

Asiakirjatyyppi

Raportti

Päivämäärä

3.3.2025

ETELÄ-NUMMELAN YRITYSALUE II LIIKENNESELVITYS

SISÄLTÖ

1.	Työn lähtökohdat	2
1.1	Tausta ja tavoitteet	2
1.2	Suunnittelualue	3
2.	Nykytilanne	4
2.1	Nykyinen liikenneverkko	4
2.2	Osayleiskaavan katu- ja tieverkko	4
2.3	Erikoiskuljetusreitti	6
2.4	Liikenneonnettomuudet	6
3.	Liikennetarkastelut	7
3.1	Lähtökohdat	7
3.2	Liikenne-ennuste	7
3.3	Yhteenveto ja johtopäätökset	8
4.	Suunniteltu liikenneverkko	9
4.1	Alueen katuverkko	9
4.2	Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet	11
4.3	Joukkoliikenne	11
4.4	Liikenneturvallisuus	11

1. TYÖN LÄHTÖKOHDAT

1.1 Tausta ja tavoitteet

Vihdin kunta laatii parhaillaan asemakaavaa Tarvontien (VT1) ja Vanhan Turuntien (mt110) väliselle alueelle kehittyvän laajan työpaikka-alueen laajentamiseksi eteläiseen Nummelaan.

Työn tavoitteena on ollut löytää liikenteellisesti toimivat ratkaisut Etelä-Nummelan kaavoitettavien yritysalueiden katujärjestelyille ja selvittää ratkaisuiden tilavaraukset ja liikenteelliset vaikutukset asemakaavoituksen edellyttämällä tarkkuudella. Erityisesti selvityksessä on kiinnitetty huomiota suunnittelualueen sekä viereisen työpaikka-alueen (rakenteilla olevan kaavan N198), Nummelan keskustan sekä tulevan asemanseudun välisiin yhteyksiin. Selvitys kuvaa alueen kehittämisen vaihetta 1, jolloin on toteutettu Rostintien ja Hankasalontien länsi- ja keskiosiin tukeutuva maankäyttö. Asemakaavan edellyttämistä uusista liittymistä ja kaduista laaditaan alustava yleissuunnitelma asemakaavojen aluevarausten määrittämiseksi. Lisäksi työssä tarkasteltiin kaavoitettavan alueen jalankulku- ja pyöräily-yhteydet sekä joukkoliikenteen järjestelyt.

Esitetyt suunnitelmat ovat tilavaraussuunnitelmatasoisia ja ne toimivat asemakaavoitusta tukevana aineistona. Tässä raportissa annetaan myös evästyksyet ja ohjeet seuraavassa suunnitteluvaiheessa huomioon otettavista ja edelleen selvitettävistä sekä tarkennettavista asioista.

Liikenneselvitys on laadittu Vihdin kunnan toimeksiannosta konsulttityönä Ramboll Finland Oy:ssä. Työ käynnistyi toukokuussa 2024 ja valmistui maaliskuussa 2025.

Työhön ovat osallistuneet Vihdin kunnasta ja Ramboll Finland Oy:sta seuraavat henkilöt:

Marianne Kaunio	Vihdin kunta
Janne Höyden	Vihdin kunta
Tarja Johansson	Vihdin kunta
Laura Kilpeläinen	Vihdin kunta
Emma Kiukas	Vihdin kunta (31.7.2024 asti)
Mari Napola	Ramboll Finland Oy
Rico Tammisto	Ramboll Finland Oy
Jukka Räsänen	Ramboll Finland Oy
Valtteri Vuorio	Ramboll Finland Oy

1.2 Suunnittelualue

Etelä-Nummelan suunnittelualue (kaava N202A) sijoittuu Tarvontien (vt 1) ja Vanhan Turuntien (mt 110) väliselle alueelle muodostaen uuden työpaikka-alueen eteläiseen Nummelaan.

Suunnittelualueen sijainti on esitetty kuvassa 1.

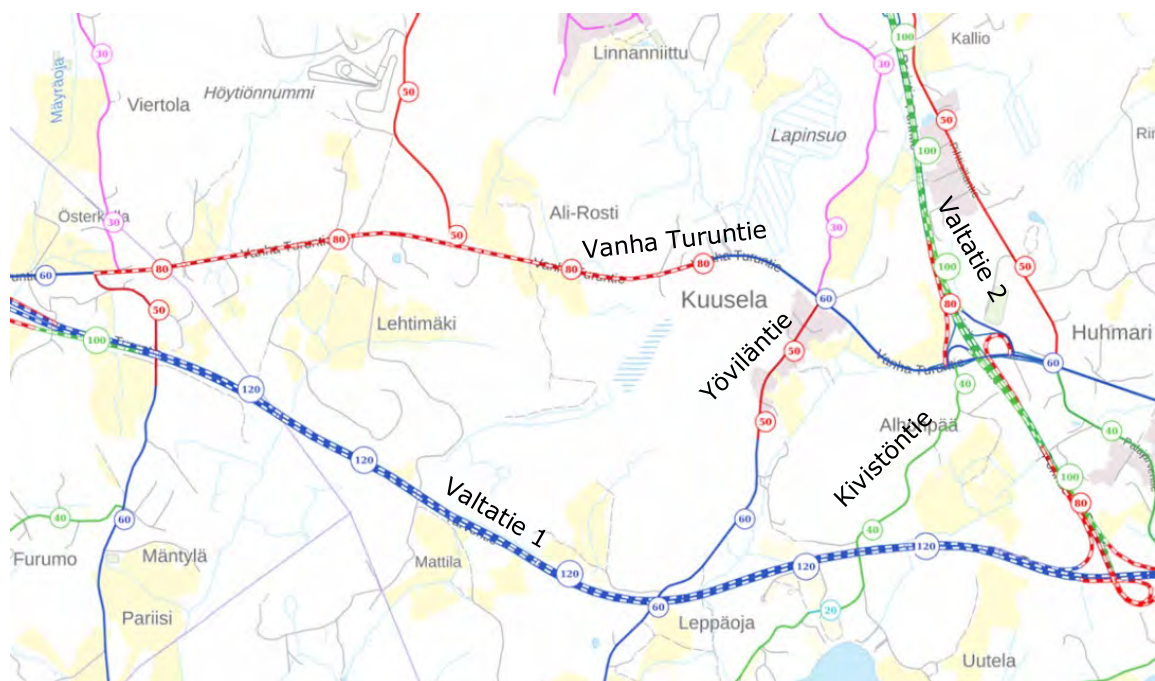


Kuva 1. Suunnittelualue kartalla.

2. NYKYTILANNE

2.1 Nykyinen liikenneverkko

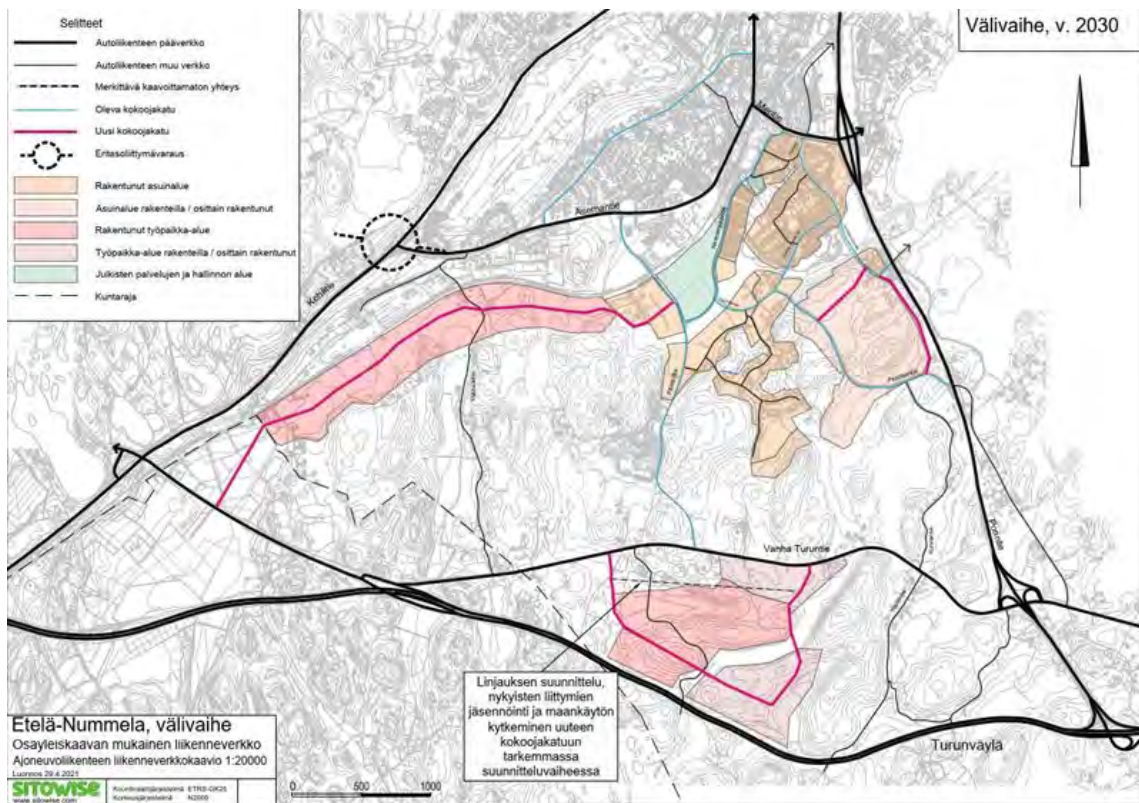
Suunnittelualue sijoittuu Vanhan Turuntien ja Valtatien 1 väliselle alueelle. Nykyisin alueen läpi kulkevat pohjois-eteläsuunnassa Yöviläntie sekä Kivistöntie, joita molempia pitkin pääsee myös Valtatien 1 ylitse. Muut liittymät ovat tasoliittymiä Vanhalle Turuntielle. Itäpuolella on valtatie 2 ja sen ramppiliittymät. Alueen nykyiset nopeusrajoitukset on esitetty seuraavassa kuvassa.



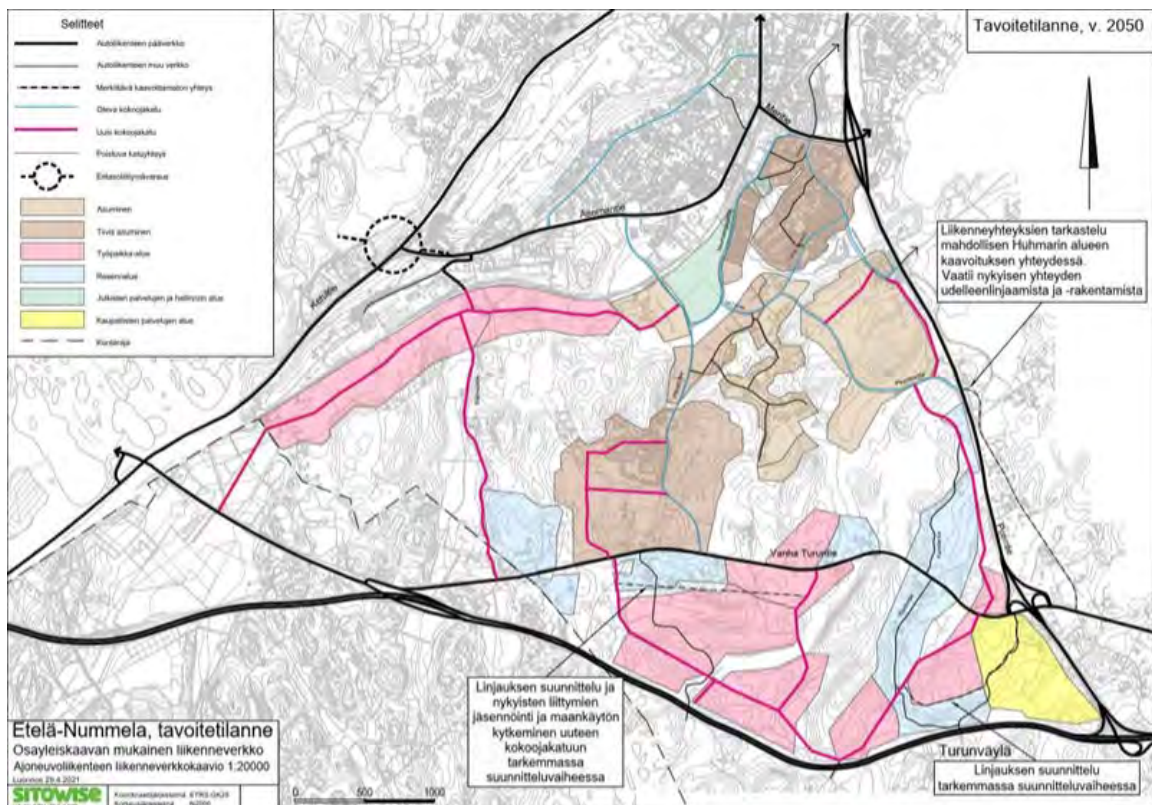
Kuva 2. Nopeusrajoitukset (Väylä).

2.2 Osayleiskaavan katu- ja tieverkko

Suunnittelualueelle on aiemmin laadittu osayleiskaavan yhteydessä seuraavissa kuvissa esitetty liikenneverkko vuosille 2030 ja 2050. Molemmissa liikenneverkoissa Etelä-Nummelan työpaikka-alueen läpi kulkee kehämäinen kokoojakatu. Alueen liikenneverkkoa voidaan laajentaa edelleen uudella vt2 rinnakkaistiellä kohti juna-asemavarausta vuoden 2050 tavoiteverkon mukaisesti. Vuoden 2050 liikenneverkko vaatii vielä tulevaisuudessa jatkotutkimista sekä katulinjausten tarkennusta.



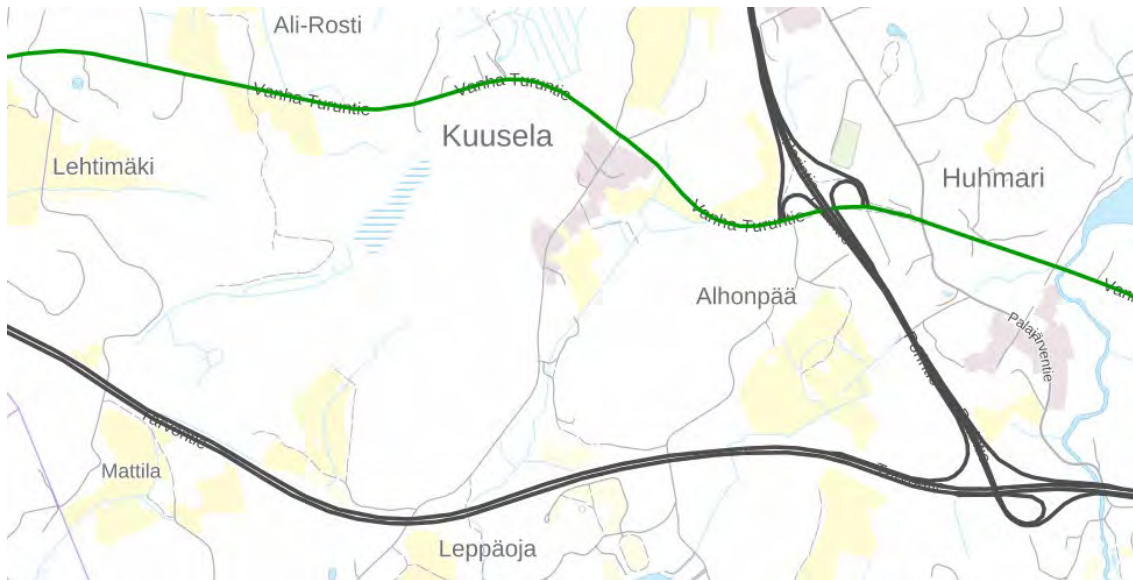
Kuva 3. Osayleiskaavan mukainen liikenneverkko vuonna 2030.



Kuva 4. Osayleiskaavan mukainen liikenneverkko vuonna 2050.

2.3 Erikoiskuljetusreitti

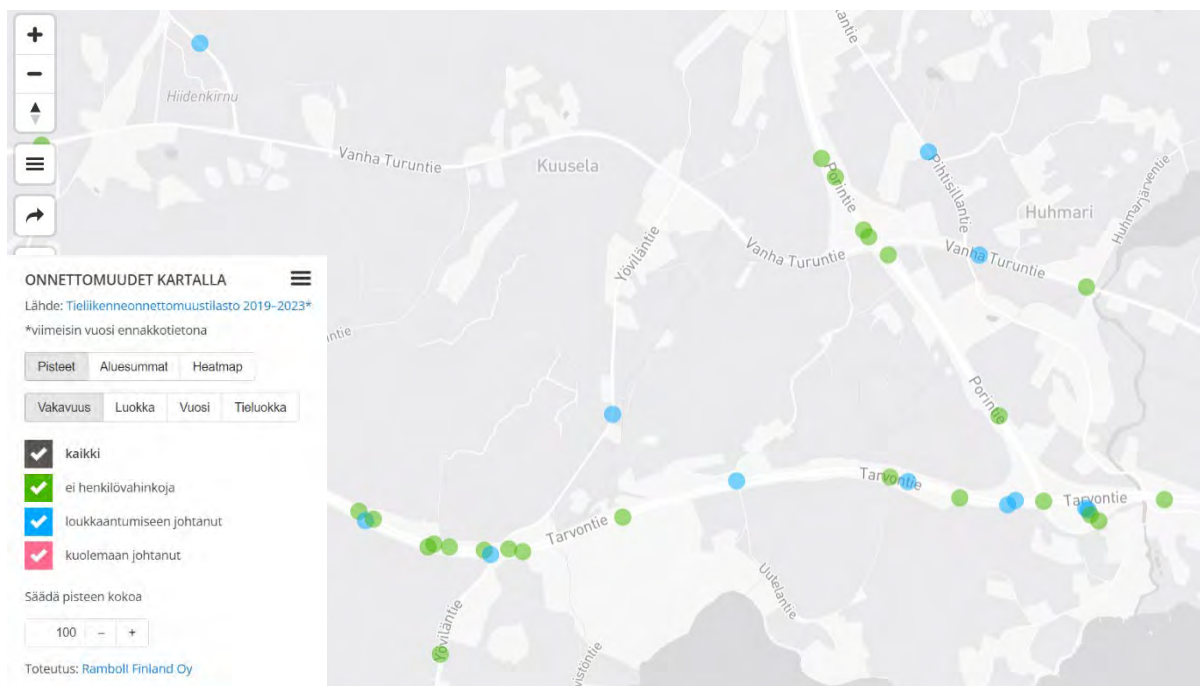
Vanha Turuntie on erikoiskuljetusreitti (leveys 7 m, korkeus 7 m, pituus 40 m). Reitti on merkitty vihreällä alla olevaan kuvaan.



Kuva 5. Erikoiskuljetusreitti (Väylä).

2.4 Liikenneonnettomuudet

Seuraavalla kartalla on esitetty poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet vuosina 2019–2023. Yöviläntiellä on tapahtunut yksi loukkaantumiseen johtanut yksittäisonnettomuus.



Kuva 6. Liikenneonnettomuudet kartalla.

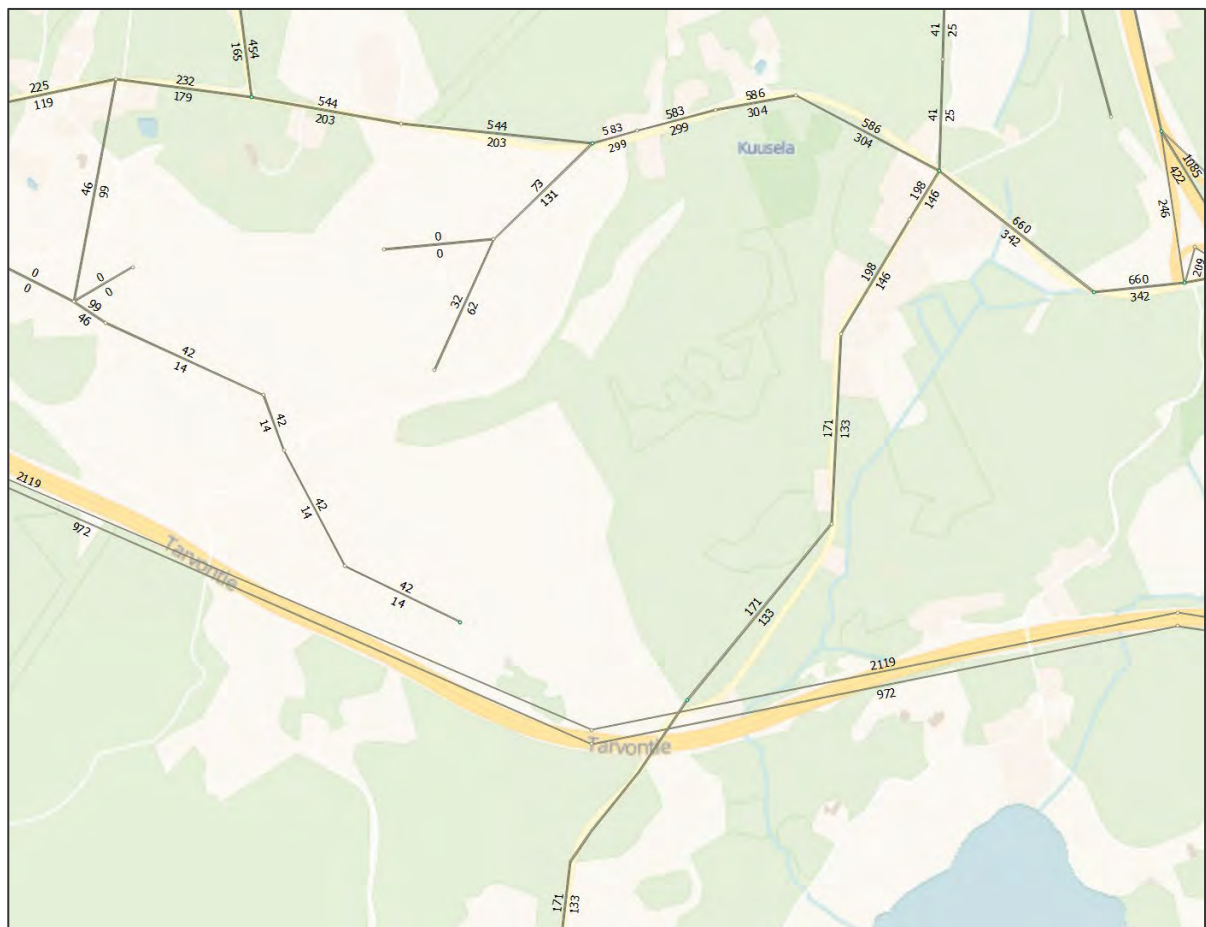
3. LIIKENNETARKASTELUT

3.1 Lähtökohdat

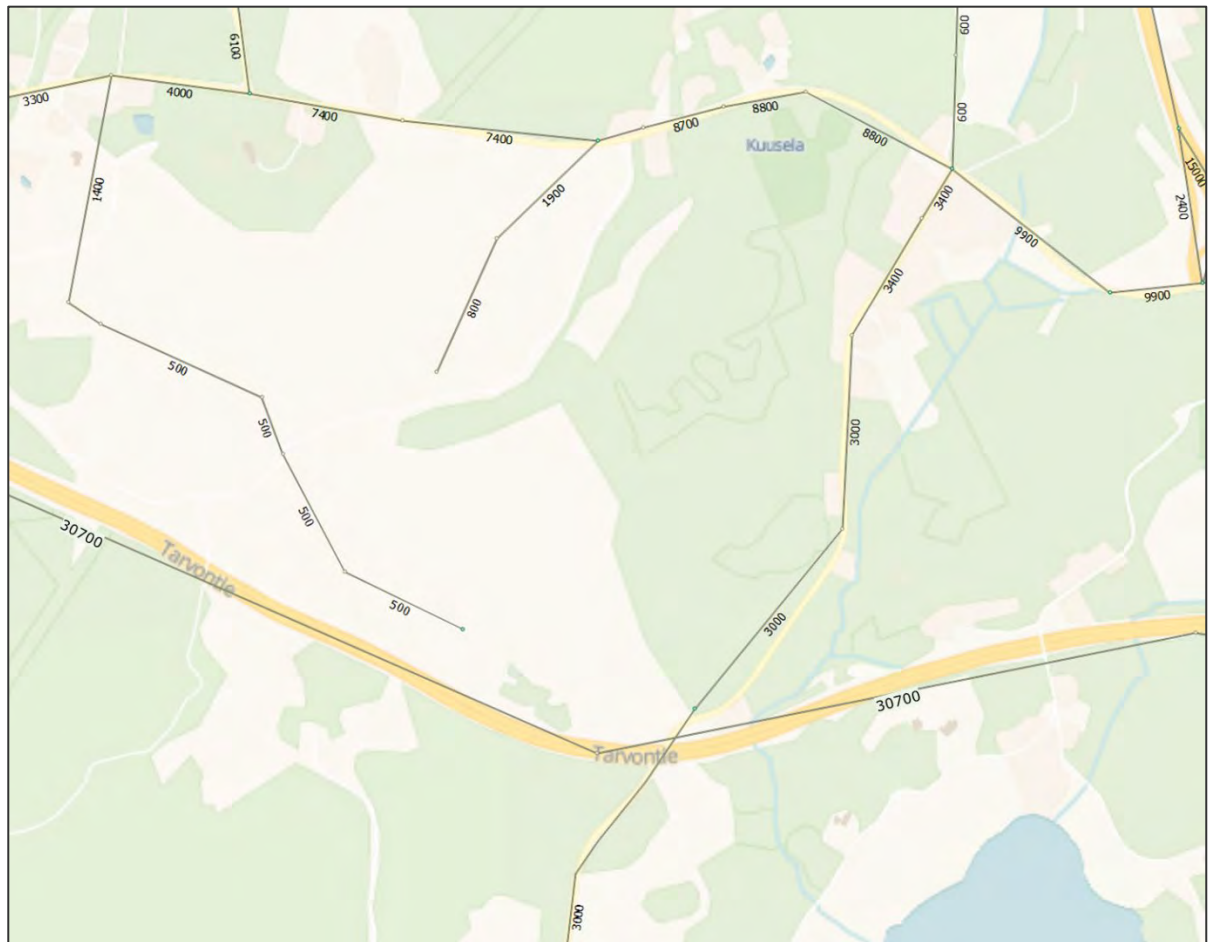
Työn yhteydessä laadittiin liikenne-ennuste, jonka perusteella arvioitiin liikenteen sijoittuminen liikenneverkolle nyt käynnissä olevan asemakaavan pohjalta (vaihe 1). Liikenneverkko ja liikennemäärät kehittyvät edelleen tässä esitetystä, jos alueen itäosan maankäyttö aikanaan kasvaa.

3.2 Liikenne-ennuste

Liikenne-ennuste perustuu Etelä-Nummelan liikenne-ennusteen ja toimivuustarkasteluiden (Sitowise 2020–2021) yhteydessä tihennettyyn ja kalibroituun Helmet 3.0-liikennemalliin. Liikennemallin osayleiskaavan mukaiset maankäyttötiedot päivitettiin asemakaavaluonnoksen suunniteltua maankäyttöä vastaaviksi. Suunnitellun maankäytön lisäksi ennustetilanteen liikenneverkko sisältää osayleiskaavan mukaiset uudet katuyhteydet sekä Espoo-Salo -oikoradan. Liikenne-ennuste on laadittu vuoden 2050 iltahuipputunnin (IHT) tilanteeseen, jonka perusteella on laskettu myös ennustetilanteen keskimääräiset arkivuorokausiliikennemäärät (KAVL).



Kuva 7. Liikenne-ennusteen 2050 mukaiset vaiheen 1 iltahuipputunnin liikennemäärät (ajon/h, molemmat suunnat erikseen).



Kuva 8. Liikenne-ennusteen 2050 mukaiset vaiheen 1 keskimääräisen arkivuorokauden liikennemäärät (ajon/vrk, suunnat yhteenlaskettuna).

3.3 Yhteenveto ja johtopäätökset

Tarkastelualueen autoliikennemäärät pysyvät ennustetilanteessa maankäytön kasvusta huolimatta kohtuullisina, ja teollisuusalueita palvelevien liittymien liikenteen sujuvuus säilyy hyvällä tasolla liikenne-ennusteen mukaisilla liikennemäärillä.

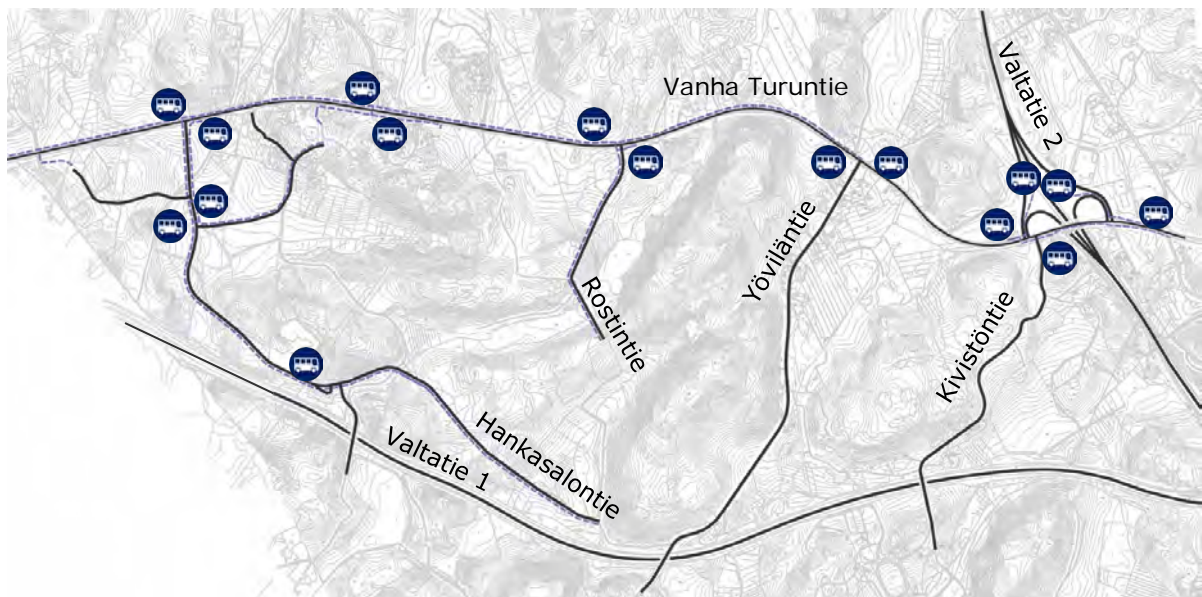
ESA-radalla ja Vihti-Nummelan asemalla on merkittävä vaikutus alueen kulkutapoihin ennustetilanteessa, autoliikenteen määriin radalla ja asemalla on ennustetilanteessa paikallisesti lähes 20 % laskeva vaikutus.

4. SUUNNITELTU LIIKENNEVERKKO

4.1 Alueen katuverkko

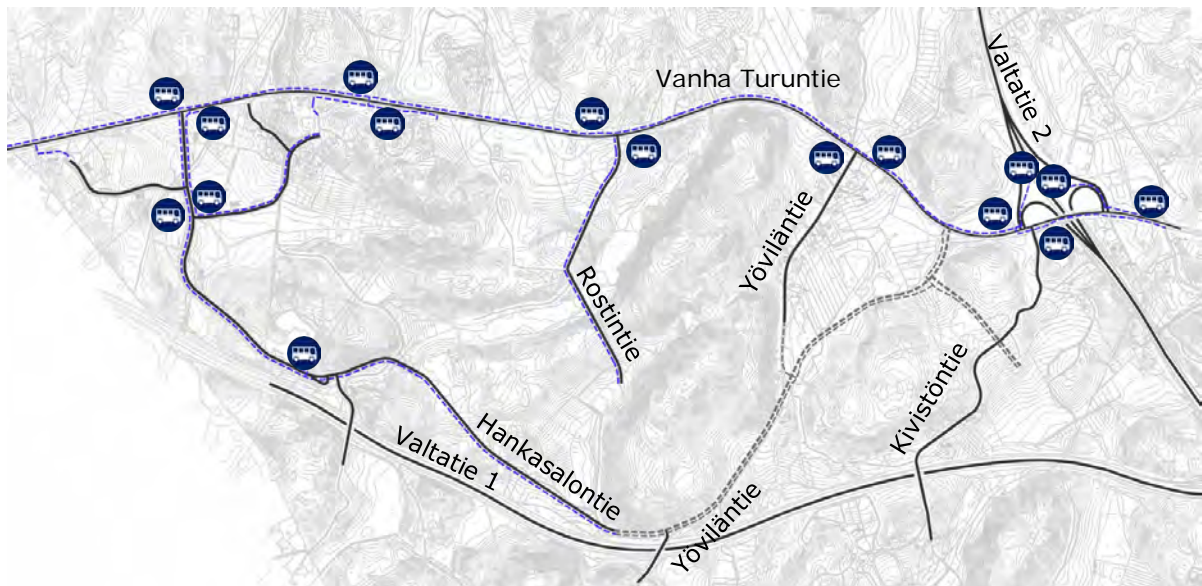
Suunnittelun tavoitteena oli luoda turvallinen ja kohtuullisin kustannuksin rakennettavissa oleva katuverkko kaava-alueelle ja luoda edellytykset kestävä liikumisen kulkutapaosuuksien kasvattamiselle, esteettömälle liikkumiselle sekä ympäristöystävälliselle hulevesienhallinnalle.

Suunnitelmia laadittaessa kokoojakatujen nopeusrajoitusten oletettiin olevan enintään 40 km/h ja tonttikatujen enintään 30 km/h. Yleiskartta pääkatuverkosta on esitetty alla olevassa kuvassa.



Kuva 9. Alueen ensimmäisen vaiheen katuverkko. Jalankulun ja pyöräilyn väylät on merkitty sinisellä katkoviivalla ja kadut sekä tiet mustalla viivalla. Linja-autopysäkit on merkitty sinisellä ympyrällä.

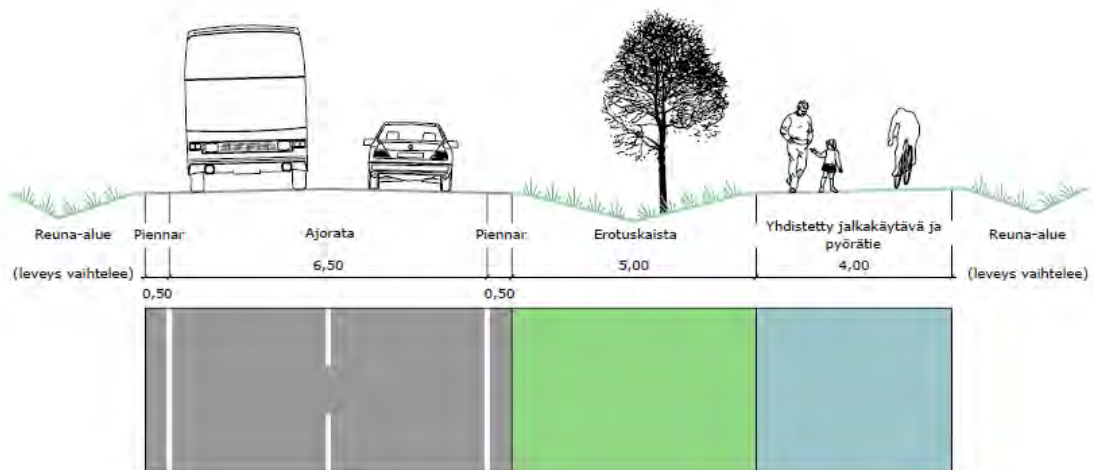
Osayleiskaavan mahdollistamat teollisuuden, toimitilarakennusten ja kaupan palveluiden alueet tulevat rakentumaan vaiheittain kysynnän mukaan ja toteutusajankohta ei ole tiedossa. Katuverkkoa ei kannata rakentaa kokonaisuudessaan valmiiksi, jos toimijoita ei ole tulossa alueelle kattavasti. Tästä syystä katuverkko on suunniteltu rakennettavaksi vaiheittain siten, että ensin rakentuisi Rostintiehen tukeutuva alue ja Hankasalontien läntisin osuus. Seuraavassa kuvassa on esitetty mahdollinen seuraavan vaiheen katuverkko, jossa katuverkko on laajentunut itäiselle alueelle ja Vanhalle Turuntielle tulisi uusi liittymä.



Kuva 10. Mahdollinen seuraavan vaiheen katuverkko.

Poikkileikkaukset

Hankasalontielle suunniteltiin kuvan 12 mukainen tyyppipoikkileikkaus. Poikkileikkauksessa on varattu reilusti tilaa kävelijöille ja pyöräilijöille sekä hulevesienhallinnalle. Poikkileikkaus mahdollistaa kahden kuorma-auton kohtaamisen.



Kuva 11. Hankasalontien tyyppipoikkileikkaus.

4.2 Jalankulun ja pyöräliikenteen yhteydet

Työn aikana selvitettiin alueen kävely- ja pyöräilyreittien liittämistä olemassa olevaan ympäristöön ja suunniteltuihin ratkaisuihin. Laadukkaimmat jalankulku- ja pyöräilyreitit linjattiin kulkemaan kokoojakatuja pitkin.

4.3 Joukkoliikenne

Vaiheessa 1 joukkoliikennelinjoihin tai pysäkkijärjestelyihin ei ole tarvetta tehdä muutoksia. Vaikka linjasto voidaan säilyttää nykytyyppisenä, niin vuoromääriä voi olla syytä lisätä, kun uudet työpaikat kasvattavat joukkoliikenteen kysyntää.

Tulevaisuudessa voi olla mahdollista suunnitella kysynnän mukaan joukkoliikenteen runkolinja kiertämään myös alueen läpi kehämäistä kokoojakatua pitkin osayleiskaavan mukaisesti.

4.4 Liikenneturvallisuus

Uusien suunniteltujen alueiden liikenneturvallisuutta parantavat erilliset jalankulun ja pyöräilyn väylät katujen vierellä, ohjeiden mukaiset suojatiejärjestelyt sekä liittymissä riittävät näkemäalueet. Katuverkolla sallitaan liittymät liike- ja teollisuuskiinteistöiltä vain kohtiin, joissa näkemäalueet täyttyvät ja liittymätiheys pidetään maltillisena.

Ajoväylät voi suunnitella teollisuusalueiden mittapuulla kapeiksi, jotta ajonopeudet pysyisivät luontaisesti alhaisina.