



VIHDIN STRATEGINEN YLEISKAAVA 2050 TAUSTARAPORTTI



Graafinen suunnittelu:

Mikko Laukkanen

dnro. 177/10.02.02/2017

Taustaraportin ovat laatineet:

Mikko Laukkanen

Mikko Airikkala

Jani Arponen

Olga Hagström

Jami Harilainen

Tarja Johansson

Hanna Jokitöyrä

Katri Kuusisto

Mia Ketonen

Suvi Lehtoranta

Salla-Mari Rintala

Petra Ståhl

Heidi Tammelin

Sisällys

1	Johdanto	5
2	Suunnittelualue	6
3	Kaavan lähtökohdat	8
3.1	Vihdin yhdyskuntarakenteen historiaa	8
3.2	Ennusteet.....	10
3.2.1	Väestö.....	10
3.2.2	Asuminen	17
3.2.1	Maailmantalous.....	21
3.2.2	Julkinen talous	22
3.2.1	Kotitaloudet	23
3.2.2	Matkailu.....	26
3.2.3	Liikenne	26
3.3	Toimintaympäristön muutos.....	29
3.4	Vihti osana Helsingin seutua	35
3.5	Brändi & strategia.....	36
3.6	Maapolitiikka ja maanomistus	39
3.7	Kasvupotentiaali	42
3.8	Rakennemallit	44
4	Rakennettu ympäristö	48
4.1	Yhdyskuntarakenne.....	48
4.2	Kylät.....	52
4.3	Loma-asuminen.....	55
4.3.1	Lomarakennusten käyttötarkoituksen muuttaminen asuinrakennukseksi	56
4.4	Virkistys.....	57
4.5	Luonnonympäristö	58

4.6	Palvelut	62
4.6.1	Julkiset palvelut.....	62
4.6.2	Kaupalliset palvelut.....	67
4.7	Liikenneverkko	69
4.7.1	Maantieliikenne	69
4.7.2	Raideliikenne	70
4.7.3	Joukkoliikenne	72
4.7.4	Liityntäpysäköinti	77
4.7.5	Kävely ja pyöräily.....	78
4.8	Liikenneturvallisuus.....	81
4.9	Pysäköintipolitiikka	82
4.10	Energia- ja vesihuolto	84
5	Kaavan tavoitteet.....	88
5.1	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	88
5.2	Maakuntakaavan tavoitteet.....	91
5.2.1	Voimassa oleva maakuntakaava	91
5.2.2	Vireillä oleva maakuntakaava	94
5.3	Vihdin kunnan tavoitteet	95
5.4	Osallisten tavoitteet.....	96
5.5	Maankäytön keskeisiä kysymyksiä	100
5.5.1	Väestönkasvun sijoittuminen	100
5.5.2	Maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen	100
5.5.3	Kestävä yhdyskuntarakenne.....	101
5.5.4	Suunnittelualan taajamien kehityskuva	103
5.5.5	Millä liikutaan tulevaisuudessa?	107

5.5.6	Missä ja miten palvellaan?	109
5.5.7	Hajarakentaminen	109
6	Suunnitelmaa sitovat päätökset ja lainsäädäntö.....	110
6.1	MAL-sopimus.....	110
6.2	Vihdin kunnan kehityskuva.....	111
6.3	Osayleiskaavat	113
6.4	Rakennusjärjestys.....	114
6.5	ESA-radon yleissuunnittelu.....	114
7	Muut suunnitelmat.....	116
7.1	Yleiskaava 1986.....	116
7.2	MASU.....	116
7.3	KUUMA-kuntien kehityskuva	119
7.4	Keski-Uudenmaan strateginen ilmasto-ohjelma	123
7.5	Vihdin jalankulku-, pyörätie- ja ulkoilureittiverkoston kehittämissuunnitelma.....	123
8	Väestö ja työpaikat	127
8.1	Väestö nyt	127
8.2	Työpaikat	130
9	Tausta-aineisto	135

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.

Tällä taustaraportilla on taustoitettu yleiskaavan laatimista, jotta kaavan suunnittelijoilla olisi paras mahdollinen saatavilla oleva tieto käytettävissä kaavan laatimiseksi. Taustaporttiin on koottu suunnittelun lähtötiedot ja taustat, jotka vaikuttavat tavoitteiden asetteluun sekä palvelevat jatkosuunnittelua. Valmisteluvaiheessa taustaraportti on ollut osa selostusta, mutta ehdotusvaiheeseen on tästä muodostettu erillinen taustaraportti selostuksen liitteeksi, jotta kaavaselostus olisi helpommin hahmotettavissa oleva kokonaisuus. Tätä raporttia ei ole tarkoituksenmukaista päivittää sellaisenaan työn edetessä, eikä kaavaa päivitettäessä valtuustokausittain. Sen sijaan on nähty tarpeelliseksi laatia raportti toimintaympäristössä tapahtuneista muutoksista taustoittamaan kaavan päivitystä, jolloin voidaan myös taata, että valmistelutyö pohjautuu parhaaseen saatavilla olevaan tietoon.

(Mahdolliset päivitykset selkeisiin muutoksiin toimintaympäristössä on merkitty suluissa kursivilla.)

2 Suunnittelualue

Vihdin strateginen yleiskaava laaditaan koko kunnan alueelle. Vihti sijaitsee Länsi-Uudellamaalla 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 reunaan 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 selänneet. 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 työsäikäyviä 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. 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 päiväkotia 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 Kaavan lähtökohdat

3.1 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 kievari-postijärjestelmän mukaisesti. Vuonna 1870 Nummelassa oli toista sataa kiinalaista työläistä

rakentamassa ensimmäisen maailmansodan aikaisia kenttälinoitteita 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, asemapäälliköntalot 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 täyshoitolatoimintaa. 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.

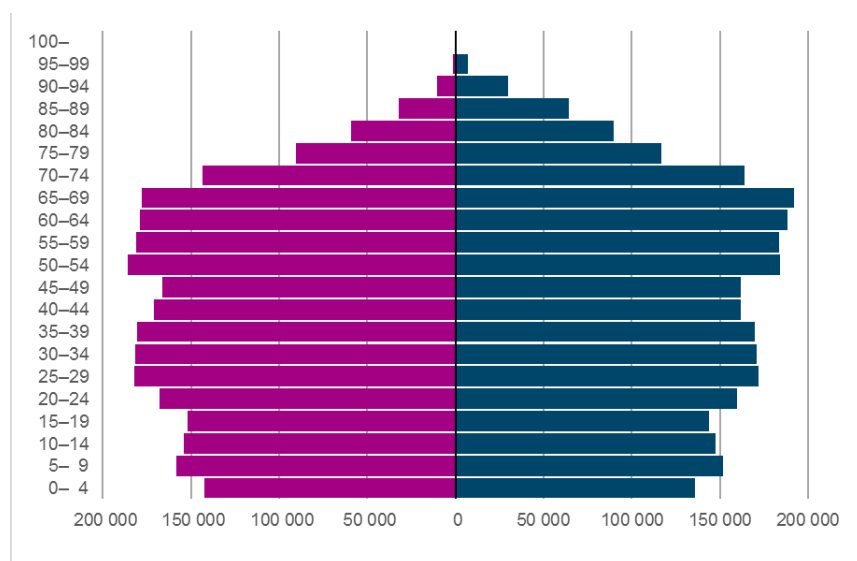
1960-luvulta alkaa Vihdissä taajamien kasvun ja hajarakentamisen kausi. Monin paikoin vasta silloin alettiin poiketa asutuksen perinteisestä sijoittamisesta ja rakennuskannan perinteisestä muotokielestä. Nummelasta kehittyi Vihdin nopeimmin laajeneva taajama-alue. Vihdin maalaiskunnassa tehtiin rakennussuunnitelmamittaus 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 puusepänerastas, joka työllisti muutamia puuseppiä 1910-1920-luvuilla, jolloin häntä alettiin 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.

3.2 Ennusteet

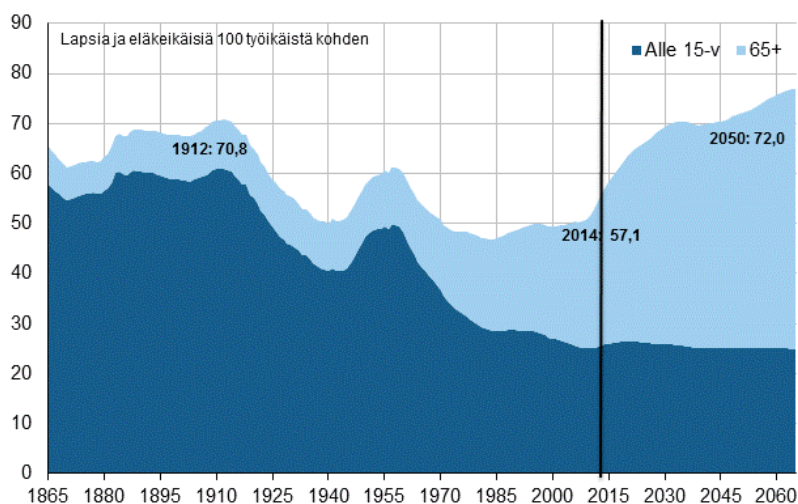
3.2.1 Väestö

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.



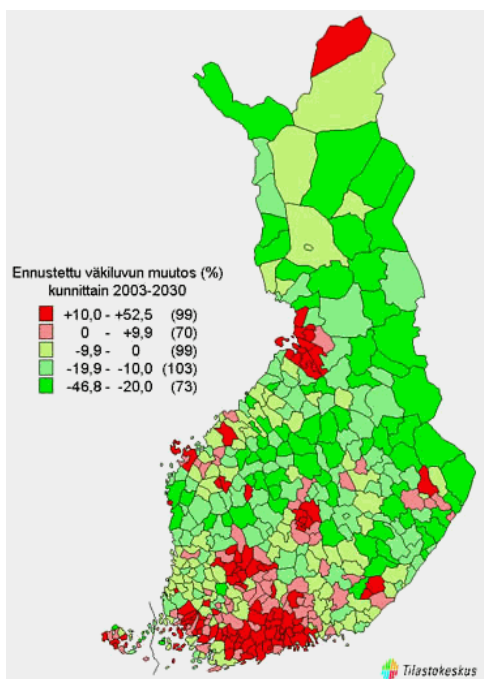
Väestön ikärakenne 31.12.2017. Lähde: Tilastokeskus

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 Uudellamaalla 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.



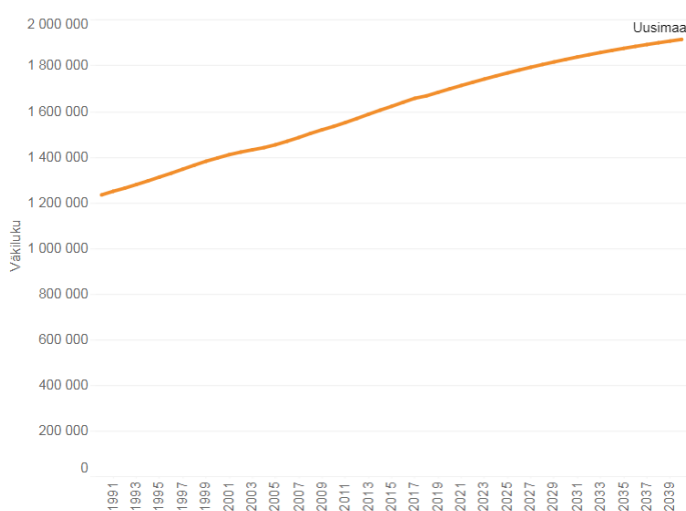
Lapsia ja eläkeikäisiä 100 työkäistä kohden. Lähde: Tilastokeskus

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



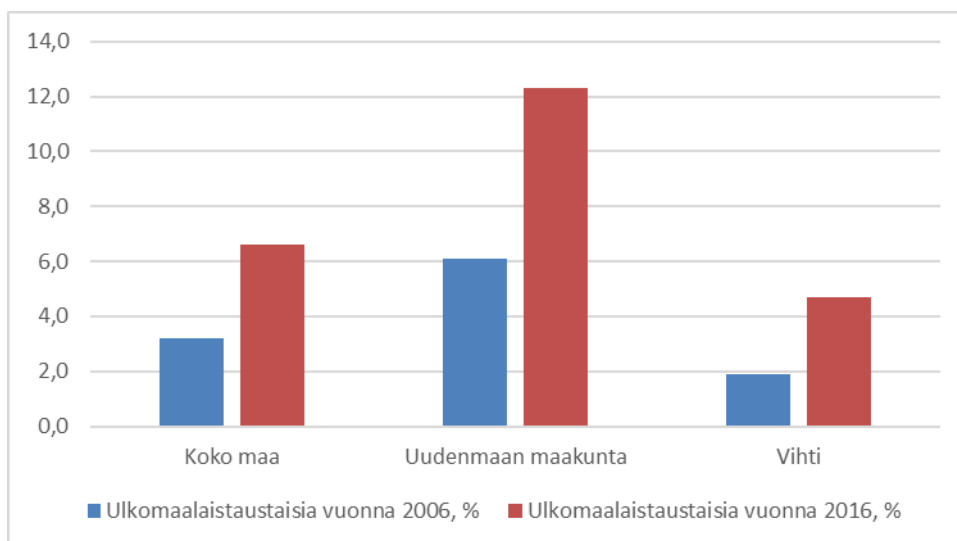
Ennustettu väkiluvun muutos kunnittain 2003-2030. Lähde: Tilastokeskus

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

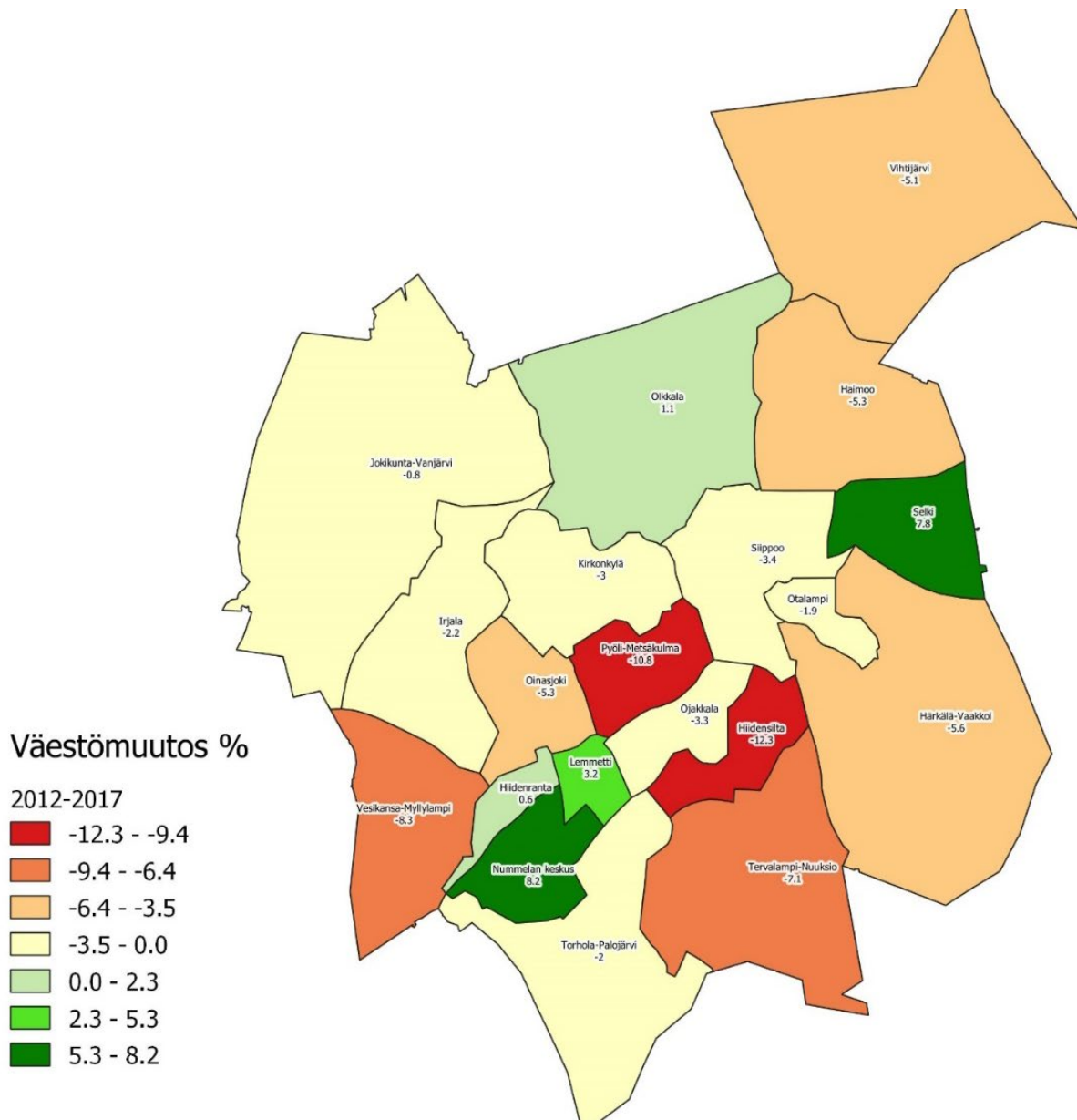
Vuonna 2016 Suomen väestöstä ulkomaalaistaustaisia oli 364 787 eli 6,6 prosenttia. Ulkomaalaistaustaisia asui Uudellamaalla 12 prosenttia. Koko maan ulkomaalaistaustaisista yli puolet asui Uudellamaalla. Ulkomaalaistaustaisten osuus oli suuri erityisesti pääkaupunkiseudulla. Noin neljäsosa ulkomaalaistaustaisesta 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.



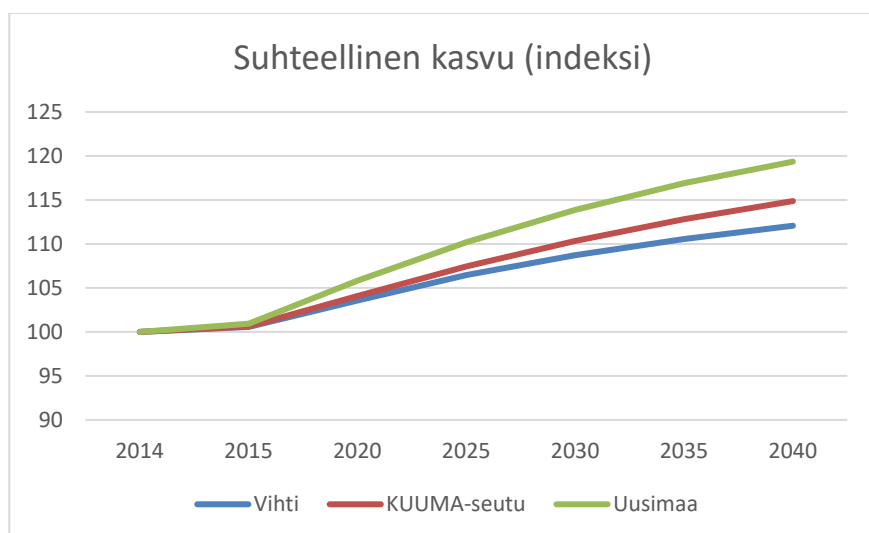
Lähde: Tilastokeskus

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.



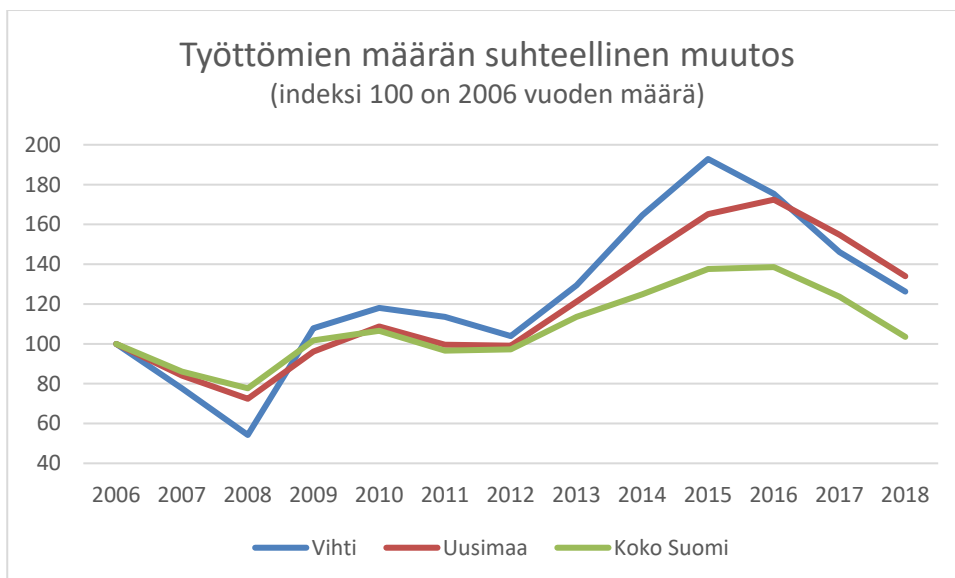
Lähde: Tilastokeskus



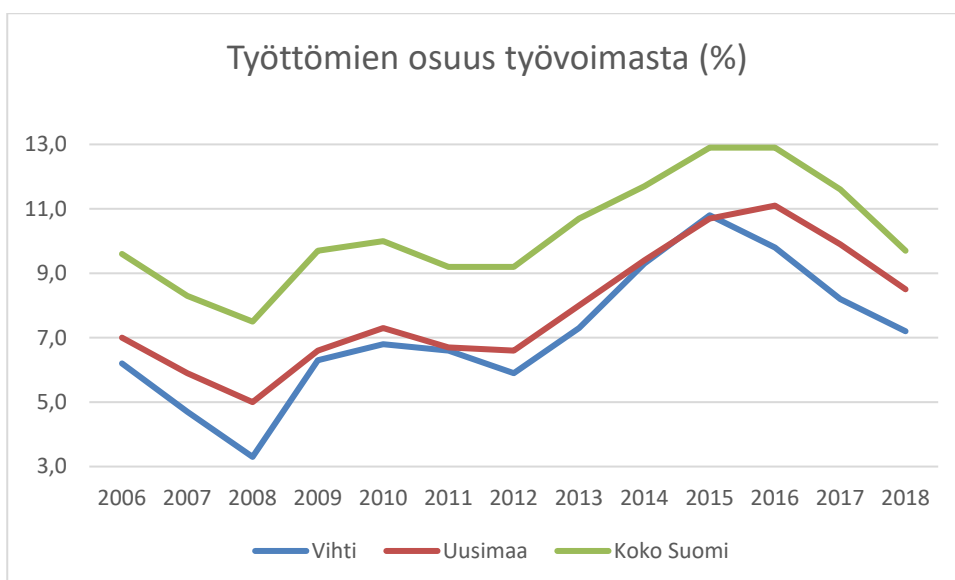
Vihdin, Uudenmaan ja KUUMA-seudun suhteellinen kasvu. Indeksiluku 100 on vuoden 2014 väestötilanne. Lähde: Tilastokeskus

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 ajankohdana oli noin 9,7 % työvoimasta, eli Vihdin tilanne on koko maan sekä Uudenmaan keskiarvoa parempi.

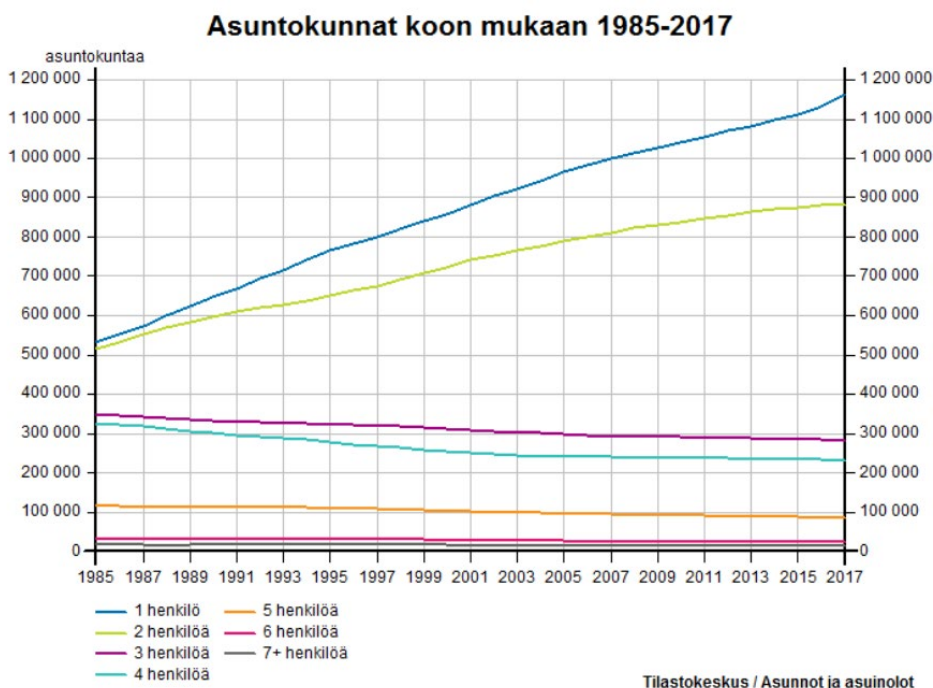


Lähde: Tilastokeskus



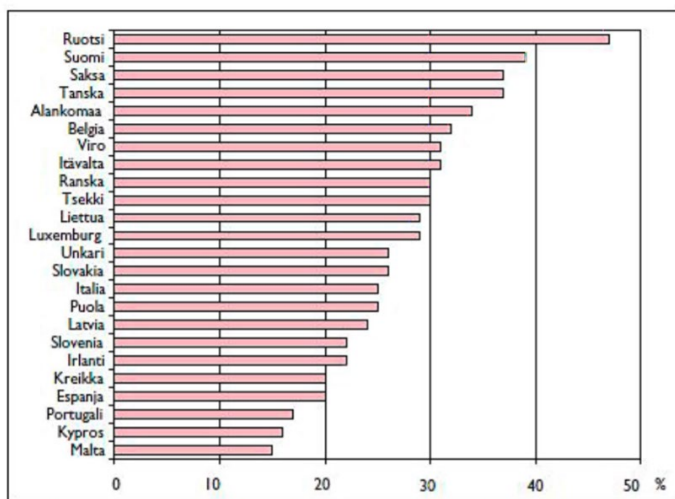
Työttömien osuus työvoimasta Vihdissä, Uudellamaalla ja koko Suomessa. Lähde: Tilastokeskus

3.2.2 Asuminen



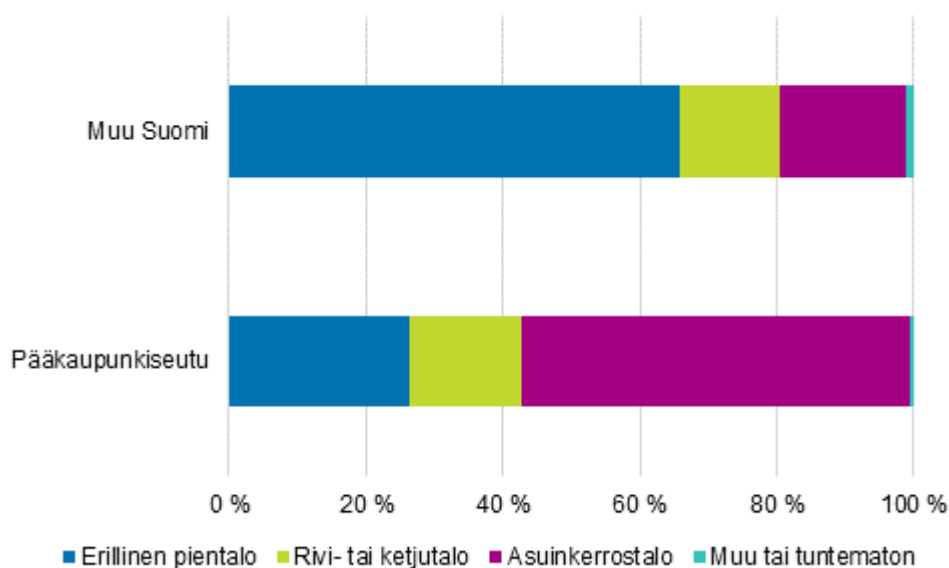
Asuntokunnat koon mukaan 1985 - 2017 Suomessa. Lähde: Tilastokeskus

Vuodesta 1985 asuntokuntien keskimääräinen koko on Suomessa 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. Yksin asumiseen vaikuttavat väestön mm. ikääntyminen ja perheellistymisen myöhempi ajankohta elämänkaareissa.



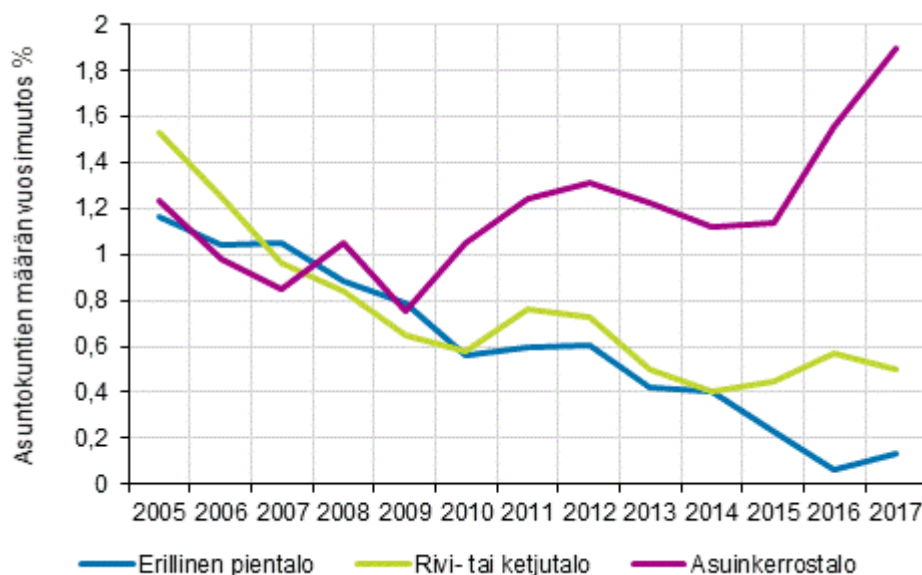
Yhden henkilön asuntokuntien osuus EU:ssa. Lähde: Housing Statistics in the European Union

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

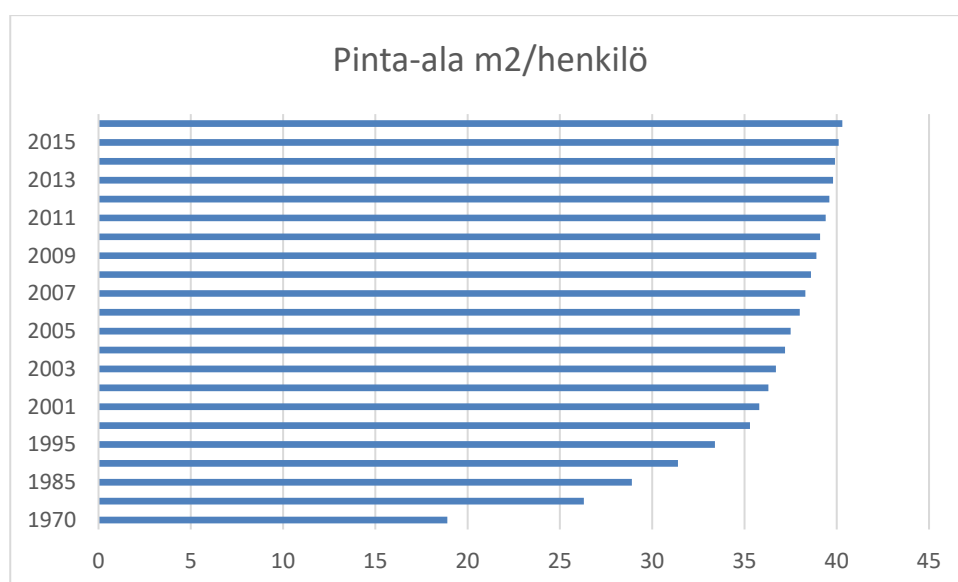


Asuntojakauma pääkaupunkiseudulla ja koko Suomessa. Lähde: Tilastokeskus

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



Asuntokuntien prosentuaalinen määrän vuosimuutos Suomessa. Lähde: Tilastokeskus

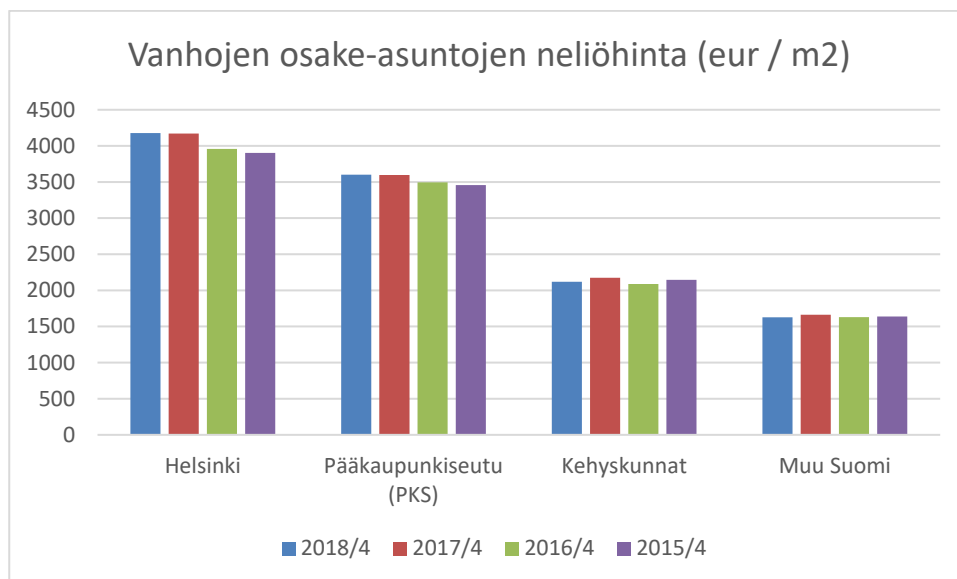


Asuinpinta-ala per asukas Suomessa. Lähde: Tilastokeskus

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

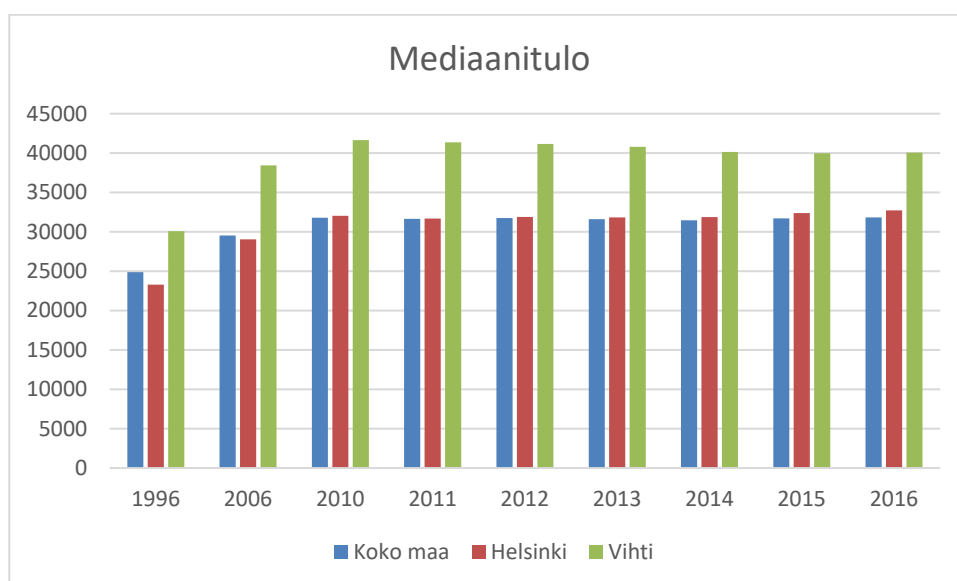
Edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan verrattuna hinnat koko maassa pysyivät lähes ennallaan. Pääkaupunkiseudulla hinnat nousivat 3,2 prosenttia, kun taas muualla maassa ne laskivat 3,2 prosenttia edellisvuodesta. Selkeällä kasvu-uralla ovat siis Helsinki ja pääkaupunkiseutu kehyskuntien asuntojen hintojen laskiessa. Kehyskunnissa neliöhinta on keskimäärin

selkeästi matalampi kuin Helsingissä tai pääkaupunkiseudulla ollessa noin puolet Helsingin tasosta.

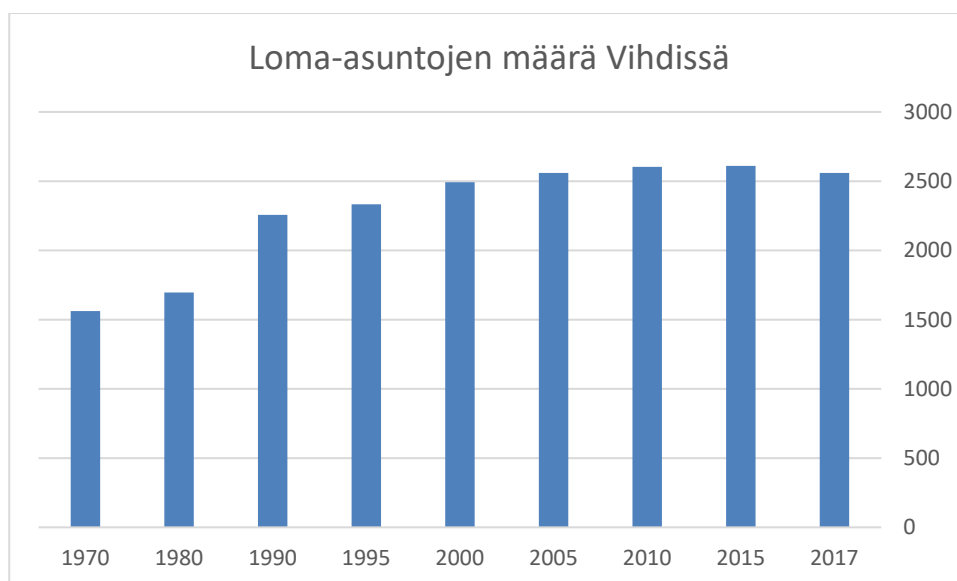


Vanhojen osakeasuntojen neliöhinta. Lähde: Tilastokeskus

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 vakituisiksi asuinpaikoiksi. Yleisesti ottaen loma-asuntojen rakentaminen on merkittävästi vähentynyt koko maassa 1990-luvulta lähtien.

3.2.1 Maailmantalous

Maailmantaloudessa vallitsee korkeasuhdanne kuluvan vuoden aikana. 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 kaavailnut maailmankaupan tullit ja protektionismi. Suurvaltapolitiikan, nationalismin ja merkantilismin leimaamaa tulevaisuutta 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.

3.2.2 Julkinen talous

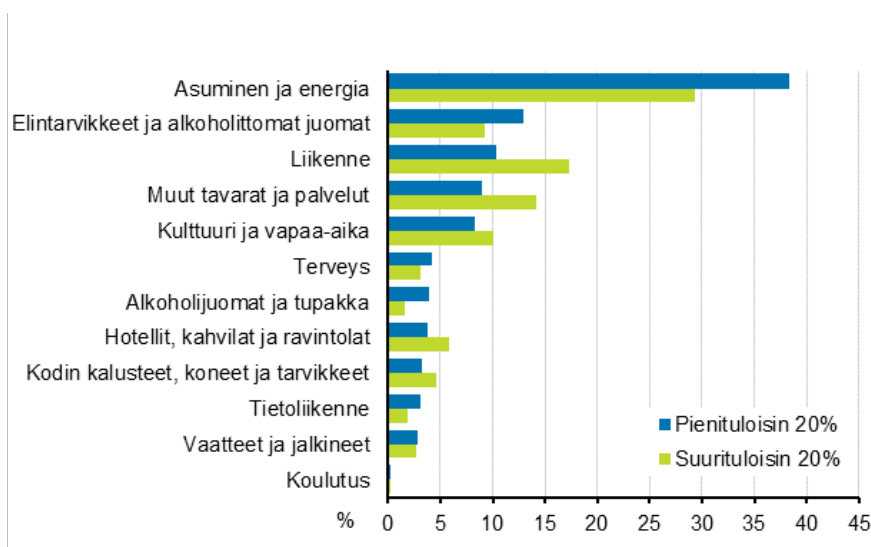
Suomi elää tällä hetkellä nousukautta. Talouden kasvulukujen kiihtyminen perustuu pitkälti siihen, että Suomen vienti on lähtenyt kauan odotettuun kasvuun maailmantalouden imussa ja kasvun odotetaan jatkuvan myös lähivuosina. Tilastokeskus tarkisti bruttokansantuotteen määrän kasvuksi 1,9 prosenttia 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. Suomen talouskasvu on kuitenkin osoittanut vuoden 2019 aikana selviä hidastumisen merkkejä, ja kasvunesteita on jouduttu päivittämään alaspäin.

Vihdin kunnan tilikauden 2017 tulos oli ylijäämäinen. Ylijäämäksi muodostui 5,1 miljoonaa euroa. Talousarvion mukaisesti vuodesta 2018 oli tulossa kolmas peräkkäinen vuosi, jolloin kunnan oli ennustettu tekevän 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 tuli alijäämäinen, ja alijäämä on ennusteiden mukaan edelleen merkittävästi suurentumassa vuonna 2019. Heikentyneen taloudellisen tilanteen johdosta Vihdin kunta käynnisti talouden tasapainotusohjelman vuosille 2020-2022 syyskuussa 2019.

Aiempien vuosien positiivisten tuloksien 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 pienenemässä. 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 tarvitsisi siis jatkossakin ylijäämäisiä tilinpäätöksiä, jotta investoinnit olisi mahdollista rahoittaa ja velkamäärän kasvua pystyttäisiin hidastamaan. Talouden osalta suurimpana haasteena on kunnan tulo-rahoituksen riittämättömyys investointeihin nähden, joka heijastuu vuosina 2019–2020 kunnan velkamäärän kasvamisena. Kohonnut investointitaso kasvattaa myös kunnan poistoja.

3.2.1 Kotitaloudet

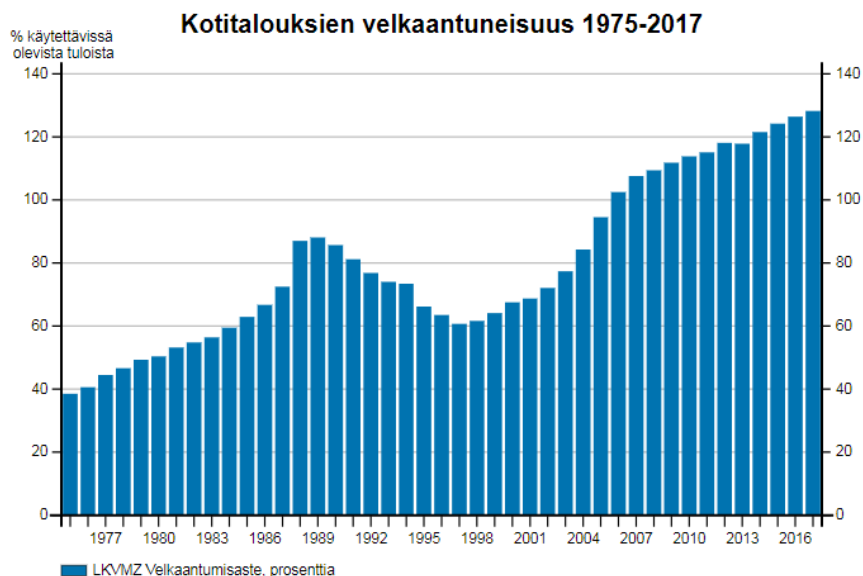
Kuluttajien luottamusindikaattorin mukaan Suomalaisten luottamus omaan talouteen ja työttömyyden vähenemiseen ei koskaan ole ollut yhtä korkea kuin nyt. Kotitaloutensa rahatilanteen kuluttajat arvioivat toukokuussa ennätysellisen hyväksi. Viime aikoina on vahvistunut erityisesti luottamus oman taloustilanteen 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 kehittyi tällä hetkellä vahvasti.



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

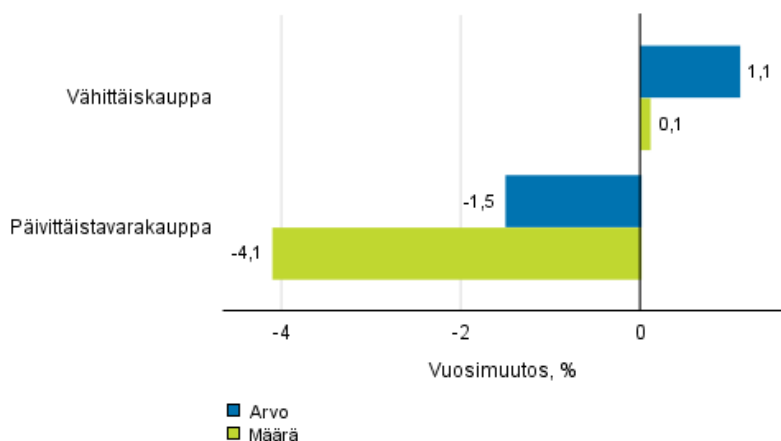
Pienituloisimman viidenneksen tuloista ruokaan kuluu reilu kymmenes. Asumismenot vievät yksistään 40 prosenttia näiden kotitalouksien kulutusmenoista, mikä on viimeisen kolmen kymmenen vuoden aikana kasvanut merkittävästi. Kotitalouksien rakennemuutos näkyy myös kulutuskäyttäytymisessä. Pienet yhden 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 kulutus rakenne 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. Eläkeläisillä ja sosiaalietuuksien varassa elävillä tilanne on palkansaajia heikompi. Esimerkiksi sosiaalietuuksien indeksijäädytyksen 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 päivittäistavara kaupan kasvu. Lähde: Tilastokeskus

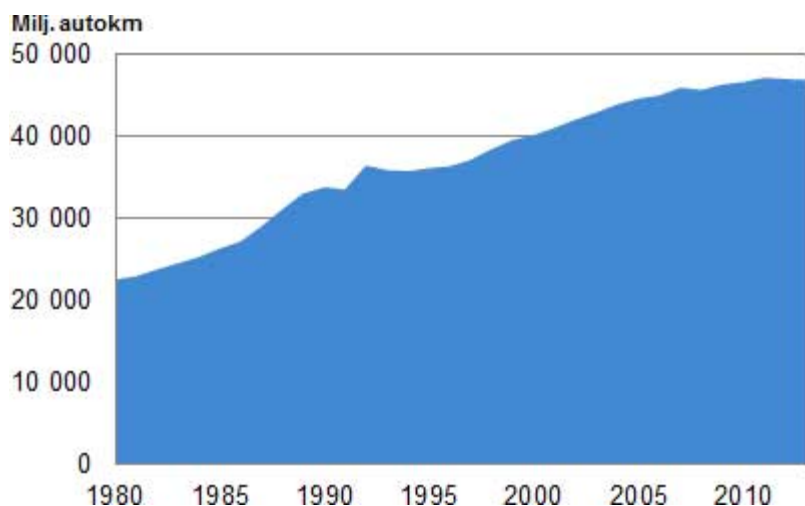
Myynti kasvoi huhtikuussa 1,1 prosenttia vuodentakaisesta. Tilastokeskuksen tuottaman kaupan pikaennakon mukaan vähittäiskaupan myynti kasvoi huhtikuussa 1,1 prosenttia vuoden 2017 huhtikuusta. Päivittäistavara kaupassa myynti sen sijaan laski huhtikuussa 1,5 prosenttia

ja myynnin määrä 4,1 prosenttia edellisvuoden vastaavasta ajankohdasta. Kauppa elää murroskautta, jossa tämän toimintaympäristön tulevaisuuden ennustettavuutta vaikeuttaa muun muassa digitalisaatio.

3.2.2 Matkailu

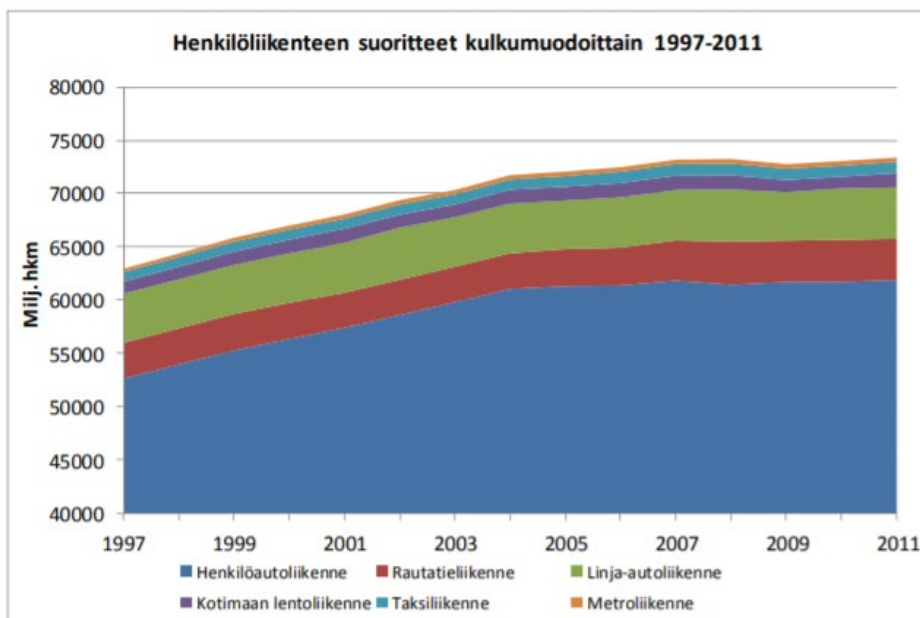
Uudenmaan matkailussa vuosi 2017 oli ennätysvuosi, jolloin maakunnassa rekisteröitiin lähes 6,1 miljoonaa matkailijoiden yöpymistä. Tämä tarkoittaa yli kymmenen prosentin kasvua vuoteen 2016. Yöpymiset ovat kasvaneet alueella yli 1,2 miljoonalla vuodesta 2010. Uudenmaan osuus kaikista Suomessa rekisteröidyistä 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.

3.2.3 Liikenne

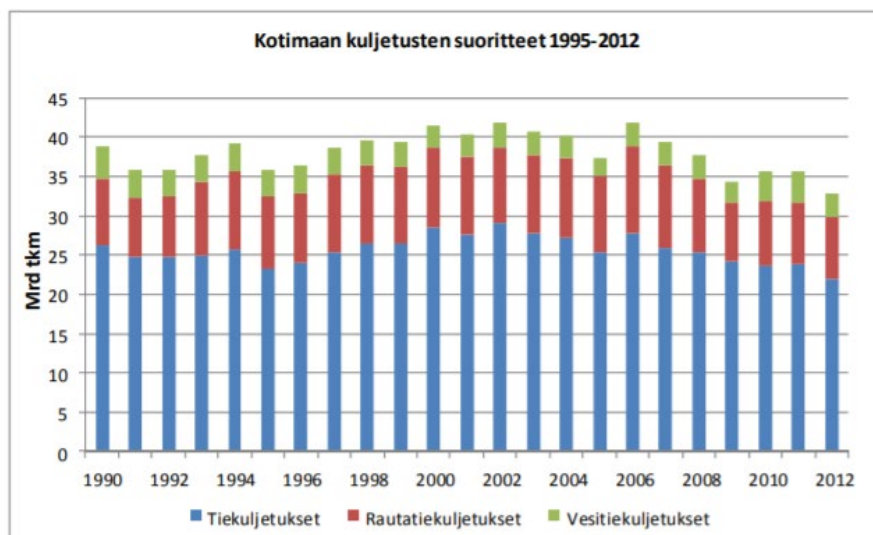


Lähde: Ympäristöministeriö

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 henkilöautoliikenteen liikennesuoritteen arvioitiin kasvavan 1,34-kertaiseksi vuoteen 2040 mennessä verrattuna vuoteen 2006. Kuitenkin henkilöautoliikenteen liikennesuorite kasvoi todellisuudessa paljon ennustetta hitaammin 2010-luvulla.

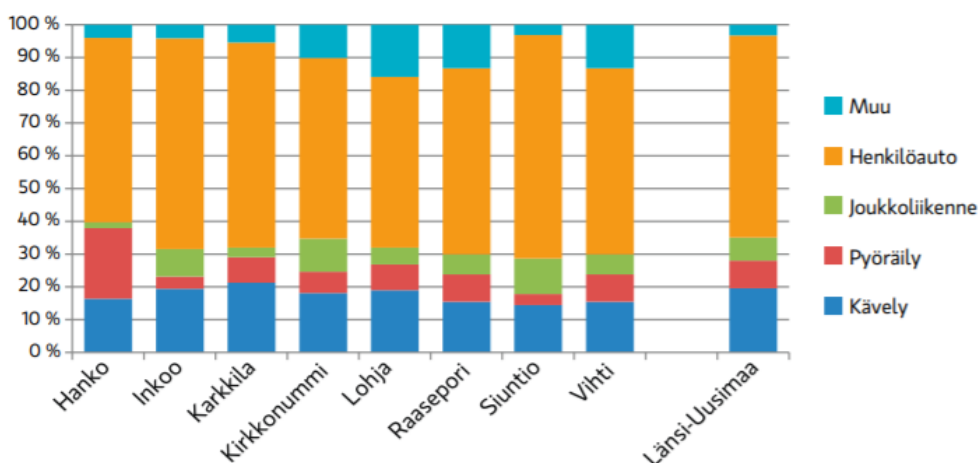


Henkilöliikenteen suoritteet kulkumuodoittain 1997 - 2011. Lähde: Liikennevirasto



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 tonnikipilometreistä on vaihdellut välillä 66–71 prosenttia, ollen 67 prosenttia vuonna 2012. Henkilöautoliikenteen kokonaissuoritteiden 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 enustetaan 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. Vihdissä suurin osa matkoista tehdään henkilöautolla, kuten muuallakin Länsi-Uudellamaalla.



3.3 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. Eriarvoistuminen, kasvavat tuloerot, sekä hyvinvoinnin ja vaurauden keskittyminen on ruokkinut yhteiskunnallista tyytymättömyyttä, mikä voidaan havaita muun muassa populismin maailmanlaajuisesta noususta 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 ennä-

tyksellisen 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 ilmastopakolaisuuden lisääntymisenä, luonnonvarojen ehtymisestä johtuvina kriiseinä, sekä talouskasvun heikkenemisenä osan maailmasta muuttuessa elinkelvottomaksi. Lisäksi ihmisten toiminnasta aiheutuva joukkosukupuuhto 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 kehittämällä 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. Toimin-

ta 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 sujuvoittaa 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 digitalisoi-
tuu. 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 keskikaupunkeihin. Uusista asunnoista lähes 90 prosenttia rakennetaan suurimpiin kaupunkeihin ja niiden lähistölle. Aikaisemmin muuttoliike kohdistui voimakkaasti kaupunkiseutujen kehyskaupunkeihin (ns. Nurmijärvi-ilmiö), mutta muuttosuunnassa tapahtui käänne kohti keskikaupunkeja vuonna 2007. Siitä huolimatta KUUMA-kunnat ovat säilyttäneet tasapainoisen 0,5 -1 prosentin kasvutahdin tähän päivään asti. Nykyisin voidaan puhua Järvenpää-ilmiöstä, jossa kehyskuntiin 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 kaupunkeihin kohdistuva muuttoliike on verrattavissa 1960-luvun muuttoliik-
keeseen, 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. Tutkimuksista nähdään myös, että suhdanteen kääntyessä parempaan, voi asuntojen kysyntäpaine kohdistua jälleen tasaisemmin keskuskaupunkien ja kehyskaupunkien osalle. Vaikkakin nousukausi voi ohjata väestönkasvua jälleen kehyskuntien väljemmille asuinalueille, asumispreferenssien globaalien 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 aiheutuva muutto 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 kestävyuden merkitys 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 teolliset 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 palvelullistuminen sekä elämyksellisyys, jolloin 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 digitalisuuden, automaation ja tekoälyn kehitykseen. Valtioneuvoston tulevaisuusselonteon mukaan merkittävimmät viisi työn muutoskulkua 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 automaatio vaikuttavat ihmisen tekemän työn määrään, ja erityisesti tuotannollisen työn määrä tulee vähenemään ihmisen tekemänä. Tämä voi aiheuttaa massatyöttömyyttä globaalilla tasolla automaation edetessä. Tekoälyn kehittyessä koneet pystyvät yhä monimutkaisempiin työtehtäviin, jolloin automaatio 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 samassa määrin kuin ennen, jolloin työtä on jaettava useamman kesken. Tulevaisuudessa toimeentulon takaamiseksi on

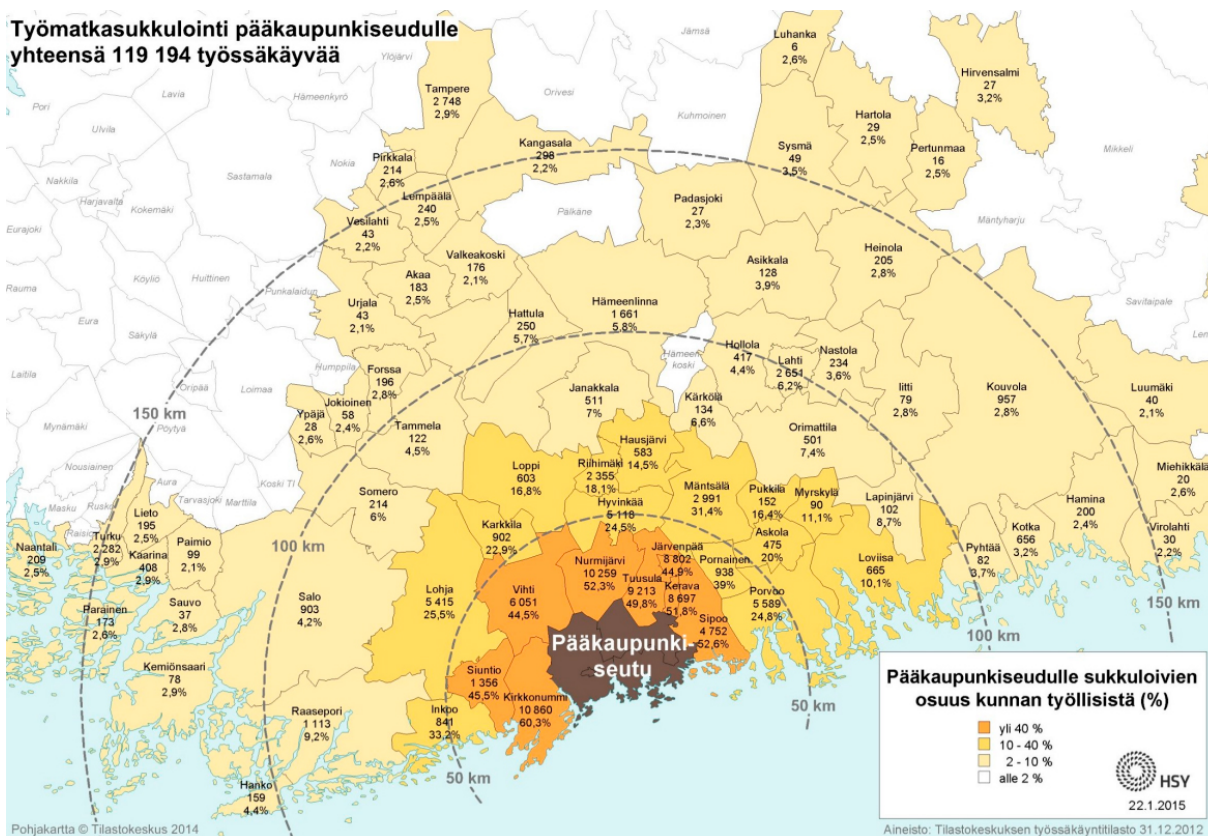
keksittävä uusia ratkaisuja, kuten esimerkiksi perustulo. Samaan aikaan merkityksellisyys työnteossa korostuu, kun toimeentulo ei enää ole samalla tavalla perustavanlaatuisesti riippuvaista työnteosta. Tämän kehityskulun seurauksena saatetaan jopa joutua määrittelemään aivan yhteiskunnan peruskysymyksiä.

Tietotyössä digitaaliset 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.

3.4 Vihti osana Helsingin seutua

Vihti sijaitsee Uudenmaan maakunnassa Länsi-Uudellamaalla ja on osa Helsingin metropoli- aluetta. 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.

Työmatkasukkulointi pääkaupunkiseudulle yhteensä 119 194 työssäkäyvää



Lähde: HSY; Tilastokeskus

3.5 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 oli, että Vihdistä on 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 Elinvoimakituksen luominen, jossa korostuu se, että kuntalainen nostetaan vielä vahvemmin keskiöön.

Brändi perustuu kunnan vahuuksille, 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 brändikehitystyöhön, 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 olivat seuraavat: 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

3.6 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 riittäväälle asuntotuotannolle sekä elinkeinotoiminnalle maanhankinnan, tonttien luovutuksen ja kaavojen toteutumisen edistämisen kautta. Maapo-

liittisessä 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 on noin 2350 ha maaomaisuutta, josta asemakaavoitetuilla alueilla noin 40 %. Merkittävimpinä tontteina voidaan pitää elinkeino- ja asuintontteja. Elinkeinotonttivarantoa on noin 14 % kunnan kokonaisvarannosta, mutta hajallaan oleva varannon sijainti tuottaa hankintaan haasteita, ja pohjavesialueet rajoittavat rakentamista. Tämä on kustannuskysymys myös. Asuintonttivarantoa on noin 20 % kunnan omistamasta kokonaisuusintonttivarannosta, ja merkittävin varanto sijaitsee Nummelan alueella. Muiden asemakaavoitettavien taajamien, Vihdin kirkonkylän, Ojakkalan ja Otalammen osalta otollisin raakamaavaranto 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 tarkoitettua kokonaisvarannosta noin 120 000 kerrosneliömetriä.

Maanhankinnan painopiste on vetovoimaisissa ja strategisesti merkittävissä paikoissa, kuten eteläisessä Nummelassa. Raakamaata hankitaan vuositasolla 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 joh-

donmukaisia 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. Kehittämisalumenettelyä käytetään lähinnä vanhaan rakennettuun alueeseen välittömästi liittyvillä uusilla alueilla. Maankäyttösopimuksia on mahdollista laatia, mikäli tämä on maanomistussuhteiden takia välttämätöntä ja nämä ovat taloudellisesti tarkoituksenmukaisia. 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 kunnalle kiinteistökauppaakin yksinkertaisemmalla tavalla, eli haltuunotolla. Asemakaavan mukaiset puistot ja muut kunnan tarpeisiin tarkoitettut 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. Yksityisomistuksessa olevan maan kaavoittamisessa käytetään

sopimusmenettelyä. Maankäyttösopimuksella sovitaan hyödyt, kustannusarviot, lunastusten toteutus yleisesti, tavoitteet ja korvaukset, tasapuolisuutta unohtamatta.

Kunnalla on mahdollisuus periä maanomistajalta kehittämiskorvausta (vain sitovan tonttijaon alueella), mikäli maanomistaja ei tehdystä maankäyttösopimuksesta huolimatta osallistu yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin. Rakentamattomilla rakennuspaikoilla käytetään korotettua kiinteistöveroä. 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 kehittämissä strategian mukaisilla alueilla.

3.7 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 kokonaisuusukasmäärä kohoaisi noin kahteen miljoonaan asukkaaseen. Tästä muuttovirrasta Vihdillä on oiva mahdollisuus houkutella uusia asukkaita kuntaan vastaamalla muuttajien asumistoihiveisiin. KUUMA-seutu on kasvanut merkittävästi kuluvalle vuosituhannella, vaikkakin kasvu on tällä vuosikymmenellä hiipunut. Kasvu on kuitenkin edelleen pysynyt 0,5 – 1 prosentin välillä. Vihdin muuttovoitto on muodostunut pääasiassa keski- ja hyvätuloisista asukkaista. 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 käännyä jopa laskuun. Tyypillisesti KUUMA- kunnat ovat menettäneet asukkaita Helsingin seudun ulkopuolelle suuntautuvan muuttoliikkeen vuoksi, joskin tämä muuttoliike on viime vuosina pienentynyt. Huhti- kesäkuussa 2018 KUUMA- kuntien saama muuttovoitto pääkaupunkiseudulta on kasvanut, ollen tällä ajalla 750 henkeä.

Osa 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 mahdollisuutena tarjota monipuolisia asumismahdollisuuksia. Kylämiljöön lisäksi Vihdillä on mahdollisuus kehittää taajamiaan vastaamaan muuttuneita asumistoiveita ja tarpeita. Erityisesti mahdollinen ESA-radan asema eteläisen Nummelan läheisyydessä mahdollistaisi toteuttuaan asemanseudun 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 muut toimenpiteet, kuten paikkabrändäys ja erilaiset markkinoinnilliset työkalut tulee ottaa käyttöön laajasti. Joukkoliikenteen sekä kävely- ja pyöräily-ympäristön kehittäminen tulee pitää korkeana prioriteettina.

3.8 Rakennemallit

Kunnan tulevasta kehityksestä laadittiin kolme konsultin toimesta (Ramboll Finland Oy) erilaisia 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 yhdistettiin parhaimmat ja toteutuskelpoisimmat ominaisuudet kunnan tulevaisuuden kannalta edullisimmaksi kehityssuunnaksi. Painotus oli kuitenkin RaideCityllä ja Pikkukaupungilla 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 kulu-
tuskestävyyden 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) toteutuvat päätaajamien välissä sekä Nummelasta Helsinkiin ja Lohjalle. Varaudutaan Espoo-Salo oikoradan rakentamiseen ja Huhmarin asemaan, johon sijoitetaan liityntäpysäköintiä. Kunnan sisäisen joukkoliikenteen tarpeisiin 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 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 kehittyi kiinni kasvanut taajamanauha, jossa rakentaminen tukeutuu pääosin valtatie 25 -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 toteutuu Nummelan ja Kirkonkylän välillä, jota kehitetään myös bussiyhteytenä, sekä kävelyn ja pyöräilyn yhteytenä. ESA- 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 keskusten kilpailukykyä kaupan näkökulmasta.

4 Rakennettu ympäristö

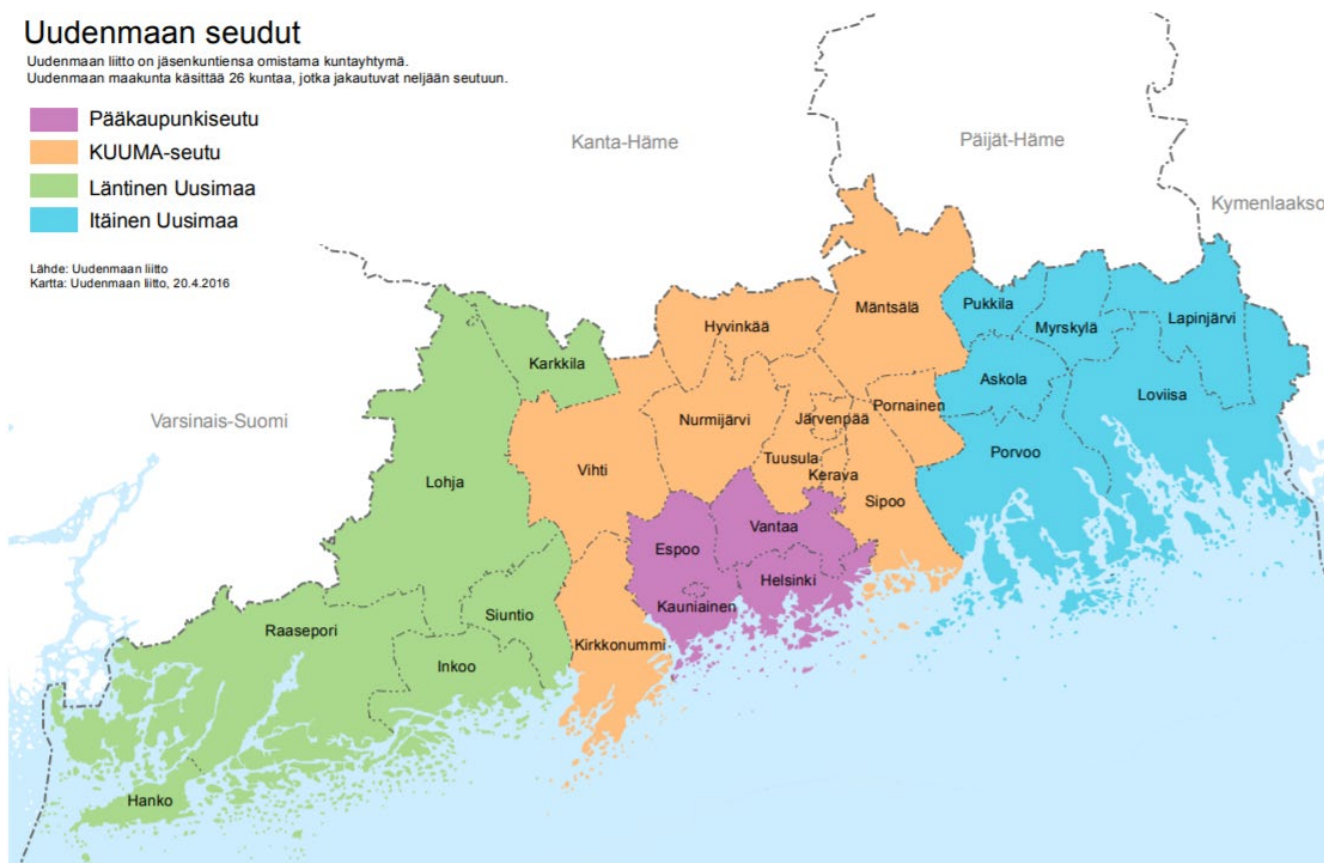
4.1 Yhdyskuntarakenne

Uudenmaan seudut

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

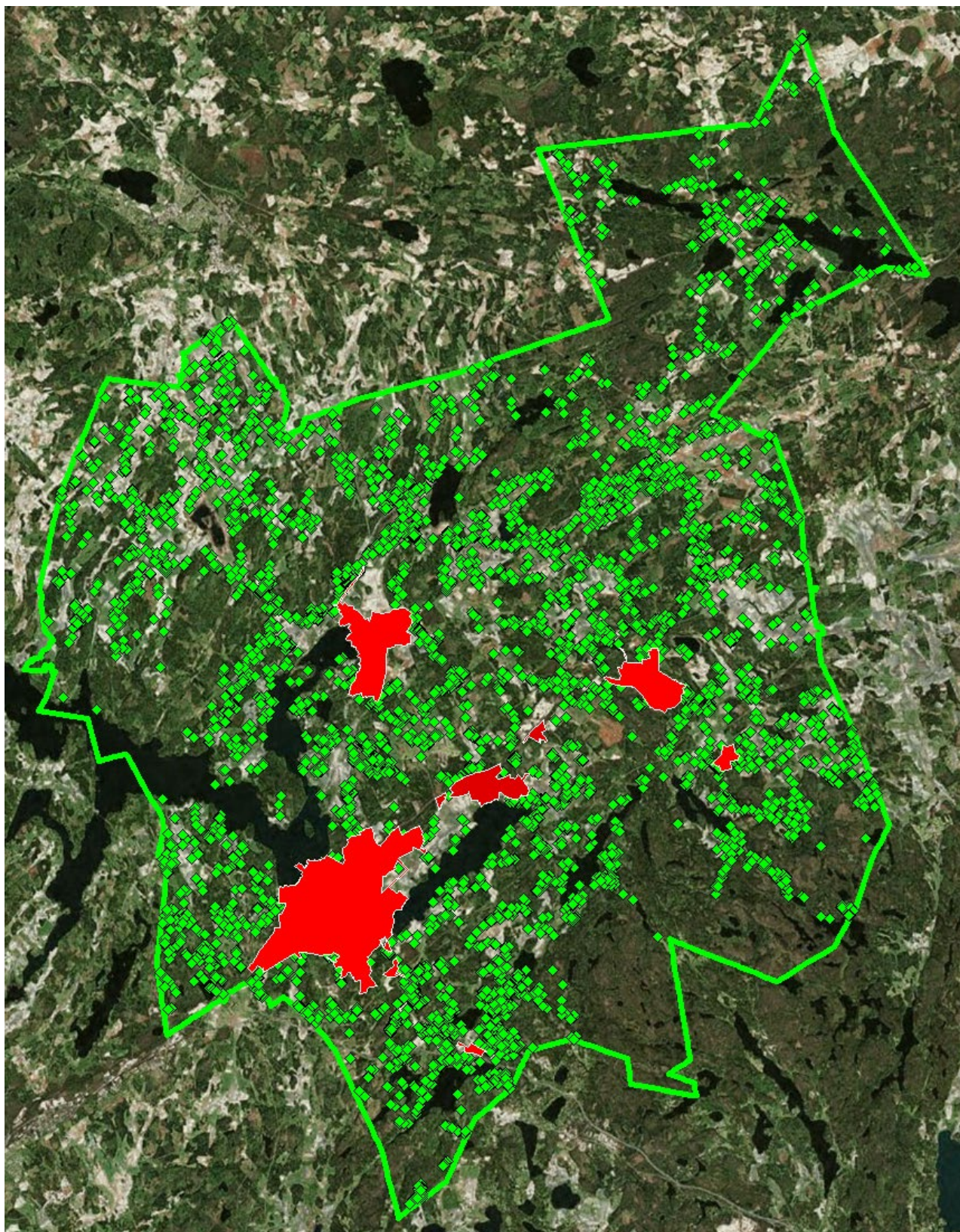
- Pääkaupunkiseutu
- KUUMA-seutu
- Läntinen Uusimaa
- Itäinen Uusimaa

Lähde: Uudenmaan liitto
Kartta: Uudenmaan liitto, 20.4.2016

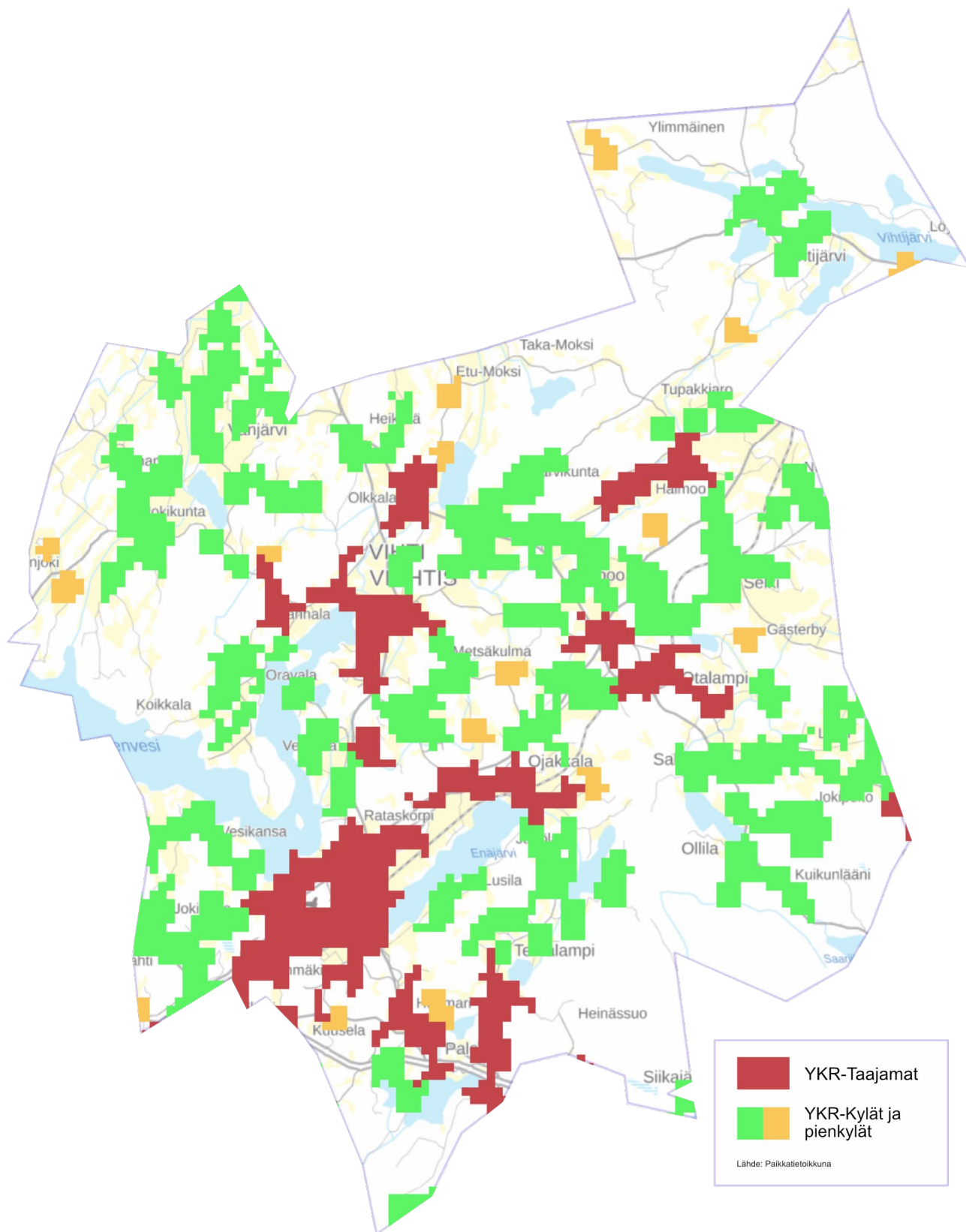


Lähde: Uudenmaan liitto

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 hajakentämiseen 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 valtatie 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 reunaan 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 rakennusaineteollisuus. 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.

4.2 Kylät

Vihti koostuu monista elinvoimaisista kylistä, joilla on kaikilla omat erityispiirteensä ja oma historiansa. Jatkossa kylien sisäsyntyisiä vetovoimatekijöitä pyritään kartoittamaan, sekä valmistelemaan ”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 Herrakun-

nan kumpuilevia peltoja 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. Erikoisuus 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 juhlassa. 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

Olkkanan seutu kuului aikaisemmin Olkkalan kartanoon, joka muodosti 1900-luvun alussa yhdessä siihen kuuluneen Kourlan kartanon kanssa suuren maatalouden ja teollisuuden keskuksen. 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 pietetillä.

Selki

Vihdin itäosissa sijaitsevaa Selin kylän raittia hallitsevat vieri vieressä 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 päiväkotiki sekä aktiivisessa käytössä oleva seurojentalo. Kesäisin siellä järjestetään kesäjuhlat ja talvisin pikkujoulut.

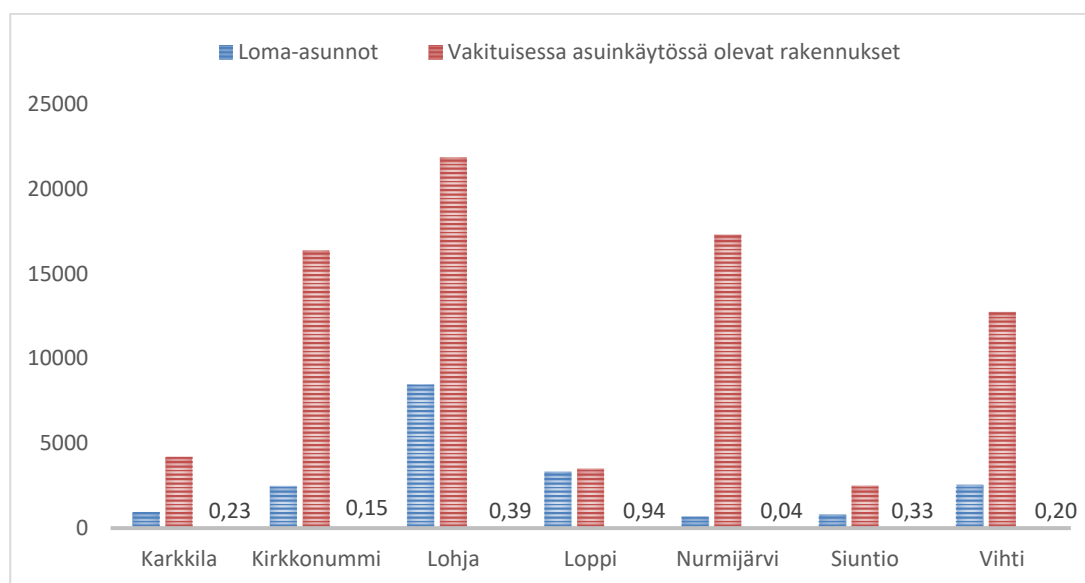
Vihtijärvi

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

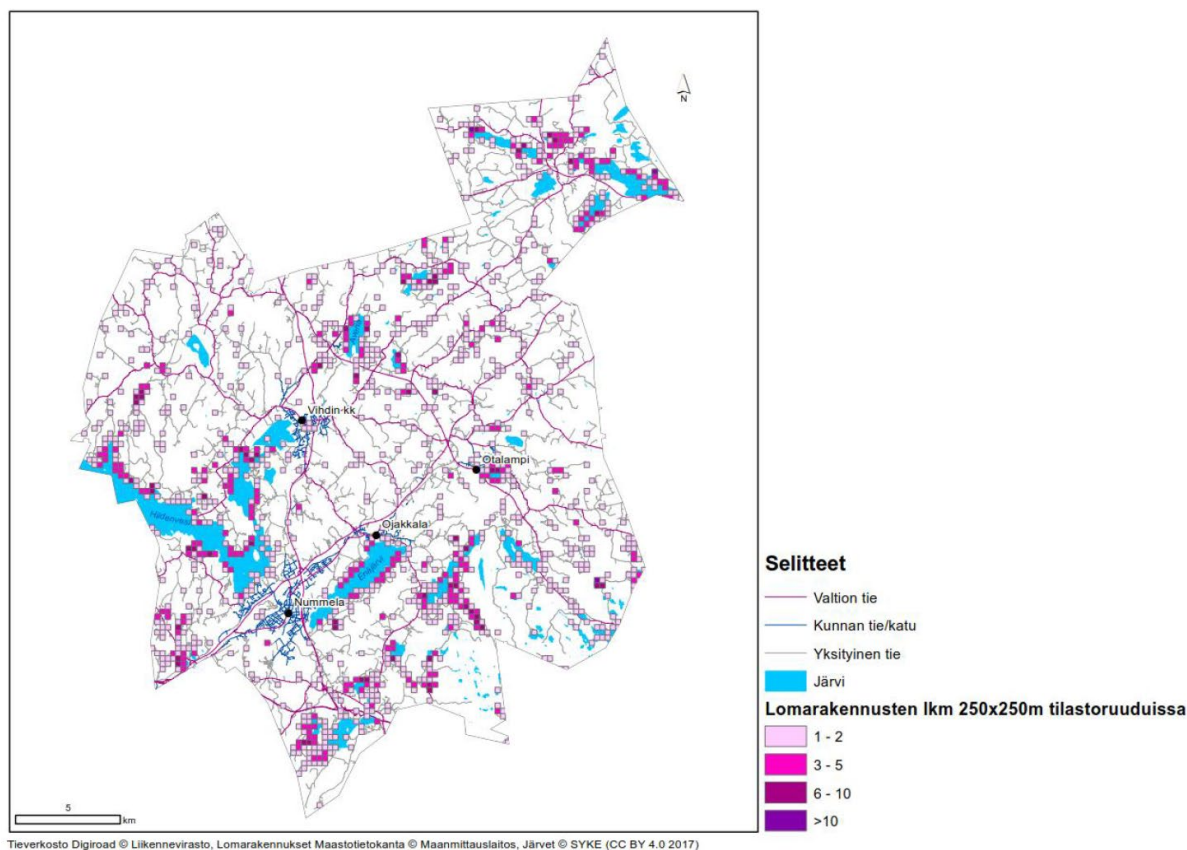
kuljettu asioilla naapuripitäjissä. Vihtijärvellä kylän keskus on mäki, jolla sijaitsevat oma hautausmaa ja kappeli, koulu, päiväkot, juhliin vuokrattava Yli-Seppä sekä vapaapalokunnan talo Nummitupa. Nummituvalla järjestetään monenlaisia juhlia ja sitä voi vuokrata omiinkin juhliin. Vihtijärvi on aktiivinen kylä, jossa järjestetään monenlaista toimintaa. Esimerkkeinä voi mainita VPK:n toiminnan, urheiluseura Uhkan, kylän yhteiset juhlat kesällä ja adventtina sekä toukokuussa ilmestyvän kylälehdessä. 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.

4.3 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

4.3.1 Lomarakennusten käyttötarkoituksen muuttaminen asuinrakennukseksi

Vapaa-ajan asunnon on voinut muuttaa pysyväan 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-ajanasunnon muuttaminen pysyväan 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.

4.4 Virkistys

Vaihteleva maasto ja moni-ilmeinen luonto tarjoavat Vihdissä hyvät mahdollisuudet moninaiseen harrastamiseen, retkeilyyn ja ulkoiluun. Salpausselän harjanne jakaa vihtiläisen maiseman ja maaston kahtia. Maisemakuvaa värittävät kumpuilevat harjujaksot sekä peltoaukeat ja vesistöt, jotka muuntuvat järviylänköjen erämaaksi. Vihdissä sijaitsee paljon luontokohteita.

Salmijärven rannalla sijaitsee Etelälahden ulkoilualue ja Salmen ulkoilualue. Alueelta on yhteys myös Nuuksion kansallispuistoon. Nuuksio on pääkaupunkiseudun laajin luonnonmukainen ulkoilualue ja se sijaitsee suurimmaksi osaksi Vihdin alueella. Nuuksio on erämaaluonteinen järviylänkö, jonka alueella on hyvin hoidetut ja merkityt laajat ulkoilu- ja vaellusreitit. Vihdin länsiosassa sijaitse Pääkslahden ulkoilumaasto, jossa sijaitsee luontopolku. Kauniita näköaloja avautuu useilta kallioalueilta. Palakosken virkistysalueella sijaitsee Mummusalin kalliot, joilla muodostuu komea näköalajyrkäne.

Vihdin suurin vesistö on Hiidenvesi. Hiidenvesi ja Lohjanjärvi muodostavat Uudenmaan laajimman vesistöalueen, josta on yhteys Itämereen. 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.

4.5 Luonnonympäristö

Maiseman perusrakenne

Uudellamaalla erottuu karkeasti viisi suurmaiseman tyyppiä: Salpausselät, kallioylängöt, järvi- ja selänneseutu, jokilaaksot sekä saaristorannikko. Maiseman suurmuodot eli Salpausselät sekä Nuuksion ja Sipoonkorven kallioylängöt ovat olleet paitsi kulttuurisia rajavyöhykkeitä myös maiseman jakajia, jotka ovat ohjanneet liikkumista. Salpausselkien reunamuodostumat ovat helppokulkuisia. Ensimmäisen Salpausselän 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 kallioylänkö on karua ja kallioista ylänköä, joka on säilynyt jääkauden kulutuksesta 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, maanmerkit ja maiseman solmukohdat. Hallitsevin tekijä maisemassa on sen muoto. Mais-

man 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 tunnus-piirteitä 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 värittävät poikittaiset harjujakot 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 järviylänköjen 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 sijaitsee Moksissa Rokokalliolla noin 156 m mpy.

Kallioperä

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

Vihdin etelä- ja länsiosassa sijaitsevat suurimmat kiillegneissi- ja graniittialueet. Nummelan pohjoispuolella ja Vihdin kirkonkylän alueelle sijoittuu pyrokseenigranodioriittialue. Vihdin pohjoisosissa on vaihtelevin kallioperä. Alueella kuitenkin sijaitsee eniten pyrokseenigneissiä, etenkin koillis- 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. Ensimmäinen Salpausselkä halkoo Vihdin kunnan aluetta lounaasta koilliseen siten, että kunnan pohjois- ja länsiosa eli Salpausselän pohjoispuoli kuuluu Karjaanjoen valuma-alueeseen (935 km²) ja kunnan etelä- ja 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 suh-

teen. Neljä pääallasta ovat Kirkkojärvi, Mustionselkä, Nummelanselkä ja Kiihkelyksenselkä. Muita suurimpia järviä Vihdin alueella ovat mm. Enäjärvi, Poikkipuoliainen ja Palojärvi kunnan eteläosassa. Muutamien 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 Vihdissä. 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.

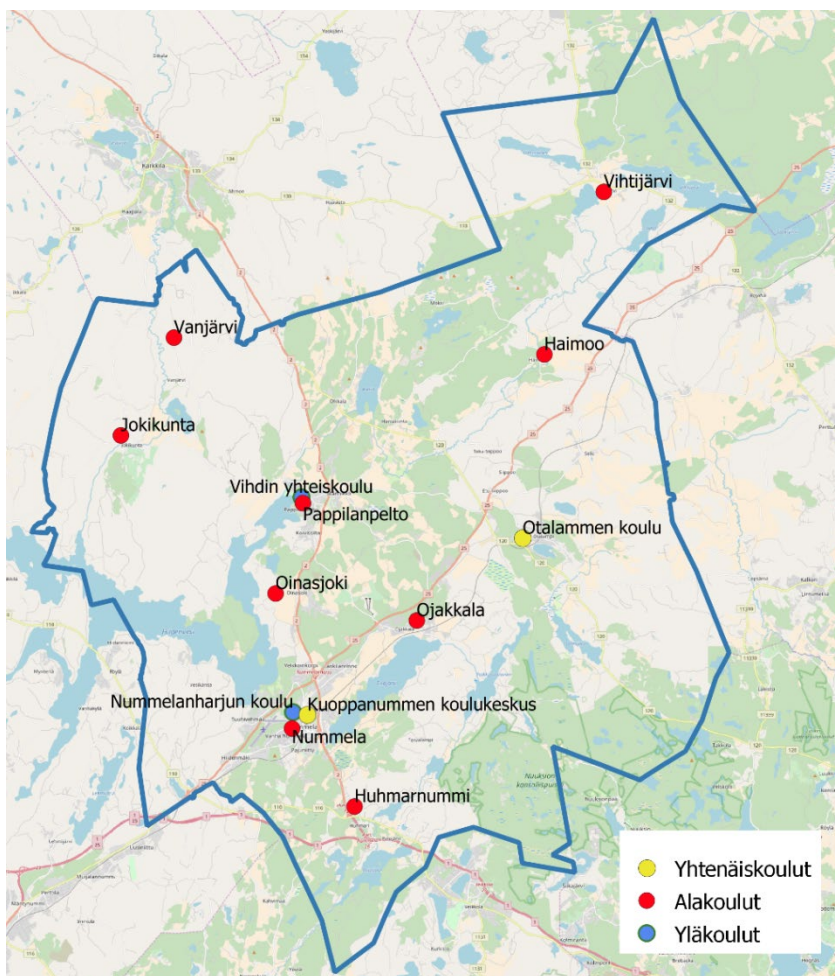
Vihdin halki kulkee lounais-kaakkosuuntainen reunamuodostelma ensimmäinen Salpausselkä sekä siihen liittyvät poikittaiset harjujaksot. Harjuluonnolle tyypillinen kasvillisuus on mäntyvaltainen kangasmetsä, joka on kasvupaikkana karumpaa. Kasvupaikkoina rehevät laajat savikkoalueet sijoittuvat Ensimmäisen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

4.6 Palvelut

4.6.1 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 päiväkotia on 15, joista yksi on ruotsinkielinen.

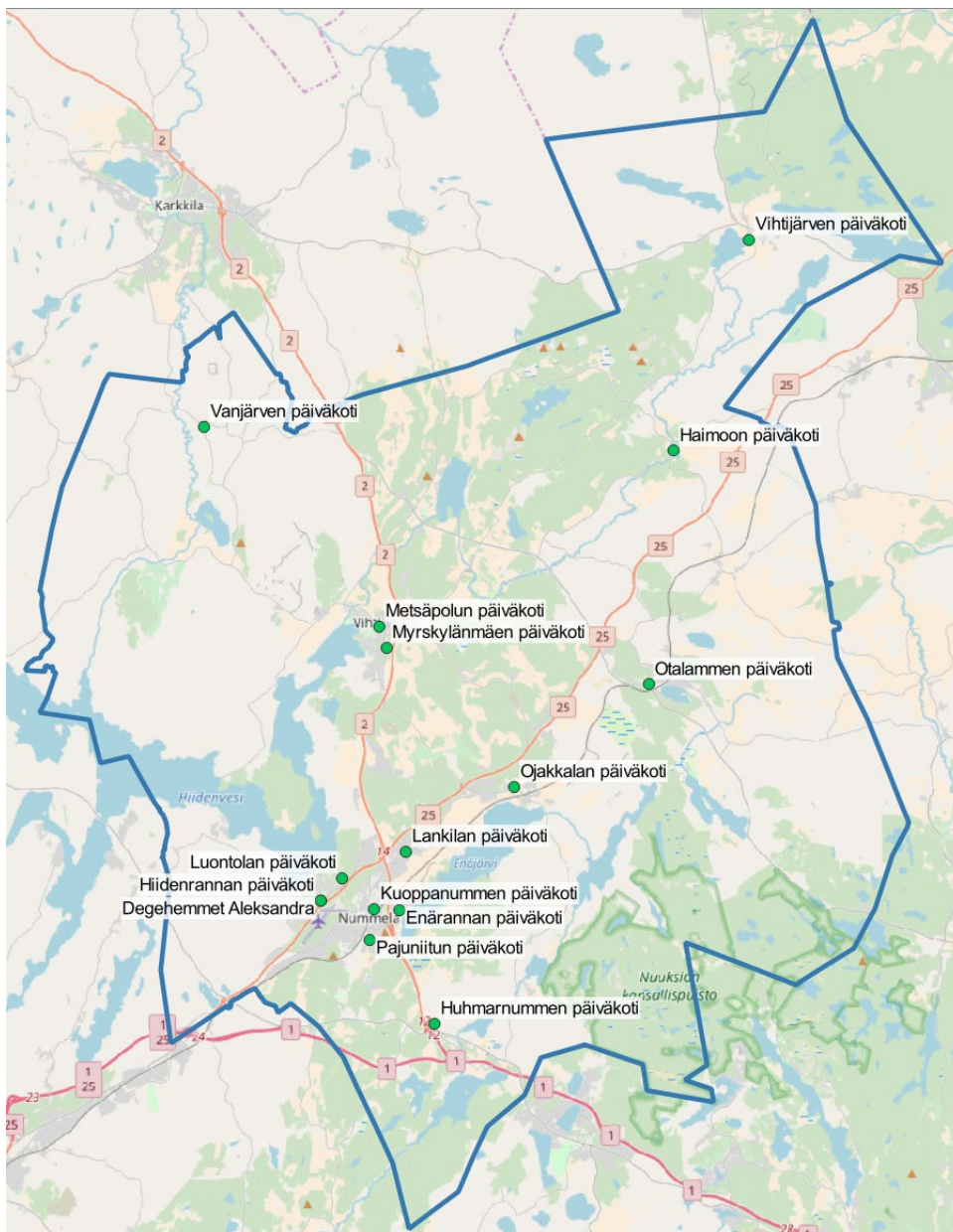


Vihdin koulut. Lähde: Vihdin kunta

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 päiväkotijä ja koulukeskukseen rakennettaisiin ensimmäisessä vaiheessa kuuden ryhmän suomenkielinen päiväkotijä noin kaksisarjainen alakoulu. Lisäksi tiloihin rakennettaisiin kolmiryhmäinen ruotsinkielinen päiväkotijä sekä kolmiryhmäinen ruotsinkielinen alakoulu. Kirkonkylään on rakenteilla Campus-hanke, joka valmistuu vuonna 2019. Campus korvaa Vihdin yhteiskoulun vanhimmat osat, minkä lisäksi Campukselle 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 lähi-vuosina 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.

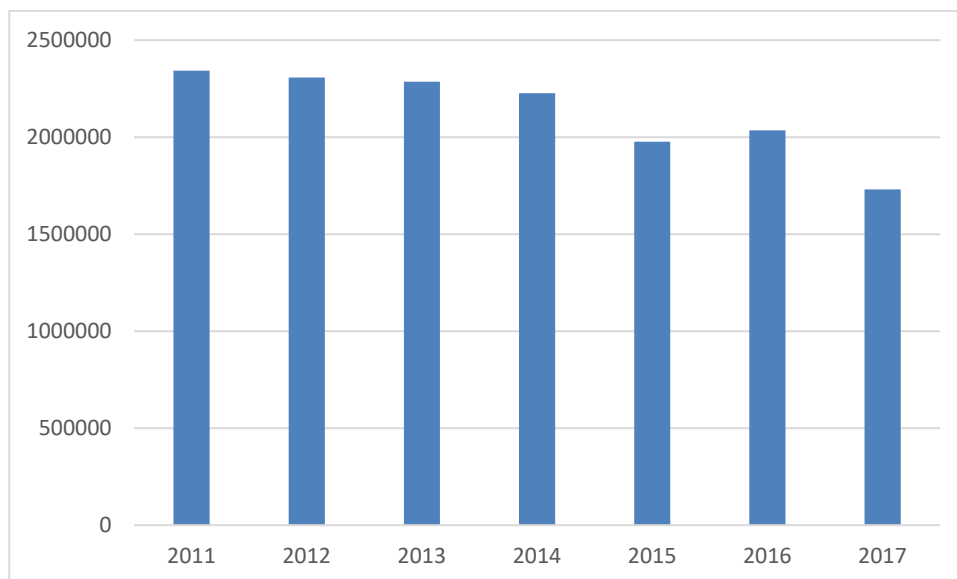


Vihdin päiväkodit. Lähde: Vihdin kunta

Koulukuljetuskustannukset ovat Vihdissä hieman keskivertoa kuntaa suuremmat. Kuljetettavia oppilaita 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. Li-

säksi 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. Virkaajan ulkopuolella terveystalvija 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 ylittämään 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.

4.6.2 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 sijoitunut S-Market. Tilaa vaativa kauppa sijaitsee pääasiassa Nummelan alueella. Toimijoina ovat muun muassa Hong Kong, K-Rauta sekä Tokmanni. Vihtiläiset tukeutuvat laajasti myös Espoon ja Vantaan palveluihin, tosin vihtijärveläiset tukeutuvat asiointinsa 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 4 000 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 au- tokauppa	Muu erikois- kauppa	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 on järkevää 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 erikoisliikkeiden kustannuksella. Tämä on valitettava, mutta toisaalta ymmärrettävä kehityskulku autoistumisen ja kaupan keskittymisen lisääntyessä. Lisäksi kauppakeskukset pystyvät tar-

joamaan 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.

4.7 Liikenneverkko

4.7.1 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. Valtatie 2 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 kunnan etelästä pohjoiseen kulkien Palojärveltä Nummelan ja Kirkonkylän kautta tarjoten yhteyden muun muassa Karkkilaan.

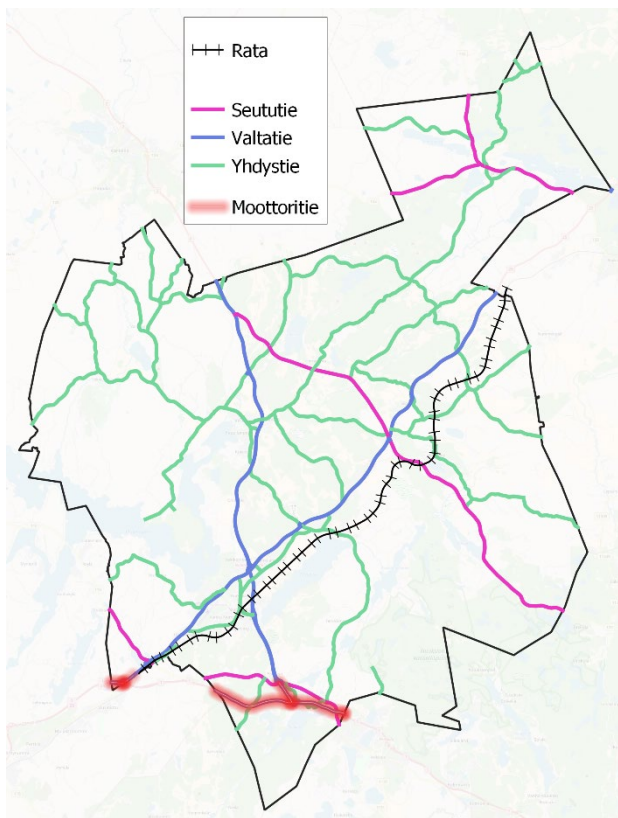
Lisäksi suunnittelualueella kulkee useita yhdysteitä, jotka palvelevat kunnan alueen kyliä, kuten Jokikuntaa ja Haimoota. Hanko – Hyvinkää –rata kulkee valtatie 25:n suuntaisesti suunnittelualueen läpi.

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 ajoneuvoon/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 Nummelasta 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 Vihtijärvi – Röykkä välillä.

Maantieliikenne ruuhkautuu säännöllisesti useissa kohdin valtatie 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

4.7.2 Raideliikenne

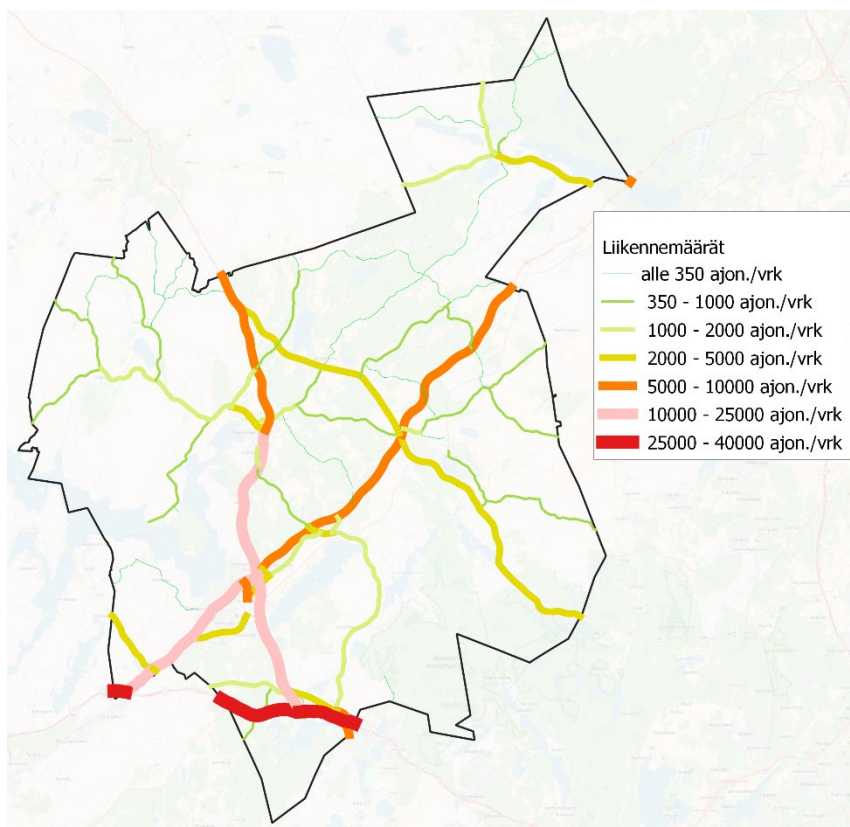
Hyvinkää-Karjaa-Hanko -rata on yksiraiteinen sähköistämätön rata. Rataosalla Hyvinkää-Karjaa on vain tavaraliikennettä, mutta Karjaa-Hanko välillä myös kiskobusseilla hoidettavaa henkilöliikennettä. Radan tärkeimpiä kuljetuksia ovat metsäteollisuuden paperin vientikuljetukset Hangon satamaan ja Kirkniemen tuotantolaitokselta Vuosaaren satamaan, sellutoimitukset Kirkniemen tehtaalle, 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

4.7.3 Joukkoliikenne

Vihdin kunnan joukkoliikenne perustuu pääosin yksityisten linja-autoyritysten tarjoamaan vakio- ja pikavuoroliikenteeseen. Joukkoliikenteen rungon muodostaa Helsinki-Nummela-vakiovuoroliikenne. Vakiovuoroliikenne on normaalia kuntien sisäistä ja kuntakeskusten välistä bussiliikennettä. 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 joukkoliikennedyhteydet Nummelaan ja Vihdin kirkonkylään ovat pääasiassa koulukyytejä. Pikavuoroliikenne täydentää palveluja tarjoamalla nopeita yhteyksiä isompien kuntakeskusten välillä. Valvovana lupaviranomaisena toimii Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY). Kunta tekee yhteistyötä linja-autoyritysten, 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 kahtena päivänä viikossa. Palveluliikenteen autot liikennöivät kolmena päivänä viikossa Vihdin kirkonkylältä ja Nummelasta. Nummelassa on lisäksi yksi kesäaikana ajettava vuoro.

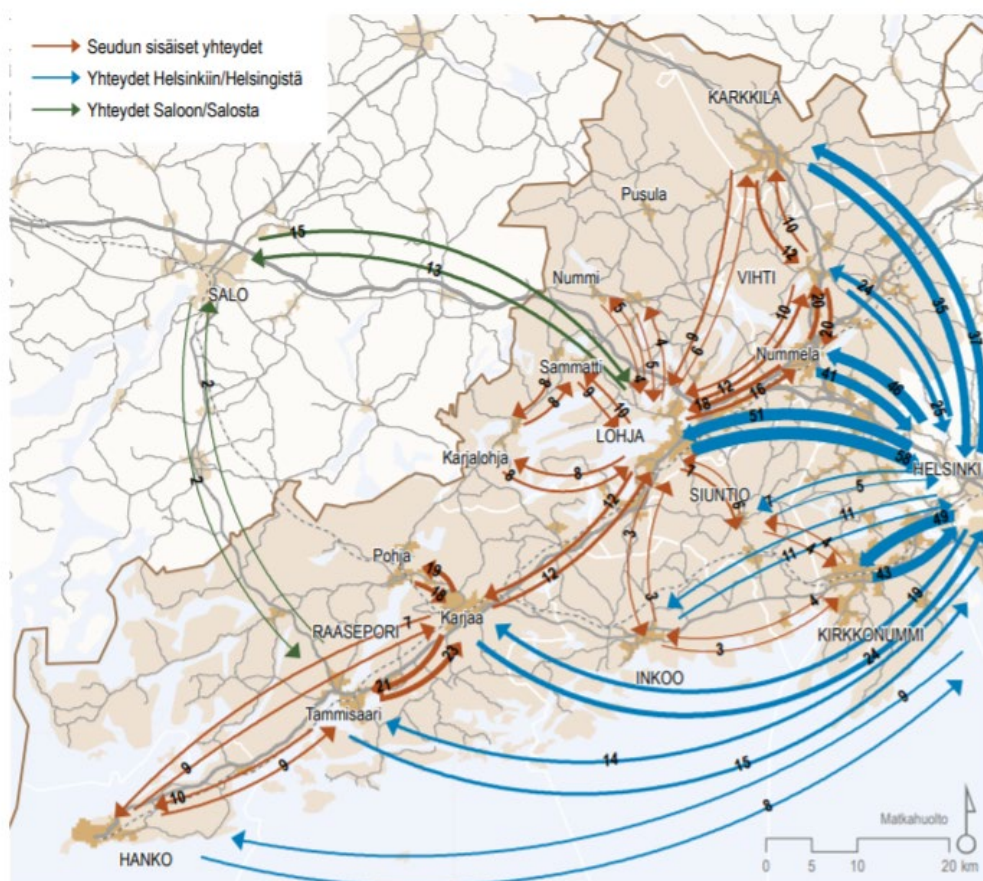
Vihdin joukkoliikenne on ollut murroksessa viime vuosina, erityisesti lainsäädännöllisistä muutoksista johtuen. Muutokset konkretisoituivat Vihdissä suurimmalta osin kesällä 2017, kun joulukuussa 2009 voimaan astuneen joukkoliikennelain siirtymääjansopimukset umpeutuivat. Muutosten myötä markkinaehtoinen liikenne on keskittynyt kuntakeskusten välille ja etenkin Nummelan ja Helsingin välille. Vihdin 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 edellä mainittuun 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, ja selvitys valmistui loppuvuodesta 2018. Samalla kiteytetään myös markkinaehtoista ja PSA-Ely-keskus- liikenteenhoitomallia, 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 yhteyk-

sistä, 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 liitântäyhteyden 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 oli HSL:n kanssa lippusopimus, jonka avulla vihtiläiset saivat ostaa HSL -alueen aikuisten kausilippuja samaan alennettuun hintaan kuin HSL-alueen asukkaat. *(Sopimus HSL:n kanssa päättyi 31.12.2017., eikä Vihti päättänyt liittyä osaksi HSL:tä.)*



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

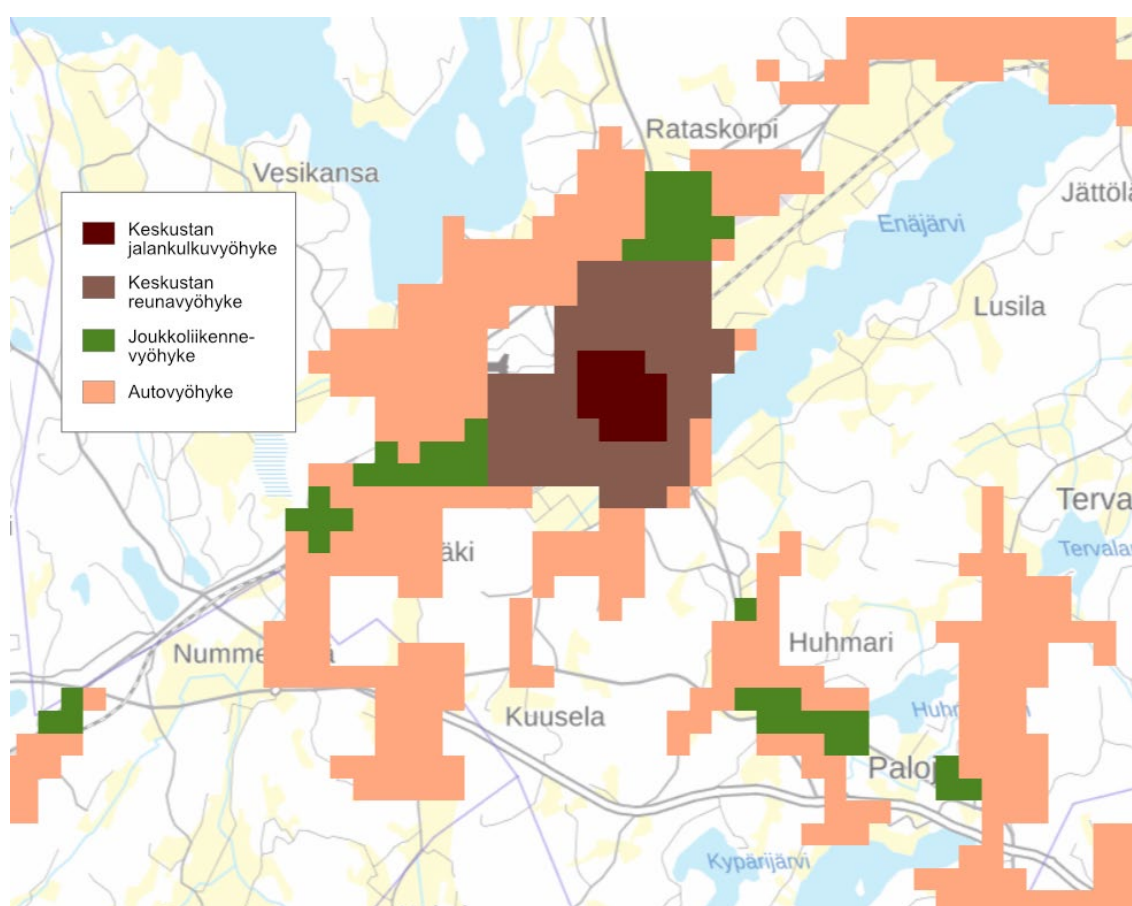
Taajamia lukuun ottamatta omalla autolla liikkuminen on usein varteenotettavampi vaihtoehto, kuin julkisilla kulkuneuvoilla liikkuminen, sillä joukkoliikenteen kattavuus kunnassa on kokonaisuutena vähäinen. Joukkoliikenteen kattavan järjestämisen mahdollisuudet ovat myös heikot johtuen matalasta väestötiheydestä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

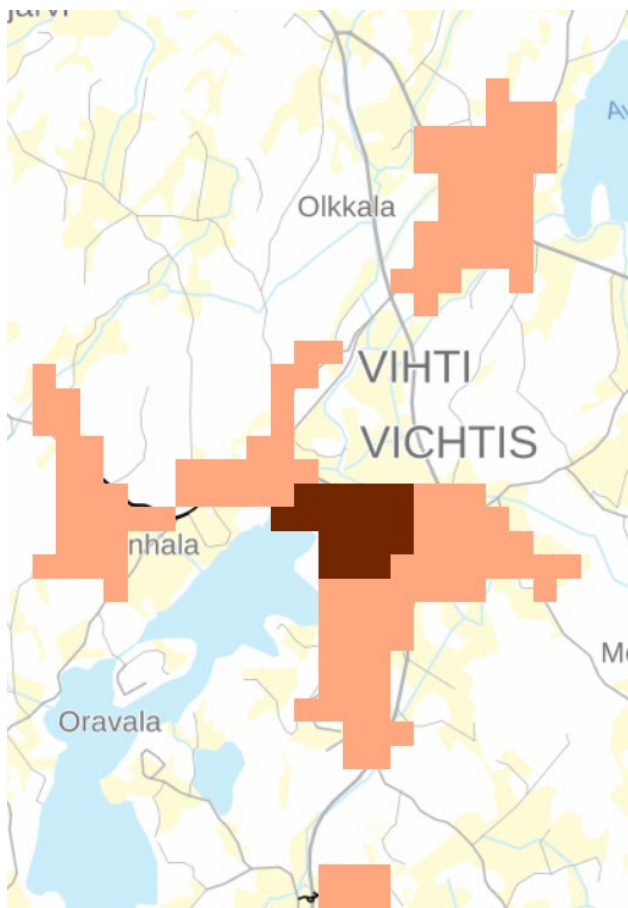
Liikennöinti Nummelan ja Leppävaaran aseman välillä käynnistyi kouluvuoden alkaessa 9.8.2018. Vuorot ajetaan arkipäivisin maanantaista perjantaihin, myös koulujen syys-, joului- ja talvilomaviikoilla. Ensimmäinen vuoro Nummelasta Leppävaaraan lähtee klo 6:20 ja viimeinen klo 16:35. Leppävaarasta Nummelaan 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 Nummeleen 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

4.7.4 Liityntäpysäköinti

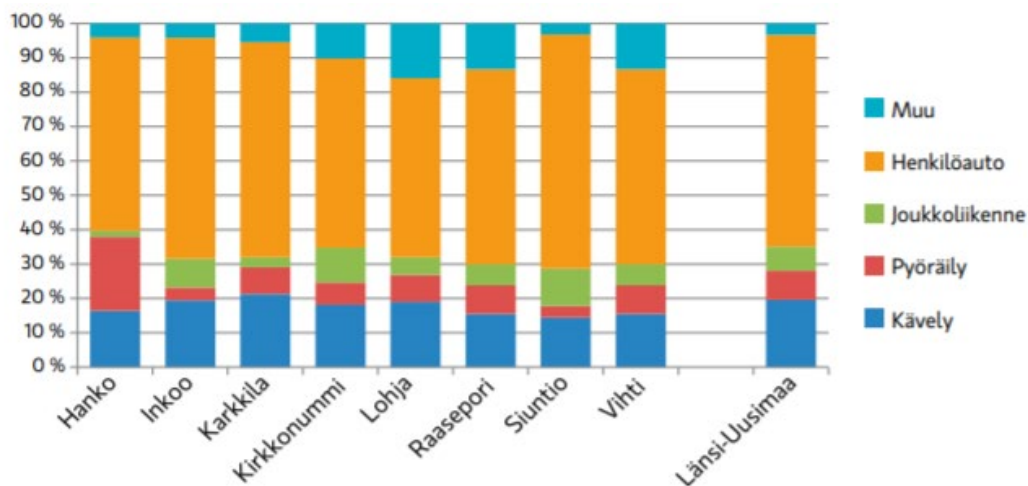
Vuonna 2012 Helsingin seudun 14 kunnan (Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kirkkonummi, Kerava, Sipoo, Vihti, Nurmijärvi, Hyvinkää, Tuusula, Järvenpää, Mäntsälä ja Pornainen) alueella oli noin 9 000 henkilöautojen liityntäpysäköintipaikkaa, joista noin 2/3 sijaitsee pääkaupunki-seudulla. Polkupyörien 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 Nummelan linja-autoasema, Vihdin kirkonkylän liityntäpysäköintialue ja Ota-

lammen liityntäpysäköintialue. Seudullisen liityntäpysäköintijärjestelmän tulevaisuuden kehitysaskeliksi on suunniteltu liityntäpysäköinnin liittämistä tiiviimmin maankäytön suunniteluun ja kaavoitukseen, informaatio-, maksu- ja seurantajärjestelmien kehittämistä, liityntäpysäköintialueiden laatutasosta huolehtimista ja liityntäpysäköintialueiden palveluiden kehittämistä sekä markkinoinnin ja tiedottamisen kehittämistä.

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

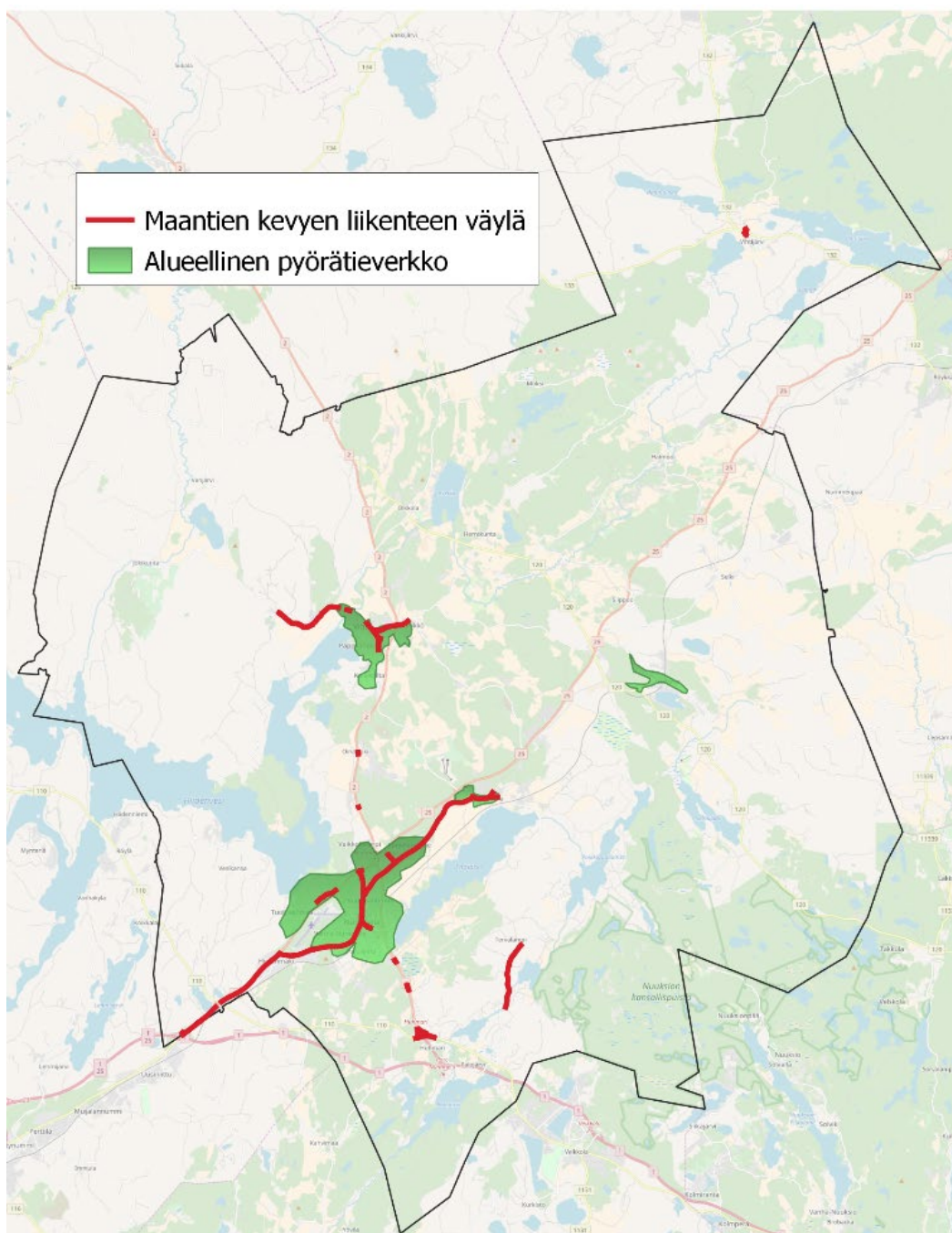
4.7.5 Kävely ja pyöräily



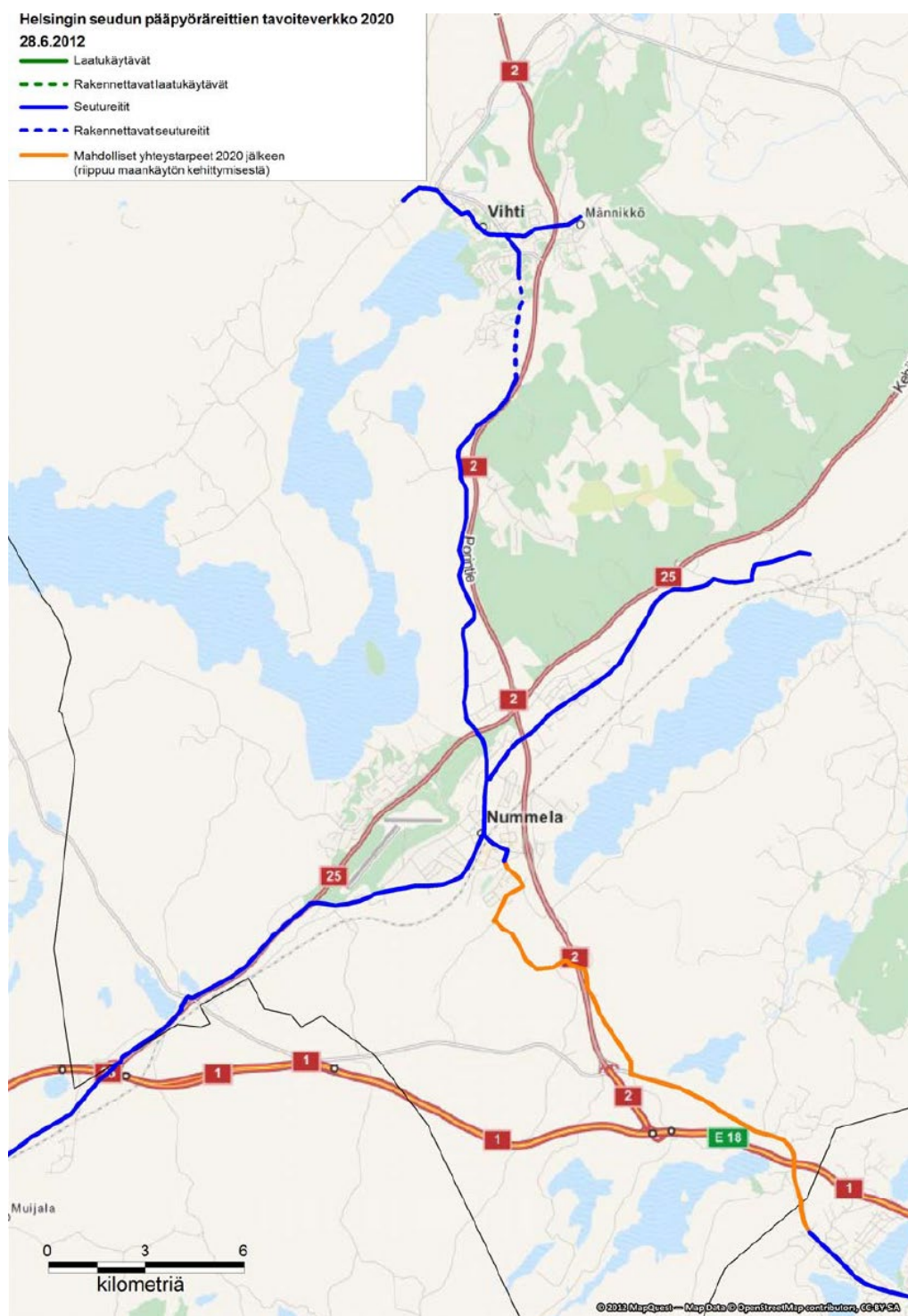
Länsi-Uudenmaan asukkaiden tekemien matkojen kulkutapajakauma laskettuna matkojen määrästä. Lähde: Uudenmaan liitto; Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2035

Kävelyn ja pyöräilyn liikenteen verkon muodostavat maanteiden varsilla olevat kävely- ja pyöräilyväylät sekä kuntien omassa katuverkossa olevat pyörätiet ja jalkakäytävät. Maanteiden varsilla on kävelyn ja pyöräilyn väyliä Nummelan keskustassa, Vihdin kirkonkylässä ja Ojaka-

lassa. Maanteiden varsien 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 kävely- tai pyöräilyväyliä. Jatkossa selvitetään esimerkiksi yhteismahdollisuuksien kehittämistä Huhmarista Nummelan kautta Vihdin kirkonkylälle.



Vihdin kävelyn- ja pyöräilyn verkostot. Lähde: Vihdin kunta

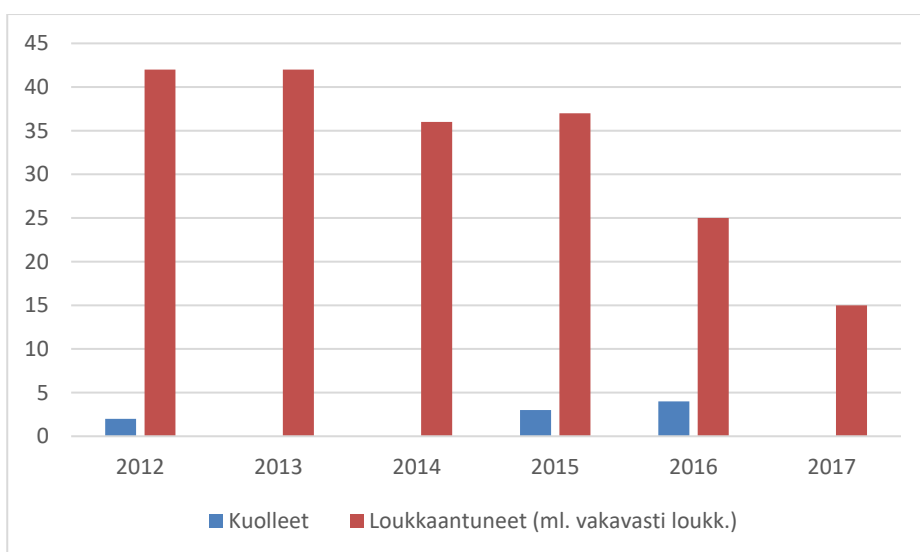


Helsingin seudun pääpyöräreittien tavoiteverkko 2020 Vihdissä. Lähde: Vihdin kunta

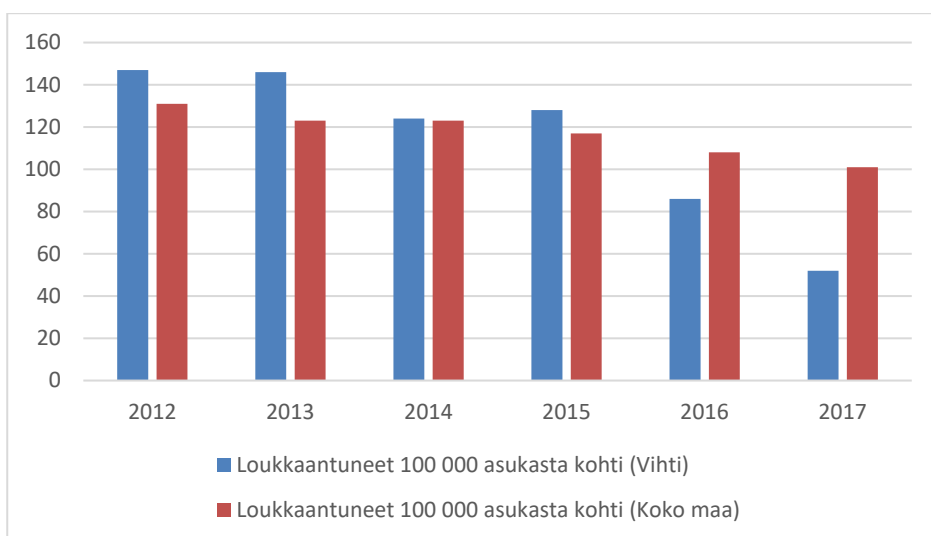
Jalankulku ja pyöräily ovat menettäneet osuuksiaan kulkumuotona autoistumisen, yhdyskuntarakenteen hajautumisen sekä elämäntapamuutosten vuoksi. Täten kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen on erityisen tärkeää, mikäli näiden kulkumuoto-osuuksia halutaan kasvattaa.

4.8 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

Länsi-Uudellamaalla on viimeisen kymmenen vuoden aikana tapahtunut keskimäärin noin 250 henkilövahinkoon johtanutta liikenneonnettomuutta. 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.

4.9 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 liikkujia 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 ensimmäisiä ovat antaneet muun muassa automatisoidun liikenteen kokeilut ja taksiliikenteen digitalisoitumisen. Myös pysäköintiin tarvitaan uutta ajattelua, monipuolisia keinoja, sekä innovaatioiden tehokasta hyödyntämistä. Liikenteen palvelullistuminen 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 ovat useimmiten muita alueita pienempiä. Johdonmukaisen pysäköintipolitiikan tavoitteena on taloudellisuus, sekä

pysäköintiratkaisujen vaikutusten ja kustannusten läpinäkyvyyden lisääminen. Tältä pohjalta on aihetta 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).

Kiinteistöä varten asemakaavassa ja rakennusluvassa määrätyt autopaikat tulee järjestää rakentamisen yhteydessä (156 § 1). 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 maksuperusteiden mukaan (156 § 2). 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). 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, kuten tulevan joukkoliikenteeseen tukeutuvan Höytiönnummen aseman keskuksen, suunnittelussa. 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.

4.10 Energia- ja vesihuolto

Vesihuolto

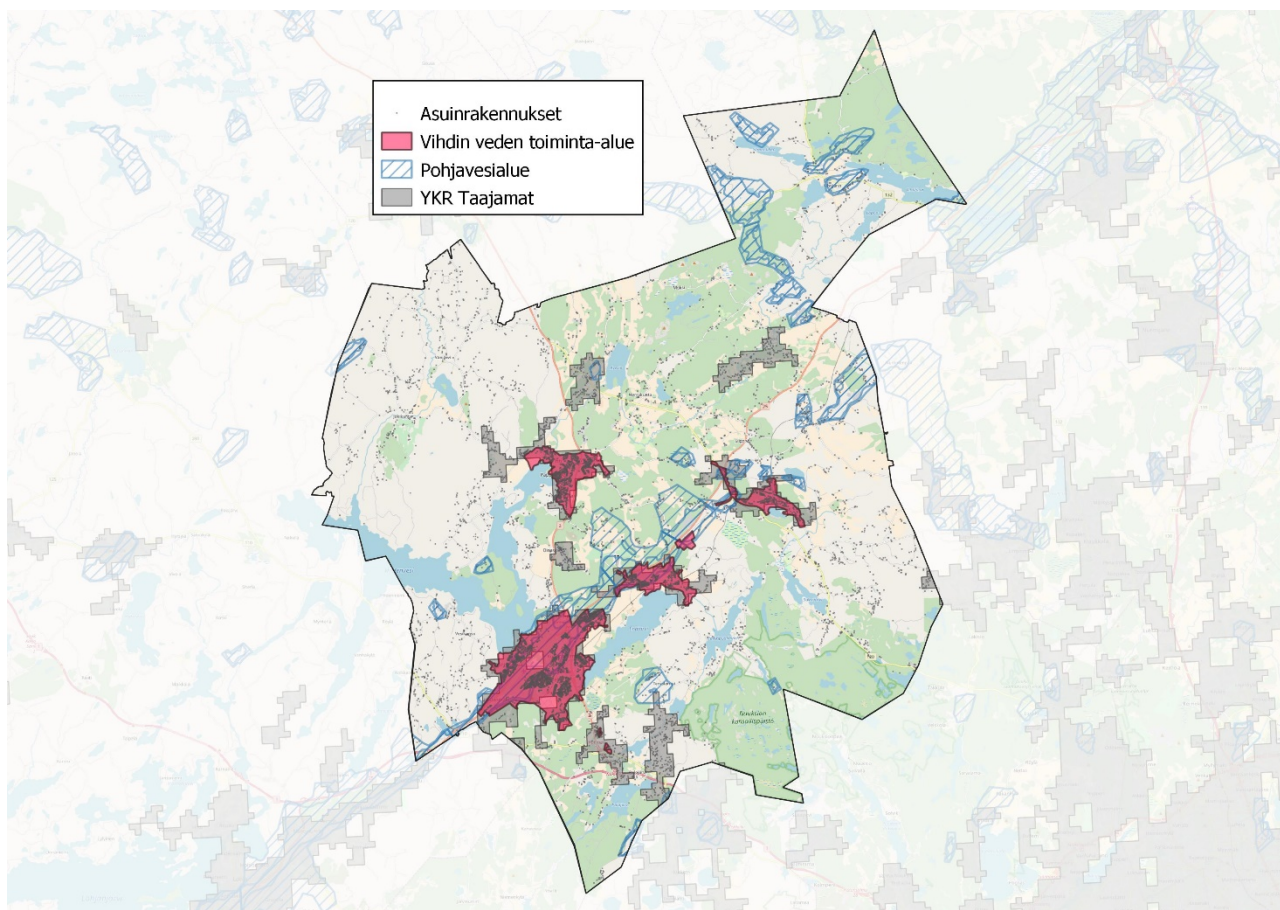
Vesihuoltolaissa 6§:ssa säädetään, että kiinteistön omistaja tai haltija vastaa kiinteistönsä vesihuollosta. Lain mukaan suurehkon asukasjoukon tarpeen taikka terveydellisten tai ympäristönsuojelullisten syiden sitä vaatiessa, kunnan tulee huolehtia siitä, että ryhdytään toimenpiteisiin tarvetta vastaavan 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 vedenottamalla on riittävä vuoden 2020 ennustetun vedentarpeen tyydyttämiseksi. Keskitettyyn vesijohtoverkkoon liitettyjen kiinteis-

töjen vakinainen asukasmäärä oli noin 21 000 asukasta ja viemäriverkoston 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 24 luokiteltua pohjavesialuetta. Näistä 10 on vedenhankintaa varten tärkeää ja 14 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 laitos 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 olemassa maakaasu- ja kaukolämpöverkko, joita hoitaa Nummelan Aluelämpö Oy. Yhtiöstä 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 105 asiakasta. Kaukolämpöputkiston pituus oli 19,2km samana vuonna. Energi-aa ostettiin vuoden aikana 38 593 MWh (35 327 MWh vuonna 2015) ja myytiin vuoden aikana 33 776 MWh (30 112 MWh vuonna 2015). Energiämäärän osto kasvoi 9,5 % ja myynnin kasvu oli 12,2 %.

5 Kaavan tavoitteet

5.1 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 riittäväälle 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 kestävää 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.

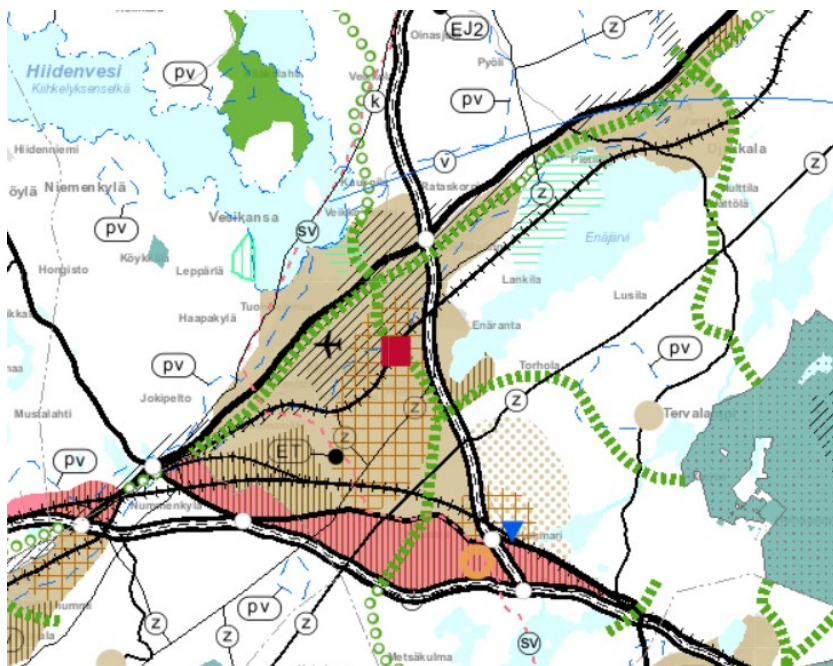
5.2 Maakuntakaavan tavoitteet

5.2.1 Voimassa oleva maakuntakaava

Lainvoimaisen Uudenmaan maakuntakaavan kaavayhdistelmä 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.

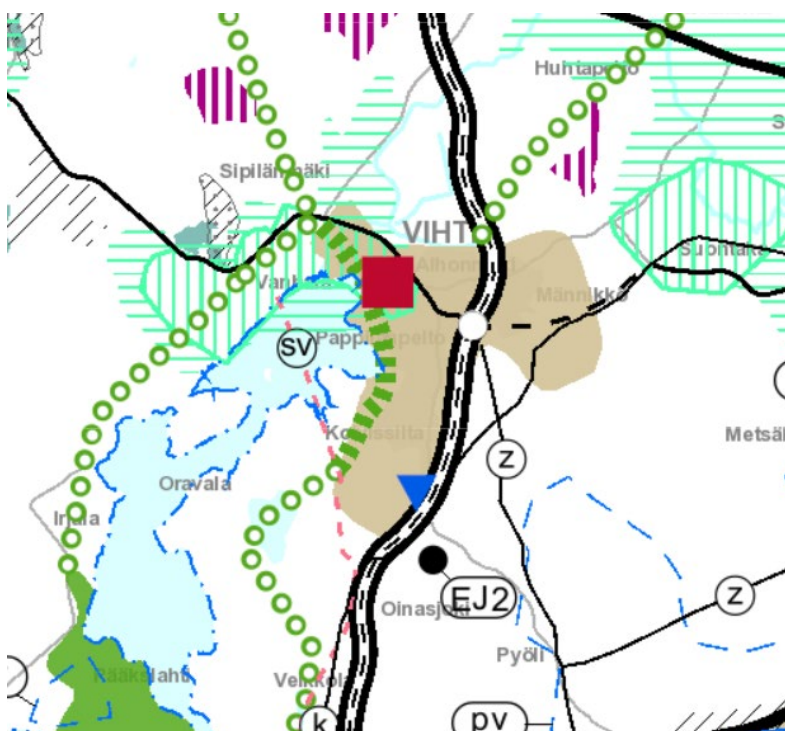
Suunnittelualuetta koskevat seuraavat keskeiset maakuntakaavamerkinnot:

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 linjausta mukaillen on merkitty työpaikka-alue. ESA-radan varaus kulkee kaavassa Nummelan eteläpuolelta ja kaavassa on merkitty Huhmariin raideliikenteeseen tukeutuva taajamatoimintojen alue. Valtatien 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.



Vihtin kirkonkylä maakuntakaavassa. Lähde: Uudenmaan liitto

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

Virkistykseen varattuja alueita ovat Nuuksion, Poikkipuoliaisien, Salmijärven ja Otalammen rajaama alue, alue Pääkslahdessa, alue Moksissa, Palakosken virkistysalue, sekä alue Kuikunlänissä.

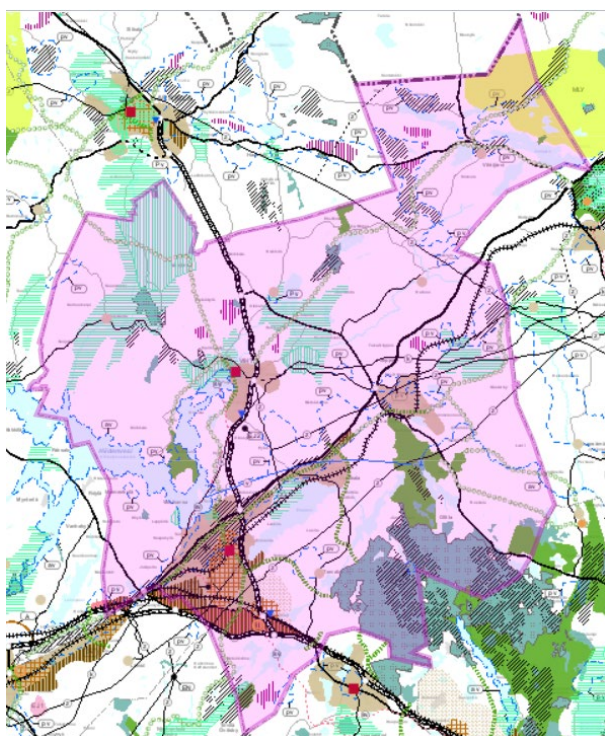
Merkittäviksi kyliksi, joihin ohjataan määrältään merkittävää asuin- ja työpaikkarakentamista, on merkitty Tervalampi, Haimoo, Vihtijärvi, Olkkala sekä Jokikunta.

Työpaikka-alueiksi on varattu aiemmin mainittu Nummelan eteläpuoleinen alue sekä valtatie 1:n ja valtatie 25:n välisen liittymän 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 Vuorelan koulukoti).

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

Taajamatoimintojen tai työpaikka-alueiden reservialueeksi on merkitty valtatie 1:n ja valtatie 25:n välisen liittymän pohjoispuoli sekä Nummelan eteläpuoleinen alue, joka rajautuu valtatie 1:een. Vihdin kunnan alueen halkaisee sivuttaissuunnassa kaavakarttaan merkitty maakaasun runkoputki. Lisäksi Hiidenvedestä johtaa Helsingin vedenhuoltoa varten rakennettu raakavesitunneli, joka syöttää vettä edelleen Härkälänjokeen.



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

5.2.2 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. *(Vireillä olevasta maakuntakaavasta on tällä hetkellä (lokakuu 2019) poistettu Etelä-Nummelan alueen suunnitelua ja rakentamista koskenut sitova ajoitusmääräys Höytiönnummen aseman toteutukseen liittyen.)*

5.3 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 ilmasteryhmä 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
- Lohjan- Vihdin liikenneturvallisuussuunnitelma 2019
- Työpaikka-alueet Vihdissä 2016 ja tulevaisuudessa
- Vihdin jalankulku-, pyörätie ja ulkoilureittiverkoston kehittämissuunnitelma, 2012

5.4 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 kentän menetettyä 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 vetovoimatekijänä koko kunnalle. Kuitenkaan lentokenttää ei aina mielletä kovin sopivaksi toiminnaksi keskellä taajamaa. Toisaalta aluetta halutaan kehittää virkistysalueena tiivistyvän Nummelan kupeessa, mutta ei nähdä välttämättä tilausta kulttuuritoiminnalle, joka tarvitsisi näin suurta aluetta käyttöönsä.

Kyselyssä tiedusteltiin myös rakentamiseen soveltuvia ja soveltumattomia sijainteja. Sijainnit, jotka nähtiin soveltumattomiksi rakentamiseen, olivat pääasiassa Nummelan alueella. Selkeästi suurin osa merkinnöistä sijaitsi lentokentän alueella tai muuten harjulla. Myös soveltuvat sijainnit kohdistuivat pääasiassa Nummelaan, mutta myös kirkonkylään ja Vihtijärvelle.

Lentokentän alue, kuten oli odotettavissa muista tuloksista, sai selkeästi eniten merkintöjä tärkeistä viheralueista. Yleisesti ottaen Nummelanharju mielletään erittäin tärkeäksi viher- tai virkistysalueeksi, kuten myös Enäjärven ranta-alueet. Nummelan keskustan pienet rakennetut puistot, kuten Pilkkukujan ja Pisteentien välinen puistikko, koettiin tärkeiksi. Pajuniityn puisto on myös saanut erittäin laajasti merkintöjä, mikä kertoo siitä, että Nummelan 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 virkistysalottuvuuden 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 voidaan 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 karotettiin 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 kehittämispäätökset nähdään järkevimmit 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 niissä 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 haluttiin hyödyntää mm. parantamalla yhteyksiä Nuuksioon, sekä kehittämällä Nummelanharjua virkistysalueena. Lisäksi paikallisesti tunnettuja kohteita, kuten Kokkokallio, haluttiin reitittää ja tuoda esille paremmin. Vesistöjen ja vesireittien virkistyskäyttöä haluttiin myös lisätä.

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

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

5.5 Maankäytön keskeisiä kysymyksiä

5.5.1 Väestönkasvun sijoittuminen

Kaavoitettu kaavavaranto sekä MAL- sopimuksen tavoitteet ohjaavat suurimman osan asutuksesta MAL-sopimuksen mukaisesti Nummelaan tai kirkonkylään. Yhteensä Vihdin kunnan alueella on asuintonttivarantoa kaikkiaan yli 650 000 kerrosneliometriä. Täysin rakentamattomille tonteille varannosta sijoittuu noin 280 000 kerrosneliometriä. Todellinen, hyödynnettävissä oleva kaavavaranto onkin noin 294 000 kerrosneliometriä. Väestönkasvu riippuu suuresti ESA-radnan toteutumisesta ja toteutumisen ajankohdasta. Radnan toteutumisesta riippumatta väestönkasvun painotus on selkeästi Nummelan eteläpuolisilla alueilla. Radnan kanssa väestönkasvun mahdollisuudet ovat toki mittavammat.

Haja-asutuksen painopisteitä tulee arvioida tarkkaan, sillä pitkään jatkuva yksittäisten rakennuslupien myötä tapahtuva suunnittelematon väestönkasvu saattaa merkitä mittavaa rasitusta kuntataloudelle, erityisesti väestön ikääntyessä. Luonnollisesti tulee jatkossakin sallia väljää haja-asutusta erityisesti osayleiskaavoitettavissa kylissä, mutta väestönkasvun ohjaamisen periaatteet ja loma-asuntojen muuttaminen vakituisiksi asuinpaikoiksi tulee suunnitella palvelut ja liikenneyhteydet huomioon ottaen.

5.5.2 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 nä-

kemyksen toteuttamiseksi tarvitaan tiivistä yhteistyötä yhdyskuntasuunnittelun eri asiantuntijoiden kesken.

5.5.3 Kestävä yhdyskuntarakenne

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

Tiiviimmässä, joukkoliikennettä suosivassa yhdyskuntarakenteessa, voidaan kestävä elämäntapaa lisätä vähentämällä liikkumistarvetta, mutta taas toisaalta kaupunkimaiseen elämäntapaan voivat yhdistyä myös kulutustottumukset, jotka ovat kestävyden kannalta haastavia. Nämä riippuvat kuitenkin yksilön omista valinnoista ja tulotasosta. Tietynlainen 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 harvaan asutulla maaseudulla liikkumistapojen muuttamiseen ole juuri tarjolla. Maaseudulla kestävyden 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 matkasuo-

rite 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. Valittavasti asutuksen suunnittelematon leviäminen kaupunkialueilta ympäröivälle maaseudulle 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 hajarakentamisen 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 kuntapäätätjä 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 vihtiäisten kyläyhteisöjen tai kiinteistönomistajien yhteenliittymien tarpeisiin. Esimerkiksi Saksassa useat kylät ovat täysin energiaomavaraisia ja päästöttömiä siirryttyään kylän yhteiseen energiantuotantoon esimerkiksi tuulivoimalla. Mahdollisuus kestävään elämäntapaan on niin maaseudulla kuin kaupungissakin.

5.5.4 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 pääkau-

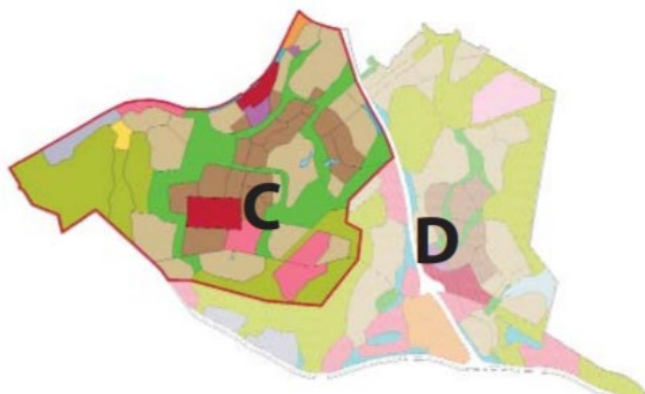
punkiseudulle suuntautuvan maassamuuton ja teollistumisen seurauksena, mikä loi tarpeen lisärakentamiselle myös Vihdissä. Nykyisin Nummelan keskustan rakennuskanta kuvastaa hyvin 1950-luvulla käynnistynyttä voimakasta väestömäärän kasvun tuomaa muutosta. Keskustassa on jäljellä 1900-luvun alun rakennustapaa 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 aiemmin 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. Osayleiskaavaa D muokataan ehdo-

tusvaiheessa saadun palautteen mukaan. Kaavaprosessi on käynnistymässä uudelleen syksyllä 2019.



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, Prisman, linja-autoaseman ja Citymarketin muodostamasta alueesta. Myös Nummelan julkisista palveluista pääosa sijoittuu noin kilometrin säteelle Pisteestä. Nummelan vahvuuksina ovat myös erinomaiset virkistysalueet, kuten Nummelanharjun alue. Nummela omaa suunnittelualueen merkittävimmän kehityspotentiaalin, jonka realisoituminen riippuu suuresti ESA-radan toteutumisesta ja toteutumisen ajankohdasta.

Lähiaikoina valmistuneet asemakaavat

- **N 95 Nummelan keskustan asemakaavamuutos**

Kaavamuutoksella suunniteltiin Nummelan keskustaan lisää keskustatyyppistä asumista 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 käytämätöntä 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, Väakiläntiellä ja Männiköntiellä.

Nummelan tavoin Vihdin kirkonkylä on tiivistyvä taajama, jossa palveluiden läheisyys lisää rakennuspaikan kiinnostavuutta. Kirkonkylällä asutokannan 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 taa-

jama, 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 omakotitalorakentamiseen. 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 kylmäisin 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.

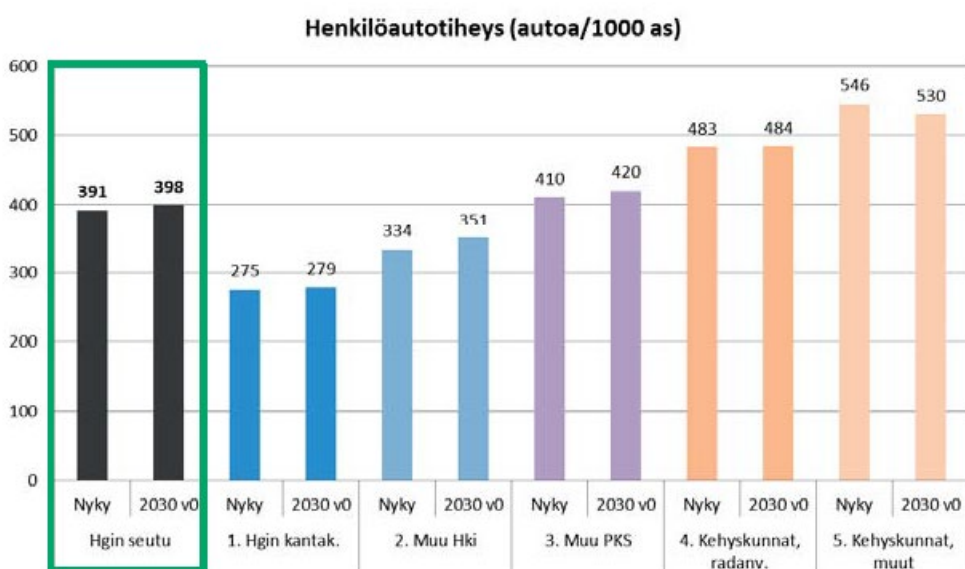
5.5.5 Millä liikutaan tulevaisuudessa?

Taloudellisesti kannattavan joukkoliikenteen järjestämisen mahdollisuudet ovat pääasiassa taajamissa, joissa on tarvittava asukastiheys ja liikenneyhteydet liikenteen 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 pysäköinti-paikoilla nämä vievät aivan yhtä mittavasti tilaa kuin tavallisetkin autot, sekä näiden valmis-

tuksesta juontuvat suuremmat hiilidioksidipäästöt nakertavat pienemmistä paikallisistä saavutettavia hyötyjä.

Oman haasteensa yhtälöön tuovat kasvavat palveluiden järjestämisestä koituvat kustannukset ja heikkenevä väestöllinen huoltosuhde. Yksityisautoliikenteen 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 ratkaisulla, 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

5.5.6 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.

5.5.7 Hajarakentaminen

Asemakaava-alueiden ulkopuolisten alueiden rakentamisen suunnitelmallinen hallinta on kuntataloudellisesti järkevää ja kestävään yhdyskuntarakenteeseen tähtäävää. Kyläkehitystä voidaan tukea hajasijoittamalla asutusta kyläkeskuksiin, esimerkiksi sallimalla näissä rakennuspaikkojen vähimmäiskooksi pienempi koko kuin kyläalueiden ulkopuolelle. Hajarakentaminen sallitaan myös muualle kuin kyläkeskuksiin. Tiettyihin kyliin tullaan laatimaan mitoitettavat osayleiskaavat. Kaavaratkaisussa on tarkemmin esitetty ne kylät, joihin osayleiskaavat tullaan laatimaan.

6 Suunnitelmaa sitovat päätökset ja lainsäädäntö

6.1 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 merkittävälle lisäämiselle. Keskeisiä tavoitteita ovat eheä yhdyskuntarakenne, yhteisvastuullinen asuntopolitiikka ja toimiva liikennejärjestelmä. Vihdin 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 tavoiteta- soksi on jo päätetty, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät vähintään 50 % vuo- den 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. *(MAL-suunnitelmaluonnos tulee kuntiin lausunnoille loppuvuodesta 2018. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty keväällä 2019, ja se toimii pohjana uu- delle MAL-sopimukselle vuosille 2020-2023.)*

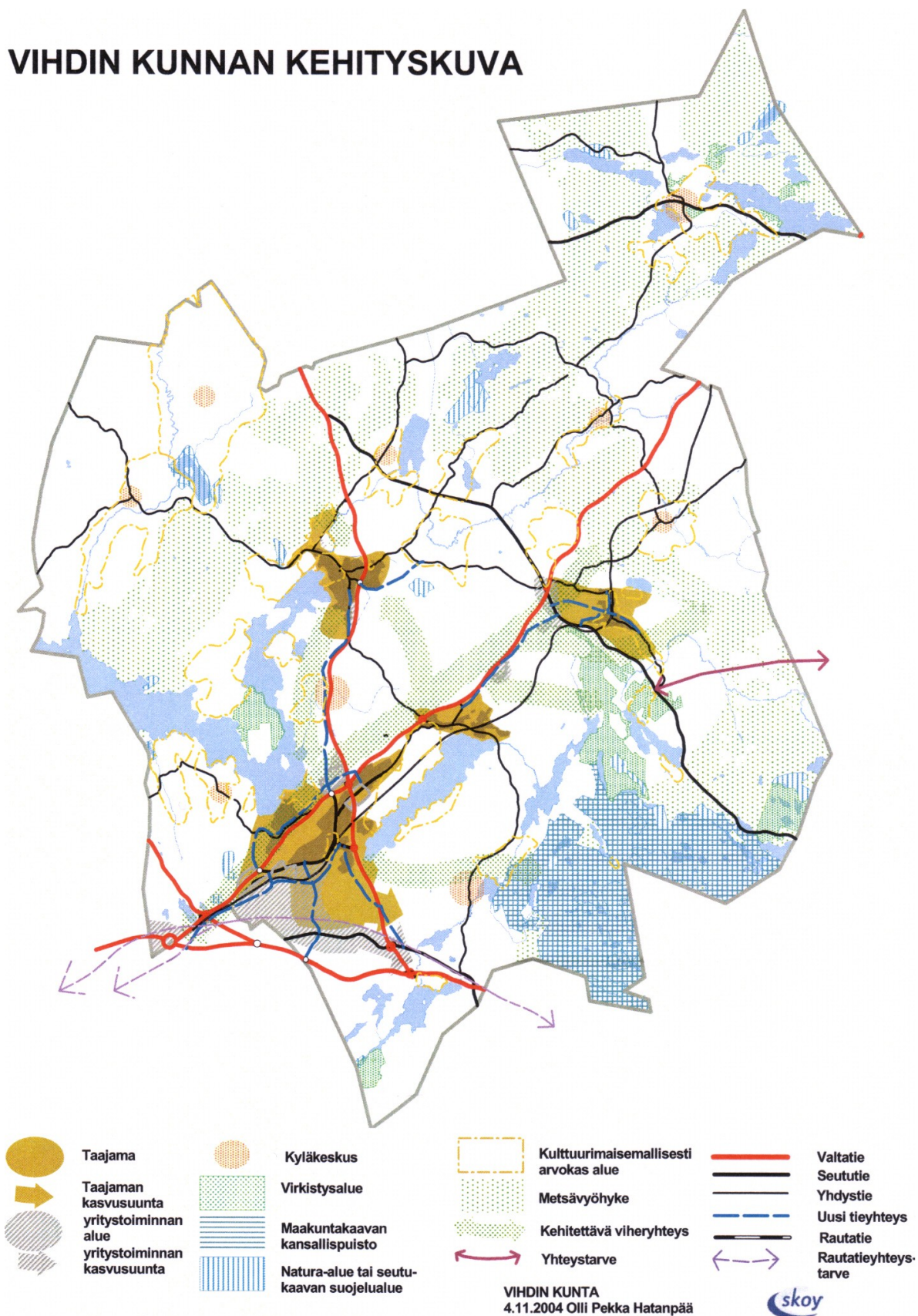
6.2 Vihdin kunnan kehityskuva

Vihdin kuntaan on laadittu kehityskuva, jonka kunnanvaltuusto on hyväksynyt 15.11.2004. Kehityskuva on toiminut pohjana yleiskaavojen ja osayleiskaavojen laatimiselle ja muulle kunnan kehittämiseksi. 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 ESA- 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 trendimallin 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 ja palvelujen järjestämisen kannalta ollut kallis ratkaisu ja 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

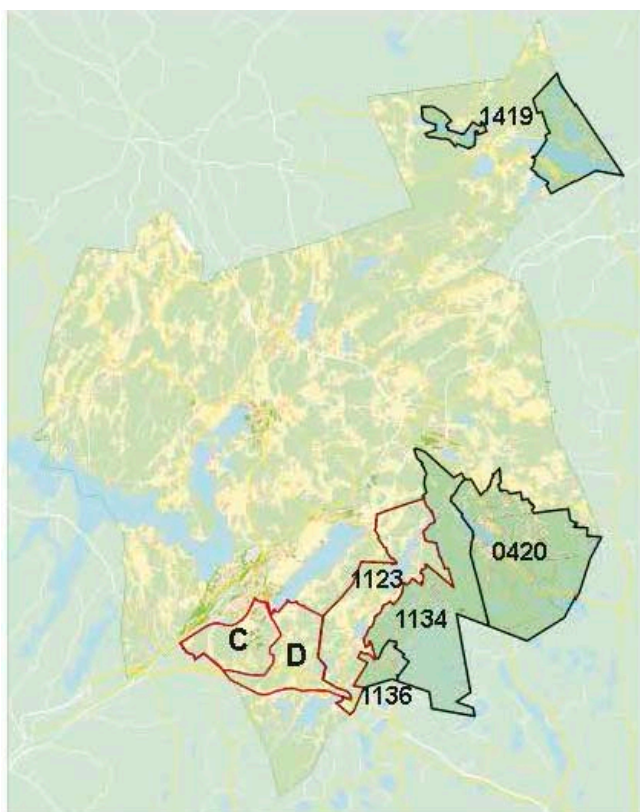
6.3 Osayleiskaavat

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

6.4 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 ollut käynnissä, ja uusi rakennusjärjestys tuli osittain voimaan syksyllä 2019. Niiltä osin kuin uusi rakennusjärjestys ei ole lainvoimainen, noudatetaan vuoden 2002 rakennusjärjestyksen määräyksiä.)*

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.

6.5 ESA-radan 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 seurantarayhmä 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.

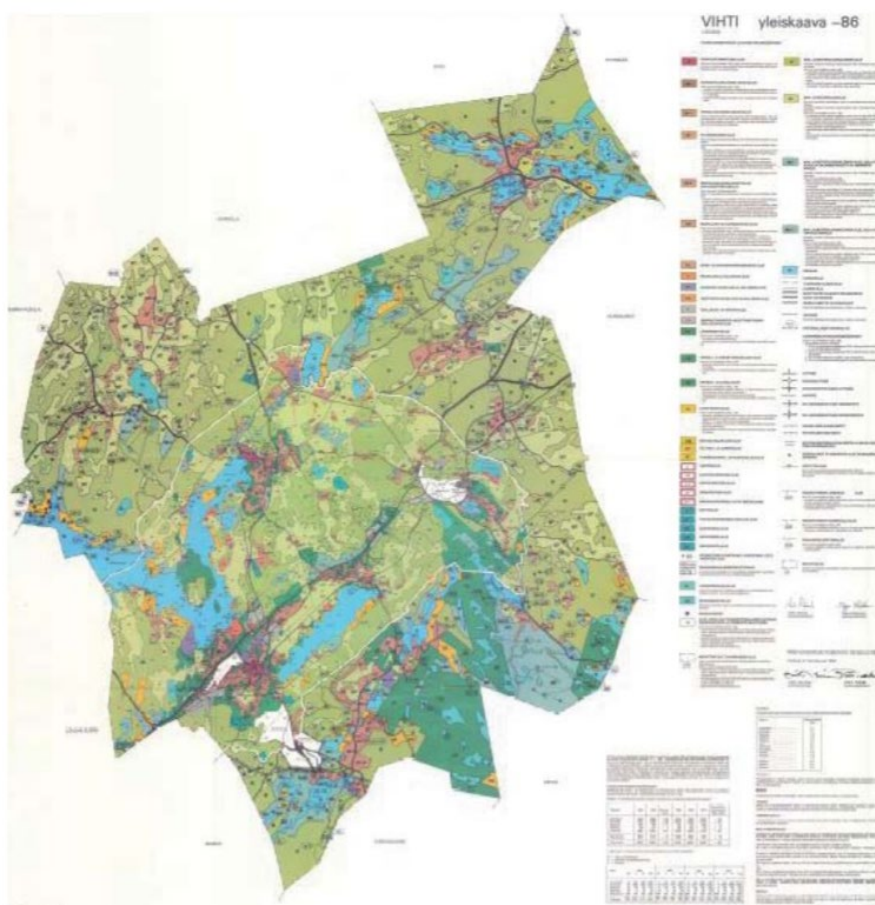
Espoo-Salo -oikoradasta (ESA-rata) laaditaan yleissuunnitelma, jonka on määrä valmistua vuonna 2020. Rataosuus on jaettu kolmeen osuuteen, ja kukin suunnittelukonsultti vastaa yhdestä osuudesta. Konsulteiksi on valittu Ramboll Finland Oy, Sitowise Oy sekä Pöyry Finland Oy. Ratavälille suunnitellaan 95 kilometriä täysin uutta junarataa. Oikorata on osa Helsinki-Turku nopea junayhteys -hanketta, jonka muut osat ovat Espoo-rata, Salo-Turku ja Turun ra-

tapihat. Haastaviksi suunnittelun kohdiksi on tunnistettu Lohjanharjun kohta ja liittynät Hanko-Hyvinkää -radalle. Alustavaksi aseman sijainniksi Vihdissä on hahmoteltu Höytiönnummea Nummelan eteläpuolella. Lisäksi Huhmariin on suunniteltu asemavaraus. Kaksiraiteisena sekkaliikennematana oikoradan rakentamiskustannukset ovat alustavan yleissuunnitelman perusteella 1,4–1,5 miljardia euroa.

7 Muut suunnitelmat

7.1 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.



Vihdin kunnan oikeusvaikutukseton yleiskaava vuodelta 1986. Lähde: Vihdin kunta

7.2 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 kehitettävillä alueilla. 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 jatkosuunnittelutietoa 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-HLJ 2015

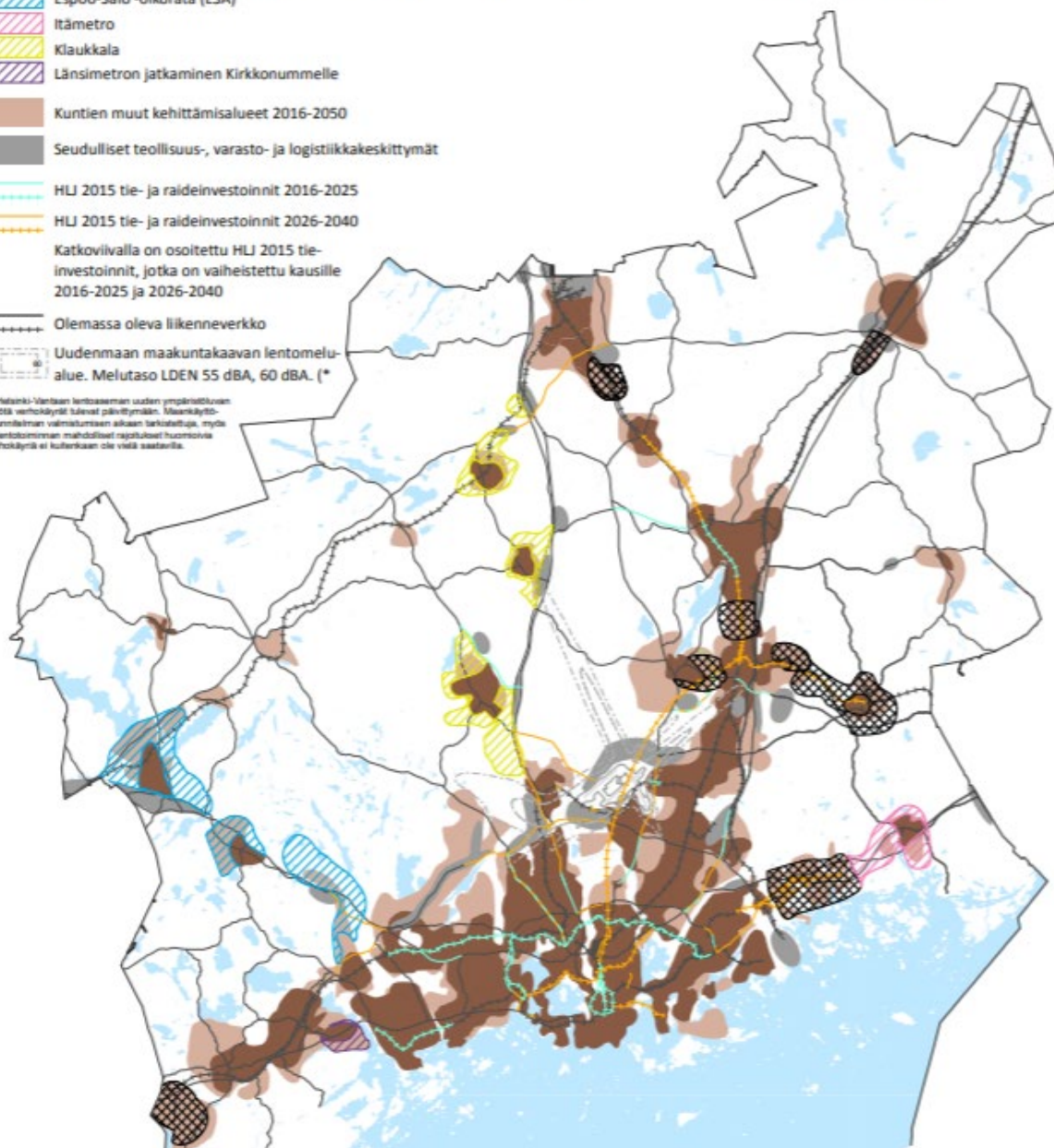
Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050: Maankäyttövyöhykkeet

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 kehitettävialueet 2016-2050
-  Seudulliset teollisuus-, varasto- ja logistiikkakeskittymät
-  HLJ 2015 tie- ja raideinvestoinnit 2016-2025
-  HLJ 2015 tie- ja raideinvestoinnit 2026-2040
- Katkoviivalla on osoitettu HLJ 2015 tieinvestoinnit, jotka on vaiheltettu kausille 2016-2025 ja 2026-2040
-  Olemassa oleva liikenneverkko
-  Uudenmaan maakuntakaavan lentomelualue. Melutaso LDEN 55 dBA, 60 dBA. (*

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

(* Helsingin-Vantaan lentoaseman uuden ympäristöalueen myötä verkkokäyrät tulevat päivitysmään. Maankäyttösuunnitelman valmistuttuaan aikaa tarkistettuja, myös ydencentroimien mahdolliset rajoitukset huomioon otettuna ei kuitenkaan ole vielä saatavilla.



MASU 2050. Lähde: Helsingin seudun kunnat

7.3 KUUMA-kuntien kehityskuva

Vuonna 2012 päätettiin laatia KUUMA-kuntien kehityskuva. Kehityskuvatyön tarkoituksena oli syventää Helsingin seudun 14 kunnan tekemää Rajaton-Metropoli -kehityskuvaa sekä pohjus-

taa MAL-aiesopimukseen kirjatus 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.

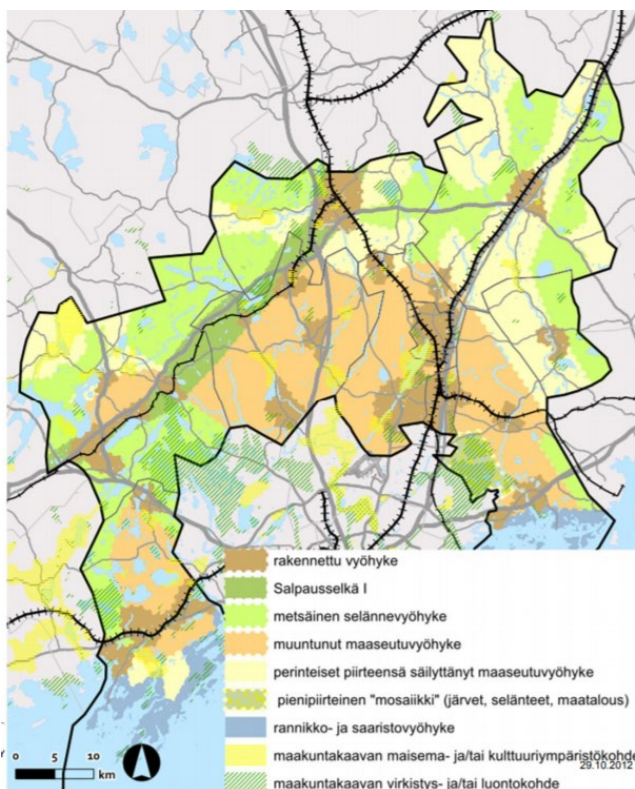
Kehityskuvaan kuuluu tärkeänä osana tehty keskusten kehittämispotentiaalin määrittely vuosille 2035 ja 2050. Keskukset on jaoteltu niiden nykytilan ja kehittämispotentiaalin mukaan kaupunkimaisiin keskuksiin, pikkukaupunkimaisiin keskuksiin, maltillisesti kehitettävien kasvukäytävien keskuksiin/asemanseutuihin,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

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: Nuksio – Nummelan lentokenttä ja Nummelanharju – Salmen ulkoilualue – Vihti Ski Center ja Vihti Golf Center, Ojakkala – Hill Side Golf & Country Club, Jokikunta.

- Nummelan asema tulee ESA- radan toteutumisen myötä toimimaan liikenteen solmu-kohtana ja joukkoliikennekeskuksena, josta on jatkoyhteydet Karkkilan ja Lohjan suuntiin.
- Nummelassa on merkittävä kasvupotentiaali sekä asumisen että työpaikka-alueiden kannalta. Nummela laajentuu Huhmariin, Palojärvelle ja Tervalammen eteläosan alueelle.
- Kalkkimäen laajennus ja Nummenkylän työpaikka-alue.
- Uudet tai laajennettavat valtatie 25:een tukeutuvat asuinalueet Vihdissä: Ojakkalassa taajaman tiivistäminen ja laajentaminen sekä Auringonkehrän alue, Otalammella taajaman tiivistäminen ja laajentaminen sekä Helminharjun alue, sekä Nummelassa Haakkoinmaa, Maaniitunlahti, Koillis-Lankila ja Kavervatien alue.
- Uudet katuyhteydet ja liittymät valtatie 25: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 valtatie 25:n varrella ja se on yksi Suomen vilkkaimista harrasteilmailukentistä.
- Nummela on profiloitu pikkukaupunkimaiseksi keskustaksi ja kirkonkylä on profiloitu paikallishistoriaan ja tämän lähtökohdista kehitettäväksi kirkonkyläksi.



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

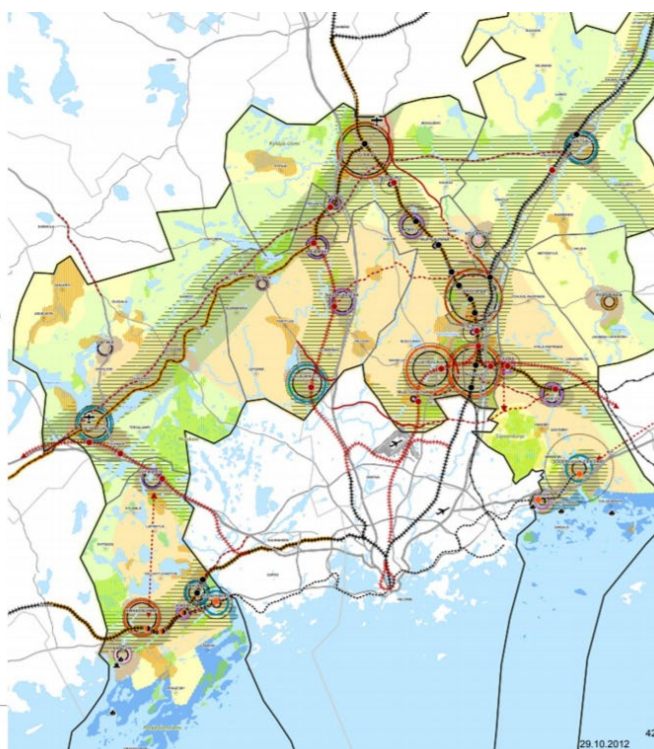
Keskuksen profiili 2035 (Visio 2050)

Symbolin koko kuvaa keskuksen asukasluvua 2035

- Kaupunkimainen keskus
- Pikkukaupunkimainen keskus
- Maltillisesti kehitettävä kasvukäytävän keskus/asemansuutu
- Maaseutuvyöhykkeen elinvoimainen keskustaajama
- Paikallishistoriaan tukeutuva ja näistä lähtökohdista kehitettävä keskus/kirkonkylä
- Symbolin koko kuvaa keskuksen asukasluvua 2010
- Symbolin koko kuvaa keskuksen kasvupotentiaalia 2035-2050

KUUMA-alueen vyöhykkeisyys 2035

- Rakennettu vyöhyke
- Salpausselkä I
- Metsäinen selännevyöhyke
- Muuntunut maaseutuvyöhyke
- Perinteiset piirteensä säilyttänyt maaseutuvyöhyke
- Pienipiirteinen "mosaiikki" (järvet, selänteet, maatalous)
- Rannikko- ja saaristovyöhyke
- Maakuntakaavan maisema- ja/tai kulttuuriympäristökohde
- Maakuntakaavan virkistys- ja/tai luontokohde (LS-, SL-, MU-, MY-, V-, VL-, VR- ja VU-alueet)



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

7.4 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 ilmastonmuutoksen hillintään määrittämällä yhteiset keinot, joilla rajoitetaan tehokkaasti kasvihuonekaasupäästöjä ja edistetään sopeutumista ilmastonmuutokseen.

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 lähtien 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.

7.5 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 priorisoi- tiin ja toimenpiteille määriteltiin vastuutahot, toteuttamistapa, kiireellisyysluokka ja alustava kustannusarvio. Kiireellisyysluokat kuvaavat vuosina 2012-2015, 2016-2020 ja 2020-2025 to- teutettaviksi 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 vahvis- tetaan 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 tonteille 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, jonka linjausta esitetään otettavan käyttöön retkeilyreitteinä. Uutena yhteytenä esitetään Ojakkalaa kiertävän ulkoilureitin muuttamista talvikäytössä kävely- ja hiihtoreitiksi ja uuden latuyhteyden rakentamista valtatie 25:lta laskettelukeskuksen ladulle.

Otalampi

Otalammella kiireellisin kevyen liikenteen väylätarve on Vanhan Porintien yhteys ja alikulkukäytävä Oikopolulta Katinhännäntien yksityistielle. Kyseinen yhteys ja alikulkukäytävä valmistui vuonna 2018. Yhteys palvelee erityisesti koulumatkaliikennettä. Toinen merkittävä yhteys on Härkälän entiselle 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 liityntäpysäköintipaikalle 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.



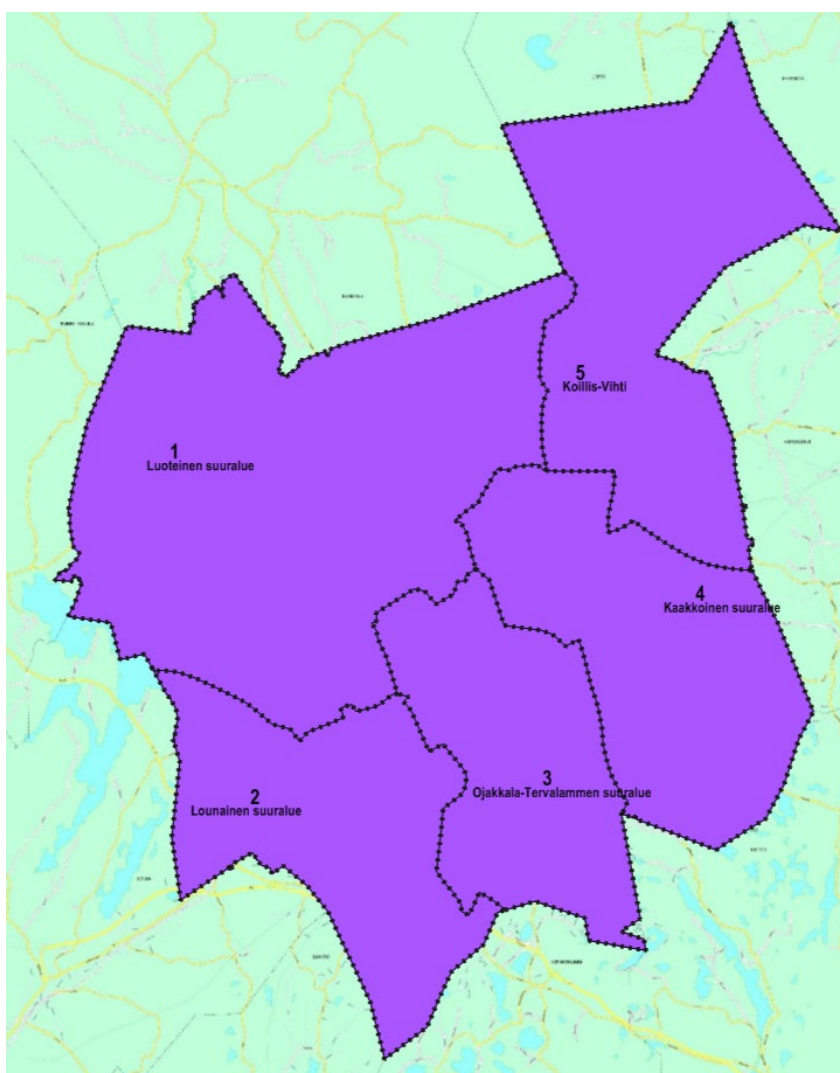
Kuva 7. Vihtin seudulliset ja kunnalliset pääpyöräilyreitit (Seudullisten reittien lähde: Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatukäytävien määrittely).

Vihtin seudulliset ja kunnalliset pääpyöräilyreitit. Lähde: Vihtin kunta

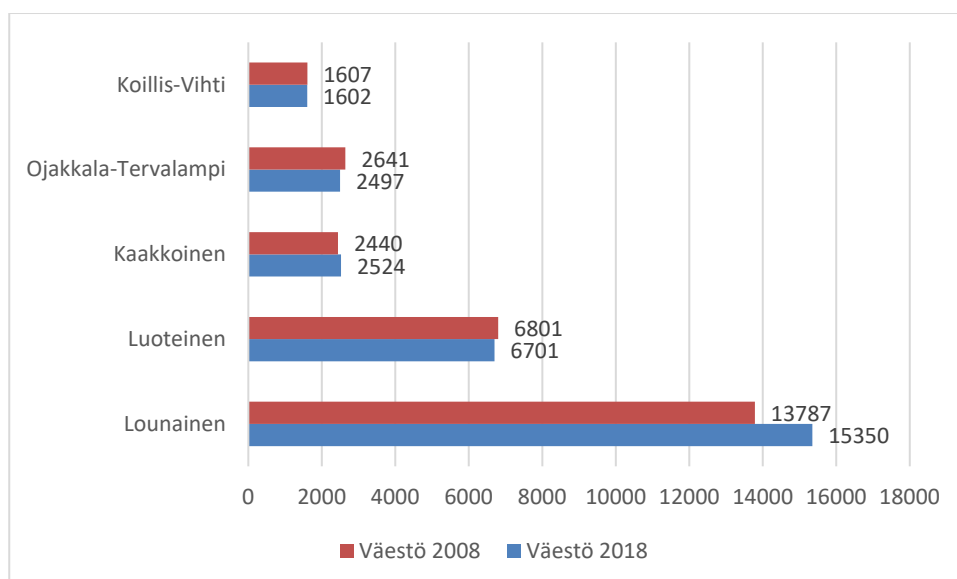
8 Väestö ja työpaikat

8.1 Väestö nyt

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



Vihdin kunnan osa-alueet. Lähde: Vihdin kunta

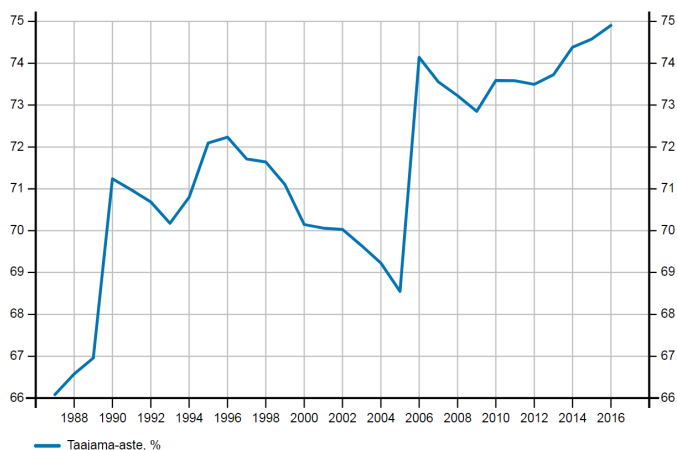


Osa-alueitten väestö 2008 ja 2018. Lähde: Tilastokeskus

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

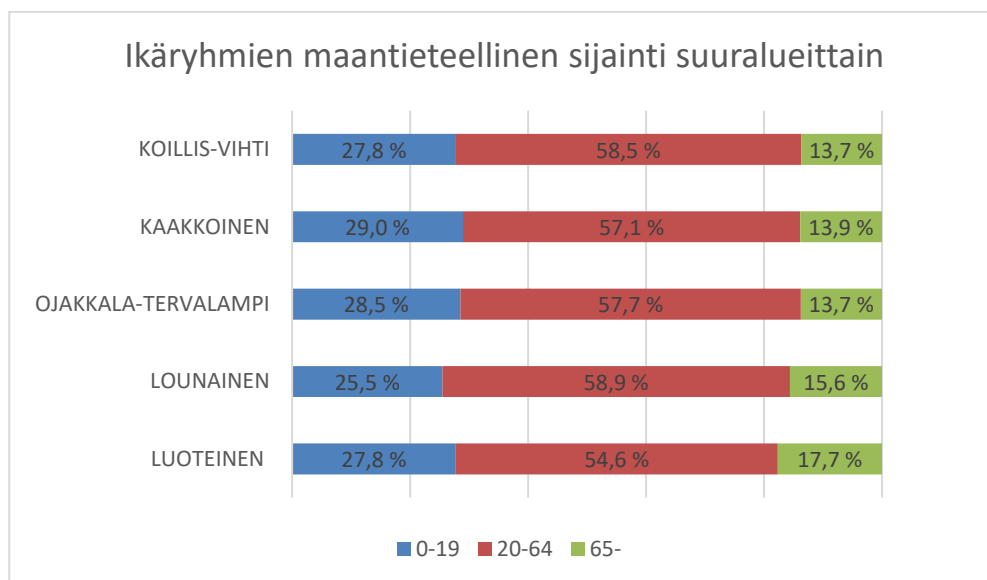
Nummela, mikä on suurin taajama 13 200 asukkaallaan (2014), sijaitsee Lounaisella suuralueella. Lounaiselle suuralueelle on keskittynyt hieman yli puolet väestöstä. Vihdin kolmanneksi suurin taajama Ojakkala ja Nummela ovat muodostaneet kasvukäytävän VT 25:n varrelle. Kirkonkylä on kunnan toiseksi suurin 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.

Vihti 1987-2017



Vihdin 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.

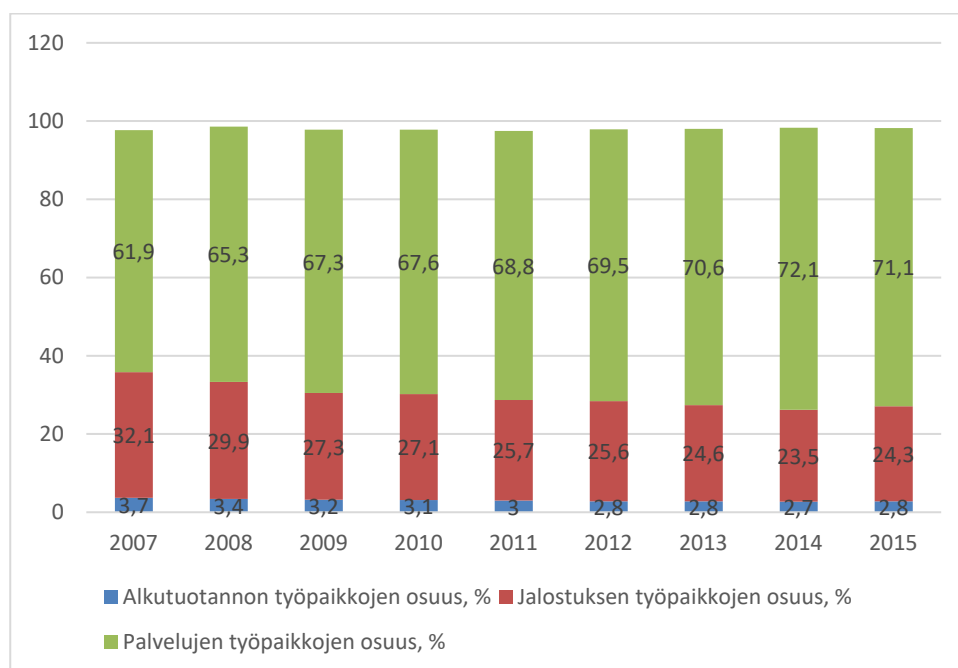


Ikäryhmien maantieteellinen sijainti suuralueittain. Lähde: Tilastokeskus

8.2 Työpaikat

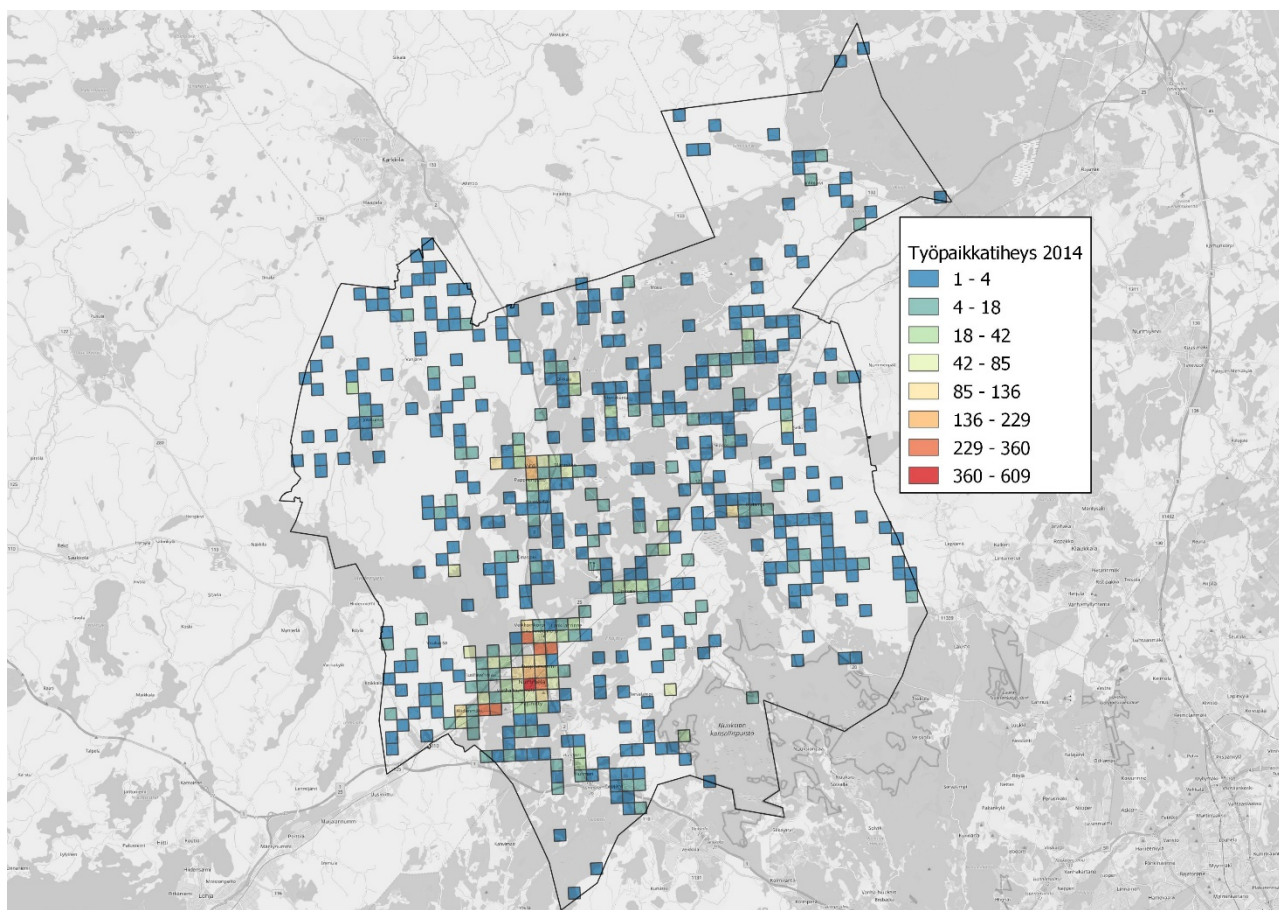
Vihdin merkittävimpiä elinkeinoja ovat julkishallinto, kauppa sekä teollisuus ja rakennustoiminta. Teollisuuden osuus on pienentynyt vuodesta 2000 lähtien, mutta oli yhä lähes 18 % kaikista työpaikoista vuonna 2016. Tärkeimmät teollisuudenalat ovat metalli-, elektroniikka-, kaluste ja puu- sekä rakennusaineteollisuus. Rahoitus-, vakuutus- ja kiinteistöala on pudonnut 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

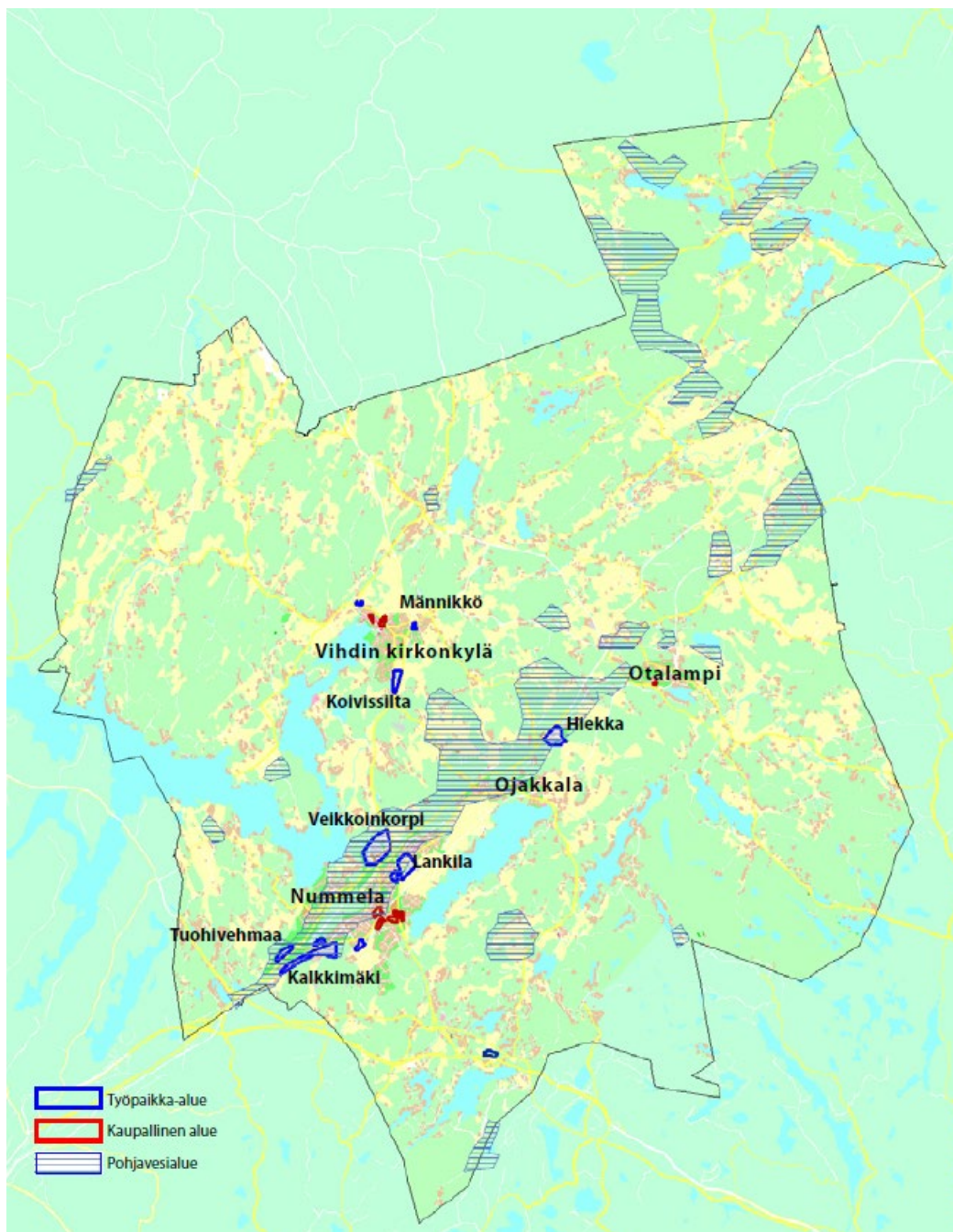
Vihdin työttömyysaste on noussut vuoden 2012 reilusta kuudesta prosentista nykyiseen 7,2 % (4/2018) ollen pahimmillaan yli 10 prosenttia vuonna 2016. Huhtikuussa vuonna 2018 Vihdissä oli 1043 työtöntä. Koko maassa osuus samana ajankohtana oli noin 9,7 % työvoimasta, eli Vihdin tilanne on koko maan sekä Uudenmaan keskiarvoa parempi. Työllisyys on noususuhdanteen 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 yhdyskuntarakenteeseen kynnysinvestointien välttämiseksi ja hiilijalanjäljen minimoimiseksi. Kunnan strategiaan kuuluvat myös ilmastonmuutoksen hillitseminen ja kestävä kehitys. Mikäli vihtiläiset työllistyvät Vihtiin, pendelöinti pääkaupunkiseudulle vähenee ja sitä kautta liikennemäärät vähenevät. Liikennetarpeen vähentäminen on yksi merkittävä tapa vähentää hiilidioksidipääs-

töjä kaavoituksen keinoin. Jotta työpaikkaomavaraisuus kasvaisi nykyisestä 60 prosentista 75 prosenttiin, tulisi kaavoittaa erilaisia työpaikkatontteja 100 000 k-m² (arviolla 50 k-m²/työpaikka). Tämä vaatisi noin 50-70 hehtaaria maata.



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. Toteutuma-

tonta rakennusoikeutta on jäljellä ympäri kuntaa. Nopein ja tehokkain tapa saada uusia toimintiloja yrittäjille olisi toteuttaa nykyinen kaavavaranto. Olemassa olevissa asemakaavoissa on runsaasti käyttämätöntä rakennusoikeutta. Täysin tyhjiä 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 kaavamääräisiä, jotta yritystontille voisi sijoittua mitä tahansa.

Kunta voi edellyttää, että tontin ostaja rakentaa edes osan valmiiksi tietyssä 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 tyhjiä 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.

suuksia. 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 suojele- ja luonnonarvoista tai muun yhdyskuntarakenteen rajoittamasta tilasta. Jotkin nykyiset tontit olisi mahdollista rakentaa tehokkaammin tai saattaa rakentamisen piiriin, mikäli halukkaita toimijoita alueelle löytyy. Tulevaisuuden kehitysmahdollisuuksia 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-radon toteutuessa. Alueelle on mahdollisuudet toteuttaa monipuolisesti toimitilaa eri tyyppisille toimijoille.

9 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.maaseutumaisemat.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 innovaatio toiminnan 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 - Tapausesimerkinä Tampere. Matti Peltari, 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 liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma – HSL, 2012.

https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/helsingin_seudun_liityntapysakointistrategia_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-](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Kartat_ja_tilastot/Ympariston_tilan_indikaattorit/Yhdyskuntarakenne/Onko_autoilun_huippu_saavutettu(28642))

[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.ymparisto.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Tiedotteet/MALsopimuskausi_puolivalissa_sopimukset_\(47134\)](http://www.ymparisto.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%A4+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>

Ilmastonmuutoksen hillintä ja sopeutuminen rakennetussa ympäristössä – Ilmastopaneeli, 2014. http://www.ilmastopaneeli.fi/uploads/selvitykset_lausunnot/Ilmastonmuutoksen%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: kehitysvertailuja 2005-2050. Ympäristöministeriö, 2010. <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/37964>

Haja-asutus. Ongelma ilmastonmuutoksen 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, Junnto, 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/yleiskaavoitus/vihdin-kunnan-kehityskuva-2025/>

KUUMA-kuntien yhteinen kehityskuva – Pöyry, KUUMA-kunnat liikennelaitos, 2012.

http://www.kuuma.fi/files/303/Poytakirjan_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://drodrik.scholar.harvard.edu/files/dani-rodrik/files/populism_and_the_economics_of_globalization.pdf

Miltä näyttää työn tulevaisuus? Tilannekatsaus ja kuusi muutokulkua – 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.

Uudenmaan maakuntakaava-aineisto. Uudenmaan liitto, 2019 https://www.uudenmaanliitto.fi/aluesuunnittelu/hyvaksytyt_maakuntakaavat/uudenmaan_kokonaiskaava/kaava-aineisto

Uusimaa-kaava 2050. Kaava-aineisto. Uudenmaan liitto, 2019 https://www.uudenmaanliitto.fi/aluesuunnittelu/valmistelussa_uusimaa-kaava_2050/kaavaehdotus_nahtavilla

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista. Valtioneuvosto 14.12.2017 [https://www.ymparisto.fi/fi-EI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet\(13419\)](https://www.ymparisto.fi/fi-EI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Maankayton_suunnittelujarjestelma/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet/Valtakunnalliset_alueidenkayttotavoitteet(13419))

Vihdin kunnan rakennusjärjestyksen uusiminen loppusuoralla. Vihdin kunta 13.8.2019 <https://www.vihti.fi/blog/2019/08/13/vihdin-kunnan-rakennusjarjestyksen-uusiminen-loppusuoralla/>

Vastaa Vihdin talouden tasapainotusohjelman kyselyyn. Vihdin kunta 19.9.2019 <https://www.vihti.fi/blog/2019/09/19/vastaa-vihdin-talouden-tasapainotusohjelman-kyselyyn/>

Vihdin kunnan strategia 2019-2021. Vihdin kunta, 2018 https://www.vihti.fi/wp-content/uploads/Vihdin-kuntastrategia_2018_2021.pdf

Lohjan-Vihdin liikennejärjestelmäsuunnitelma 2018, Vihdin kunta 2018.

Yhdyskuntarakennetta eheyttävän laadukkaan pientaloasumisen loppuraportti – KUUMA-kunnat ja Eriksson Arkkitehdit, 2012.

http://www.kuuma.fi/files/2271/KUUMA-laatuasuminen_loppuraportti_print_20121123_Copy.pdf

Vihdin Vyöhykemallitarkastelu 2018, FCG 2018.

Vihdin yhdyskuntarakenteen kehittämisen taloudellisuustarkastelu, FCG 2018.

Vihdin strateginen yleiskaava. Vaihtoehtojen tarkastelu, Ramboll 2018.