirkonkylä

Kirkonkylällä merkittävimmät kevyen liikenteen reittien yhteyspuutteet liittyvät verkon epäjatkuvuuskohtiin Helsingintiellä ja Nummelantiellä, lisäksi Porintien varteen rakennettavalle liittytäpysäköintipaikalle ja bussipysäkeille tarvitaan kevyen liikenteen väylä ja alikulku.

Kirkkojärven rannassa Haudankallion pohjoispuolella olevaa ulkoilureittiä jatketaan Haudankallion eteläpuolelta Kouvoimäelle. Kirkkojärven rannan ulkoilureitit on esitetty kokonaisuudessaan talvihoidettaviksi.



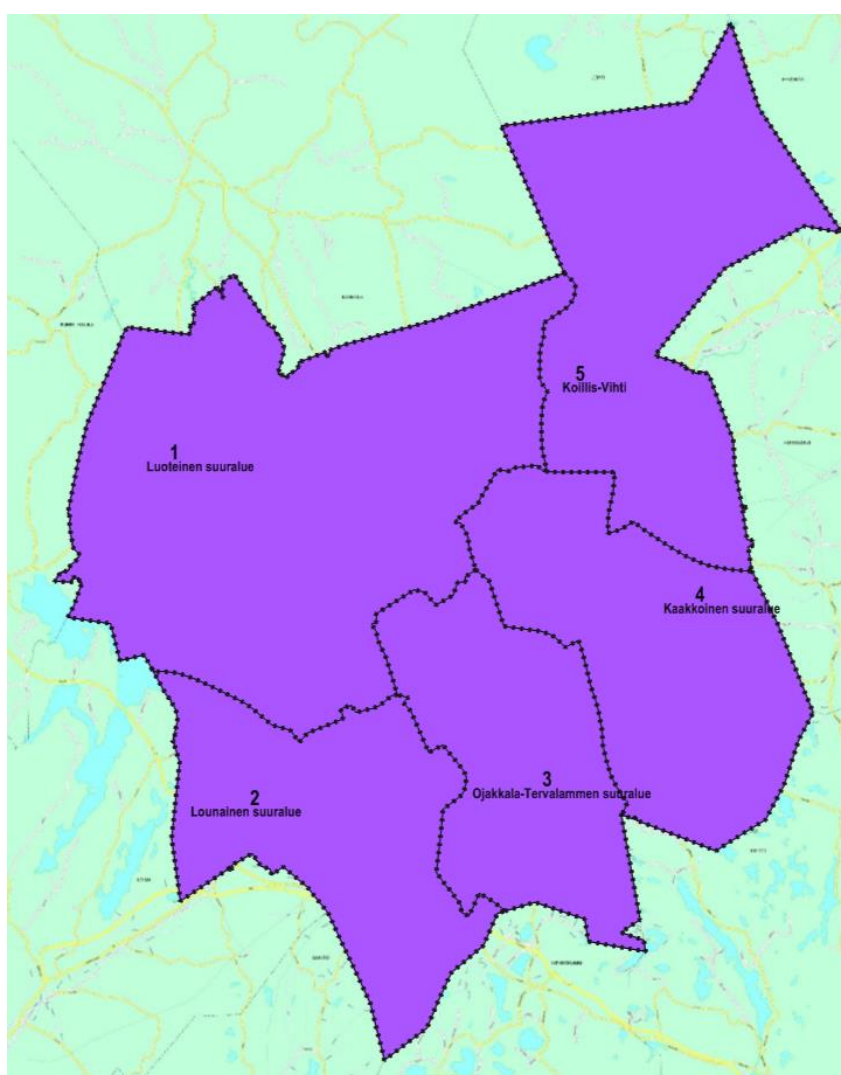
Kuva 7. Vihdin seudulliset ja kunnalliset pääpyöräilyreitit (Seudullisten reittien lähde: Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatuikäytävien määrittely).

Vihdin seudulliset ja kunnalliset pääpyöräilyreitit. Lähde: Vihdin kunta

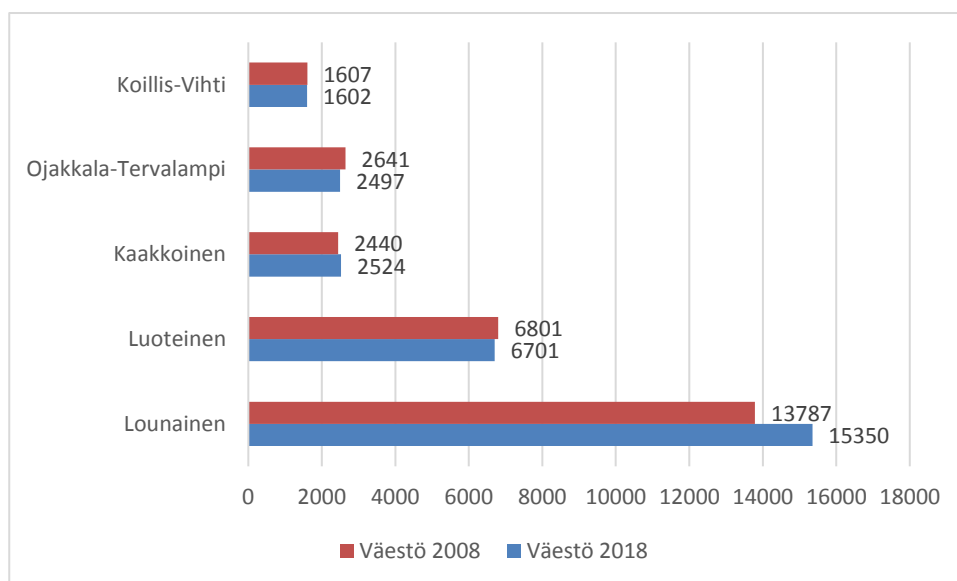
9 Väestö ja työpaikat

9.1 Väestö nyt

Suunnittelualan väestömäärä oli vuoden 2017 lopussa yhteensä 29 059. Suunnittelualan väestönkehitys on ollut pitkään kasvava, vaikkakin on viime aikoina hidastunut. Vihtiin on muuttanut pääasiassa hyvätulaisia ja koulutettuja ihmisiä, mikä on tyypillinen Suomen suurkaupunkien ympäristökuntien kehityskulku.



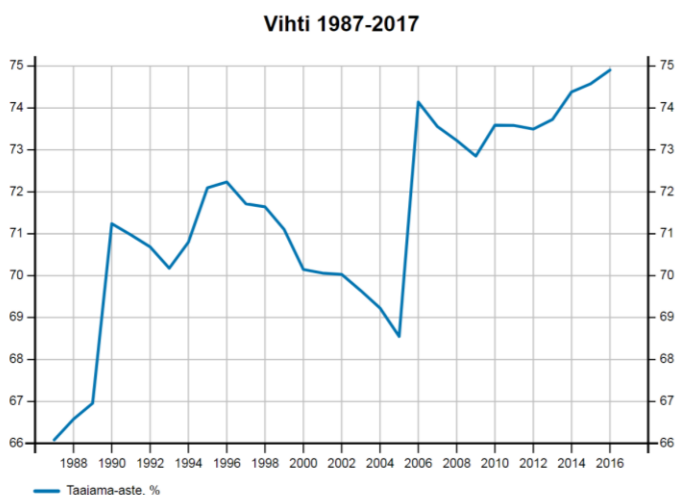
Vihdin kunnan osa-alueet. Lähde: Vihdin kunta



Osa-alueitten väestö 2008 ja 2018. Lähde: Tilastokeskus

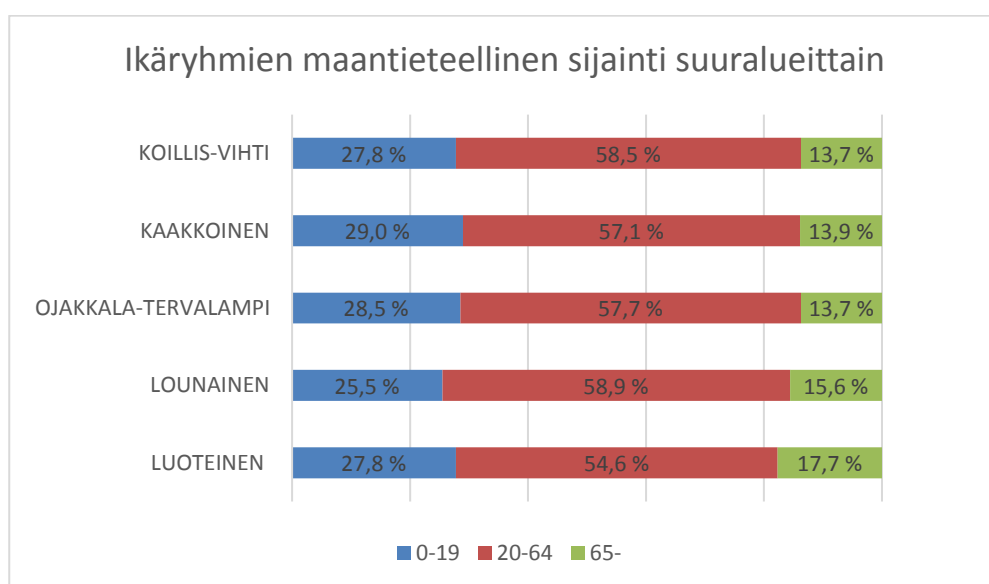
Vajaa 20 000 asukasta asuu Vihdin asemakaavoitetuissa taajamissa, joita ovat Nummela, Ojakkala, Kirkonkylä, Otalampi. Noin kolmasosa väestöstä asuu haja-asutusalueella. Erityisesti Lounainen suuralue on kasvanut viimeisen kymmenen vuoden aikana, jossa väestönlisäys on ollut noin 1500 asukasta. Luoteisessa ja Ojakkala-Tervalammen suuralueilla väestönmäärä on hieman laskenut.

Nummela, mikä on suurin taajama 13 200 asukkaallaan (2014), sijaitsee Lounaisella suuralueella. Lounaiselle suuralueelle on keskittynyt hieman yli puolet väestöstä. Vihdin kolmanneksi suurin taajama Ojakkala ja Nummela ovat muodostaneet kasvukäytävän VT 25:n varrelle. Kirkonkylä on kunnan toiseksi suurin taajama. Nummelan taajamaksi laskettua aluetta on laajennettu vuonna 2005, jolloin myös Vihdin taajama-aste nousi merkittävästi. Vuonna 2016 taajama-aste oli 74,9 prosenttia. Koko Suomen taajama-aste oli samana ajankohtana 85,6 prosenttia.



Vihtin taajama-aste (%). Lähde: Tilastokeskus

Suuralueiden väestö jakautuu iän mukaan siten, että alle 19-vuotiaita on suhteessa yli 65 vuotiaisiin eniten Kaakkoisella suuralueella (2,09), Ojakkala-Tervalammen suuralueella (2,08) ja Koillis-Vihdissä (2,03) ja vähiten Lounaisella suuralueella (1,63) ja Luoteisella suuralueella (1,57). Lukumäärällisesti yli 65-vuotiaita on eniten Luoteisella suuralueella. Alueelliset erot suuralueiden tasolla eivät ole erityisen radikaaleja, mutta antaa osviittaa siitä, missä väestö on eläkeikäistä nyt tai lähitulevaisuudessa. Lounaisen ja Luoteisen suuraluiden asukkaat ovat lähellä Nummelan palveluita, jolloin näitä enemmän tarvitsevat väestönosat ovat helpompi saattaa näiden piiriin.

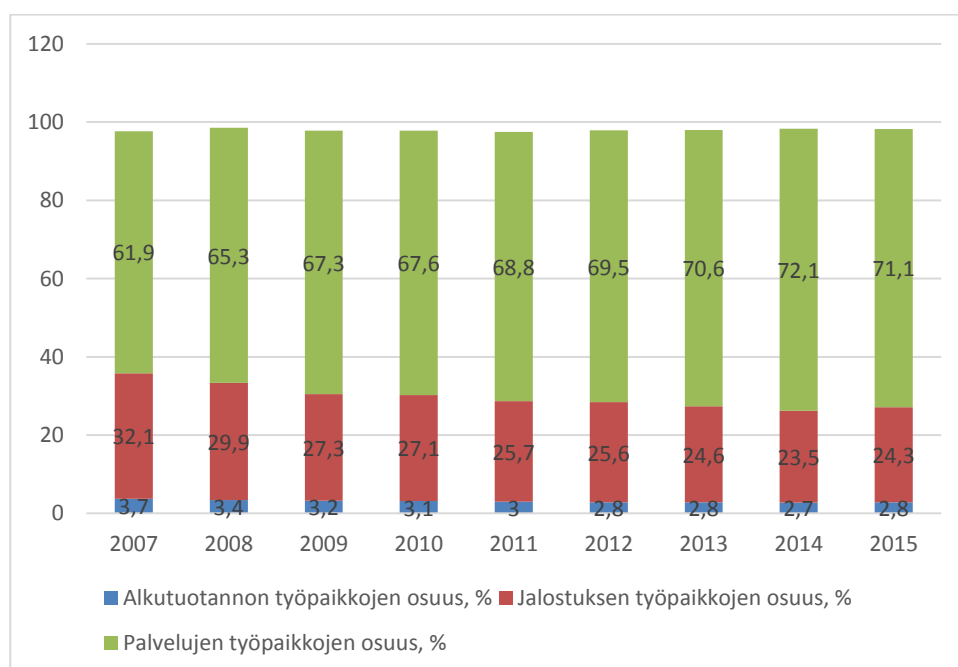


Ikäryhmien maantieteellinen sijainti suuralueittain. Lähde: Tilastokeskus

9.2 Työpaikat

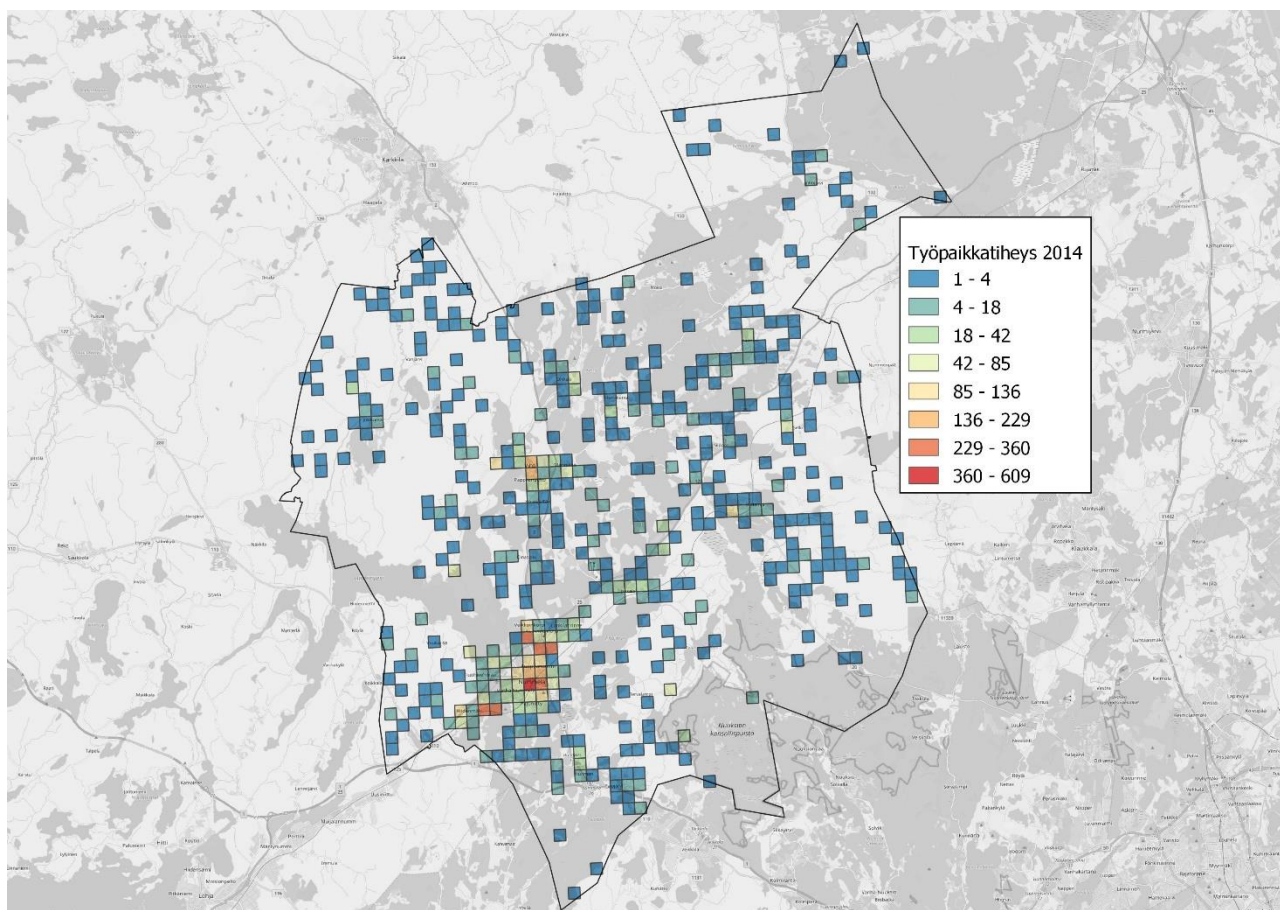
Vihdin merkittävimpiä elinkeinoja ovat julkishallinto, kauppa sekä teollisuus ja rakennustoiminta. Teollisuuden osuus on pienentynyt vuodesta 2000 lähtien, mutta oli yhä lähes 18 % kaikista työpaikoista vuonna 2016. Tärkeimmät teollisuudenalat ovat metalli, elektroniikka, kaluste ja puu sekä rakennusaineet. Rahoitus-, vakuutus- ja kiinteistöala on tippunut kokonaan neljän suuren joukosta. Rakennustoiminta ja kauppa ovat nostaneet osuuksiaan tasaisesti.

Palveluiden osuus työpaikoista on jo yli 70 prosenttia. Maa- ja metsätalouden osuus on enää noin 2 %. Yrityksiä on yhteensä noin 2 000, joista noin 140 on teollisuusyrityksiä. Vihdissä on työpaikkoja yhteensä noin 8 200, joista reilu 1 500 on yrittäjiä. Vihdissä asuu työssäkäyviä noin 13 600. Näistä noin 5 400 on löytänyt työpaikkansa Vihdistä, loput käyvät töissä mm. Helsingissä (2 600), Espoossa (2 400), Vantaalla (1000) ja Lohjalla (700). Vastaavasti Vihtiin tullaan töihin Lohjalta (900), Helsingistä (330), Karkkilasta (330) ja Espoosta (310). Vihdin työpaikkaomavaraisuus on noin 60 %. Esitetyt luvut ovat vuodelta 2016. Työpaikkoja Vihdin kunnassa oli noin 8000 vuonna 2015.



Palvelualan työpaikkojen osuus on tasaisesti noussut vuosien varrella. Lähde: Tilastokeskus

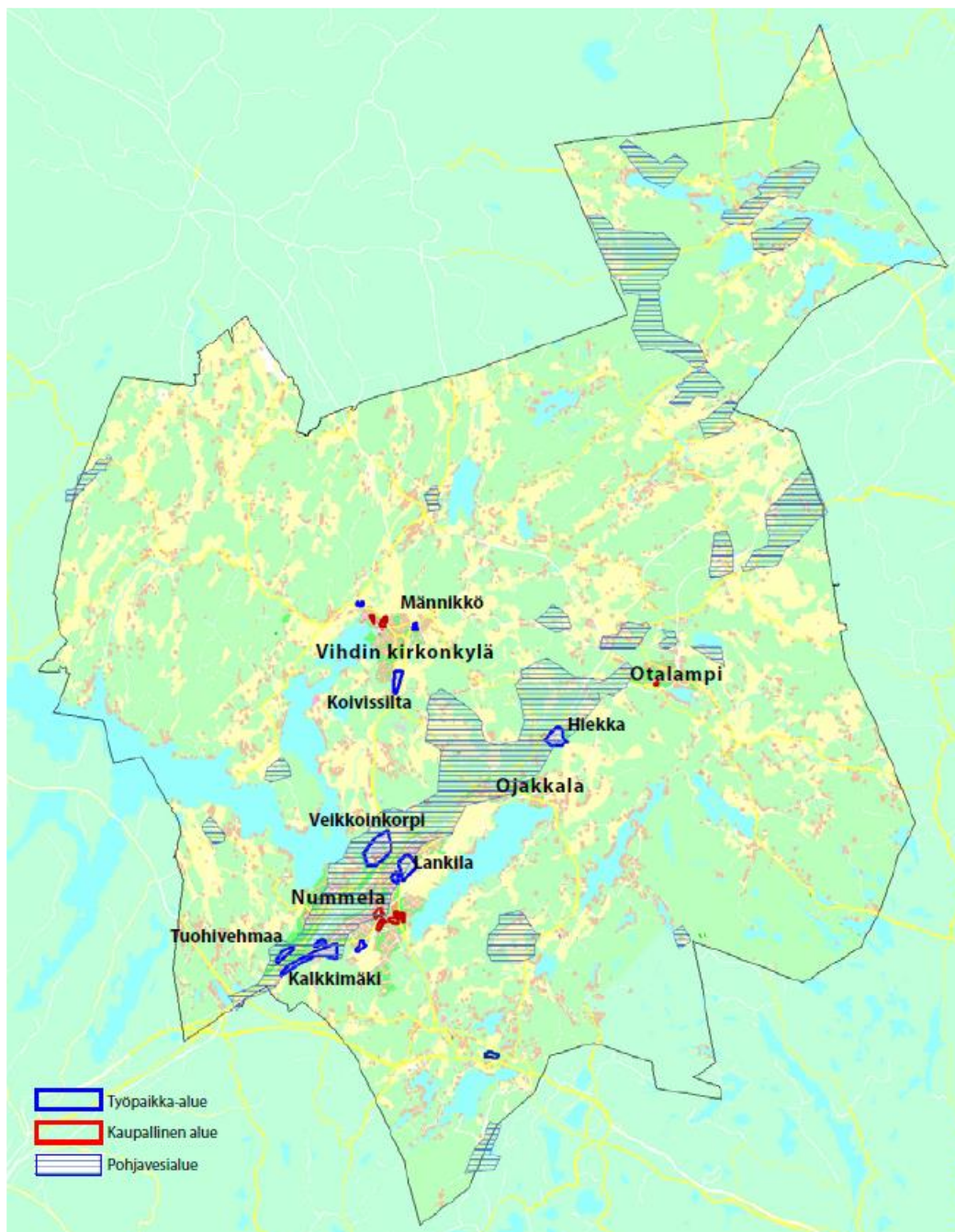
Vihdin työttömyysaste on noussut vuoden 2012 reilusta kuudesta prosentista nykyiseen 7,2 % (4/2018) ollen pahimmillaan yli 10 prosenttia vuonna 2016. Huhtikuussa vuonna 2018 Vihdissä oli 1043 työtöntä. Koko maassa osuus samana ajankohtana oli noin 9,7 % työvoimasta, eli Vihdin tilanne on koko maan sekä Uudenmaan keskiarvoa parempi. Työllisyys on noususuhtanteen avulla noussut viimeisen vuoden aikana.



Työpaikkatiheys Vihdin kunnassa vuonna 2014. Lähde: Tilastokeskus

Vihdin kunnan strategia sisältää runsaasti yksityiskohtaisia tavoitteita elinkeinoelämän kehittämiseksi. Strategian mukaan kunnalla tulee olla jatkuvasti tarjottavana sopivia tontteja elinkeino- ja palvelurakentamista varten. Kaavavarantoa tulisi olla viiden vuoden rakentamista vastaava määrä. Uusien kaava-alueiden tulee liittyä kiinteästi olemassa olevaan yhdyskuntarakentamiseen kynnysinvestointien välttämiseksi ja hiilijalanjäljen minimoimiseksi. Kunnan strategiaan kuuluvat myös ilmastomuutoksen hillitseminen ja kestävä kehitys. Mikäli vihtiläiset työllistyvät Vihtiin, pendelöinti pääkaupunkiseudulle vähenee ja sitä kautta liikennemäärät vähenevät. Liik-

kennetarpeen vähentäminen on yksi merkittävä tapa vähentää hiilidioksidipäästöjä kaavoituksen keinoin. Jotta työpaikkaomavaraisuus kasvaisi nykyisestä 60 prosentista 75 prosenttiin, tulisi kaavoittaa erilaisia työpaikkatontteja 100 000 k-m² (arviolta 50 k-m²/työpaikka). Tämä vaatisi noin 50-70 hehtaaria maata. Toisaalta luku on pysynyt 60 prosentin pinnassa viime vuodet.



Asemakaavoitetut työpaikka-alueet Vihdissä vuonna 2016. Lähde: Vihdin kunta

Kuinka sitten lisätä työpaikkojen määrää kunnassa maankäytöllisin keinoin? Vihdin kunnassa on mittavasti toimitiloille kaavavarantoa, joille ei tosin ole ollut valtavaa kysyntää. Toteutumatonta rakennusoikeutta on jäljellä ympäri kuntaa. Nopein ja tehokkain tapa saada uusia toimitiloja yrittäjille olisi toteuttaa nykyinen kaavavaranto. Olemassa olevissa asemakaavoissa on runsaasti käyttämätöntä rakennusoikeutta. Täysin tyhjen tonttien osalta kyse on sopivan yrityksen löytämisestä, mikäli kunta omistaa tontin. Osa tyhjästä tonteista on jo yritysten omistuksessa, mutta yrityksellä ei ole itsellään tarvetta tai resursseja rakentamiseen. Hankalimpia täydennysrakentamisen kohteita ovat kaavatontit, joissa on toteutettu väljää rakentamista yhteen kerrokseen, kun rakennusoikeuden täysimääräinen käyttäminen edellyttäisi kahteen kerrokseen rakentamista. Myös kaavan käyttötarkoitus voi olla toiminnan rajoitteena. Erityisesti kaupallisia toimintoja on rajoitettu. Yksinkertaistettuna teollisuustontille ei voi perustaa kauppaa, eikä rakentaa vuokra-asuntoja työntekijöille. Usein toivotaan väljempää kaavamääräyksiä, jotta yritystontille voisi sijoittua mitä tahansa.

Kunta voi edellyttää, että tontin ostaja rakentaa edes osan valmiiksi tiettyssä ajassa. Tämä toimii vain silloin, kun kunta on myyjänä. Kunnalla ei ole tehokkaita keinoja pakottaa rakentamaan muilla tonteilla. Vihdissä ei ole sitovaa tonttijakoa, joten maankäyttö- ja rakennuslain 97 §:n mukaista rakentamiskehoitusta ei voida antaa. Kunnalla olisi kuitenkin mahdollisuus lunastaa käyttämätön tontti, mutta tätä mahdollisuutta on Vihdissä käytetty erittäin harvoin. Koska Vihdissä ei ole sitovaa tonttijakoa, yksi asemakaavatontti saattaa muodostua jopa viiden eri kiinteistön maapaloista. Jos kiinteistöillä on eri omistajia, tämä hankaloittaa jokaisen mahdollisuuksia hyödyntää maaomaisuuttaan. Kunnan käytettävissä olevat keinot rakentamisen lisäämiseksi ovat:

- Kunnan tonttien myyminen rakentaville yrityksille
- Yhteydenotto tyhjen tonttien omistajiin
- Sopimussakko yrityksille, jotka eivät ole toteuttaneet kauppakirjan edellyttämää vähimmäisrakennusoikeutta
- Aktiivinen kiinteistömuodostus; osa kaavatonteista kuuluu useaan eri kiinteistöön, mikä saattaa estää alueen toteutumisen kaavan mukaisesti

Kuten yllä olevasta kartasta voimme huomata, sijaitsevat suurin osa Vihdin kaavoitetuista työpaikka-alueista hajallaan pohjavesialueilla, mikä heikentää näiden kehittämismahdollisuuksia. Useat näistä alueista ovat myös sijainneissa, jotka soveltuvat lähinnä paikallisen kysynnän tyydyttämiseen. Seudulliset toimijat vaativat sijainteihinsa helpot ja tehokkaat logistiikan yhteydet. Nykyisillä työpaikka-alueilla ei myöskään ole merkittäviä tehostamis- tai laajentamismahdollisuuksia johtuen moninaisista suojelu- ja luonnonarvoista tai muun yhdyskuntarakenteen rajoittamasta tilasta. Jotkin nykyiset tontit olisi mahdollista rakentaa tehokkaammin tai saattaa rakentamisen piiriin, mikäli halukkaita toimijoita alueelle löytyy. Tulevaisuuden kehittymismahdollisuuksia tarjoaa Nummelan eteläinen laajentumisalue, minne on myös Uudenmaan maakuntakaavassa osoitettu laaja yhtenäinen työpaikka-alue. Alue ei myöskään ole pohjavesialuetta, mikä mahdollistaa laajasti eri toiminnot ja omaa erinomaiset liikenne- ja logistiikan yhteydet, erityisesti ESA-radan toteutuessa. Alueelle on mahdollisuudet toteuttaa monipuolisesti toimintaa eri tyyppisille toimijoille.

10 Kaavaluonnos

10.1 Yhdyskuntarakenne

Kaavaratkaisun lähtökohtana on Vihdin merkittävä väestön ja työpaikkojen kasvu, jonka laajuus riippunee suuresti toteutuvasta ESA-radasta ja toteutuksen aikataulusta. Kasvun toteutuminen voidaan nähdä erittäin todennäköisenä myös ilman raideyhteyttä, johtuen Vihdin sijainnista osana nopeasti kasvavaa Helsingin seutua. Nykyinen (31.12.2017) Vihdin väestömäärä vastaa lähes vuodelle 2025 tehtyä Uudenmaan väestösuunnitteen asukasmäärää (30 000 asukasta). Tilastokeskuksen ennuste vuodelle 2040 on noin 32 000 asukasta. Nämä ennusteet ovat olleet varsin maltillisia ja nopeampaankin kasvuun on Vihdillä mahdollisuus. Valtaosan kasvusta odotetaan asettuvan kunnan keskustaajamaan Nummelaan, mihin pyritään myötävaikuttamaan sopivalla taajamarakenteen tiivistämisellä ja raideyhteyden toteuduttua Nummelan taajaman laajentamisella eteläisen Nummelan alueelle. Täydennysrakentaminen ja yhdyskuntarakenteen kehittäminen nojautuvat olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja infrastruktuuriin.

Myös muissa taajamissa, eli kirkonkylällä, Ojakkalassa ja Otalammella pyritään yhdyskuntarakenteen maltilliseen tiivistämiseen. Taajama-alueet on selkeästi määritelty kaavaratkaisussa. Väestön ja työpaikkojen kasvua pyritään siis ohjaamaan kestävin kulkumuodoin hyvin saavutettaviin alueisiin ja keskuksiin. Näissä, mikäli mahdollista, kasvu ohjataan asemanseuduille sekä muihin joukkoliikenteen solmukohtiin. Taajamista ja kylistä irrallisia, kunnallistaloudellisesti kalliita kehittämisalueita ei ole kaavassa osoitettu. Uudet työpaikka-alueet tulevat sijaitsemaan erinomaisesti saavutettavissa sijainneissa myös seudullisesta näkökulmasta tarkasteltiin. Valtatie yhden ja kahden, sekä Vanhan Turuntien rajaama huipputuottavuuden yritysalue liikenneyhteyksineen omaa erinomaisen potentiaalin kehittyäkseen seudullisesti merkittäväksi yritysalueeksi, erityisesti raideyhteyden toteutuessa.

Maaseutumaisia alueita kehitetään kyläalueet edellä. Vahvat kylät ovat yksi Vihdin voimavaroista. Näiden ja yhdyskuntarakenteen kestävä kehityksen kannalta on välttämätöntä oh

Yhdyskuntarakenteeseen liittyvät kaavamerkinnot



Tiivistyvä taajama, jossa parannetaan ympäristön laatua ja kehitetään toiminnallista monipuolisuutta ja sekoittuneisuutta. Alueen kävely- ja pyöräily-ympäristöä sekä saavutettavuutta kestävä liikenteen kannalta kehitetään. Täydennysrakentaminen alueella on suunniteltava ja toteutettava laadukkaasti ja kokonaisuutena huomioiden ympäristön arvot sekä lähivirkistykseen tarpeet.



Eteläisen Nummelan taajaman laajentumisalue. Alue nojautuu kestävä liikenteen runkoyhteyksiin, sekä toimintoiltaan sekoitettuun kaupunkimaiseen yhdyskuntarakenteeseen.



Taajamarakenteen pääkasvuun.



Paikallinen kehitettävä keskusta, jonka toimintoja monipuolistetaan. Keskustaan rakennetaan monipuolista asuntotarjontaa, tiloja julkisille ja yksityisille palveluille sekä työpaikoille. Laadukasta arkkitehtuuria, yhteisöllisyyttä ja arjen kohtaamisia korostetaan ratkaisussa.



Kylätimantti. Kasvu- tai maaseudun kulttuurikylän tarkempi määritelmä selostuksessa. Kaava kehittää kylä ohjaamalla maaseudun rakentamista kyliin ja pyrkii pitämään välialueet rakentamattomina. Näin maaseutumaisema pysyy eheänä ja arvokkaat maisemat säilyvät.



Tarve viheryhteydelle.



Yhdyskuntarakenteen kehityskäytävä.



Tehokkaan maankäytön ensisijainen vyöhyke.



Yhdyskuntarakenteen kehittämisen yhteistyömahdollisuus.



Palvelukeskittymä. Kaavassa keskeisiksi palvelukeskittymiksi on nostettu Nummela ja kirkonkylä.

jata hajakentamasta "Kylätimantteihin" maaseutumaisen ympäristön piiriin, jolloin on mahdollista säilyttää niitä koskemattomia kulttuuri-, maisema- ja metsätalousalueita, josta Vihti on tunnettu. Kylätimanteilla pyritään yhtenäiseen kylärakenteeseen. Vahvat kylät nojaavat osaltaan palveluissaan vahvoihin taajamiin. Kylätimantit ovat myös tapa hallita yhdyskuntarakenteen hajautumista kunnallistaloudellisine vaikutuksineen, jolla maaseutumaista rakentamista on mahdollista ohjata palveluiden läheisyyteen ja valmiin infrastruktuurin piiriin. Maaseudun väestönkehitys on ollut viime vuosina jokseenkin heikkenevää, jolloin kyliin suuntautuva uusi väkimäärä ei välttämättä riitä korvaamaan luonnollisen poistuman muodostamaa vähenemää. On mahdollista, että elinvoimaisuuden lisäämisen vaikutukset uudisrakentamalla jäävät heikoksi joillakin sijainneilla. Tämä ilmiö puhuu myös hajakeskittämisen puolesta sopiviin sijainteihin, jolloin maaseudun palvelurakennetta pystyy pitämään yllä

mahdollisimman laajasti. Tyypillistä on myös haja-asutuksen muodostuminen taajamien reuna-alueille kasvukeskittymissä. Tämän haitallisia vaikutuksia yhdyskuntarakenteen suunnitelmalliselle kehittämiselle pyritään myös torjumaan kaavaratkaisun kyläkehityksellä.

Kaavaratkaisulla halutaan myötävaikuttaa elinkeinoelämän kehitysnäkymiin ja vastata erilaisiin asumispreferensseihin tarjoamalla monipuolisesti muuttuviin tarpeisiin soveltuvia sijoittumiskoja asumiselle sekä työpaikoille. Tavoiteltua kehitystä edistetään ja tuetaan paikallisilla virkistykseen ja vetovoimaan liittyvillä kaavamerkinnoilla.

10.2 Mitoitus

Kaavaratkaisu ei ole mitoittava, sillä tällä strategisella yleiskaavalla halutaan määrittää yhdyskuntarakenteen tulevaisuuden kehitys yleispiirteisesti. Kuitenkin kaavaratkaisussa asetetaan väestönkasvutavoitteen suositukseksi 1 % vuodessa, mikä mahdollistaa kunnalle tasapainoisen, kestävän ja hallitun kasvun investointien ja palvelurakenteen suhteen.

10.3 Asuminen

Asumispreferenssien muutokset vaikuttavat myös asumiseen Vihdissä. Urbaniksi mielletty kerros- ja pientalotaloasuminen on kasvattanut suosiotaan ja väljän pientaloasumisen suosio on viime vuosina ollut laskussa. Asumistoiveet ja elämäntilanteet eriytyvät; lapsia syntyy vähemmän kuin aiemmin, jolloin talouksien koko on myös pienentynyt. Asuntokuntien keskikoko on pienentynyt eniten viimeisen kymmenen vuoden aikana 35–44 -vuotiailla perheeseen pienemisen vuoksi. Tämä ikäryhmä on KUUMA-kuntien kannalta merkittävä, sillä kyseinen ikäryhmä on perinteisesti ollut juuri se ikäryhmä, joka tuo seudulle muuttovoittoa. Tämänkaltaisen kehityksen odotetaan jatkuvan myös tulevaisuudessa. Kaupunkiasumisen suosion kasvuun on useita syitä, joista merkittävimmät ovat toimialojen rakenteelliset muutokset, eli tietointensiivisen ja palveluvaltaisen työn lisääntyminen, kotitalouksien kokojen pienentyminen ja väestön vanheneminen.

Tieto- ja palvelualojen työpaikat sijoittuvat merkittävässä määrin kaupunkiympäristöön. Sama kehityskulku on odotettavissa jatkossa myös opiskelupaikkojen ja monien vapaa-ajan toimintojen kohdalla. KUUMA-seudun erillispientalorakentamisen trendi on ollut vahvasti laskusuuntainen jo viime vuosikymmeneltä, jota on seurannut myös rivi- ja ketjutalorakentaminen. Myös KUUMA-seudun omakotitalotuotantotarpeen trendi on laskeva. Yksinasujat ja lapsettomat pariskunnat eivät välttämättä koe mielekkäänsä pientalon ja mahdollisen pihan ylläpitämistä, vaan arvostavat asumisen vaivattomuutta. Lisäksi asumispreferensseissä korostuvat hyvät julkisen liikenteen yhteydet, laadukkaat kävely- ja pyöräilyreitit, autottomuus ja ekologiset tekijät. Erityisesti nuorilla tärkeänä kaupunkikulttuurin ilmentymänä voidaan pitää keskustojen kahvila- ja ravintolakulttuurin suosiota.

Merkityksellistä on se, että etenkin Helsingissä asutaan ahtaammin kuin haluttaisiin, mikä luo mahdollisuuden houkutella uusia asukkaita Vihtiin. Erityisesti sen valossa, että viime aikojen muuttoliike pääkaupunkiseudulta KUUMA-kuntiin on ollut kasvussa. Täytyy kuitenkin muistaa se, että viime vuosina Helsinki on ollut se kunta, johon Vihti on kärsinyt eniten muuttotappiota. Silti hyviltä sijainneilta Vihdistä on mahdollista tarjota myös asumisväljyyttä etsiville, mutta palveluiden lähelle haluaville, erinomaisia asumisvaihtoehtoja. Tärkeää on myös profiloitua houkuttelevana muuttokohteena KUUMA-kuntien joukossa. Aikaisemman heikon taloudellisen tilanteen nähdään olleen osaltaan syynä asumisen valintoihin, jossa on suosittu kerrostaloasumista. Tällä on varmasti ollut vaikutusta, mutta ei ole todennäköistä, että aikaisemman kaltainen pientaloasumisen trendi olisi palaamassa enää samassa laajuudessa, kuin aikaisemmin. Tämä johtuu mitä merkittävimmissä määrin asumispreferenssien ja arvostuksien muutoksesta. Toisaalta voidaan myös olettaa, että taloudellinen kasvu lisää myös suurempien asuntojen kysyntää. Tämän vuoksi Vihdin on pystyttävä tarjoamaan monipuolista asumista erilaisille kohderyhmille. Tällä hetkellä parhaiten menestyvät kunnan ovat niitä, jotka pystyvät tarjoamaan monipuolisesti työpaikkoja, asumisen vaihtoehtoja sekä toimivia lähipalveluita ja hyviä joukkoliikenneyhteyksiä. Ikääntyvät ihmiset luopuvat omakotitaloistaan loppupuolella asumiskaartaan, jolloin he siirtyvät tyypillisesti keskustoihin palveluiden äärelle kerrostaloihin, mikä lisää omakotitalojen tarjontaa taajamien ulkopuolella. Riskinä on, että taajamien ulkopuolelle epäedullisiin sijainteihin jää suuria omakotitaloja ilman kysyntää.

Suomen ympäristökeskuksen asukasbarometrissä vuonna 2017 vastaajia pyydettiin valitsemaan heille mieluisin toivetalotyyppi. Puolet vastaajista halusivat asua omakotitalossa, neljännes kerrostalossa ja noin viidennes pari- tai rivitalossa. Asukasbarometrin koko seurantakauden ajan vuodesta 1998 ovat omakotitalotoiveet vähentyneet. Kehyskuntiin muuttavien tärkeimpiä muuttopäätökseen vaikuttavia tekijöitä ovat olleet talotyyppi ja asumiskustannukset. Vetovoimatekijänä tässä tapauksessa on ollut omakotitalo rauhalliselta ja viihtyisältä asuinalueelta. Tosin omakotitaloa ei enää mielletä ainoaksi vaihtoehdoksi pientaloasumiselle, vaan sen rinnalle vaihtoehtoiksi on tullut muun muassa yhtiömuotoista pientaloasumista, kaupunkipientaloja ja erilaisia rivi- ja ketjutalojen muunnelmia. Tämän monimuotoisuuden sovittamista

myös Vihtiin on syytä tutkia, erityisesti, mikäli halutaan säilyttää taajaman pikkukaupunkimainen tuntu. Kaupunkimainen ympäristö ei synny vain kerrostaloilla, vaan tämän toteuttamiseen on monia eri muotoja.

Kaavaratkaisu mahdollistaa ja kannustaa monipuoliseen asuntotuotantoon erilaisiin asumisen tarpeisiin. Taajamien tiivistämisellä voidaan tarjota hyvillä joukkoliikenteen yhteyksillä varustetuista sijainneista läheltä palveluita rakennuspaikkoja kaupunkimaisen asumisen tarpeisiin, painottaen miljöössä pikkukaupunkimaisuutta. Hajakeskittävä kyläkehitys luo edellytykset maaseutumaiseen asumiseen, kuitenkin sijainnilla, jossa on mahdollisuuksia joukkoliikenteen käyttöön ja palveluita. Tulevaisuudessa pyritään tuottamaan typologialtaan monipuolista ja ennakoluulotonta asuinrakentamista. Lisäksi jatkossa on panostettava kuntamarkkinointiin ja paikkabrändäykseen. Näillä toimenpiteillä houkutellaan niin rakennusyhtiöitä kaavoitettujen alueiden rakennuttajiksi, kuin potentiaalisia uusia asukkaita vihtiläisiksi.

Tärkeintä talotyyppistä riippumatta ovat asunnon sijainti, saavutettavuus ja lähipalvelut ja muiden palveluiden saavutettavuus. Omakotitalotontit hyvillä sijainneilla toimivien palveluiden ääressä ovatkin omakotiasumisessa jo nyt kaikkein kysytyimpiä. Tämän vuoksi taajamien asuin ympäristöjen kehittäminen on erityisen tärkeää. Lisäksi Vihdillä on mahdollisuus toimia asumisen uusien konseptien aktiivisena kehittäjänä saaden pienempiä toimijoita mukaan, jotka voisivat ketterämmin kehittää niin rivi- ja ketjutaloja, kuten myös kaupunkipientaloja sekä erilaisia ekologisen asumisen vaihtoehtoja. Tiivis kaupunkipientaloasuminen olisikin juuri kehyskuntiin sovelias ratkaisu asumistoiveiden ja nykytilan väliseen ristiriitaan. Ympäristöministeriön selvityksessä kysyntälähtöisestä asunnontuotantotarpeesta Helsingin seudulla todetaan, että kaupunkipientalot voivat parhaimmillaan yhdistää asukkaiden tärkeimmät asumisen toiveet rauhallisuudesta, luonnonläheisyydestä, omasta pihasta sekä palvelujen saatavuudesta. Kaavaratkaisun esittämä taajamien tiivistäminen ja näiden asuin ympäristöjen kehittäminen ja kyläkehitys mahdollistavat monipuolisen asuntotuotannon erilaisiin tarpeisiin, sekä uusien ekologisten asumisen konseptien soveltamisen vihtiläiseen ympäristöön.

10.4 Palvelut

Vihdin kuntakeskus Nummela on esitetty kaavaratkaisussa palvelukeskittymäksi, joka toimii julkisten palveluiden järjestämisen painopisteenä kunnassa. Nummelassa on tunnistettu tarvetta kehittää taajaman viihtyisyyttä ja toiminnallisesti monipuolista ympäristöä, jolla tukea palvelukeskuksen vetovoimaa. Toissijaiseksi palvelukeskittymäksi kaavassa on merkitty Vihdin kirkonkylä. Kaavan tavoitteena on muodostaa edellytykset riittävälle ja tehokkaalle julkisten palveluiden verkostolle, joilla nämä voidaan säilyttää kunnassa mahdollisimman kattavina. Julkisen palveluverkon kehityksen kannalta ilmassa on merkittäviä epävarmuustekijöitä, kuten valtakunnan ja maakuntatason suunnitelmat sosiaali- ja terveyspalveluiden järjestämiseksi, sekä huoltosuhteen heikkeneminen ja tämän vaikutukset palveluiden järjestämisen taloudellisiin realiteetteihin. Raideyhteyden toteutumisella on suuri merkitys tulevien palvelutarpeiden järjestämisen laajuuteen.

Väestöennusteet, jotka ulottuvat kaavan tavoitevuoteen, ovat jo huomattavan epävarmoja ja näissä tarvitaan kaavaratkaisun mahdollistamaa valtuustokausittaista tarkastelua, jolloin tavoitteet ja toimenpiteet voidaan pitää yhteneväisenä kunnan väestöllisen tilanteen mukaan. Ensisijaiset toimenpiteet palveluiden saatavuuden kannalta kaavaratkaisussa ovat maankäytöllisiä. Taajamia tiivistetään ja kylien elinvoimaisuutta parannetaan hajarakentamista hajakeskittämällä, jolloin asukaslisäys pääasiassa muodostuu alueille, joista palvelut ovat hyvin saavutettavissa. Lisäksi pyritään parantamaan tehokkaan joukkoliikenteen edellytyksiä, mikä osaltaan lisää palveluiden saavutettavuutta. On oletettavissa nykyisen väestöpohjan perusteella, että vuoteen 2025 mennessä tulevat koulujen oppilasmäärät ensin hieman kasvamaan, jonka jälkeen nämä alkavat jälleen vähetä. Lopulta tulevaisuuden toteutumaan tulee lopulta vaikuttamaan asumistrendit ja näiden kehitys, sekä yleisesti ottaen Vihdin väestönkehitys. Kaikki tämä vaikuttaa merkittävästi tulevaan kouluverkostoon. Mahdollinen lentotoiminnan klusteri Nummelassa luo edellytyksiä kehittää Vihtiin lentoalan koulutusta monella eri koulutusasteella, esimerkkinä ilmailulukio. Maaseudun palveluverkon ja joukkoliikenteen ylläpito on tulevaisuudessa taloudellisesti haastavaa nykyisen väestönkehityksen vuoksi ja taas toisaalta elinkeinöelämän muutoksen vuoksi. Hajarakentamisen hajakeskittämisellä voidaan pyrkiä vastaamaan haasteeseen.

Vihdin kaupalliset palvelut ovat kohtuullisen monipuoliset ja ovat keskittyneet Nummelan alueelle. Kaavaratkaisussa on merkitty varaus Huhmariin maakuntakaavan mukaiselle merkitykseltään seudulliselle vähittäiskaupan suuryksikölle. Tuleva raidelinjauksen valmistuminen todennäköisesti lisää Nummelan alueen vetovoimaa kaupan ja palveluiden sijaintina, sekä asuinpaikkana, mikä lisää tulevaisuudessa myös paikallista kaupallista kysyntää. Kaupan tarkempi mitoitus on esitetty maakuntakaavassa.

10.5 Elinkeinoelämä

Kaavaratkaisulla vastataan sekä kunnallisiin, että seudullisiin maankäytön kehittämistavoitteisiin elinkeinoelämän osalta varaamalla logistiikan kannalta erinomaisiin sijainteihin alueita elinkeinoelämän monipuolisiin tarpeisiin. Kaavaratkaisu ei yksipuoleisesti ohjaa elinkeinotoiminnan sijoittumista yritysalueille, vaan mahdollistaa sekoittuneen yhdyskuntarakenteen, jossa eri toiminnot sovitetaan yhteen muun maankäytön kanssa. Strateginen yleiskaava luo siis edellytykset toimintojen joustavaan sijoittamiseen ja sekoittumiseen Vihdissä, mutta kaavaratkaisulla varmistetaan, että ympäristöhäiriöitä aiheuttavat elinkeinotoiminnot sijoittuvat riittävän etäälle asutuksesta ja pohjavesialueista. Ympäristöhäiriöitä aiheuttavat elinkeinotoiminnot tulee sijoittaa riittävän etäälle asutuksesta ja pohjavesialueista. Puhtaat hulevedet tulee imeyttää maahan pohjavesialueilla.

Tilaa vaativille elinkeinotoiminnoille ja teollisuudelle varataan kaavassa alueita, joiden maankäytön painopiste on elinkeinoelämän palveluissa. Kaavan keskeisiksi yritys- ja teollisuustoiminnan kehittämispaikoiksi nousevat eteläisen Nummelan - Huhmarin alueen huipputuottavuuden yritysalue, Veikkoinkorven yritysalue, Hiekan teollisuusalue, sekä Koivissilta. Erityisesti Hiekan teollisuusalueen ja Veikkoinkorven yritysalueen pohjavesialueilla tulee ottaa huomioon riittävät toimenpiteet pohjaveden suojelemiseksi. Eteläisen Nummelan yritysalueen kiertotalousmerkintä mahdollistaa kiertotaloustoimintojen sijoittamisen alueelle, jonka tarkempi laatu ja sijainti vaativat jatkoselvityksiä ja -suunnittelua. Elinkeinoalueiden kehittäminen tulee sovittaa taajamien tiivistämistavoitteisiin. Tiivistämisellä on elinkeinoelämän suhteen positiivisia vaikutuksia, sillä se mahdollistaa potentiaalisen työvoiman sijoittumisen yritysten läheisyyteen,

lisää tiivistettävän alueen tuottavuutta sekä laadukkaasti toteutettuna kohentaa tämän viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta. Miellyttävä taajamaympäristö lisää myös erikoiskaupan toimintaedellytyksiä Vihdissä. Monikanavaisen kaupan kasvun myötä parhailla paikoilla oleville keskus- tojen liiketiloille on kysyntää tulevaisuudessakin. Väestönkasvu tuo palvelualoille uusia asiak- kaita.

Nummelan kuntakeskuksen kehittäminen palvelupainotteisena ja toiminnallisesti monipuoli- sena keskustana tukee elinkeinoelämän tavoitteita. Erinomaisesti saavutettava keskus tuo Vih- tiin kohtauspaikkoja, joissa on mahdollisuus verkostoitua ja työskennellä ”kolmansissa pai- koissa”, kuten kahviloissa, kirjastoissa ja co-working tiloissa. Jälkifunktionalistisessa yhdyskun- tarakenteessa asuminen, liiketoiminta ja palvelut eivät välttämättä sijaitse omilla erillisillä alu- eilla, vaan löytävät synergiaa toimimisesta lähekkäin. On oletettavissa, että tulevaisuudessa työskentely siirtyy perinteisistä ”business parkeista” toiminnallisesti monipuolisempiin ympä- ristöihin. Nummelaan ja tämän läheisyyteen sijoittuvat pääasiallisesti Vihdin kaupalliset palve- lut. Huhmariin on merkitty uusi maakuntakaavan mukainen kaupan suuryksikön varaus, jonka sijainti ja mitoitus perustuvat maakuntakaavaan. Tulevaisuudessa valmistuva raideyhteys mah- dollistaa uudenlaisten kaupallisten konseptien soveltamisen Huhmarissa, mikäli halutaan erot- tautua muista suuryksiköistä ja näin houkutella ostovoimaista kävijäkuntaa myös Vihdin ulko- puolelta. Nummelan lentokentän aluetta kehitetään erilaisten lentotoiminnan toimijoiden klus- terina. Lentokenttäalueen maankäyttö tullaan ratkaisemaan tulevaisuudessa laatimalla tälle asemakaava.

Elinkeinoelämään liittyvät kaavamerkinnot



Huipputuottavuuden yritysalue. Yritys- ja teollisuustoiminnan alueellinen keskittymä, jota on teemoitettu merkinnöillä tarkemmin. Teollisuus-, toimi- ja liiketilaa.



Merkittävä kehitettävä yritys- ja teollisuusalue. Ympäristöhäiriöitä aiheuttavat toiminnot tulee sijoittaa riittävän etäälle asutuksesta ja pohjavesialueista.



Kiertotalouspuisto. Kiertotalouden ja symbioottisen teollisuus- ja yritystoiminnan keskittymä.



Varaus kaupan suuryksikölle.



Nummelan lentokentän lentotoimintojen pitkä- jänteisellä kehittämisellä luodaan lentotoiminnan paikallinen klusteri.

Maa- ja metsätalouteen liittyviä erillisiä rajoitteita tai kehittämismääräyksiä ei ole kaavassa esitetty, johtuen yleiskaavan strategisesta luonteesta. Kaavaratkaisussa esitetty kyläkehitys mahdollis- taa monipuolisen maaseutuyrittäjyyden sekä oh- jaa yhdyskuntarakenteen kehitystä muualle, kuin maa- ja metsätalouden ydinalueille. Kaavassa on

Virkistykseen ja matkailuun liittyvät kaavamerkinnot



Luontohelmi. Vihdin keskeiset ainutlaatuiset luonto- ja virkistyskohteet, joiden matkailu- ja virkistysulottuvuutta tullaan jatkossa kehittämään luonnonarvot huomioon ottaen.

Kohdekohtaiset merkinnät:



Palakosken unelmaretkeilykohde pääkaupunkiseudun kupeessa. Palakosken ulkoilualueen virkistysmaastoja kehitetään osana kasvavan Vihdin ja kaupunkiseudun ulkoiluverkkoa.



Saavutettava Nuukio. Nuukion kansallispuiston tunnettuutta Vihtiläisenä virkistyskohteena lisätään. Nuukion saavutettavuutta Vihdin kautta parannetaan.



Supersuosittu Salmi. Salmen aluetta kehitetään monipuolisena matkailun, virkistys- ja luontoon liittyvän toiminnan alueena. Suunnittelussa korostetaan yhteistyötä Helsingin kaupungin kanssa.



Pääkslahden virkistys- ja matkailumaastot. Pääkslahden aluetta kehitetään monipuolisena matkailun, virkistys- ja luontoon liittyvän toiminnan alueena.



Konian erämaaelämykset. Koniavuoren ja Rokokallion aluetta kehitetään monipuolisena matkailun, virkistys- ja luontoon liittyvän toiminnan alueena. Virkistys-aluekokonaisuutta kehitetään jatkuvaksi, eheäksi ja viihtyisäksi kokonaisuudeksi, jonka saavutettavuutta parannetaan.



Virkistävää Vihtijärvi. Vihtijärven alueen monipuolisia virkistysmahdollisuuksia kehitetään paikallisen käytön ja matkailun näkökulmasta.



Luontomatkat. Alueen luonto- ja maisema-arvojen säilyminen on suunnittelun tavoitteiden kannalta keskeistä. Suunnittelulla pyritään luomaan mahdollisuuksia luontomatkatilun kehittämiseen.



Hevostalouden kehittämisalue. Alue, jonka hevostalouden kehittämiseen on kunnan maankäytöllä mahdollisuus vaikuttaa. Suunnittelulla pyritään luomaan mahdollisuuksia hevostalouden hyödyntämiseen kunnan matkailu- ja virkistyspalveluiden osana. Reittien ja ympäristön suunnittelussa tulee huomioida liikkuminen hevosella.



Keskeinen ulkoilureitti. Suunnittelussa huomioidaan matkailu- ja virkistystoimintojen kehittämismahdollisuudet sekä reitin jatkuvuus.



Alueen suunnittelulla pyritään luomaan mahdollisuuksia golfin peluuseen liittyvien aktiviteettien ja maaseutumatkailun edistämiseen.



Alueen suunnittelulla pyritään luomaan mahdollisuuksia lasketteluun liittyvien aktiviteettien ja maaseutumatkailun edistämiseen.



Nummelanharju muodostaa keskustaajaman vihervetikon selkärangan. Harjua kehitetään alueen keskeisenä ulkoilu- ja virkistysalueena.



Merkittävä ulkoilu- ja virkistysyhteys. Matkailu- ja virkistystoimintojen kehittämismahdollisuudet huomioidaan ympäristön suunnittelussa. Kaavalla varmistetaan harjun merkitystä keskustaajaman jatkuvana selkärangana.



Kokkokaallion ympäristöä kehitetään laadukkaana osana Nummelanharjun ulkoilu- ja virkistysyhteyttä

■■■■■ Rannan virkistyskäytön kehittäminen.

painotettu voimakkaasti luonto- ja elämysmatkailua ja nostettu esiin soveltuvia teemoja ja kehityskohteita. Kulttuuriympäristöt ja matkailupalvelut vetovoimatekijöinä lisäävät Vihdin houkuttelevuutta asuin- ja työpaikkana, mikä puolestaan parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä kunnassa.

10.6

Virkistys ja matkailu

Strategisen yleiskaavan kaavakartalla on osoitettu merkittävimmät virkistysalueet ja keskeiset taajamien virkistyskäyttöä palvelevat viheralueyhteydet. Myös maa- ja metsätalousalueet soveltuvat tapauskohtaisesti virkistyskäyttöön. Tärkeimmät virkistysreitit ja alueiden yhteystarpeet esitetään kaavakartalla. Kaavaratkaisussa on tarkoitus säilyttää ja tapauskohtaisesti kehittää näitä yhteyksiä. Nämä tulee ottaa huomioon tarkemmassa suunnittelussa, jotta uusien alueiden tuoman väestönkasvun virkistystarpeet voidaan toteuttaa kestävästi. Näiden yhteyksien sijainti on ohjeellinen ja merkintä kuvaa yhteystarvetta toimintojen välillä.

Kaavakartalla on myös esitetty Vihdin ainutlaatuiset luonto- ja virkistyskohteet, eli luontohelmet, joiden matkailu- ja virkistysulottuvuutta kehitetään luonnonarvot huomioon ottaen.

10.7 Taajamat

Kaavassa taajamiin osoitetaan tiivistämistä, jolla täydennetään ja eheytetään yhdyskuntarakennetta ja tuetaan myös lähipalveluiden ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä. Taajamamiljöön kohentaminen on yksi kaavaratkaisun painopisteistä, jolla parannetaan taajamien viihtyisyyttä ja siten näiden houkuttelevuutta asuin- tai työpaikkana. Taajamakuvassa huomiota kiinnitetään erityisesti viihtyisiin julkisiin tiloihin, jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiin sekä virkistysalueisiin. Kunnan taajamienvälisiä kävelyn, pyöräilyn ja julkisen liikenteen yhteyksiä tullaan parantamaan.

Taajaman virkistyspalveluiden saavutettavuutta on tuettu kaavassa osoittamalla harjuja mukai-leva ja taajaman lävistävä Nummolan taajama-alueen viherverkon selkäranka. Eteläisen Nummolan kehitysalueen lävitse on merkitty kaksi viheryhteystarvetta. Kaavaratkaisussa on merkitty erinäisiä Viherhelmiä, joiden virkistys- ja luontoarvoja tullaan kehittämään ja varjelemaan. Maaseudun palveluiden ja esimerkiksi joukkoliikenteen palvelutason säilyttäminen on myös tulevaisuudessa kunnan palvelujen suunnittelun keskeisiä haasteita. Tämän vuoksi on perusteltua ohjata kuntaan suuntautuvaa hajakenttämistä kohti kyläkeskuksia, joissa palveluiden ja joukkoliikenteen ylläpitämiselle on parhaimmat edellytykset.

Vihdin kuntakeskuksen kehittäminen on ollut käynnissä jo pidemmän aikaan, jossa tavoitteena on urbaanimpi ympäristö, kuitenkin Nummolan leimallisen pikkukaupunkimaisuuden säilyttäen. Useat vireillä olevat asemakaavamuutokset mahdollistavat keskustan tiivistämisen ja viihtyisyyden kehittämisen. Nummolaan laaditaan strateginen keskustaosayleiskaava tarkemmin viitoittamaan keskusta-alueiden kehitystä. Kaavanmukainen keskustan kehitys siis on varsin todennäköinen tapahtumakulku riippumatta raideyhteyden toteutumisesta. Yhtenä merkittävänä tekijänä Nummolan imagolle ja vetovoimalle voidaan myös nähdä lentotoiminnan lisääntyminen. Lentotoiminnan lisääntyminen on toki suunniteltava tarkkaan, jotta toiminta haittaisi mahdollisimman vähän Nummolanharjun virkistyskäytön mahdollisuuksia tai luontoarvoja. Puhtaat hulevedet tulee imeyttää maahan Nummolan pohjavesialueilla.

Raideyhteyden mahdollistama eteläisen Nummelan kehitysalue perustuu kestäviin kulkumuihin, sekä kohtuullisen tiiviiseen toiminnoiltaan sekoitettuun TOD-konseptiin (Transit-Oriented Development), tätä tuki uusmaalaiseen pikkukaupunkimaiseen toimintaympäristöön soveltaen. Konseptissa päällimmäisenä ajatuksena on luoda edellytykset kattavalle joukkoliikenteelle ja lähipalveluille, työ- ja asuintoimintojen sekoittuneisuus, jolloin palvelut ovat lyhyen asointimatkan päässä, sekä katuverkoston käveltävyys ja pyöräiltävyys, mikä tarjoaa erinomaiset yhteydet palveluihin ja joukkoliikenneasemille. Jotta nämä tavoitteet voidaan saavuttaa, on maankäytön ja liikennesuunnittelun toimittava saumattomasti yhteen. Nummelan maankäyttölinen kehitys vahvistaa alueen julkisia ja kaupallisia palveluita, mikä onkin välttämätöntä, sillä alueelliset kaupan kehityshankkeet, kuten Lommilan kauppakeskushankkeet, voivat tulevaisuudessa uhata Vihdissä sijaitsevia kaupallisia palveluja. Valtatie 1:n varsi on kaavaratkaisussa osoitettu huipputuottavuuden yritysalueeksi, joka mahdollistaa erinomaisesti saavutettavan yritystoiminnan keskittymän, jossa painotetaan muun muassa kiertotalousratkaisuja.

Kirkonkylässä on myös potentiaalia, jota tulevaisuudessa kehittää. Kirkonkylän miljö on poikkeuksellisen hieno, joskin tämän kehittämistä on hieman laiminlyöty viimeisten vuosien aikana. Kuitenkin Campus-hanke ja rannan virkistysmahdollisuuksien ja viihtyvyyden tekijöiden kehitys, sekä maltilliset ominaistekijät huomioon ottava tiivistäminen kasvattavanevat kirkonkylän vetovoimaa merkittävästi tulevaisuudessa. Kirkonkylän väestönkehitys on ollut odotettua heikompa viime vuosina, jolloin on erityistä syytä kiinnittää huomiota taajaman vetovoiman kehittämiseen erityisesti lapsiperheiden näkökulmasta. Muutoin riskinä on, että toteutetut koulutuksen- ja liikunnan investoinnit menevät osittain hukkaan. Kirkonkylän kehittäminen on yksi kaavan päätavoitteista. Ojakkalaa ja Otalampea kehitetään myös sopivasti tiivistäen. Ojakkala muodostaa Nummelan kanssa kehityskäytävän, jonka välille on mahdollista järjestää erinomaisesti palveleva joukkoliikenne.

10.8 Kylät

Kyliä elinvoimaisuus turvataan myös tulevaisuudessa. Maaseutualueilla rakentamista ohjataan kyliin niin, että pellot, yhtenäiset metsäalueet ja merkittävät maisema-alueet voidaan säilyttää rakentamattomina. Asuin- ja muu rakentaminen pyritään sijoittamaan niin, ettei tämä

häiritse peruselinkeinojen harjoittamista, tai näiden tulevaa laajentamista. Maaseutumainen ja eheä kylärakenne tukee myös paikallisten elinkeinojen kehittämistä. Hajarakentaminen pyrittään ohjaamaan hajakeskittämällä kyläalueille, joilla on tähän soveltuvat edellytykset. Kaavaratkaisussa on merkitty kehitettävät Kylätimantit, jotka on jaettu Kasvukyliin ja Maaseudun kulttuurikyliin. Ohjeellinen kyläkartta, joka osoittaa kyläalueet, on erillisenä liitekarttana (liitekartta 2).

Kyläalueet on kaavaratkaisussa määritetty käyttäen muun muassa väestötiheyttä ja YKR-aluejakoja, joista erityisesti on tarkasteltu taajama- ja kyläalueita. Suomen Ympäristökeskus on määrittänyt YKR-alueet rakennustehokkuuden, rakennusten käyttötarkoituksen ja väestömäärän mukaan. Kyläalueista on haluttu muodostaa mahdollisimman eheitä kokonaisuuksia. Kasvukyliin painopisteenä on haja-asutuksen hajakeskittäminen näiden kylien ydinalueille, turvaten maaseutualueiden elinvoimaa. Maaseudun kulttuurikylissä painopiste on maaseutumaisen elintavan säilyttäminen Vihdin maaseutualueilla, sekä maaseutuelinkeinot ja -matkailu.

Kasvukylät

Kasvukyliksi luetaan kaavassa Haimoo, Olkkala, Tervalampi, Jokikunta, Vanjärvi ja Vihtijärvi. Näillä kylillä on sijaintinsa, palveluiden saavutettavuuden, väestötiheyden ja -kasvun, sekä perusinfrastruktuurin saatavuuden vuoksi parhaimmat edellytykset muodostua Kasvukyliksi. Jokikunta ja Vanjärvi muodostavat yhdessä suuremman kyläkokonaisuuden. Näihin kyliin tullaan hajakeskittämään tulevan rakennusjärjestyksen mukaisesti Vihtiin suuntautuvaa uutta hajarakentamista. Hajarakentaminen tullaan sallimaan myös muualle kuin kyläkeskuksiin. Kasvukyliin kaavoitukseen tullaan ohjaamaan tulevaisuudessa myös kaavoituksen resursseja. Kasvukyliin laaditaan mitoittavat osayleiskaavat, joilla tullaan määrittämään tarkemmat kyläkehityksen toimenpiteet sekä reunaehdot. Osayleiskaavoitettavat kylät monipuolistavat Vihdin kunnan tonttitarjontaa ja osaltaan mahdollistavat tavoitellun väestönkasvun. Ennen osayleiskaavan laatimista Kasvukylät tullaan merkitsemään Vihdin kunnan rakennusjärjestyksessä suunnittelutarvealueiksi, joissa pienemmällä vaadittavalla rakennuspaikan tonttikoolla pyritään hajakeskittä-

mään syntyvää haja-asutusta luoden kuntataloudellisesti ja ympäristöllisesti kestävät edellytykset kylien kasvulle. Toisin sanoen, kasvukylissä tulee olemaan pienempi vähimmäisvaatimus rakennuspaikan pinta-alalle, kuin muilla haja-asutusalueilla. Kasvukylien kriteereiksi on valittu:

- kylän asukastiheys ja rakennustiheys
- mahdollisuudet julkisen liikenteen järjestämiseen
- mahdollisuudet kuntapalvelujen järjestämiseen tai näiden läheisyys
- suunnitteluvara tulevaisuuden tarpeisiin

Lisäksi kyliä on tarkasteltu vyöhykemallin avulla, jolla on mahdollista yleispiirteisesti kartoittaa parhaimmat alueet uudisrakentamiselle. Vyöhykemalli ottaa huomioon tekijöinä:

- Palvelujen ja joukkoliikenteen saavutettavuuden
- Asemakaavoitettujen alueiden, teiden ja muiden rakennuksien läheisyyden
- Etäisyyden luontoarvoihin (ls-alueet, Natura2000, pohjavesialueet, vesistöt)
- Maisema- ja kulttuurialueet
- Maaston kaltevuuden
- Yhtenäiset peltoalueet, metsäalueet ja suoalueet
- Maaperä (turve, savi ja lieju)
- Kiviainesotto

Muita kriteereitä kylittäin:

Haimoo: Tiivis asutus, mahdollisuudet joukkoliikenteen kehittämiseen tulevaisuudessa.

Tervalampi: Kohtuullisen tiivis asutus, mahdollisuus sujuvan joukkoliikenteen kehittämiseen, sijaitsee keskustaajaman kasvusuunnassa.

Oikkala: Kohtuullisen tiivis kasvava asutus, kirkonkylän palvelut lähellä, mahdollisuus joukkoliikenteen käyttöön.

Jokikunta-Vanjärvi: Mittavat kulttuurialueet, tasainen väestönkehitys, mahdollisuus joukkoliikenteen kehittämiseen, sekä matkailuelinkeinot.

Vihtijärvi: Palvelut kohtuullisen lähellä, mahdollisuus joukkoliikenteen käyttöön, mahdollisuus kehittyä pohjoisen paikallispalvelukyläkeskittymäksi tulevaisuudessa.

Maaseudun kulttuurikylät

Maaseudun kulttuurikylissä pyritään ensisijaisesti säilyttämään maaseutumaiset asumisolosuhteet ja tukea kylien sisäsyntyisten vahvuustekijöiden kehittymistä. Yleiskaavassa merkityiksi maaseutukyliksi on merkitty Herrakunta, Irjala ja Selki. Hyödynnettävät toimenpiteet kylien sisäsyntyisten vahvuustekijöiden löytämiseksi ovat kyläbrändäys yhteistyössä kyläläisten kanssa, sekä tämän perusteella päivitettävät kyläsuunnitelmat. Mikäli kyläsuunnitelmaa ei ole vielä kylään laadittu, tullaan tämä laatimaan yhdessä kylän asukkaiden ja muiden kylän toimijoiden kanssa kyläbrändäyksen tuloksien pohjalta. Kyläbrändäyksellä pyritään nostamaan esille kylän sisäsyntyisiä vahvuuksia ja ominaistekijöitä soveltuvilla toimenpiteillä, kuten mahdollisilla työpajoilla sekä internetin kautta karttakyselyillä. Näistä saatuja tuloksia jatkojalostetaan kylässä asuvien kanssa ja muodostetaan pohja kyläsuunnitelmalle, joka on vapaamuotoinen suunnitelma kylän tulevan kehityksen ohjaamiseksi, tai päivitetään tuloksien avulla olemassa oleva.

Selki: Taaja rakenne ja viimeaikainen väestönkasvu.

Herrakunta: Kasvaa Olkkalan kasvukylän kyljessä lähellä Vihdin kirkonkylän palveluita

Irjala: Paikallinen elämys- ja luontomatkailun keskus, yhdyskuntarakenteen tuleva kehitys.

Kaupunkiseutujen mahdollisille laajenemisalueille ei ole tarkoituksenmukaista mitoittaa uutta asutusta, joka voi aiheuttaa MRL 137 §:n mukaista haitallista yhdyskuntakehitystä tai aiheuttaa haittaa kaavoitukselle tai alueiden käytön muulle järjestämiselle.

10.9 Liikenne

Kaavaan on osoitettu pääliikenneverkkona keskeisimmät tie-, rata- ja vesiliikenneyhteydet. Liikennejärjestelyiden merkittävin muutos nykytilanteeseen on kaavaratkaisussa esitetty ESA-radadan mahdollistama raideyhteys. Tämä näkyy kaavassa raidevarauksena, sekä kahtena asemarauksena. Näistä yksi sijaitsee Huhmarissa ja toinen Höytiönnummella. Vuoden 2018 keskusteluissa todennäköisempänä sijaintina radalle on pidetty Höytiönnummea, sillä kahden ESA-radadan juna-aseman sijoittamista myöhemmässä radan suunnittelussa Vihtiin pidetään tässä vaiheessa jokseenkin epätodennäköisenä. Espoo-Salon oikorataa, eli ESA-rataa, voidaan helposti pitää Vihdin kannalta merkittävimpana liikennehankkeena. Kaavaratkaisussa esitetään Hanko-Hyvinkään sähköistettävän radan käyttöönottoa myös henkilöliikenteen kuljettamiseen esimerkiksi kiskobussien avulla. Seisakevaraukset on merkitty Nummelaan, Ojakkalaan, sekä Otalammelle. Tällä on mahdollista parantaa merkittävästi näiden taajamien välistä joukkoliikenteen palvelutasoa. Palojärven kautta kulkevan kehitettävän joukkoliikenteen yhteyden myötä on mahdollista järjestää yhteys Nummela-Ojakkala-Huhmari-Nummela joukkoliikenteen rengasreitin mukaisesti palvelemaan Vihdin sisäistä joukkoliikennettä, sekä liityntäliikennettä ESA-radalle. Yhteys vahvistaa myös kaavaratkaisun maankäytön tavoitteita. Vuosina 2018 – 2019 tutkitaan edellytyksiä liittyä HSL:n jäsenkunnaksi.

Joukkoliikenteen yhteydet tuodaan laajemman käyttäjäkunnan saataville järjestämällä tarvittava liityntäpysäköinti niille, jotka kulkevat alkumatkan tai loppumatkan yksityisautoilla. Liityntäpysäköinti tulee, aina kun mahdollista, järjestää rakenteellisena pysäköintinä, jolloin alueet joukkoliikenteen yhteyksien välittömässä läheisyydessä voidaan ottaa pääasiassa tuottavampaan maankäyttöön, kuten asuinrakentamiseen. Taajamissa tutkitaan pysäköintinormin vyöhykkeistämistä, jolloin joukkoliikenteen kannalta edullisimmissa sijainneissa on mahdollista toteuttaa väljempää pysäköintinormia ja näin osaltaan ohjata ihmisiä joukkoliikenteen käyttäjiksi pienentäen ruuhkia ja hiilidioksidipäästöjä. Nummelassa ja eteläisessä Nummelassa kerrostalojen pysäköinti tulee aina kun mahdollista toteuttaa rakenteellisena pysäköintinä, edellyttäen, että tämä on kaavataloudellisesti järkevä toimenpide. Jatkosuunnittelussa tulee mahdollistaa taajamien yhteiskäyttöliikkumispalveluiden saatavuus.

Liikenteeseen liittyvät kaavamerkinnot



ESA-radan asemavaraus.



Joukkoliikenteen terminaali, joka sovitetaan toiminnallisesti mahdollisimman hyvin ympäröivään yhdyskuntarakenteeseen.



Joukkoliikenteen käyttöön kehitettävän Hanko - Hyvinkää -radan paikallisseisake.



Paikallisen vesiliikenteen satama.



Vesiyhteys



Kävelyn- ja pyöräilyn yhteystarve



Olemassa oleva kehitettävä raideyhteys



Raideyhteystarve



Nykyisen tieverkoston keskeiset osat.



Joukkoliikenneyhteystarve.

Taajamissa parannetaan ja laajennetaan kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä, sekä luodaan edellytyksiä kylien ja taajamien välisille kävelyn ja pyöräilyn yhteyksille. Kaavakartassa on merkitty tarkemmat kävelyn ja pyöräilyn kehitettävät yhteystarpeet, jotka palvelevat paikallisia arjen yhteyksiä sekä virkistystarpeita. Merkittävimmät yhteystarpeet on osoitettu valtatie kahden myötäisesti kirkonkylän ja Huhmarin välille, valtatie 25:n myötäisesti Otalammelle, maantie 1215:n myötäisesti välillä Ojakkala-Huhmari, sekä seututie 110:n myötäisesti Huhmarin asemavarausten ja maantie 1215:n välille ja Tervalammelta Porintielle. Kaavaratkaisussa ei oteta kantaa tarkemmin yksityis-

kohtaisiin autoliikenteen parannuksiin, vaan nämä suunnitellaan tarkemmin jatkosuunnittelussa. Yritys- ja teollisuusalueille turvataan toimivat logistiikan yhteydet. Kirkkojärvelle mahdollistetaan veneyhteys tarvittavin satamarakennelmin ja toiminnoin. Veneyhteys voidaan toteuttaa esimerkiksi vesibussiyhteyden avulla, joka palvelisi kesäisin paikallista liikennettä, mutta erityisesti myös matkailijoita. Tulevaisuudessa voidaan tutkia mahdollisuutta liikennöidä väliä autonomisella veneellä, jolloin liikennöintikustannukset jäävät pienemmiksi.

Tarkempia liikenteellisiä linjaratkaisuja tullaan käsittelemään vuosien 2018-2019 aikana valmistuvassa Lohjan ja Vihdin yhteisessä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa.

10.10 Ympäristövaikutukset

Merkittävät luonnon-, kulttuuriperinnön ja maiseman alueet sekä suojelualueet on esitetty yleiskaavakartalla. Esiintuodut arvot sovitetaan yhteen muun maankäytön kanssa tarkemman

suunnittelun yhteydessä. Tarvittaessa laaditaan tarkemman suunnittelun tarpeeseen ajantaisat selvitykset. Yksityiskohtaista suunnittelua edeltäen tulee laatia selvitykset suunnittelualueen ekologisista verkostoista. Taajamien kehitystä hallitaan vaiheistamalla laajentumisalue rai-deyhteyden toteutuksen mukaan ja maaseudun kehitystä ohjataan olemassa oleviin kasvukyliin ja näiden toimintojen tuntumaan. Kaavakartassa on esitetty vihreillä rasterimerkinnöillä luonnonsuojelu- ja Natura 2000 -alueet, sekä pohjavesialueet. Nämä alueet eivät sisällytä ratkaisuun kaavamääräyksiä, mutta toimivat suunnittelutyön keskeisenä ohjaavana pohja-aineistona.

Kaavaratkaisu tukee lainsäädännön ja valtakunnallisten alueidenkäytön linjauksia luontoarvojen säilymisestä ja näiden monimuotoisuudesta, sillä luontoarvoja vaalitaan, eikä näitä haluta heikentää. Luontoarvot on tunnistettu kaavassa kunnan merkittäväksi vetovoimatekijäksi, jotka parantavat kunnan asukkaiden sekä muiden toimijoiden elinympäristöä. Luontomatkailun ja virkistystoiminnan aiheuttamat mahdolliset luontohaitat virkistysten ja matkailun keskeisissä kehityskohteissa on tunnistettu riskiksi, jotka tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa. Hevostalouden kehittäminen saattaa myös aiheuttaa kuormitusta vesistöille, joka tulee myös ottaa huomioon jatkosuunnittelussa. Lisäksi maatalouden ravinnekuormitusta on vähennettävä, jolloin esimerkiksi Enäjärven ennallistamistoimenpiteillä on mahdollista saavuttaa näille asetetut tavoitteet. Maatalousvaltaisilla valuma-alueilla voidaan pelloilta vesistöihin valuvien ravinteiden määrää vähentää muun muassa lannoituksen oikealla ajoittamisella ja sopivilla lannoitemäärillä, säätösalaojituksella ja suosimalla kevennettyjä maanmuokkausmenetelmiä. Kaavan määräykset eivät aseta merkittäviä rajoitteita maa- tai metsätaloudelle. Jatkosuunnittelussa on huolehdittava, ettei riskeille alttiita toimintoja sijoiteta liian lähelle haitallisia ympäristövaikutuksia aiheuttavia toimintoja.

Rautatien ja valtatien ympäristössä tulee tarkemmassa maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa ottaa huomioon liikenteestä aiheutuva melu ja tärinä. Lentokentän ympäristössä tullaan myös mahdollisuus Nummelanharjun virkistyskäytölle sovittamalla lentotoiminta ja virkistysten tarpeet yhteen jatkosuunnittelussa. Uhanalaista palosirkkaa esiintyy lentokentän alueella, mikä edellyttää riittävien suojelullisten toimenpiteiden huomioon ottamisen.

Hulevesien hallinta tulee ottaa huomioon jatkokaavoituksessa. Tämä on syytä tehdä tarvittaessa vuorovaikutuksessa asukkaiden kanssa. Veden luontainen kiertokulku muuttuu taajamissa tiiviin rakentamisen myötä vettä läpäisemättömän pinnan määrän kasvaessa, jolloin vedet ohjataan viemäriverkostoon. Hulevesien hallinnan tärkeys korostuu ilmastonmuutoksen ja sään ääri-ilmiöiden yleistymisen myötä. Yleisesti ottaen taloudellisinta on hallita hulevesiä niiden syntypaikoilla.

10.11 Kunnallistalous

Strategisen yleiskaavan yhdyskuntataloudelliset tarkastelut tilattiin toimeksiantona FCG Finnish Consulting Group Oy:ltä. Työ ei ehtinyt kokonaisuudessaan valmistua luonnosvaiheeseen, mutta alustavien työn tuloksien myötä on mahdollista vetää myös alustavat johtopäätökset. Tämä selostuksen osio täydentyy sitä mukaa, kun tilattu työ valmistuu.

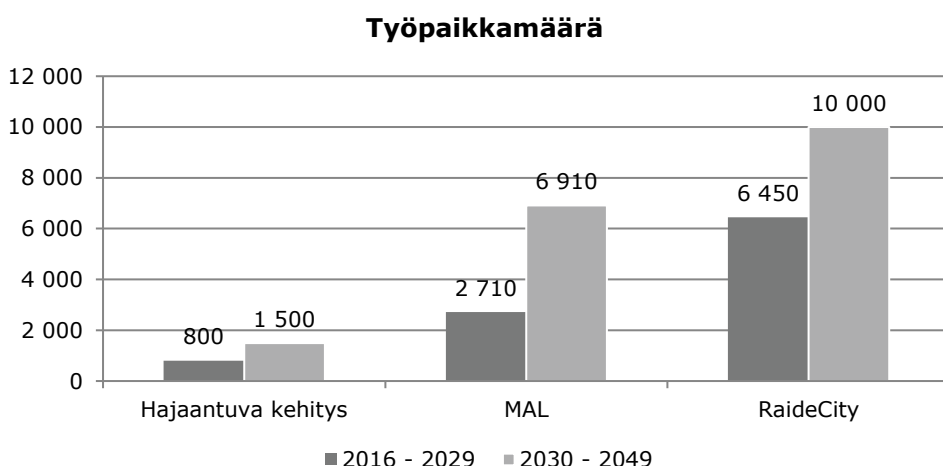
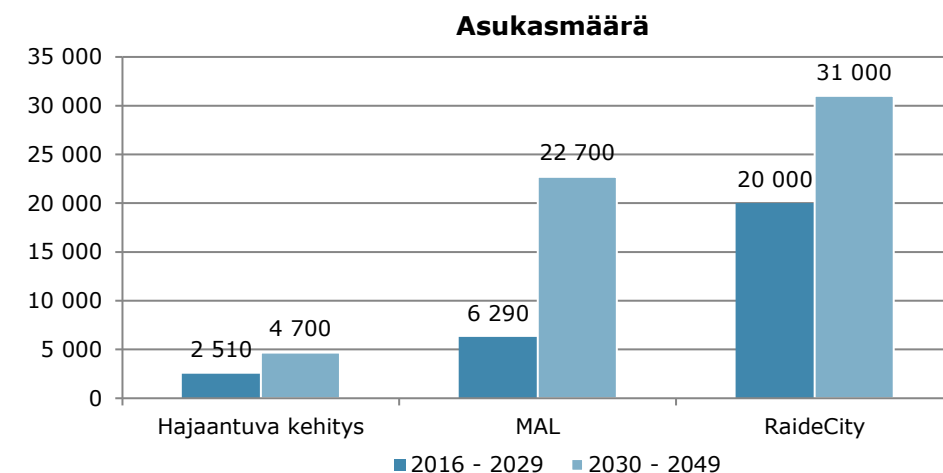
Työn avulla haluttiin saada näkemys ja arvio nykyisestä yhdyskuntataloudellisesta tilanteesta nykytila-analyysin avulla. Lisäksi muodostettiin kolme eri yhdyskuntarakenteen kehitysskenaariota vertailtaviksi. Nämä nähtiin järkeväksi muodostaa päälinjoiltaan toisistaan poikkeaviksi, jotta näitä kehitysskenaarioita olisi mielekästä vertailla yhdyskuntataloudellisesta näkökulmasta.

Valitut skenaariot ovat:

1. Suunnittelematon yhdyskuntarakenteen hajautuminen
2. MAL-tavoitteiden mukainen yhdyskuntakehitys
3. "RaideCity" rakennemallin volyymiltaan mittava kehitys

Skenaariot ovat muodostettu niin, että skenaariot 1 ja 2 muodostavat kehityksen ääripäät. Skenaariot ovat tarkoitettu vain teoreettisiksi viitekehityksiksi, joita ei suoraan tulla ottamaan jatko-suunnittelun malleiksi, vaan ovat tarkoitukseltaan muodostettu vain yhdyskuntarakenteen kehityksen taloudellisen tarkastelun tueksi.

Eri skenaarioiden väestön- ja työpaikkojen kehitys:



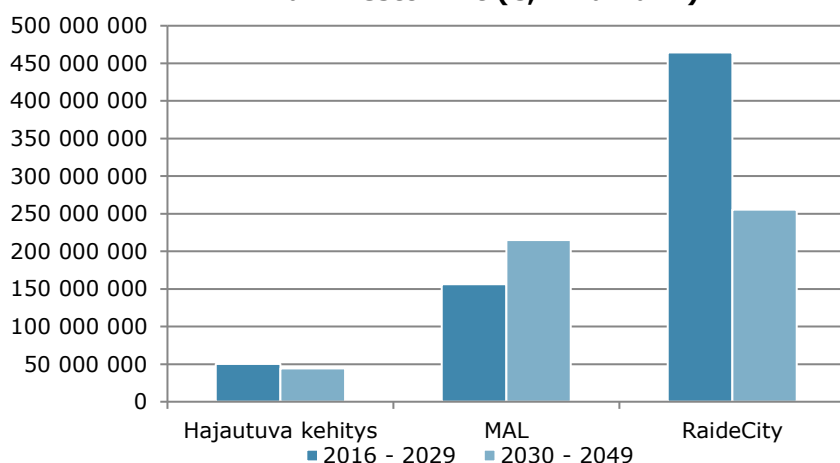
Maankäyttöratkaisuilla sidotaan merkittäviä pääomia rakennuksiin ja kunnallistekniikkaan pitkäksi ajaksi. Alueiden liittyminen katu- ja kunnallistekniseen verkostoon aiheuttaa merkittäviä kustannuksia sekä kunnalle (konsernille) että yksityiselle sektorille. Vesihuolto-, sähkö- ja kaukolämpöverkostot kattavat suuren osan Vihdin taajama-alueista. Yksityisen sektorin investointikustannukset verkostojen laajennuksiin heijastuvat usein sekä asukkaille kohdistuviin liittymismaksuihin, että veden ja energian hintoihin.

Infran rakentamiskustannukset asukasta kohden ovat pienimmät MAL-skenaariossa (noin 16 300 euroa/asukas) ja suurimmat RaideCity skenaariossa (23 200 euroa/asukas). MAL-skenaariossa pystytään hyödyntämään tehokkaammin olemassa oleva infraa täydennysrakentamisen

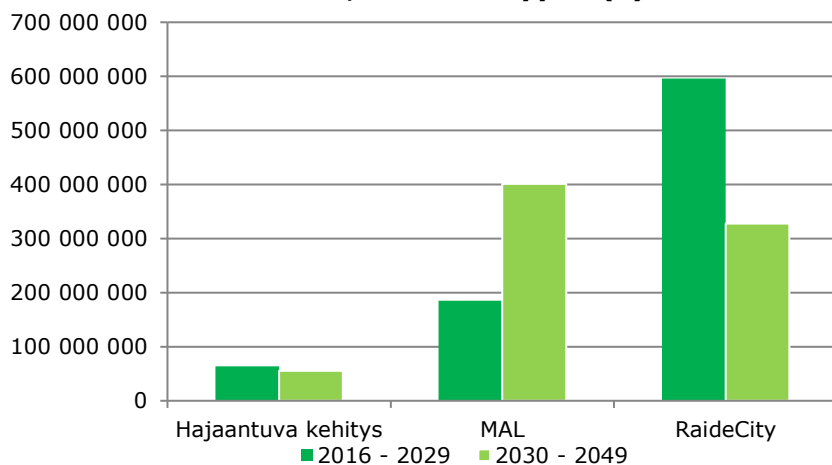
kautta. MAL-skenaarion kustannukset ovat Hajautuva kehitys -skenaariota pienemmät, sillä tässä rakentamisen tehokkuus on korkeampi. MAL ja RaideCity -skenaarioiden infrakustannuksiin tulisi lisätä vielä itse rautatieaseman toteutuksesta syntyvät menot, jotka voivat olla merkittäviä. Toisaalta Hajautuvan kehityksen -skenaarion kustannuksiin on syytä lisätä tieverkoston parantamisesta syntyvät kustannukset.

Infran ylläpitokustannukset ovat pienimmät Hajautuvan kehityksen -skenaariossa, sillä haja-asutusalueiden asukkaat huolehtivat infran ylläpidosta. Skenaarioiden väliset erot kerros- ja omakotitaloalueiden rakentamisen luonteessa ja laadussa todennäköisesti vaikuttavat investointikustannuksiin, sillä esimerkiksi asemanseudulla panostetaan eri tavalla yleisten alueiden laatuun.

Infra-investoinnit (€, ilman alv.)



Tulot, rak. oik. myynti (€)



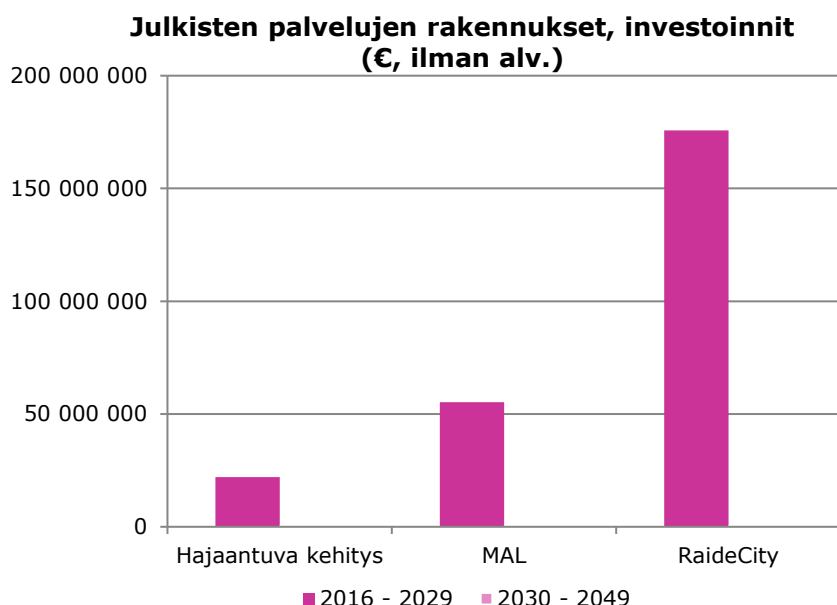
Mikäli kaavoitettu rakennusoikeus myydään, syntyy kunnalle skenaariosta riippuen tuloja noin 25 000-30 000 euroa asukasta kohden. Asukasta kohden katsottuna RaideCity skenaarion toteutus on kannattavin, sillä toimitilojen määrä on tässä skenaariossa isompi kuin muissa skenaarioissa. Mikäli kaavoitus ohjataan ainoastaan kunnan omistamalle maalle, kunnalle syntyy tuloja yhteensä 120 milj. euroa Hajaantuvan kehityksen -skenaariossa, 590 milj. euroa MAL-skenaariossa ja 920 milj. euroa RaideCity-skenaariossa. Myynnistä syntyvien tulojen kautta on mahdollista rahoittaa esimerkiksi infran toteuttamista. Infran toteuttamisen kustannusten arvioidaan olevan Hajaantuvan kehityksen -skenaariossa 95 milj. euroa, MAL-skenaariossa 370 milj. euroa ja RaideCity-skenaariossa 720 milj. euroa. On syytä huomioida, että maan vuokra on pitkäjänteisesti kunnalle kannattavampi vaihtoehto. Toisaalta maan myynnistä syntyvien tulojen kautta voidaan nopeammin rahoittaa infran toteuttamiskustannuksia.

Skenaariot eroavat myös rakentamisen aikaisen työllistämisaikutuksen osalta. Skenaarioiden mukaisen kasvun toteuttamisesta vuoteen 2050 mennessä yksityiselle sektorille syntyvä rakennusinvestointien arvo on noin 1,1–6,3 miljardia euroa. Skenaarioiden toteuttamisen kokonaistyöllisyysvaikutus on suuruusluokaltaan 15 000–85 000 henkilötyövuotta, josta osa kohdistuu rakentamisen toimialalle ja osa välillisesti muille toimialoille. Tasaisesti jaettuna 32 vuodelle tämä tarkoittaa vuosittain noin 470–2600 henkilötyövuotta.

Rakennusten rakentaminen yhteensä:

- Hajaantuva kehitys: 1 064 milj. euroa
- MAL: 4 284 milj. euroa
- RaideCity: 6 271 milj. euroa

Tästä näkökulmasta investoinnilla on merkittävät myönteiset vaikutukset kunnan ja seudun talouteen työntekijöiden maksaman kunnallisveron tai kulutuksen kautta.



Julkisen palveluverkon mukaiset investoinnit vuoteen 2030 mennessä ovat yhteensä noin 8 800 euroa/asukas. Arviointi perustuu Vihdin kunnan palveluverkkosuunnitelmaan vuosille 2009-2025. Kuljetuskustannuksista syntyy kunnalle merkittäviä menoja, yhteensä noin 130-140 euroa/vuosi asukasta kohden. Hajaantuvan kehityksen -skenaario on tästä näkökulmasta epäedullisin, sillä tässä 30 prosenttia uusista asukkaista sijoittuu haja-asutusalueelle. Koulukuljetuksen järjestämisestä syntyy Suomessa keskimäärin kustannuksia 1 558 euroa/oppilas/vuosi.

Kasvualueiden sijainti suhteessa yhdyskuntarakenteen vyöhykkeisiin määrittelee asukkaiden liikennesuoritetta liikennemuodoittain. Liikennesuorite vaikuttaa suoraan esimerkiksi liikenteestä syntyviin kasvihuonepäästöihin ja asukkaille kohdistuviin liikkumiskustannuksiin. Tiivistyvä yhdyskuntarakenne on nykytilannetta tehokkaampi muun muassa lyhyempien etäisyyksien ja matka-aikojen sekä liikenneverkon ja muun infrastruktuurin tehokkaamman käytön ansiosta. Yleiskaavan mahdollistama asukas- ja työpaikkamäärän kasvu parantaa kunnan tuottavuutta. Tiivistäminen ja kaupunkirakenteen täydentäminen edistävät kaupungin elinvoimaisuutta. Lisäksi sekoittuneen rakenteen alueet laajenevat ja tiivistyvät, mikä mahdollistaa runsaasti uutta toimitilarakentamista. Kasvu houkuttelee uusia ja uudenlaisia yrityksiä sekä mahdollistaa monipuolisia palveluita. Uusien ja olemassa olevien yritysten välinen työnjako todennäköisesti lisääntyy.

Synergia uuden asemanseudun ja esimerkiksi Nummelan keskustan välillä alentaa kokonaiskustannuksia sekä parantaa toiminnan laatua ja tuottavuutta. Asemanseudusta tulee tuottavuuden kannalta kiistaton keskus tulevaisuudessa. Saavutettavuus on yritysten sijoittumisen kannalta merkittävin tekijä. Parhaat edellytykset yritysten tuottavuuden paranemiselle on alueilla, joilla saavutettavuus kaikilla kulkumuodoilla on hyvä ja jotka ovat yritys- ja työpaikkamäärältään riittävän suuria. Tällaiset alueet toteutuvat todennäköisimmin RaideCity skenaariossa. Skenaarioiden mukaisen kasvun toteuttamisesta vuoteen 2050 mennessä yksityiselle sektorille syntyvä rakennusinvestointien arvo on noin 1,1–6,3 miljardia euroa. Skenaarioiden toteuttamisen kokonaistyöllisyysvaikutus on suuruusluokaltaan 15 000–85 000 henkilötyövuotta.

Yhteenveto

Eri toimintojen sijoittuminen vaikuttaa ratkaisevasti yhdyskuntarakenteen toimivuuteen ja siitä kunnalle ja asukkaille aiheutuviin taloudellisiin vaikutuksiin. Nyt tehtävien yhdyskuntarakennetta koskevien ratkaisujen vaikutukset ovat pitkäkestoisia ja niiden muuttaminen myöhemmin voi osoittautua vaikeaksi ja kalliiksi. Uudisrakentamisalueiden sijoittumisella on vaikutusta Vihdin kunnan talouteen. Olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tukeutuvaa ja suhteellisen keskittyntä rakentamista (esimerkiksi MAL-skenaariossa) voidaan pääsääntöisesti pitää edullisempänä ratkaisuna kuin hajanaista ja hajautuvaa yhdyskuntarakennetta. Tämä korostuu kuljetuskustannusten kautta. Nykytila-analyysin perusteella näyttää siltä, että haja-asutusalueiden asukkailta ei synny kunnalle korkeampia verotuloja kuin taajama-alueiden asukkailta.

Liikkumisesta (yksityinen sekä koulukuljetukset ja vanhusten hoito) eri tahoille aiheutuvat kustannukset ja liikenteen päästöt on otettava päätöksenteossa huomioon entistä suuremmalla painoarvolla. Kunnan talouteen kohdistuvien vaikutusten arvioinnissa oma ongelmansa on menojen ja tulojen ajoittuminen. Uudisrakentamisalueesta kunnan talouteen kohdistuvat menot alkavat kertyä jo paljon ennen ensimmäisten asukkaiden muuttoa alueelle. Tiivistäminen ja yhdyskuntarakenteen täydentäminen edistävät kunnan elinvoimaisuutta. Uuden juna-aseman tuottama liikennejärjestelmän muutos vaikuttaa merkittävästi Vihdin kunnan saavutettavuuteen ja liikkumiskustannuksiin (työmatkapedelöinti / asiointimatkat pääkaupunkiseudulle). MAL ja Raidecity -vaihtoehtoissa kunta luo edellytykset juna-aseman toteutukselle.

Juna-asema avaa joukkoliikenteen solmukohdan ja siten lyhentää vaihtoyhteyttä hyödyntävien matkaketjujen matka-aikoja sekä keventää liikenneverkon (pääkaupunkiseudun tuloväylät ja kehätiet) kuormitusta. Tämä epäsuorasti vaikuttaa asukkaiden ja yritysten liikkumiskustannuksiin, sillä RaideCity-skenaario ohjaa kaupan ja kotitalouksien palveluja liike- ja palvelukeskuksiin, jonka kautta voidaan minimoida kuljetuskustannuksia. Voimakkaan kasvun skenaarioiden toteutuessa kunnan palvelutarpeet kasvavat edelleen. Toisaalta hidas väestönkasvu (Hajaantuva kehitys -skenaario) johtaa tilanteeseen, jossa palvelutarpeet kääntyvät laskuun. Tämän seurauksena kunnan palveluverkkoa ja palvelutarjontaa tulisi sopeuttaa voimakkaasti, joka voi jatkossa vähentää palveluiden saatavuutta koko kunnassa. RaideCity ja MAL -skenaariot ovat Hajaantuvan kehityksen -skenaarioon verrattuna kuntataloudellisesti edullisempia. Toisaalta ne vaativat ennakointia investointien ja alueiden toteutuksen (rakennusoikeuden myynnin) synkronoinnissa.

Uudisrakentamisalueen kunnantalouteen kohdistuvat menot alkavat kertyä jo paljon ennen ensimmäisten asukkaiden muuttoa alueelle. Menokertymän aloittavaa maanhankintaa sekä suunnittelu- ja kaavoitustyötä seuraa kustannuspiikki infrastruktuurin rakentamisen myötä. Kunnallisten palvelujen toiminnasta aiheutuvat menot alkavat puolestaan kertyä heti ensimmäisten asukkaiden muutettua alueelle. Kunnallis- ja kiinteistöverotulot alkavat käytännössä vastata menoihin vasta 1-2 vuoden viiveellä ja tasapaino saavutetaan vasta useiden vuosien päästä. Alueet on syytä toteuttaa vaiheittain, joka mahdollistaa monipuolisemman tonttitarjonnan. Pitkäksi ajaksi tyhjilleen jääviä tontteja ei ole tarkoituksenmukaista tarjota. Ajoittamisella ja vaiheittaisella rakentamisella voidaan myös säästää investointikustannuksissa. Alueiden välillä maaperäolosuhteet vaihtelevat merkittävästi ja niiden vaikutus rakentamiskustannuksiin voi olla suuri. Tämä on syytä ottaa huomioon maanhankinnassa ja jatkosuunnittelussa.

Kaavaratkaisu on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja hajarakentamista kyläkeskuksiin ohjaava, mikä voidaan nähdä kuntataloudellisesti edullisena kehityssuuntana. Yhteenvedo täydentyy taloudellisten vaikutusarviointien valmistuessa myöhemmin.

		Hajaantuva kehitys	MAL	RaideCity
	Infrastruktuurin rakentamiskustannuksia	+ Ei vaadi muihin alueisiin verrattuna suuria investointeja kytkentäverkoston.	0 Olemassa olevaan yhdyskuntarakenneeseen tukeutuva ja suhteellisen keskittyneitä rakentamista voidaan pääsääntöisesti pitää edullisempaan. Toisaalta aseman toteutuksesta syntyvä kunnalle merkittävät investoinnit.	--- Uuden infran ja aseman toteutuksesta syntyvä kunnalle merkittävät investoinnit.
	Infrastruktuurin ylläpitokustannuksia	+ Uuden infran ylläpitokustannukset kohdistuvat lähinnä asukkaisiin (haja-asutusalueella).	0 Uuden infran toteutuksesta syntyvä kunnalle ylläpitokustannuksia, jotka kuormittavat kuntataloutta. Toimintamenoit kuitenkin korvataan uusista asukkaista syntyvien verothuojen kautta.	--- Uuden infran ja aseman toteutuksesta syntyvä kunnalle ylläpitokustannuksia, jotka kuormittavat kuntataloutta. Toimintamenoit kuitenkin korvataan uusista asukkaista syntyvien verothuojen kautta.
Kuntatalous	Palveluiden järjestäminen ja niiden tuottaminen, kuljetus- ja liikennekustannukset	- Hajanaisesta rakenteesta syntyvä merkittäviä kuljetuskustannuksia.	+ Skenaario ohjaa julkiset palvelut keskuskojen alueille.	+++ Skenaario ohjaa julkiset palvelut sekä kaupan ja kottalouksien palveluja keskuskojen alueille. Asukkaille tämä merkitsee lyhyempiä asionti- ja työmatkoja ja yrityksille enemmän potentiaalisia asiakkaita ja työntekijöitä lähietäisyydellä.
	Maan myyntitulot	- Tulot rakennuskokeuden luovutuksesta syntyvät vain nykyisen rakenteen tehostamisesta.	+ Rakennuskokeuden luovutuksesta syntyvä tuloja.	+++ Syntyvä merkittäviä tuloja rakennuskokeuden luovutuksesta.
	Toimintamenoja -tuotot (sis. verotulot)	- Hidas väestönkasvu johtaa tilanteeseen, jossa palvelutarpeet kaantuvat laskuun. Tämän seurauksena kunnan palveluverkkoa ja palvelutarjontaa tulisi sopeuttaa voimakkaasti.	- Liian asumispainotteen kehitys nostaa painetta toimintamenojen ja tulojen tasapainottamiselle.	+ Kiinteistö- ja yhteisöverotulot muihin skenaarioihin verrattuna todennäköisesti korkeampia.
Yritykset	Rakentamisaikainen työllistämisaikutus	+ Yhteensä 15 000 henkilötyövuotta.	++ Yhteensä 56 000 henkilötyövuotta.	+++ Yhteensä 87 000 henkilötyövuotta.
Asukkaat		0 Nykyisen keskustan tiivistäminen ja täydentäminen tulee olemassa olevia yrityksiä. Tuottavuuden ja yrityskilpailusta syntyvien hyötyjen kasvu on kuitenkin maltillisempi muihin skenaarioihin verrattuna.	+ Yleiskaavan mahdollistama asukas- ja työpaikkamäärän kasvu parantaa kunnan tuottavuutta. Nykyisen keskustan tiivistäminen ja täydentäminen edistää kunnan elinvoimaisuutta.	+++ Yleiskaavan mahdollistama voimakas asukas- ja työpaikkamäärän kasvu parantaa kunnan tuottavuutta.
		0 Asemakaavoitettujen alueiden tiivistäminen lisää myös asutokannan kokonaisarvoa kunnan alueella. Asukkaiden sijoittuminen haja-asutus alueisiin vaikuttaa asukkaiden liikkumis- sekä asumiskustannuksiin.	+ Tulevat asukkaat sijoittuvat kunnan keskustaan, on todennäköistä, että he tekevät suurimman osan asioinninmatkoista kävelien ja pyöräillen. Tämä vaikuttaa positiivisesti asukkaiden liikkumiskustannuksiin. Voimakas tiivistäminen lisää myös asutokannan kokonaisarvoa kunnan alueella ja toisaalta ohjaa asuntojen reaalinntojen nousuun.	++ Tulevat asukkaat sijoittuvat kunnan keskustaan, on todennäköistä, että he tekevät suurimman osan asioinninmatkoista kävelien ja pyöräillen. Tämä vaikuttaa positiivisesti asukkaiden liikkumiskustannuksiin. Junayhteyden pienentävät pendeloiminn kustannuksia. Voimakas tiivistäminen lisää myös asutokannan kokonaisarvoa kunnan alueella ja toisaalta ohjaa asuntojen reaalinntojen nousuun.
Valtiolle syntyvät vaikutukset		- Valtiolle syntyy kustannuksia tieverkon peruskorjauksesta, koska kasvava liikennemäärä haja-asutusalueilla kuormittaa nykyistä verkostoa.	0 Valtiolle mahdollisesti syntyvä kustannuksia junaradan ja aseman toteutuksesta.	--- Valtiolle syntyy kustannuksia junaradan ja aseman toteutuksesta.
Yhteensä		0	+++++	++++++

Alustava taloudellisten vaikutusten arviointi

10.12 Kestävä yhdyskuntarakenne

Kestävän yhdyskuntarakenteen saavuttaminen taajamissa ja maaseudulla vaativat toisistaan poikkeavia ratkaisuja. Yksilöt voivat vaikuttaa elämäntapansa kestävyYTEEN eri tavoin alueesta riippuen. Taajamissa ollaan sidotumpia kollektiivisiin energiaratkaisuihin, kuin maaseutumaisilla alueilla, joissa on mahdollista toteuttaa helpommin hajautetun tuotannon ratkaisuja. Haastavimmaksi kestävyYDEN kannalta ovat muodostuneet periurbaanit kaupunkiseutujen kehysalueet, jotka ovat maaseutumaisuudestaan huolimatta toiminnallisesti sidoksissa keskuskaupunktiin. Näissä voivat helposti yhdistyä kestävyYDEN kannalta haastavimmat ominaisuudet niin taajamista, kuin maaseudulta. Tämän vuoksi on syytä erottaa eri tyyppisten alueiden erilaiset ratkaisut.

Tiiviimmässä, joukkoliikennettä suosivassa yhdyskuntarakenteessa, voidaan kestävä elämäntapaa lisätä vähentämällä liikkumistarvetta, mutta taas toisaalta kaupunkimaiseen elämäntapaan voivat yhdistyä myös kulutustottumukset, jotka ovat kestävyiden kannalta haastavia. Nämä riippuvat kuitenkin yksilön omista valinnoista ja tulotasosta. Jonkin kaltainen yhdyskuntarakenne ei aiheuta suoraan tietynlaista käyttäytymistä. Esimerkiksi ei voida väittää, että tiivis yhdyskuntarakenne suoraan aiheuttaa vapaa-ajan lentomatkailua, vaan on tulos tietynlaisesta kulutuskäyttäytymisestä, johon voidaan vaikuttaa esimerkiksi lentämistä verottamalla. Elämäntavan kestävyys riippuu lopulta yksilön omista valinnoista ja näiden muuttumiseen kestävämmäksi vaaditaan laajempaa yhteiskunnallista sosiokulttuurista muutosta.

Maaseudulla päästöihin vaikuttaa ratkaisevasti liikennesuorite, eikä keinoja ole harvaan asutulla maaseudulla liikkumistapojen muuttamiseen juuri tarjolla. Maaseudulla kestävyyden lisäämisen päällimmäisen keinot ovat uuden rakentamisen ohjaaminen olemassa olevaan kylärakenteeseen, sekä autoilun energiatehokkuuden lisääminen uusien energiaratkaisujen kautta ja päästöjen vähentäminen esimerkiksi yhteisautoilun ja kuljetuksien yhdistämisen kautta. Voidaan yleistäen sanoa, että ydinmaaseudulla ja maaseudun paikalliskeskuksissa matkasuorite jää pienemmäksi ja kestävien liikkumistapojen käyttömahdollisuudet ovat laajemmat. Näissä on myös pienempi hiilijalanjälki, kuin periurbaaneilla kehysalueilla.

Toiminnallinen maaseutu, kuten esimerkiksi maaseudun ydinalueet, tarjoavat laajoja mahdollisuuksia kestäviin hajautettuihin energia- ja vesihuollon ratkaisuihin tai osittaiseen omavaraisuuteen, jolloin on mahdollista kulutusnäkökulmasta elää varsin kestävästi. Sen sijaan kehysalueilla eletään usein varsin kaupunkimaista elämää kulutuskäyttäytymisen osalta, mutta maaseutumaisessa ympäristössä maaseutumaiseen liikennesuoritteeseen yhdistettynä. Valitettavasti yritys tuoda maaseutumaista yhdyskuntarakennetta on pääasiassa johtanut yhdyskuntarakenteen hajautumiskehitykseen ja tätä myötä lisääntyneeseen liikennesuoritteeseen. Liikennemäärien tai kaupallisten palveluiden saatavuuden kannalta ei ole Suomessa eroa siinä asutaanko kylässä tai sen ulkopuolisella haja-asutusalueella. Asemakaava-alueiden ulkopuolella asuvien liikkumisen CO₂ -päästöt ovat keskimäärin kolmanneksen suuremmat kuin asemakaava-alueilla asuvilla.

Tiiviissä ja kaupunkimaisessa yhdyskuntarakenteessa sekä hajakeskitetyssä maaseutumaisessa yhdyskuntarakenteessa on molemmissa mahdollista elää kestävällä tavalla. Keinot tämän saavuttamiseksi ovat tosin erityyppiset erilaisilla alueilla. Tiiviissä rakenteessa keinot ovat enemmän kollektiivisia ja maaseudulla yksilöiden omista päätöksistä riippuvia. Kaavaratkaisun esittämä taajamarakenteen tiivistäminen, sekä hajakentämisen mahdollisuuksien mukainen hajakeskittäminen mahdollistavat joukkoliikenteen yhteyksien kehittämisen ja lähellä sijaitsevat sekä hyvin saavutettavat palvelut. Kaavaratkaisulla voimme vain luoda edellytykset mahdollisimman kestäväälle tulevaisuudelle järkevän yhdyskuntarakenteen kehityksen myötävaikutuksella sekä luomalla edellytykset hajautettuihin ja uusiutuviin energiaratkaisuihin. Unelmaan pientalosta hyvässä ympäristössä ei ole syytä suhtautua vähätellen. Yhdyskuntarakenteen järkevällä kehityksellä ja muilla sopivilla toimenpiteillä kuntapäättäjä voi edistää päätöksillään unelman toteutumista myös yhdyskuntarakenteen kannalta kestävällä tavalla.

Jo nykyisellä teknologialla pienten taajamien ja haja-asutusalueiden asumisesta johtuvat kasvihuonekaasupäästöt on mahdollista pienentää murto-osaan nykytasosta. Energiatehokkuuteen ja ekologisuuteen huomiota kiinnittävässä maaseutujen ekokylissä on mahdollista elää jo nyt lähes päästöttömästi ilman merkittävää vaikutusta elintasoon, kuten Bromarvin ekokylässä Raaseporissa. Kylän päästöjen vähäisyys johtuu etenkin uusiutuvan energian käytöstä, sekä

myös käytetyn primäärienergian kohtuullisesta määrästä. Tähän on voitu vaikuttaa muun muassa keskitetyn lämmitysjärjestelmän käyttämisellä. Kylässä primäärienergian kulutus oli vajaa puolet suomalaisten keskiarvosta. Lisäksi huomattava osa niissä käytetystä energiasta tuotettiin uusiutuvilla energiamuodoilla. Suurimmat päästöt kylässä tosin aiheuttaa, ei niinkään yllättäen, liikenne. On syytä tutkia vastaavan ekokylän toimintamallin edellytyksiä vihtiläisten kyläyhteisöjen tai kiinteistönomistajien yhteenliittymien tarpeisiin. Esimerkiksi Saksassa useat kylät ovat täysin energiaomavaraisia ja päästöttömiä siirryttyään kylän yhteiseen energiantuotantoon esimerkiksi tuulivoimalla. Mahdollisuus kestäväan elämäntapaan on niin maaseudulla, kuin kaupungissa.

10.13 Tarina 2050

Tarina 2050 -osiossa kaavaratkaisun eri teemat ovat tarinallistettu esittäen millainen tulevaisuus Vihdissä voi mahdollisesti olla.

Maisema ja taajamakuva

Vuonna 2050 Helsingin seutu on jatkanut kasvamistaan yhtenä Pohjois-Euroopan merkittävimmistä asutus- ja talouskeskuksista. Tämä kasvu on luonnollisesti suuntautunut myös Vihtiin. Uusista asukkaista suurin osa on asettunut kunnan keskustaajamaan Nummelaan ja tämän eteläiseen laajennukseen. Keskustaajama on tiivistynyt säilyttäen pikkukaupunkimaisuutensa sekä rakennetun ympäristön laatu on kohentunut merkittävästi lisäten viihtyvyystekijöitä, kuten laadukasta kävely- ja pyöräily-ympäristöä.

2050-luvun Nummelaa on kokenut kasvojenkohotuksen tarjoten kodikkaita aukioita ja puistoja, sekä monipuolisia kulttuuri- ja liikepalveluita, joita kokemaan saavutaan myös naapurikunnista. Uuden kerrostuman taajamakuvaan on tuonut pikkukaupunkimaisuutta kytkettyjen kaupunkipientalojen rakentaminen, tuttavallisemmin townhouse. Ikäihmiset on Vihdissä otettu myös huomioon tarjoamalla esteetöntä ja helppokulkuista rakennettua ympäristöä. Taajamakuvassa on onnistuttu säilyttämään uuden rakenteen keskellä myös vanhaa eri aikakausilta. Onnekaasti on myös säästetty riittävästi vuokratasoltaan edullisempaa rakennuskantaa, joihin Vihdin

elinvoimainen startup-skene voi sijoittautua. Tosin 2050 enää ei puhuta erikseen startupeista, vaan näihin liitetty innovatiivinen toimintatapa on Vihdissä asettunut osaksi päivittäistä yrittäjyyttä.

Toteutuneen raideyhteyden vuoksi Vihti on kasvattanut seudullista merkitystään. Eteläinen Nummela on rakentunut toiminnallisesti monipuoliseksi ja tiiviiksi asemanseuduksi, joka tarjoaa nopeat yhteydet niin Helsinkiin, kuin myös Turkuun. Uuden asemanseudun sydämenä toimii hybridirakentamisena toteutettu asumisen ja liiketilojen keskuskortteli, jonka yhteydessä sijaitsee multimodaali julkisen liikenteen terminaali, jonka läpi soljuu merkittävä osa Vihdin pendeliliikenteestä. Sopiva taajamien tiivistäminen ja kyläkehitys on mahdollistanut laajojen kulttuuri- ja maisema-alueiden säilymisen, palveluiden pysymisen Vihdissä ja toimivan sisäisen joukkoliikenteen kehittämisen. Monipuoliset yritysalueet, erityisesti seudullisesti merkittävä Nummelan eteläpuolella sijaitseva huipputuottavuuden yritysalue, tarjoavat elinkeinoelämälle optimaaliset toimintaedellytykset.

Kirkonkylän ominaistekijöiden ja sisäsyntyisten vetovoimatekijöiden vahvistamisen avulla taajama on kehittynyt koko maan tasolla tunnetuksi kohteeksi, jonka tapahtumat ja miljöo houkuttelevat ihmisiä paikalle Suomesta ja ulkomailta. Ojakkalan ja Nummelan välisen kehityskäytävän myötä taajamat ovat kuroutuneet yhteen ja Hanko-Hyvinkää radan seisakkeet kiskobussiyhteyksineen palvelevat näiden tehokkaana joukkoliikenneyhteytenä. Otalampi on jatkanut kehittymistään kylämäisenä taajamana.

Kunnan kylätimantit houkuttelevat uusia vihtiläisiä myös maaseudulle. Maaseutumainen asuminen on keskittynyt kyliin kestäviin sijainteihin, jotka palvelurakenne ja infrastruktuuri mahdollistavat. Harkitun kyläkehityksen avulla maaseutu on edelleen maaseudun näköistä vuonna 2050 ja mahdollistaa monipuoliset maaseutuelinkeinot ja matkailun. Asuminen siellä missä elää on Vihdissä edelleen mahdollista vuonna 2050. Kasvukylät ovat maltillisesti täydentyneet uusilla taloilla sitä mukaa, kun halukkaita on ilmaantunut toteuttamaan toivettaan luonnonläheisestä asumisesta maaseutumaisessa ympäristössä. Tästä hajakeskitetystä kehityksestä on syntynyt mahdollisuus ylläpitää palveluita ja joukkoliikenteen yhteyksiä myös maaseudulla. Kyläkaavoitus ja -suunnitelmat ovat antaneet myös laajat mahdollisuudet kyläläisille kehittää

omia alueitaan proaktiivisesti. Kylien yhteisöllisyys ja maaseutualueiden säilyminen maaseutuna ovat vahvoja vetovoimatekijöitä. Kestävästi asumisen kylissä mahdollistavat osaltaan mahdollisuus osittaiseen omavaraistalouteen sekä liikkumisen vähentäminen digitalisaation myötä, joka mahdollistaa muun muassa ostokset, työnteon ja soveltuvat sote-palvelut etänä. Elämysmatkailun ja lähituotannon mahdollisuudet työllistävät myös elinvoimaista maaseutua.



Luonto, virkistys ja matkailu

Vihdille tunnusomaisia luonnonmaisemaelementtejä ovat 2050-luvulla edelleen harjun huiput, kauniit vesistöt ja maaseutumaisema. Asuivat vihtiläiset sitten kylissä tai taajamissa, on heiltä vain lyhyt kulku luonnon helmaan. Nummelanharjun ympäristö tarjoaa yhdessäolon ja kohtaamisen sekä harrastamisen paikkoja keskustajaman asukkaille. Hiidenlahden rannan virkistyskäyttöä on määrätietoisesti kehitetty tarjoten taajaman tuntumassa olevan vapaa-ajan keitaan. Tämän lisäksi Hiidenveden järven kestävää matkailullista ulottuvuutta on kehitetty luontaisten kalakantojen elvyttämisellä, lupien ja palveluiden saatavuuden parantamisella ja valuma-alueiden ulkoista kuormitusta vähentämällä soveltuvin toimenpitein. Lisää loma-asuntoja on rakennettu maltillisesti ja vanhoja on muutettu vakituisen asumisen käyttöön alueilla, joilla siihen on ollut edellytyksiä ympäristöarvojen, palveluiden, infraverkon ja liikenneturvallisuuden kannalta.

Vihdin erityiset Luontohelmet houkuttelevat elämysmatkailijoita kunnalle tunnusomaisen upean luonnon pariin, jonka vuoksi Vihtiin on syntynyt merkittävä elämystalouden klusteri, joka

mahdollistaa omalta osaltaan elinvoimaisen maaseutuyrittämisen. Uusi raideyhteys on luonut edellytykset Vihdin oman Nuuksion portin luomisen erinomaisten julkisen liikenteen yhteyksien ulottuville. Tämä mahdollistaa suurimmaksi osaksi Vihdissä sijaitsevan Nuuksion tunnettuuden lisäämisen pääosin vihtiläisenä kansallispuistona. Kuntaan on laadittu matkailun edistämistä ohjaava matkailustrategia. Vanjärven lintuvedet, taajamien läheiset hevostallit ja retkeilyverkot luovat erinomaiset edellytykset retkeilyyn, kalastukseen, liikkumiseen ja historiallisista kulttuurimaisemista nauttimiseen. Myös Vihdin monipuoliset kulttuuripalvelut saavat vierailijoita saapumaan muualta näiden pariin. Vihdin kaupoista ja ravintoloista saa puhtaita ja lähituotettuja paikallisia tuotteita vihtiläisten, naapurikuntalaisten sekä matkailijoiden iloksi.



Elinvoimaisten taajamien ja kylien vastapainona Vihdin luonto- ja virkistysalueet tunnetaan laajasti vuonna 2050 ja ovat yksi keskeisistä kunnan vetovoimatekijöistä. Ensisijaisesti luonto- ja virkistysalueet palvelevat vihtiläisiä ja heidän hyvinvointiaan, mutta houkuttelevat myös matkailijoita niin kotimaasta kuin ulkomailta. Luontoarvot on osattu ottaa huomioon maankäytön, yhdyskuntarakenteen ja metsätalouden kehityksessä.

Liikenne

Vuoden 2050 Vihdissä liikkuminen tapahtuu kestäviä kulkumuotoja suosien. Ensisijaisesti nämä ovat joukkoliikenne, pyöräily ja kävely, mutta myös liikkumistarpeen vähentäminen voidaan nähdä kestäväenä liikkumisena. Tähän ollaan päästy taajamarakennetta tiivistämällä ja lähipalveluja suosimalla. Digitalisaatio ja jakamistalous ovat myös vaikuttaneet tulevaisuuden liikkumiseen, jolloin autonomiset ajoneuvot ja yhteiskäyttöautot ovat arkipäiväistyneet luoden turvallisempaa liikenneympäristöä. Sähköautot ja muut innovaatiot eivät kuitenkaan korvaa toimivaa joukkoliikennettä kulkumuotona, vaan tämän käyttöosuus on jatkanut kasvamistaan kohti 2060-lukua. On edelleen tehotonta liikuttaa ensiksi usean tuhannen kilon painoista esinettä liikuttaakseen keskimäärin noin alle satakiloista ihmistä.

Innovaatiot ovat niin ikään muuttaneet joukkoliikennettä sellaisena, kuin me sen ymmärrämme ja palvelutasoa on helpompi ylläpitää kustannustehokkaasti. Erityisesti tämä vaikuttaa raideliikenteen jatkumatkoihin, jotka voidaan suorittaa busseilla, jotka toimivat pääosin autonomisesti kuljettaen joukkoliikenteen hubeista kohti määränpäitä. Joukkoliikenteessä käytetty aika voidaan käyttää johonkin mielekkäämpään, kuin ajamiseen ruuhkassa. Nummolan keskustan busiasema on siirtynyt saavutettavampaan sijaintiin lähemmäs keskustaa. Täältä on mahdollista jatkaa Ojakkalan ja Otalammen suuntaan on kiskobusseilla, jotka kulkevat matkustuskäyttöön otetulla Hanko-Hyvinkää radalla. Eteläisen Nummolan juna-aseman hybridikorttelina toteutettava multimodaali joukkoliikenteen terminaali toimii alueen toiminnallisena keskuksena liikkeen ja palveluineen.

Pysäköinnin tarve on vähentynyt merkittävästi taajamaympäristössä. Älykkäät järjestelmät auttavat löytämään paikan ajoneuville ja keskitetty pysäköinti parkkihalleissa on toisinaan muutettu järkevämpään käyttöön pysäköinnin tarpeen vähennyttyä rakentamalla hallien tilalle muun muassa asumista. Muutenkin robottipysäköinti on kokonaistaloudellisesti edullisempaa, sillä tällöin pysäköidyt ajoneuvot eivät vie laajoja maa-aloja pois tuottavammasta käytöstä. Maankäytön suunnittelu on tapahtunut käsikädessä liikennesuunnittelun kanssa, jolloin yhdyskuntarakenteen kokonaiskuva pysyi hallussa. Taajamienvälinen kulku on sujuvasti mahdollista

suorittaa julkisen liikenteen tai kävelyn ja pyöräilyn keinoin ja sisäinen joukkoliikenne pelaa myös kylissä uusin teknisin ratkaisuin.

Ihmiset ja elinympäristö

Taajamia täydentämällä on saatu aikaan kestävä, elämyksellistä ja palveluiden kannalta hyvin saavutettavaa elinympäristöä, josta on lyhyt matka virkistäytymään luontoon. Kaupungistumisen kutsuun on vastattu kaupunkimaisilla pientalotonteilla, sekä keskeisimmillä sijainneilla kerrostaloilla, joiden alakerrasta löytyvät lähipalvelut, tilaa yrityksille ja yhteisöllistä tilaa. Sekoittuneessa yhdyskuntarakenteessa toiminnot sijaitsevat lähellä toisiaan. Ns. hybridikorttelit voivat sisältää asumista, palveluita, sekä joukkoliikennettä palvelevia tiloja. Asumista on pystytty tarjoamaan monipuolisiin tarpeisiin, jolloin ei ole muodostunut sosioekonomisesti yksipuoleisia alueita. Hoiva-asumista ja edullisia vuokra-asuntoja löytyy eri puolilta taajamia. Kylät tarjoavat maaseutumaista asumista yhteisöllisen ja kestävän elämäntavan etsijöille, joissa on pystytty elinvoimaisen hajakeskitetyn kyläkehityksen ansiosta säilyttämään palveluja ja panostamaan infrastruktuuriin.

Palvelut, niin yksityiset kuin julkisetkin, on järkevällä maankäytön ja liikenteen suunnittelulla saatu sijoitettua ja sijoittumaan hyvin eri kulkutavoin saavutettaviin sijainteihin. Jopa kaupan suuryksiköihin on saatu luotua otolliset kävely- ja pyöräily-yhteydet. Yleisesti ottaen autoriippuvuutta on saatu vähennettyä taajamissa ja jopa kylissä, mikä on vähentänyt liikenteen ulkoisvaikutuksia ja infrastruktuurikustannuksia ja parantanut liikenneturvallisuutta. Monipuoliset harrastusmahdollisuudet ovat 2050-luvun Vihdille tunnusomainen tekijä. Muun muassa monipuoliset yhteiset liikuntaharrastusmahdollisuudet luovat yhteisöllisyyden tunnetta ja antavat mahdollisuudet kohdata muita ihmisiä yhteisen tekemisen parissa. Eteläisen Nummelan urheilun keskittymä houkuttelee hyvillä joukkoliikenteen yhteyksillä urheilijoita myös kauempaa. Peruspalveluiden järjestäminen ei tuota ongelmia, sillä tasapainotettu kunnallistalous mahdollistaa tehokkaiden, mutta ihmisläheisten peruspalveluiden järjestämisen verkostona naapurikuntien kanssa. Näin palvelut on saatu pysymään myös Luoteis-Uudellamaalla.



Elinkeinoelämä

Nummelanharjun lentokenttä on muodostunut merkittäväksi lentotoiminnan klusteriksi, joka säteilee ympäristöönsä positiivista virettä ja luo edellytyksiä yritystoiminnan mahdollisuuksille. Valtatie yhden ja kahden varsille on muodostunut eri tavoin profiloituneita yritysalueita, joista on erinomaiset liikenneyhteydet Helsinkiin, Turkuun ja jopa Helsinki-Vantaan lentokentälle. Eri-tyisesti valtatie 1:tä mukaileva eteläisen Nummelan huipputuottavuuden yritysalue on houkuttellut suuria ja pienempiäkin yrityksiä sijoittumaan innovatiiviseen ja inspiroivaan ympäristöön luomaan elinkeinoelämän uusimpia trendejä. Eteläisen Nummelan sekoittunut yhdyskuntarakenne mahdollistaa yhteisölliset työtilat, toimistohotellit, erilaiset kohtauspaikat sekä vapaa-ajanvietettä myös pendelöiville työntekijöille, jotka jäävät työpäivän jälkeen viettämään aikaa Vihdiin. Tämä saavutettu ”kriittinen massa” mahdollistaa vapaan ajatustenvaihdon ja uusien ideoiden yhteiskehittelyn, sekä monipuolisen elinkeinorakenteen. Kiertotalous on osa jokapäiväistä toimintatapaa. Eteläisen Nummelan keskittymä toimii paikallisena hubina etätyötä Vihdistä tekeville, jotka voivat työskennellä maaseutu- ja rantamaisemissa, mutta myös tarvittaessa vuokrata työtilaa tai virtuaalisen neuvotteluhuoneen osaksi työpäivää. Taajamissa työllistävät monipuoliset liike-elämän ja kulttuurin palvelut, yritysalueilla erityisesti teollisuus ja logistiikka. Kyllissä vireä matkailun elinkeinotoiminta on yksi paikallisen maaseudun elinvoiman takeista.

Energiantuotanto Vihdissä tapahtuu 2050-luvulla pääpainotteisesti hajautetuin ja uusiutuvien energiaratkaisuin.



11 Vaikutusten arvioinnit

11.1 Kaavan kokonaisarviointi

Strateginen yleiskaava tuo vain maltillisia uudistuksia kunnan olemassa olevaan taajamarakenteeseen, sillä taajamarakennetta ei haluta merkittävästi laajentaa. Eteläisen Nummelan laajentumisalueen liikenne järjestetään tulevaisuudessa kestävän liikkumisen mukaisesti raideliikenteen avulla. Yleiskaava tukee taajamien tiivistämistä ja kylien kestävää kehittämistä, sekä kunnan strategian mukaista maankäyttöä.

Skaala

+++ erittäin suotuisat vaikutukset / ++ suotuisat vaikutukset / + melko suotuisat vaikutukset

0 ei vaikutuksia

--- erittäin haitalliset vaikutukset / -- haitallisia vaikutuksia / - melko haitallisia vaikutuksia

Tavoite	Arvio	Perustelu
Yhdyskuntarakenne	+++	Uusi strateginen yleiskaava luo edellytykset yhdyskuntarakenteen laajamittaiselle tiivistämiselle ja täydentämiselle sekä pyrkii ohjaamaan maankäytöllä kestävään yhdyskuntarakenteeseen. Uudet rakentamisalueet sijoittuvat pääasiassa taajamiin pääliikenneväylien vaikutuspiiriin. Erityisesti mahdollinen raideyhteys luo edellytykset raideliikenteeseen nojautuvan yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi ja lisää olemassa olevan yhdyskuntarakenteen saavutettavuutta kestävin keinoin. Palvelut ja työpaikat ovat erinomaisesti saavutettavissa. Yleiskaava antaa edellytykset taajamien ja kylien kehittymiselle palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina.

Ihmisen elinolot ja elinympäristö	+++	Kaavalla mahdollistetaan kunnan alueella monipuolisten asuinmuotojen ja asuinmahdollisuuksien tarjonta eri-ikäryhmille sekä hyvin saavutettavat palvelut ja työpaikat. Kaavalla turvataan luonnonarvoiltaan monipuoliset ja laadukkaat virkistysalueet. Taajamaympäristössä huolehditaan laadukkaiden viheralueiden riittävyys sekä saavutettavuus ja tutkitaan mahdollisuuksia toteuttaa viherkattoja rakennuksiin.
Vesi, ilma ja ilmasto	++	Pohjavesialueet otetaan huomioon tarkemmassa suunnittelussa, eikä näille tule sijoittaa pohjavedensuojelun kannalta haitallisia toimintoja. Pohjavesialueet on merkitty yleiskaavakarttaan.
Maa- ja kallioperä	0	Ei merkittäviä vaikutuksia. Arvokkaat kallioalueet on huomioitu liitekartassa 1.
Luonto- ja luonnonympäristö	++	Kaavaratkaisun suojelumerkinnot turvaavat luonnon kannalta arvokkaat ja herkäät alueet ja näiden monimuotoisuuden. Kaavaratkaisulla edistetään ekologisten käytävien säilymistä. Tiivistyvä yhdyskuntarakenne säästää viheralueita, sillä rakentamiselle ja infrastruktuurille ei tiivistettäessä jouduta ottamaan käyttöön rakentamista varten luonnonympäristöä samalla laajuudella, kuin hajaantuvan yhdyskuntarakennekehityksen myötä jouduttaisiin ottamaan. Toisaalta erityisesti raideyhteyden tuoma väestönkasvu väistämättä lisää luonnonympäristön räsytystä kunnan alueella, jolloin luonnon- ja luonnonympäristön huomioon ottavaan suunnitteluun tulee jatkossa panostaa erityisen voimakkaasti.

Energia- ja vesihuolto	+	Kaavaratkaisu pyrkii tukeutumaan olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja energiahuollon verkostoihin. Haja-asutusalueella kaava kannustaa kestävien paikallisten ja hajautettujen energiatuotantomuotojen kehittämiseen ja käyttöönottoon. Taajamien ja haja-asutuksen jätevedet tulee käsitellä tehokkaasti.
Yhdyskuntatalous		MYÖHEMMIN
Liikenne ja liikkuminen	++	Kaava mahdollistaa toimivampien joukkoliikenteen yhteyksien kehittämisen tiivistyvän yhdyskuntarakenteen ja asukastiheyden kasvun myötä. Kaava mahdollistaa myös Hanko-Hyvinkää radan henkilöliikenteen suunnittelun. Kaava antaa puitteet kevyen liikenteen verkoston kehittämiseksi ja kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi kylissä ja keskustassa, sekä mahdollistaa sujuvat taajamien välisen kevyen liikenteen yhteydet. Kaava ohjaa yhä enenevissä määrin kestäviin kulkumuotoihin, jolla voidaan myös nähdä olevan autoliikenteen ruuhkia lieventävä vaikutus. Mahdollinen mittava väestönkasvu lisää liikenteen määrää ja kasvattaa kunnassa tapahtuvaa kokonaisliikennesuoritetta, jolloin jatkosuunnittelussa on erityisen tärkeää hyödyntää kaavan mahdollistama kestävä liikkumisen potentiaali.
Maisema ja taajamakuva	++	Yleiskaavaluonnos luo edellytykset edistää kestäväällä tavalla maaseudun kulttuurimaisemaa ja suojella keskeiset rakennushistorialliset kohteet ohjaamalla yhdyskuntarakenteen kehitystä suotuisaan suuntaan. Kaavaselostuksessa on osoitettu valta-

		kunnallisesti merkittävät maisema-alueet ja maakunnallisesti arvokkaat kulttuuriympäristöt. Yleiskaavaluonnos antaa edellytykset säilyttää ja kehittää kunnan taajamien taajamakuva näiden ominaispiirteet huomioon ottaen.
Kulttuuriperintö ja rakennettu ympäristö	++	Arvokas maisemallinen ja kulttuurihistoriallinen perintö on huomioitu merkinnöin yleiskaavakartassa.
Kauppa ja palvelut	++	Yleiskaavaluonnoksella pyritään ohjaamaan kaupan palveluiden kehittymistä kylien ja keskustan alueilla suotuisasti, jolloin kaupan palvelut ovat mahdollisimman saavutettavissa helposti ja kestävästi. Yleiskaavassa ei esitetä kaupan rakennetta hajauttavia aluevarauksia.

Kaavassa osoitettuun väestön ja työpaikkojen määrälliseen kasvuun vaikuttavat useat muuttujat, erityisesti mahdollisesti toteutuva raideliikenteen asema, jonka todennäköinen sijoituspaikka tulee olemaan Höytiönnummi. Laajimmillaan, eli raideyhteyden toteutuessa, kasvu voi olla maakuntakaavassa osoitettua suurempi, mutta tällöin kasvu tulee toteutumaan kestäväillä tavoilla saavutettaviin sijainteihin. Valtaosa asukkaista tullaan sijoittamaan taajamiin, erityisesti kunnan keskustaajamaan, eli Nummelaan ja tämän eteläiseen asemanseudulliseen jatkeeseen. Vihdin taajamien rakenteita ei kaavalla haluta enää merkittävästi laajentaa ulospäin, vaan väestönkasvu tapahtuu yhdyskuntarakennetta eheyttäen tiivistämällä.

Kaavassa on tarjottu monipuolisesti erilaisia sijoittumispaikkoja asumiselle ja työpaikoille. Lähöoletuksena on myös, että osa kasvun tuomasta väestöstä hakeutuu haja-asutusalueille. Tätä virtaa pyritään kaavalla ohjaamaan kyliin mahdollisimman hyvin saavutettavien palvelujen ja olemassa olevan infrastruktuurin ääreen. Kaavassa on määritelty alueellisia vetovoiman ja hyvinvoinnin tekijöitä paikallisesti. Yhdyskuntarakenteen kuntataloudellisesti epäedullista hajau-

tumista on kaavassa pyritty hallitsemaan kaavaratkaisussa osoitetuilla Kylätimanteilla. Kaavassa ei ole osoitettu taajamista ja kylistä irrallisia, kunnallistaloudellisesti kalliita kehittämisalueita.

Julkisten palveluiden suhteen kaavan tavoitteena on tehokas ja toimiva verkosto, joskin SOTE-palveluiden järjestämisvelvollisuudesta tulevaisuudessa on epävarmuutta. Tulevaisuudessa kasvavat palveluiden järjestämisen kustannukset pakottavat palveluiden keskittämiseen jopa maakuntatasolla, jolloin kaavan keskeiseksi palvelukeskittymäksi on nostettu ensisijaisesti Nummela sekä kirkonkylä. Molemmissa näistä on tunnistettu tarve kehittää ympäristön viihtyvyyttä ja toimintojen monipuolisuutta keskuksen vetovoiman tukemiseksi. Julkisten palveluiden tulevaisuuden suunnittelu pohjautuu merkittävässä määrin väestöennusteisiin. Kuntatalouden epävarmuus ja palvelutuotannon tehokkuusvaatimukset, valtakunnan ja maakunnan tasolla suunnitteilla olevat muutokset sekä alueellisten väestöennusteiden toteutumisen ennakointi luovat pitkän tähtäimen suunnittelusta erityisen haastavan. Kaavan tavoitevuoteen asti ulottuvat ennusteet ovat siis valitettavan epävarmoja. Tätä epävarmuutta hallitaan päivittämällä strategista yleiskaavaa valtuustokausittain.

11.2 Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteutuminen

Tavoite	Arvio	Perustelu
Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen		
Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan ke-	+++	Kaavaratkaisu edistää monikeskuksisen, verkottuvan ja hyviin yhteyksiin perustuvaa yhdyskuntarakennetta sekä tukee kunnan ja maakunnan alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Tavoitteellinen taajamien tiivistäminen ja kyliin ohjattava haja-asutus mahdollistaa kestävät ja hyvin palvelevat yhteydet, sekä luo edellytykset alueiden ominaisuudet ja sisäsyntyiset vahvu-

hittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.		det huomioivalle paikallisen elinvoiman rakentamiselle. Yleiskaava ottaa huomioon moninaiset ja muuttuvat asumistarpeet ja -toiveet, sekä luo perustan riittävän ja monipuolisen asuntotarjonnan tuottamiselle kuntaan.
Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.	++	Kaavaratkaisu edistää yhdyskuntarakenteen eheyttämistä tiivistämällä ja ohjaamalla väestönkasvua ja palveluita taajamiin. Yleiskaava ohjaa vähähiiliseen yhdyskuntakehitykseen vähentämällä liikennesuoritetta ja infrastruktuurin tarvetta kohdistamalla rakentamista olemassa olevan taajamarakenteen ja infrastruktuurin piiriin. Kaavaratkaisussa esitetty kiertotalouspuisto tulee olemaan resurssitehokkaan yhdyskuntakehityksen edelläkävijäalue.
Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.	++	Kaavaratkaisun tiivistävä vaikutus mahdollistaa korkeamman asukastiheyden myötä tarkoituksenmukaisemman joukkoliikenteen järjestämisen sekä liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämisen. Taajamien kävely-ympäristön parantaminen ja taajamaympäristön luominen, joka koetaan kävelyyn houkuttavaksi on yleiskaavan eräs pääperiaatteista.
Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.	++	Kaavaratkaisulla pyritään sijoittamaan merkittävät asuin-, työpaikka-, ja palvelutoimintojen alueet olemassa olevaan taajamarakenteeseen. Toitettavan raideliikenteen aseman ympäristö toimii kunnan ensisijaisena taajamarakenteen laajenemisalueena.

Tehokas liikennejärjestelmä		
Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuu- delle.	+	Yleiskaavaratkaisu tarjoaa hyvät edellytykset valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuuden ja taloudellisuuden kehittämiseksi. Ratkaisussa kehitetään ensisijaisesti olemassa olevia väyliä ja verkostoja, mutta myös mahdollistetaan seudullisesti tärkeän raideliikenteen kehittyminen. Eteläisestä Nummelasta kehitetään seudullisesti tärkeä liikenteen solmukohta, joka mahdollistaa multimodaalit matka- ja kuljetusketjut. Ratkaisussa kannustetaan ja mahdollistetaan liikkumispalveluiden yhteiskäyttö ja kuljetuksien yhdistäminen.
Turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.	++	Nummelan lentokentästä kehitetään seudullisesti ja mahdollisesti jopa valtakunnallisesti merkittävä lentotoiminnan alue. Kaavaratkaisulla turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet, sekä merkittävien satamien ja lentoasemien yhteydet, jotka kulkevat Vihdin alueen kautta.
Terveellinen ja turvallinen elinympäristö		
Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi	++	Sään ääri-ilmiöt, ilmastonmuutoksen vaikutukset on otettu huomioon kaavaratkaisussa. Uutta rakentamista ei ole osoitettu tulvavaara-alueille ja

rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.		hulevesien hallinta otetaan huomioon kaavaratkaisunmukaisesti jatkosuunnittelussa.
Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.	+	Melusta ja tärinästä aiheutuvat ympäristö ja terveyshaitat otetaan huomioon jatkosuunnittelussa kaavaratkaisun mukaisesti erityisesti suunnitellessa junaratojen läheisiä herkkiä toimintoja. Huonoa ilmanlaatua ehkäistään vähentämällä liikkumistarvetta moottoriajoneuvoilla kaupunkimaisessa taajama-alueessa.
Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys tai riskit hallitaan muulla tavoin.	++	Herkkien toimintojen ja terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen välille jätetään riittävän suuri väli. Sijainneissa, joissa tämä ei ole yhdyskuntarakenteen kehittämisen myötä mahdollista, tullaan riskit hallitsemaan soveltuvien eri tavoin, jotka tullaan määrittämään tarkemmin jatkosuunnittelussa.
Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset, kemikaaliratapihat ja vaarallisten aineiden kuljetusten järjestelyratapihat sijoitetaan riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueista.	+++	Suuronnettomuusvaaraa aiheuttavat laitokset, kemikaaliratapihat ja vaarallisten aineiden kuljetusten järjestelyratapihat tullaan sijoittamaan riittävän etäälle asuinalueista, yleisten toimintojen alueista ja luonnon kannalta herkistä alueista kaavaratkaisun mukaisesti.
Otetaan huomioon yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden tarpeet, erityisesti maan-	0	Kaavaratkaisu ottaa huomioon yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden tarpeet, erityisesti maanpuolustuksen ja rajavalvonnan tarpeet ja turvaa

puolustuksen ja rajavalvonnan tarpeet ja turvataan niille riittävät alueelliset kehittä- misedellytykset ja toiminta- mahdollisuudet.		niille riittävät alueelliset kehittä- misedellytykset ja toimintamahdollisuudet.
Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat		
Huolehditaan valtakunnalli- sesti arvokkaiden kulttuu- riympäristöjen ja luonnonpe- rinnön arvojen turvaami- sesta.	+	Kaavaratkaisu turvaa valtakunnallisesti arvokkai- den kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvoja. Tulevaa haja-asutusta hajakeskitetään ky- läkeskuksiin niin, että yhtenäiset kulttuuriympä- ristöt ja luonnonperinnön alueet voidaan säilyt- tää.
Edistetään luonnon moni- muotoisuuden kannalta ar- vokkaiden alueiden ja ekolo- gisten yhteyksien säilymistä.	++	Kaavaratkaisussa on esitetty uudet viheryhteys- tarpeet sekä luonnonsuojelualueet.
Huolehditaan virkistyskäyt- töön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viher- alueverkoston jatkuvuu- desta.	+++	Kaavaratkaisussa on esitetty uudet viheryhteys- tarpeet sekä luonnonsuojelualueet, sekä merkit- tävä määrä uusia virkistysmahdollisuuksia paran- tavia merkintöjä.
Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä ediste- tään luonnonvarojen kestä- vää hyödyntämistä.	++	Kaavaratkaisu kannustaa hajautetun ja kestävä- n energiantuotannon hyödyntämiseen. Eteläiseen Nummelaan on merkitty kiertotalouden ja symbi- oottisen teollisuus- ja yritystoiminnan keskittymä.
Huolehditaan maa- ja metsä- talouden kannalta merkittä- vien yhtenäisten viljely- ja metsäalueiden sekä saame- laiskulttuurin ja -elinkeinojen	+	Kaavaratkaisulla pyritään säilyttämään maa- ja metsätalouden kannalta merkittävät yhtenäiset viljely- ja metsätalousalueet. Päällimmäiset kei- not tähän ovat taajamien sopiva tiivistäminen sekä hajarakentamisen hajakeskittäminen.

kannalta merkittävien alueiden säilymisestä.		
Uusiutumiskykyinen energiahuolto		
Varaudutaan uusiutuvan energian tuotannon ja sen edellyttämien logististen ratkaisujen tarpeisiin. Tuulivoimat sijoitetaan ensisijaisesti keskitetysti usean voimalan yksiköihin.	+	Kaavaratkaisu kannustaa uusiutuvan energian tuotannon ratkaisuihin ja mahdollistaa näiden tarvitsemat logistiikan ratkaisut.
Turvataan valtakunnallisen energiahuollon kannalta merkittävien voimajohtojen ja kaukokuljettamiseen tarvittavien kaasuputkien linjaukset ja niiden toteuttamismahdollisuudet. Voimajohtolinjauksissa hyödynnetään ensisijaisesti olemassa olevia johtokäytäviä.	+	Valtakunnallisen energiahuollon kannalta merkittävien voimajohtojen ja kaukokuljettamiseen tarvittavien kaasuputkien linjaukset ja niiden toteuttamismahdollisuudet turvataan kaavaratkaisulla.

11.3 Taloudelliset vaikutusarvioinnit

Kaavaratkaisu on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja hajakenttämistä kyläkeskuksiin ohjaava, mikä voidaan nähdä kuntataloudellisesti edullisena kehityssuuntana. Taloudelliset vaikutusarvioinnit täydentyvät tilatun yhdyskuntarakenteen taloudellisuustarkastelun valmistuttua.

11.4 MAL-tavoitteiden toteutuminen

Kaavaratkaisu tukee MAL-sopimuksen tavoitteita, sillä tämä eheyttää yhdyskuntarakennetta, toteuttaa yhteisvastuullista asuntopolitiikkaa ja kehittää suotuisasti seudullista liikennejärjestelmää. Haasteena tulee olemaan MAL-sopimuksessa sovittujen ilmastotavoitteiden saavuttaminen, samoin kuin monissa muissakin sopimuksessa mukana olevassa kunnassa. Tähän epäkohtaan on syytä tulevaisuudessa kiinnittää huomiota, kuten esimerkiksi vähentämällä liikenteestä koituvia päästöjä, jotka ovat merkittävä osuus kunnan kokonaispäästömäärästä.

11.1 Kunnan tavoitteiden huomioon ottaminen

Tavoite	Arvio	Perustelu
Kestävä ja taloudellinen yhdyskuntarakenne	+++	Yleiskaavan mukainen yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja kehityksen pääasiallinen kohdistaminen taajamiin edistää kestävän ja taloudellisen yhdyskuntarakenteen saavuttamista.
Arkielämän sujuvuus	+++	Kaavaratkaisussa esitetyt toimenpiteet sallivat helposti saavutettavat palvelut, virkistysalueet ja työpaikat, sekä miellyttävät asuin ympäristöt mahdollistavat sujuvan arkielämän.
Taajamien kasvusuunnat	++	Taajamien kasvusuunnat on esitetty kaavaratkaisussa.
Asumisen painopistealueet	++	Asumisen painopistealueet on esitetty kaavaratkaisussa.

Palveluiden saavutettavuus	+	Palvelut ovat kunnan sisässä helposti saavutettavissa. Palvelut tulevat kaavaratkaisun mukaisesti jatkossakin säilymään Vihdissä.
Virkistys ja ulkoilu	++	Kaavaratkaisussa on osoitettu virkistys- ja ulkoilualueet sekä huolehdittu näiden riittävydestä.
Elinkeinoelämän edellytysten turvaaminen	+++	Yleiskaavassa on osoitettu riittävästi alueita turvatakseen elinkeinoelämän edellytykset ja näiden saavutettavuudesta on huolehdittu.
Kestävä liikkuminen ja liikenne	+	Kaavaratkaisussa osoitettu yhdyskuntarakenteen tiivistäminen sallii tarkoituksenmukaisen ja taloudellisesti kestävästä joukkoliikenteen järjestämisen, vaikkakin tämä tulee olemaan tulevaisuudessa haastavaa. Kehityksen painopistealueet sijaitsevat joukkoliikenteen äärellä.

11.1 Voimassa olevan maakuntakaavan huomioon ottaminen

Tavoite	Arvio	Perustelu
Uudenmaan aluerakenne on eheä ja palvelut helposti saavutettavissa - Toimivaa, turvallista ja viihtyisää aluerakennetta tuetaan ohjaamalla kasvu olemassa oleviin taajamiin ja kyläkeskuksiin siten, että alueen asumisviihtyisyys ja riittävät virkistysalueet säilytetään.	+++	Kaavaratkaisun painopiste on olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ohjauksessa ja tämän tiivistämisessä. Uusi asuminen ja muut toiminnot ovat sijoitettu saavutettavuuden, maisema-, kulttuuri, ja luontoarvojen kannalta suotuisille alueille. Taajama-alueiden viihtyisyyteen kiinnitetään erityistä huomiota, jolloin tiivistämällä on myös mahdollista saavuttaa miellyttävää asuinympäristöä.

Elinkeinotoiminta on kilpailukykyistä sekä maakunnan kansallinen ja kansainvälinen asema on vahva - Teollisuuden, kaupan ja muun yritystoiminnan toimintaedellytyksiä tuetaan riittävin aluevarauksin ja tarkoituksenmukaisin liikenteen ja teknisen huollon järjestelyin.	++	Valtatie 1:n varteen on varattu paikalliselle sekä seudulliselle yritystoiminnalle sekä kiertotalouden toimijoille alueita liikenneyhteyksien kannalta erinomaisen saavutettavuuden paikalta. Myös muut kaavassa osoitetut yritys- ja teollisuusalueet sijaitsevat erinomaisesti saavutettavissa. Yleiskaavassa on huomioitu ja turvattu yritystoiminnan kehittämisedellytykset maankäytön näkökulmasta. Elinkeinotoiminnalle on varattu alueita monipuolisesti erilaisiin tarpeisiin.
Liikenneverkko palvelee joustavasti ja yhdyskuntatekninen huolto toimii tehokkaasti - Lento- ja meriliikenteen kehittämisedellytyksiä parannetaan. Toimivan yhdyskuntarakenteen edellyttämät liikenneratkaisut turvataan ja tarpeellisten valtakunnallisten väylien ja raideliikenteen verkon laajennuksiin varaudutaan liikennejärjestelmäsuunnitelmien pohjalta.	+	Nummelan lentokenttää kehitetään alueellisena lentotoiminnan klusterina. Logistiikan yhteydet toimivat tulevaisuudessakin satamiin niin maantieliikenteenä, kuin raideliikenteenä. Tarkempiin liikennejärjestelmän yksityiskohtiin otetaan kantaa Lohjan ja Vihdin yhteisessä liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, jonka odotetaan valmistuvan 2018 vuoden lopusta.
Turvallinen, terveellinen ja viihtyisä ympäristö on maakunnan voimavara - Maakunnassa turvataan kattava virkistysalueiden ja viherkäytävien muodostama	+	Strategisen yleiskaavan toimintojen sijoittelussa on huomioitu yhtenäisinä säilyneet metsä-, kallio- ja suoalueet, maisema-alueet ja arvokkaat luontoalueet.

verkosto, jossa myös maa- ja metsätalousalueiden jokamiehenoikeuksiin perustavalla moninaiskäytöllä on merkittävä osuus. Erityisesti rannoilla säilytetään yhtenäisiä, rakentamattomia vapaa-alueita. Vesi- ja rantaluonnon suojelua edistetään.		Kattavat virkistysalueiden ja viherkäytävien muodostama verkosto on huomioitu kaavaratkaisussa. Kaava edistää vesi- ja rantaluonnon suojelua.
---	--	--

12 Tausta-aineisto

Asemakaava-alueiden ulkopuolinen rakentaminen Uudellamaalla – Uudenmaan liitto, 2012. https://www.uudenmaanliitto.fi/files/6296/Asemakaava-alueiden_ulkopuolinen_rakentaminen_Uudellamaalla_E118-2012.pdf

Uudenmaan väestö. Uudenmaan liitto, tietopalvelut. <https://www.uudenmaanliitto.fi/tietopalvelut/uusimaa-tietopankki/vaesto>

Matkailu ja yöpymiset Uudellamaalla. Uudenmaan liitto, tietopalvelut. https://www.uudenmaanliitto.fi/tietopalvelut/uusimaa-tietopankki/matkailu/matkailijat_ja_yopymiset

Uudenmaan kaupan palveluverkon kehitys ja vertailu - Uudenmaan liitto, 2016. https://www.uudenmaanliitto.fi/files/18354/Uudenmaan_kaupan_palveluverkon_kehitys_ja_vertailu_E171-2016.pdf

Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035 – Uudenmaan liitto, 2014. https://www.uudenmaanliitto.fi/files/13326/Lansi-Uudenmaan_liikennejarjestelmasuun_C72-2014.pdf

Uudenmaan aluetalouden skenaariot sekä väestö- ja työpaikkaprojektiot. Taustaselvitys Uusimaa-kaavan 2050 ja Uusimaa-ohjelman valmisteluun – Uudenmaan liitto, 2017. https://www.uudenmaanliitto.fi/files/19412/Aluetalouden_skenaariot_seka_tyopaikka-ja_vaestoprojektiot_E179-2017.pdf

Hiilineutraali Uusimaa 2050 – tiekartta – Uudenmaan liitto, 2015. https://www.uudenmaanliitto.fi/files/16769/Hiilineutraali_Uusimaa_2050_-tiekartta_E_150_-_2015.pdf

Missä maat on mainioimmat. Uudenmaan kulttuuriympäristöt – Uudenmaan liitto, 2016. http://www.maaseutumaismat.fi/wp-content/uploads/2017/02/Uudenmaan-liitto_2016_Uudenmaan_kulttuuriymparistot_E176-2016.pdf

Helsingin ympäristön logistiikka-alueiden kehittämisen tiekartta – Uudenmaan liitto, 2016. https://www.uudenmaanliitto.fi/files/17638/Helsingin_ympariston_logistiikka-alueiden_kehittamisen_tiekartta_E166-2016.pdf

Elinkeinojen ja innovaatiotoiminnan kehityskuva. Uudenmaan 4. vaihemaakuntakaava – Uudenmaan liitto, 2014. https://www.uudenmaanliitto.fi/files/15164/Elinkeinojen_kehityskuva_E_138_-_2014.pdf

Lähtökohtia kulttuuriympäristöjen käsittelyyn maakuntakaavassa – Uudenmaan liitto, 2014. https://www.uudenmaanliitto.fi/files/15163/Kulttuuriymparistojen_lahtokohtia_4_vmk_E_135_-_2014.pdf

Uusimaa 5.0 – jotakin parempaa. Uudenmaan tulevaisuustarkastelu 2050- Uudenmaan liitto, 2017. [https://www.uudenmaanliitto.fi/files/19633/Uusimaa_5.0_-_Uudenmaan_tulevaisuustarkastelu_2050_\(E182-2017\).pdf](https://www.uudenmaanliitto.fi/files/19633/Uusimaa_5.0_-_Uudenmaan_tulevaisuustarkastelu_2050_(E182-2017).pdf)

Transit-oriented development –suunnittelumallin mahdollisuudet suomalaisten kaupunkien kehittämisessä - Tapausesi-merkkinä Tampere. Matti Pelttari, Tampereen yliopisto, 2015. <https://tampub.uta.fi/bitstream/handle/10024/99256/GRADU-1465475492.pdf?sequence=1>

Kaupalliset palvelut joukkoliikenteen vaihtopaikoissa – HSL, 2016. https://www.hsl.fi/sites/default/files/kaupalliset_palvelut_joukkoliikenteen_vaihtopaikoissa_11_2016.pdf

Helsingin seudun liikeympäristöstrategia ja toimenpideohjelma – HSL, 2012. https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/helsingin_seudun_liikeymparistostrategia_ja_toimenpideohjelma_liipy_hlj2011_raportti.pdf

Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatukäytävien määrittely – HSL, 2011. https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/helsingin_seudun_paapyorailyverkko_ja_pyorailyn_laaturaportti.pdf

HSL, MAL 2019. <https://www.hsl.fi/mal/mal-2019>

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MASU 2050 – HSL, 2015. https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/helsingin_seudun_maankayttosuunnitelma2050.pdf

MAL-barometri – HSL, 2017. https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/mal_barometrin_tulokset22062017.pdf

Valtakunnallinen tieliikenne-ennuste 2030 – Liikennevirasto, 2014. https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2014-13_valtakunnallinen_tieliikenne-ennuste_web.pdf

Yhdenmukaista yhdyskuntasuunnittelua etsimässä – Liikennevirasto, 2015. https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2015-63_yhdenmukaista_yhdyskuntasuunnittelua_web.pdf

Helsingin ja Helsingin seudun väestöennuste 2015 – 2050 – Helsingin kaupunki, 2015 https://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/15_10_05_Tilastoja_33_Vuori_Laakso.pdf

Onko autoilun huippu saavutettu? – Ympäristö.fi. [http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Kartat_ja_tilastot/Ympariston_tilan_indikaattorit/Yhdyskuntarakenne/Onko_autoilun_huippu_saavutettu\(28642\)](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Kartat_ja_tilastot/Ympariston_tilan_indikaattorit/Yhdyskuntarakenne/Onko_autoilun_huippu_saavutettu(28642))

MAL-sopimuskausi puolivälissä: sopimukset vauhdittaneet kaupunkiseutujen kasvua – Ympäristöministeriö, 2018. [http://www.ym.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Tiedotteet/MALsopimuskausi_puolivalissa_sopimukset_\(47134\)](http://www.ym.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Tiedotteet/MALsopimuskausi_puolivalissa_sopimukset_(47134))

Kotitalouksien velkaantuminen on riski koko kansantaloudelle – Suomen Pankki, 2018. <https://www.eurojatalous.fi/fi/2018/2/kotitalouksien-velkaantuminen-on-riski-koko-kansantaloudelle/>

Vihdin joukkoliikenneselvitys – Vihdin kunta, Sitowise, 2018

Housing Statistics in the European Union 2004, Boverket. <https://www.boverket.se/en/start/publications/publications/2005/housing-statistics-in-the-european-union-2004/>

Kotitalouksien velkaantuneisuus – Tilastokeskus, 2018. <https://findikaattori.fi/fi/28>

Kerrostaloasumisen suosio kasvaa – Tilastokeskus, 2018. https://www.stat.fi/til/asas/2017/asas_2017_2018-05-17_tie_001_fi.html

Asuntokanta, huoneiston keskimääräinen pinta-ala (m²) 1970–2016 – Tilastokeskus, 2016. http://www.stat.fi/til/asas/2016/01/asas_2016_01_2017-10-11_tau_004_fi.html

Kuluttajabarometri 2018, toukokuu – Tilastokeskus, 2018. http://www.stat.fi/til/kbar/2018/05/kbar_2018_05_2018-05-28_tie_001_fi.html

- Taloudellinen katsaus, kevät 2018 – Valtiovarainministeriö, 2018.* <https://vm.fi/documents/10623/7694810/Taloudellinen+katsaus+-+kev%C3%A4t+2018+-+suomi/3eeb4aeb-c42b-4871-8cf5-2616fe8434e0?version=1.0>
- Ratkaisujen Suomi. Neuvottelutulos strategisesta hallitusohjelmasta – Valtioneuvosto, 2015.* https://valtioneuvosto.fi/documents/10184/1427398/Hallitusohjelma_27052015.pdf/75d94d8d-15c9-405a-8a9b-eca4987b635e
- Jaettu ymmärrys työn murroksesta – Valtioneuvosto, 2017.* https://valtioneuvosto.fi/artikkeli/-/asset_publisher/10616/hallituksen-tulevaisuusselonteon-1-osa-jaettu-ymmarrys-tyon-murroksesta
- Uusi tieliikennelaki tähtää turvallisempaan tulevaisuuteen – LVM, 2017.* <https://www.lvm.fi/-/uusi-tieliikennelaki-tahtaa-turvallisempaan-tulevaisuuteen-958178>
- Kestävä kylä pohjoisissa olosuhteissa – Ympäristöministeriö, 2009.* <https://core.ac.uk/download/pdf/14926657.pdf>
- Ilmastomuutoksen hillintä ja sopeutuminen rakennetussa ympäristössä – Ilmastopaneeli, 2014.* http://www.ilmastopaneeli.fi/uploads/selvitykset_lausunnot/Ilmastomuutoksen%20hillint%C3%A4%20ja%20sopeutuminen%20rakennetussa%20ymp%C3%A4rist%C3%B6ss%C3%A4.pdf
- Urban mobility and urban form: the social and environmental costs of different patterns of urban expansion – Ecological Economics, 2002.* <https://pdfs.semanticscholar.org/c144/6d8a8f2d95d698632cada09e12931b193815.pdf>
- Kaupunkien ja kuntien aluetasoiset ekolaskurit: Katsaus tarjolla oleviin ekolaskureihin – Aalto yliopisto, 2012.* <https://wiki.aalto.fi/pages/viewpage.action?pageId=58928492>
- Kyläasutuksen kehitys kaupunkiseuduilla ja maaseudulla – Ympäristöministeriö, 2008.* <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/38364>
- The eco-city: ten key transport and planning dimensions for sustainable city development – Environment and Urbanization, 2006.* <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0956247806063947>
- Kestävän kehityksen lisääminen kylissä. Esimerkkinä Viralan ja Letkun kylät- HAMK, Koskue, 2014.* <http://www.theseus.fi/handle/10024/86446>
- Kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenne ja kasvihuonekaasupäästöt: kehitysverailuja 2005-2050. Ympäristöministeriö, 2010.* <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/37964>
- Haja-asutus. Ongelma ilmastomuutoksen hillinnässä. – Maankäyttö, 2007.* http://www.maankaytto.fi/arkisto/mk207/mk207_1023_wahlgren.pdf
- Matalahiiliasumisen lähtökohdat – Sitra, 2010.* <https://media.sitra.fi/2017/02/23070804/SelvityksiC3A42020-3.pdf>
- Climate change, impacts and vulnerability in Europe 2016 – European Environment Agency, 2016.* <https://www.eea.europa.eu/publications/climate-change-impacts-and-vulnerability-2016>
- World Urbanization Prospects – Yhdistyneet kansakunnat, 2014.* <https://esa.un.org/unpd/wup/publications/files/wup2014-highlights.pdf>
- Onko maallamme malttia kaupungistua? Kaupunkipolitiikan tiekartta – MDI, 2015.* http://mdi.web31.neutech.fi/content/uploads/2015/06/Onko_maallamme_malttia_kaupungistua.pdf
- Pysäköintinormiselvitys ja ehdotus – Järvenpää, 2014.* https://www.jarvenpaa.fi/attachments/text_editor/4053.pdf
- Vihdin kunnan vesihuollon kehittämissuunnitelma – Vihdin kunta, Tapio Lankinen, 2010.* https://www.vihti.fi/wp-content/uploads/Vihdin_vesihuollon_kehittamissuunnitelma_10112010.pdf

Alueellisten asuntomarkkinoiden kehitys vuoteen 2017 – Pellervon taloustutkimus, 2015. <http://www.ptt.fi/julkaisut-ja-hankkeet/kaikki-julkaisut/alueellisten-asuntomarkkinoiden-kehitys-vuoteen-2017.html>

Tools for mapping social values of urban woodlands and other green areas - Landscape and Urban Planning, 2007. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204606000636>

Kaikkien asumisunelmat eivät toteudu – Hyvinvointikatsaus, Tilastokeskus, Juntto, 2008. https://www.stat.fi/artikkelit/2013/art_2013-06-03_003.html?s=0

Suomen henkilöautoliikenteen tulevaisuus. Skenaarioita vuoteen 2030 – Tulevaisuuden tutkimuskeskus, 2012. https://www.utu.fi/fi/yksikot/ffrc/julkaisut/e-tutu/Documents/eTutu_2012-6.pdf

Emerging Workplaces in Post-Functionalist Cities – Journal of Urban Technology, Di Marino & Lapintie, 2017. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10630732.2017.1297520>

YKR-aineisto – Suomen ympäristökeskus.

Paikkatietoanalyysit ja selvitys vapaa-ajan asumisen käyttötarkoituksen muutoksen vaikutuksista Vihdissä – Destia, 2017.

Vihdin kehityskuva 2025 – Vihdin kunta, 2004. <https://www.vihti.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaavoitus/yleiskaavotus/vihdin-kunnan-kehityskuva-2025/>

KUUMA-kuntien yhteinen kehityskuva – Pöyry, KUUMA-kunnat liikennelaitos, 2012. http://www.kuuma.fi/files/303/Po-ytakirjan_liite_3_Kehityskuva_kalvosarja_24102012.pdf

Hulevesien hallinta – Ilmastonkestävän kaupungin suunnitteluopas. <http://ilmastotyokalut.fi/hulevesien-hallinta/suunnittelusta-kayttajille/>

Digitalisaatio – Valtiovarainministeriö. <https://vm.fi/digitalisaatio>

Kiertotalouden mahdollisuudet Suomelle – Sitra, 2014. <https://media.sitra.fi/2017/02/27174628/Selvityksia84-2.pdf>

Jakamistalous luo uusia mahdollisuuksia, mutta haastaa viranomaiset ja säädösympäristön. TEM, 2017. https://tem.fi/artikkeli/-/asset_publisher/jakamistalous-luo-uusia-mahdollisuuksia-mutta-haastaa-viranomaiset-ja-saadositympariston

Mitä on jakamistalous? – jakamistalous.fi. <https://jakamistalous.fi/mita-on-jakamistalous/>

Robotisaatio muuttaa taloutta ja työelämää – Sitra, Perttu Jämsén. <https://www.sitra.fi/blogit/robotisaatio-muuttaa-taloutta-ja-tyoelamaa/>

Vihdin kunnan tilinpäätökset 2016 ja 2017 – Vihdin kunta.

Karviaisen tilinpäätös 2017 – Karviainen.

Työpaikka-alueet Vihdissä, 2016 ja tulevaisuudessa – Vihdin kunta.

Vihdin maisemahistoriallinen selvitys – Johanna Forsius-Nummela, 1994

Ampumarataopas – Opetusministeriö, 2005.

Pohjoismaisen hyvinvoinnin tulevaisuus – Magma, 2016. <http://magma.fi/post/2016/6/20/pohjoismaisen-hyvinvoinnin-tulevaisuus>

Vihdin päästötiedot - <http://www.co2-raportti.fi/>

Populism and the economics of globalization – Dani Rodrik, *Journal of International Business Policy*, 2018. https://dro-drik.scholar.harvard.edu/files/dani-rodrik/files/populism_and_the_economics_of_globalization.pdf

Miltä näyttää työn tulevaisuus? Tilannekatsaus ja kuusi muutoskulkua – VTT, 2016. <https://tietokayttoon.fi/documents/1927382/2116852/Milt%C3%A4+n%C3%A4ytt%C3%A4%C3%A4+ty%C3%B6n+tulevaisuus/674fd30e-f47e-40b3-9a56-0d23f9c7d86f?version=1.0>

Sitran trendit: Kaupunkien roolit korostuvat – Sitra. <https://www.sitra.fi/artikkelit/sitran-trendit-kaupunkien-roolit-korostuvat/>

KUUMA-kuntien muuttoliikkeen taloudelliset vaikutukset – MDI, Timo Aro, Susanna Haanpää, 2018. <http://www.mdi.fi/content/uploads/2018/04/KUUMA-kuntien-muuttoliikeanalyysi.pdf>

Helsingin seudun suunnat. Ajankohtaiskatsaus seudun kehitykseen 13.9.2018 – Helsingin seudun suunnat, 2018.