

Vihdin Tervalammen osayleiskaavan liikenneselvitys

VIHDIN KUNTA

13.10.2023

Sisällys

1	Johdanto	2
2	Selvitysalue	3
3	Liikenteen nykytilanne	4
3.1	Tieverkko.....	4
3.2	Tärkeimmät liittymät	4
3.3	Liikennemäärät.....	6
3.4	Nykyinen jalankulun ja pyöräilyn verkko ja sen kattavuus	6
3.5	Tiedossa olevat muutokset nykyiseen liikenneverkkoon	7
4	Joukkoliikenne	8
4.1	Nykyiset reitit ja vuorotarjonta	8
4.2	Joukkoliikenteen olosuhteet, kattavuus ja toimivuus	8
5	Liikenteelliset ongelmat nykytilanteessa	10
5.1	Liikenneturvallisuuksutilanne	10
5.2	Liikenteen yleinen toimivuus kulkumuodoittain.....	11
5.3	Nykyisen tieverkon ongelmat ja puutteet	12
5.4	Kävelyn ja pyöräilyn verkon ongelmat ja puutteet	13
5.5	Liikenneverkon riskit tulevaisuudessa	13
6	Maankäyttö ja uudet liikenneratkaisut	15
6.1	Nykyinen maankäyttö.....	15
6.2	Kaavoitustilanne.....	15
6.3	Osayleiskaavan tavoitevuoden uusi maankäyttö.....	16
6.4	Maankäytön vaikutukset liikennemääriin.....	16
6.5	Uudet liikenneratkaisut	20
7	Kaavan liikenteelliset vaikutukset.....	25

1 Johdanto

Tervalammen osayleiskaavalla on tarkoitus määritellä kylän kehittämisen suuntaviivat. Kaavatyössä on tutkittu, miten haja-asutusalueen kehittäminen tulisi toteuttaa suhteessa muuhun kuntarakenteeseen, kunnallistekniikkaan, palveluihin sekä alueen maisemaan, kulttuuriympäristöön ja luonnonolosuhteisiin. Lähtötilanteessa Tervalampi on maaseutumainen kyläalue pääkaupunkiseudun tuntumassa. Suunnittelun päätavoitteena on maaseutumaisen kylämaisyyden säilyttäminen yhteensovittamalla erilaiset kasvupaineet ja suojelutarpeet.

Tervalammen osayleiskaava on laadittu MRL 44 §:n mukaisesti suoraan rakentamista ohjaavaksi. Kaavakartalle on merkitty rakennuspaikat, joille voidaan myöntää rakennusluvut suoraan osayleiskaavan perusteella, jotta maankäytön ohjaustarve ei edellyttäisi asemakaavan laatimista.

Paikallisia erityiskysymyksiä ovat olleet kylän ja sen palveluiden kehittämisen mahdollistaminen, rantarakentaminen sekä kulttuuri- ja luontoarvojen säilyminen. Keskeisinä palvelujen kehittämisen kan-nalta ovat Tervalammen entisen koulun alue ympäristöineen sekä Tervalammen kartanon ja työlaitoksen alue. Kaavatyön yhteydessä on pohdittu mahdollisuuksia saada alueelle lisää palveluita, joskin painopisteenä on ollut kehittää toimivat kulkuyhteydet erityisesti kevyelle liikenteelle lähimpien taajamien palveluihin.

Rantojen runsaaseen loma-asutukseen kohdistuu paine muuttua ympärivuotiseksi asutukseksi. Työssä on tutkittu, missä sijaitsevat parhaiten ympärivuotiseen asumiseen sopivat rantarakentamisen alueet, missä sallitaan vain loma-asuntojen rakentaminen ja mitkä rannat tulisi jättää kokonaan rakentamisen ulkopuolelle.

Vuonna 1994 perustettu Nuuksion kansallispuisto, jossa käy vuosittain yli 200 000 vierailijaa, on keskeinen lähtökohta suunnittelussa. Nuuksion lähialueiden maankäyttösuunnitelmat eivät voi olla risti-riidassa Nuuksion hoito- ja käyttösuunnitelman tavoitteiden kanssa. Virkistysyhteyksien parantaminen Nuuksion suuntaan palvelee vihtiläisten lisäksi myös muita kansallispuiston käyttäjäryhmiä.

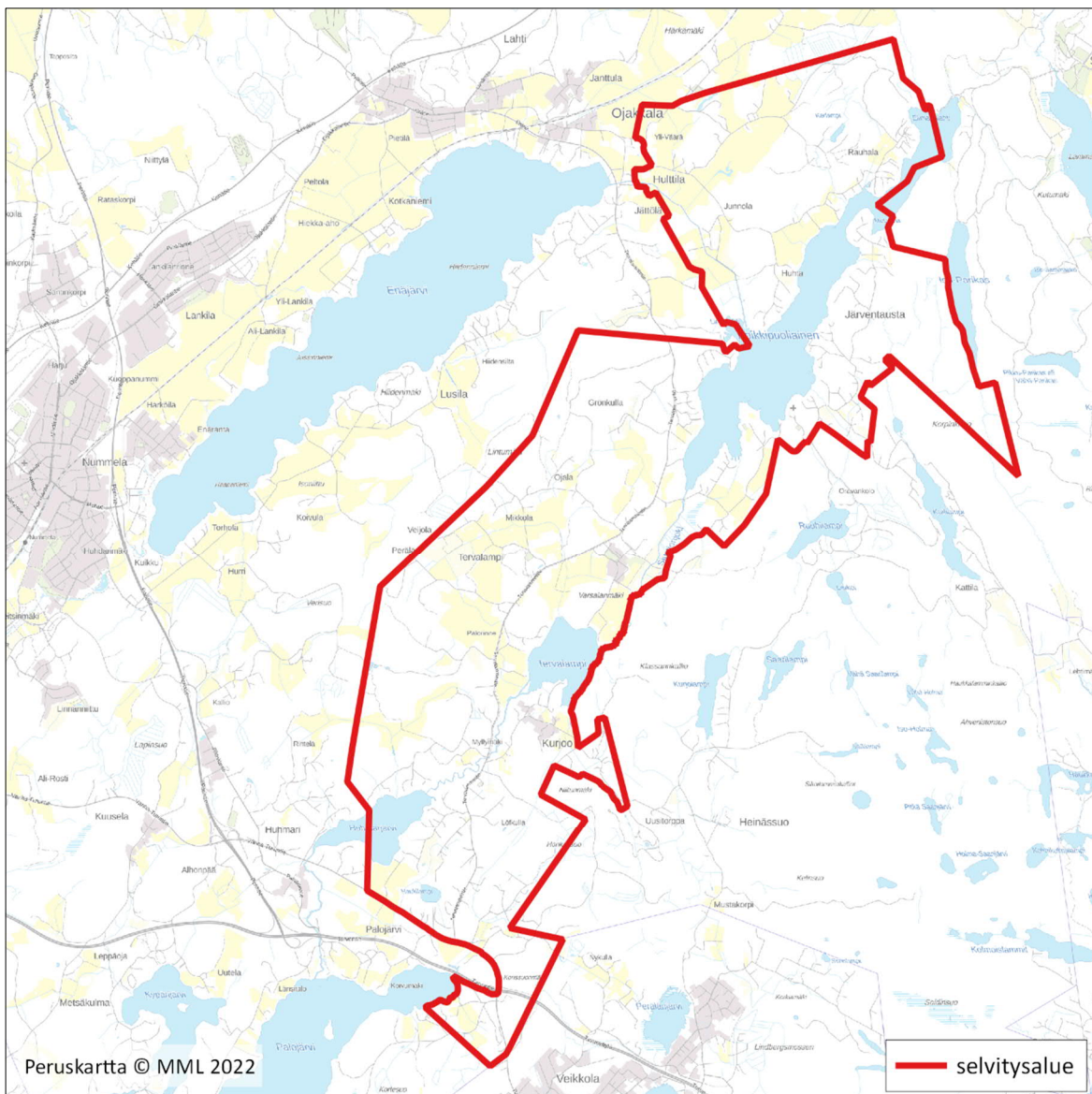
Ylikunnalliset suunnittelutavoitteet liittyvät pääasiassa liikenteen järjestelyihin. Kaava-alueen eteläosassa on varauduttu Espoo-Salo oikoradan yleissuunnitelmassa osoitettuun ratalinjaukseen. Osayleiskaava-alue rajautuu etelässä Kirkkonummen rajaan, ja tarkoituksena on sovittaa raja-alueen maankäyttö yhteen Kirkkonummen maankäytön kanssa. Tavoitteena on toimivat ulkoilureitti- ja kävely- ja pyöräliikenteen yhteydet kuntarajan yli.

Tämä erillinen liikenneselvitys on laadittu selvittämään kaava-alueen liikenteen nykytilannetta ja tulevaa muuttunutta tilannetta kaavan uuden maankäytön myötä. Käytetyt aineistot ja menetelmät on mainittu kunkin osatehtävän kohdalla.

Liikenneselvityksestä ovat vastanneet DI Max Mannola, ins.amk Juha Kärkiö ja DI Jarkko Rissanen FCG Finnish Consulting Group Oy:stä.

2 Selvitysalue

Selvitysalue sijaitsee Vihdin kunnan alueella. Alue rajoittuu etelässä jonkin matkaa Turunväylän (E18) eteläpuolelle Palojärven koillisrantaan Järvenpään kohdalle. Itäpuolella kaava-alue rajautuu lainvoimaisiin Heinässuon ja Tervalampi-Salmi osayleiskaavoihin. Pohjoisessa alue rajoittuu itäosassa Poikkipuoliais pohjoisosiin Elimäenlahden kohdalla ja lännessä Hulttilan pohjoispuolelle Ojakalassa. Länsipuolella alue rajoittuu metsäalueeseen, joka erottaa Huhmarjärven, Tervalammen ja Poikkipuoliais ympärillä olevan asutuksen Enäjärven kaakkoisrannan Lusilan asutuksesta.



Kuva 1. Selvitysalueen sijainti ja rajaus.

3 Liikenteen nykytilanne

3.1 Tieverkko

Kaava-alueen eteläisessä osassa kulkee itä-länsi suunnassa Turunväylä (vt1). Valtatie 1 on Etelä-Suomessa merkittävin liikenteellinen yhteys Helsingin ja Turun välillä ja kuuluu keskeiseen päätieverkkoon. Turunväylä on pääosin moottoritietä ja siellä on voimassa 120 km/h nopeusrajoitus. Lähin liittymä moottoritielle on Porintien (vt 2) kautta Huhmarissa 1,3 kilometriä länteen Vanhan Turuntien ja Tervalammen liittymästä. Seuraavaksi lähin liittymä on Vanhan Turuntien ja Tervalammen liittymästä itään Veikkolassa, johon pääsee Vanhaa Turuntietä Veikkolan taajaman läpi.

Vanha Turuntie (seututie 110) kulkee Helsingin ja Turun välillä. Seututie 110 on merkittävä yhteys suunnittelualueen ja Nummelan palveluiden välillä. Suunnittelualueen kohdalla voimassa on 70 km/h nopeusrajoitus.

Tervalammentie (maantie 1215) on kokoojatie, joka kulkee kaava-alueen läpi pohjois-eteläsuunnassa ja toimii paikallisten yksityisteiden yhteytenä muuhun maantieverkkoon. Tervalammentiellä on pääosin 60 km/h nopeusrajoitus. Tervalammen entisen koulun kohdalla on voimassa 50 km/h nopeusrajoitus. Tervalammentien pituus kaava-alueella on noin 7 km.

Alueen sisäinen tieverkko on suurilta osin päällystämätöntä tietä. Suurin osa kaava-alueen tieverkosta toimii paikallisina kokooja- ja -tonttiteinä. Kaava-alueen läpikulkutie on Tervalammentie, jonka kautta lähes kaikki alueen muut yhteydet toimivat.

Kaava-alueen länsipuolella Lusilantie on päällystämätön kapea tie, joka on vaihtoehtoinen yhteys Tervalammentien pohjoisosien ja Nummelan katuverkon välillä. Vanha Myllytie (30 km/h) ja Järventaustantie (40 km/h) ovat merkittävimmät kokoojatiet Tervalammentien itäpuolella, jossa edellinen johtaa Veikkolaan ja jälkimmäinen umpiyhteytenä Järventaustaan.

Kuvassa 2 on esitetty alueen tieverkko ja sen tärkeimmät liittymät, sekä nopeusrajoitukset. Kaikilla yksityisteillä ei ollut omaa erityistä nopeusrajoitusta, vaikka Tervalammentien 50-60 km/h ei ole niiden olosuhteisiin nähden sopiva rajoitus.

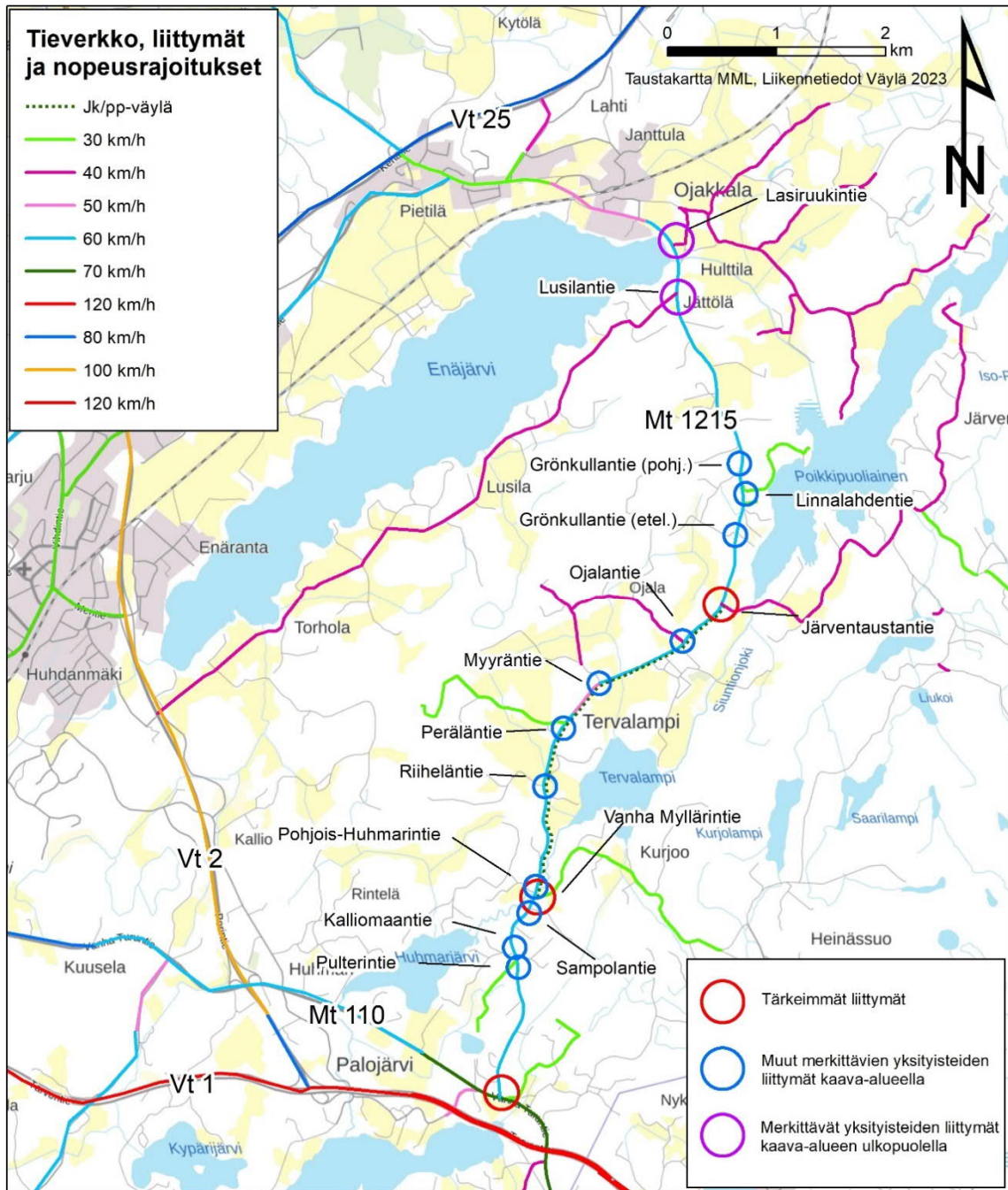
3.2 Tärkeimmät liittymät

Tervalammentien ja Vanhan Turuntien risteys on tärkein ajoneuvoyhteys kaava-alueen ulkopuolelle. Tervalammentielle yhtyy monia yksityisteitä, joista merkittävimmät ja pisimmät ovat Vanha Myllytie, joka toimii yhteytenä Nuuksion Ruuhilammelle, sekä Järventaustantie, joka kulkee Poikkipuoliainen-järven itäpuolelta pohjoiseen.

Muita merkittäviä Tervalammentielle yhtyviä yksityisteitä (L=länsipuolella, I=itäpuolella) ovat etelästä lukien Pulterintie (L), Kalliomaantie (L), Sampolantie (I), Pohjois-Huhmarintie (L), Riiheläntie (L), Peräläntie (L), Myyräntie (L, Tervalammen entisen koulun, nykyisen kylätalon välittömässä läheisyydessä), Lehmuskuja (I, Tervalammen kartanon kohdalla), Rehutie (I, Vihdin

ratsastustallin kohdalla), Ojalantie (L), Grönkullantie (L, sekä eteläisen että pohjoisen liittymän kautta), Linnalahdentie (I). Vanhalle Turuntielle liittyy koillisesta Aholantie juuri Tervalammontien liittymän vieressä.

Kaava-alueen ulkopuolella pohjoisessa Tervalammontielle liittyy vielä Lusilantie (L) sekä Lasiruukintie (I), jonka kautta on yhteys Hulttilantielle ja kaava-alueen sisäpuolelle Poikkipuolaisen luoteisrannan asutukseen.



Kuva 2. Alueen tieverkko, liittymät ja nopeusrajoitukset, sekä jalankulku- ja pyörätiet.

3.3 Liikennemäärät

Väylävirastosta saatavilla olevan tiedon mukaan liikennemäärät vuodelta 2022 olivat:

- E18 / Vt 1 Turunväylä: KVL (kaikki ajoneuvot) = 35457, KVL (raskaat ajoneuvot) = 3355
- Mt 110 Vanha Turuntie, Tervalammentien itäpuolella: KVL = 5190, KVL (rask.) = 246
- Mt 110 Vanha Turuntie, Tervalammentien länsipuolella: KVL = 2671, KVL (rask.) = 156
- Mt 1215 Tervalammentie: KVL = 911, KVL (rask.) = 36

Kaava-alueen ympäristön muun tieverkon liikennemääriä ei ole toistaiseksi saatavilla. Näistä liikenteen suuntautumisen kannalta olennaisimmaksi on arvioitu Lusilantie (ks. luku 6.4), joka on myös läpikulkua mahdollistava tie, toisin kuin useimmat muut yksityistiet. Lusilantien liikennemääräksi voidaan arvioida noin KVL = 100. Arvio perustuu vastaavien haja-asutusalueen teiden, kuten Palajärventien liikennemääriin (KVL 131 v. 2022).

Kaava-alueen sisäpuolen pisimpien yksityisteiden, Vanhan Myllytien ja Järventaustantien liikennemääriä ei ole saatavilla, mutta voidaan arvioida että niiden KVL on n. 200. Arvio perustuu vastaavien haja-asutusalueen teiden, kuten Heinäsuon Lamminpääntien liikennemäärään (KVL 211 v. 2022).

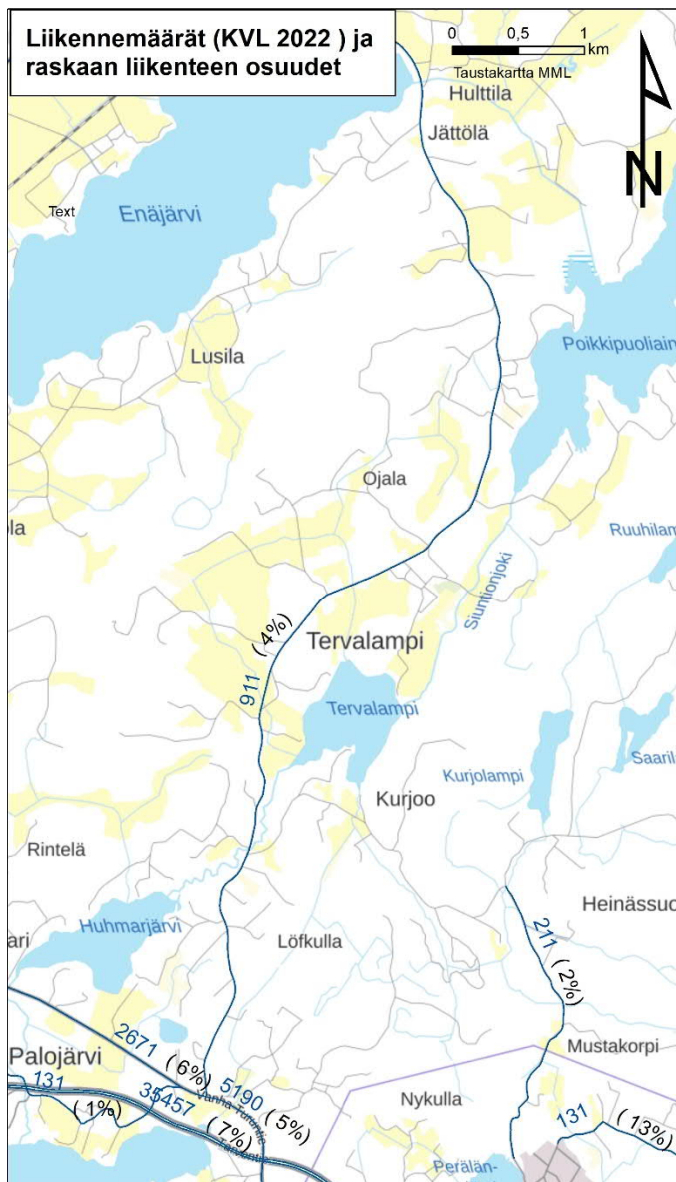
Liikennemäärät on esitetty kuvassa 3.

3.4 Nykyinen jalankulun ja pyöräilyn verkko ja sen kattavuus

Kaava-alueella on nykytilanteessa jalankulku- ja pyörätie ainoastaan noin 3 km:n päällystämättömällä osuudella Tervalammentien varrella Vanhan Myllytien ja Järventaustantien välillä (kuva 2). Eteläinen osa on erotettu ajoradasta viherkaistalla ja osa erotettu ainoastaan reunatuella. Valaistu tieosuus on Palorinteentien ja Järventaustantien välillä.

Muilta osin kävelyn ja pyöräilyn verkosto tukeutuu alueen ajoneuvotiestöön sekä metsäautotie- ja polkuverkostoon. Alueella on myös valaistu pururata.

Jalankulun ja pyöräilyn verkon turvalliset yhteydet kaava-alueen ulkopuolelle ovat melko olemattomat, koska yhteydet itä- ja länsipuoleisiin alueisiin ovat puutteelliset (ks. luku 5.4). Idässä Espoon Nuuksion alueelle on yhteys alemman tason tie- ja polkuverkostoa pitkin Ruuhilammentien tai Kurjolammentien kautta Kattilaan ja siitä edelleen Kaitlammen eteläpuolelta. Yhteydet Tervalammen keskiosista Lusilantielle ovat metsäpolkujen varassa.



Kuva 3. Alueen liikennemäärät.

3.5 Tiedossa olevat muutokset nykyiseen liikenneverkkoon

Autoliikenteen tieverkkoon ei ole tiedossa olevia aikaisemmin suunniteltuja muutoksia ennen tätä osayleiskaavatyötä.

Uusi jalankulku- ja pyörätie on suunnitella Vanhan Turuntien (mt 110) varteen Veikkolan Kyntäjätien ja Vihdin Pillistöntien välille. Työ on esisuunnitteluvaiheessa. Yhteys parantaa kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta ja sujuvuutta sekä kehittää seudullisia yhteyksiä Kirkkonummen ja Vihdin välillä. Väylän jatkosuunnittelusta sovitaan myöhemmin valtion ja kuntien kesken.” Ratkaisua Tervalammentien liittymässä on esitetty luvussa 6.5.

4 Joukkoliikenne

4.1 Nykyiset reitit ja vuorotarjonta

Suunnittelualueella joukkoliikenteen reitti on toteutettu kehämällisena ratkaisuna, joka kulkee poikkeuksetta Tervalammentietä (1215) ja Vanhaa Turuntietä (110) pitkin. Linja-autot kulkevat vain arkisin ja koulupäivinä. Vuoroja on yhteensä 11, jotka ovat ajoitettu koulujen alkamis- ja päättymisajankohtiin. Taulukossa 1 on esitetty aikataulut päätepysäkkeineen. [Nummelan linja-autoasema](#) toimii pääasiallisena päätepysäkinä. [Tikkarintie](#), [Nummelan Koulu](#), [Ojakkala I](#) ovat muut päätepysäkit. Tervalammentien varrella on linja-autopysäkkejä tiheästi.

Taulukko 1. Suunnittelualueen linja-autovuorot arkisin (syksy 2022).

Lähtö (värin mukaan)	6:09	7:09	8:05	9:05	12:25	13:10	14:10	15:15	16:10	17:10	18:10
Tervalammen koulu	6:20	7:20	8:15	9:15	12:50	13:35	14:35	15:35	16:30	17:30	18:30
Nummelan linja-autoasema	6:40	7:40	8:40	9:40	13:35	14:00	15:00	16:00	16:55	17:55	18:55
Päätepysäkki (värin mukaan)		8:00	8:45	9:45							

Vanhan Turuntien kautta kulkee osa Helsingin suunnan joukkoliikenteestä, arkipäivisin keskimäärin 44 linja-autovuoroa suuntaansa. Viikonloppuisin Vihdin suunnalta Helsinkiin Vanhan Turuntien kautta kulkee noin 20 vuoroa vuorokaudessa ja takaisin Helsingistä Vihtiin kulkee noin 13 vuoroa. Vanhan Turuntien varrella on pysäkkiparit molemmin puolin Tervalammentien risteystä, mutta linja-autoa vaihtava joutuu kävelemään maantien vartta olemattoman kapealla pientareella.

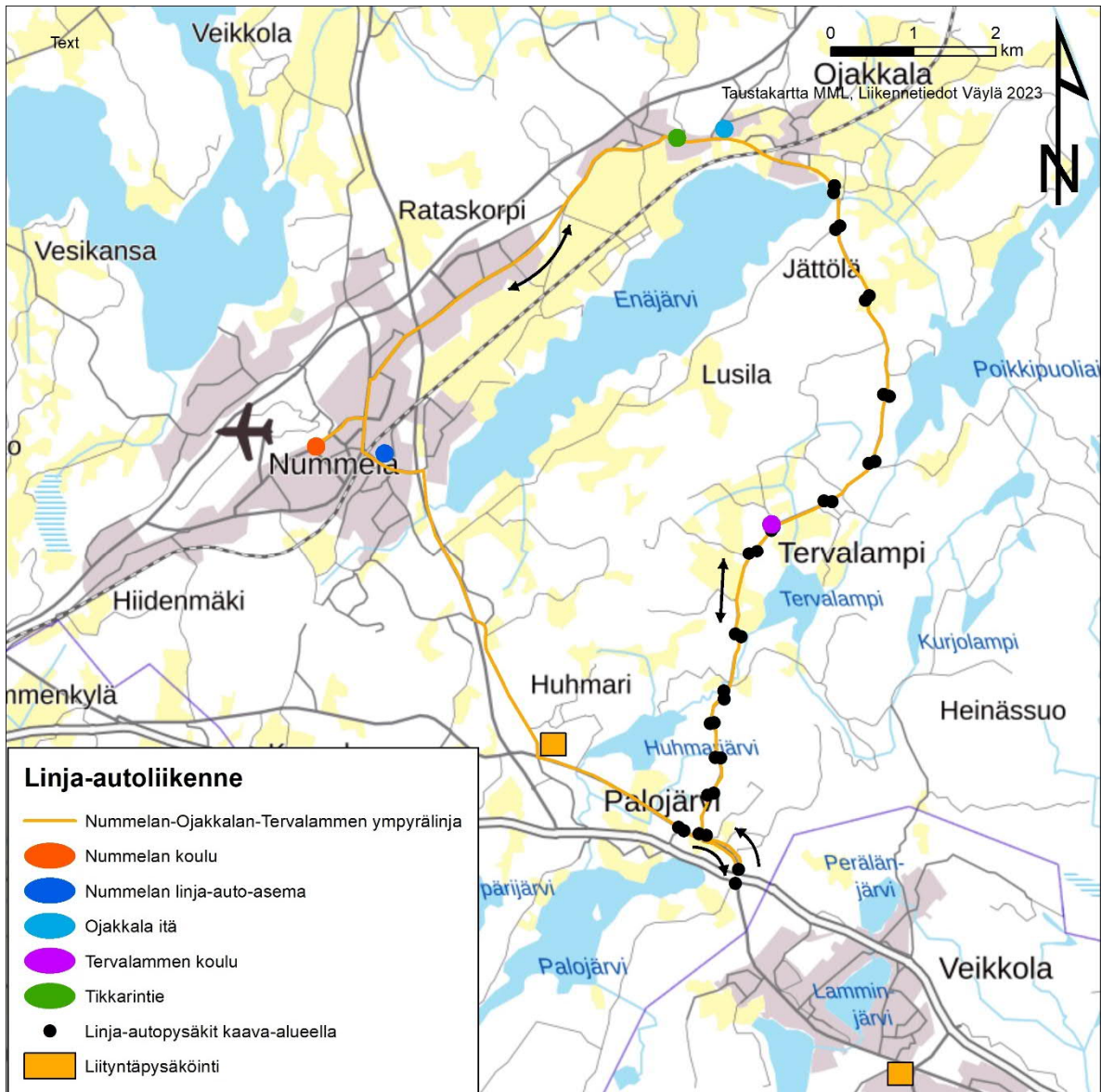
Kunnan palveluliikenteen auto mahdollistaa asioinnin Nummelassa kerran viikossa.

4.2 Joukkoliikenteen olosuhteet, kattavuus ja toimivuus

Joukkoliikenne on hinnoiteltu kertalippujen osalta matkan pituuden mukaan. Hinnat määräytyvät Matkahuollon määrittelemiin kilometritaksoihin. Lapsihinnan ikäraja on vuorosta riippuen 12 tai 17 vuotta. Hintatiedot löytyvät Matkahuollon aikatauluhausta.

Kertalipun lisäksi joukkoliikenteen palveluita voi maksaa arvokortilla tai Matkahuollon 22 ja 44 matkan vuosilipuilla. Arvokortille voi ladata matkustajan määrittelemän rahasumman, joka veloitetaan vuoron mukaisesti kertamaksulla. Vuosiliput ladataan Matkahuollon korttiin. Matkahuollon vuosilippujen lapsi-ikäraja on 12 vuotta.

Kuvassa 1 on nopeusrajoitukset sekä joukkoliikennepysäkkien likimääräinen sijainti kartalla.



Kuva 4. Nummelan ja Ojakkalan seudun joukkoliikennereitit, -pysäkit ja liityntäpysäköintipaikat.

Lähin liityntäpysäköintipaikka on Huhmarissa, jossa on 14 autopaikkaa. Veikkolan liityntäpysäköintipaikasta, jossa on 79 autopaikkaa, on tullut myös suosittu.

5 Liikenteelliset ongelmat nykytilanteessa

5.1 Liikenneturvallisuustilanne

Liikenneturvallisuustilanne on suunnittelualueella pääosin hyvä, johtuen osittain vähäisestä liikenteestä. Viiden viimeisen vuoden aikana poliisin tietoon tulleet onnettomuudet yleisten teiden osalta:

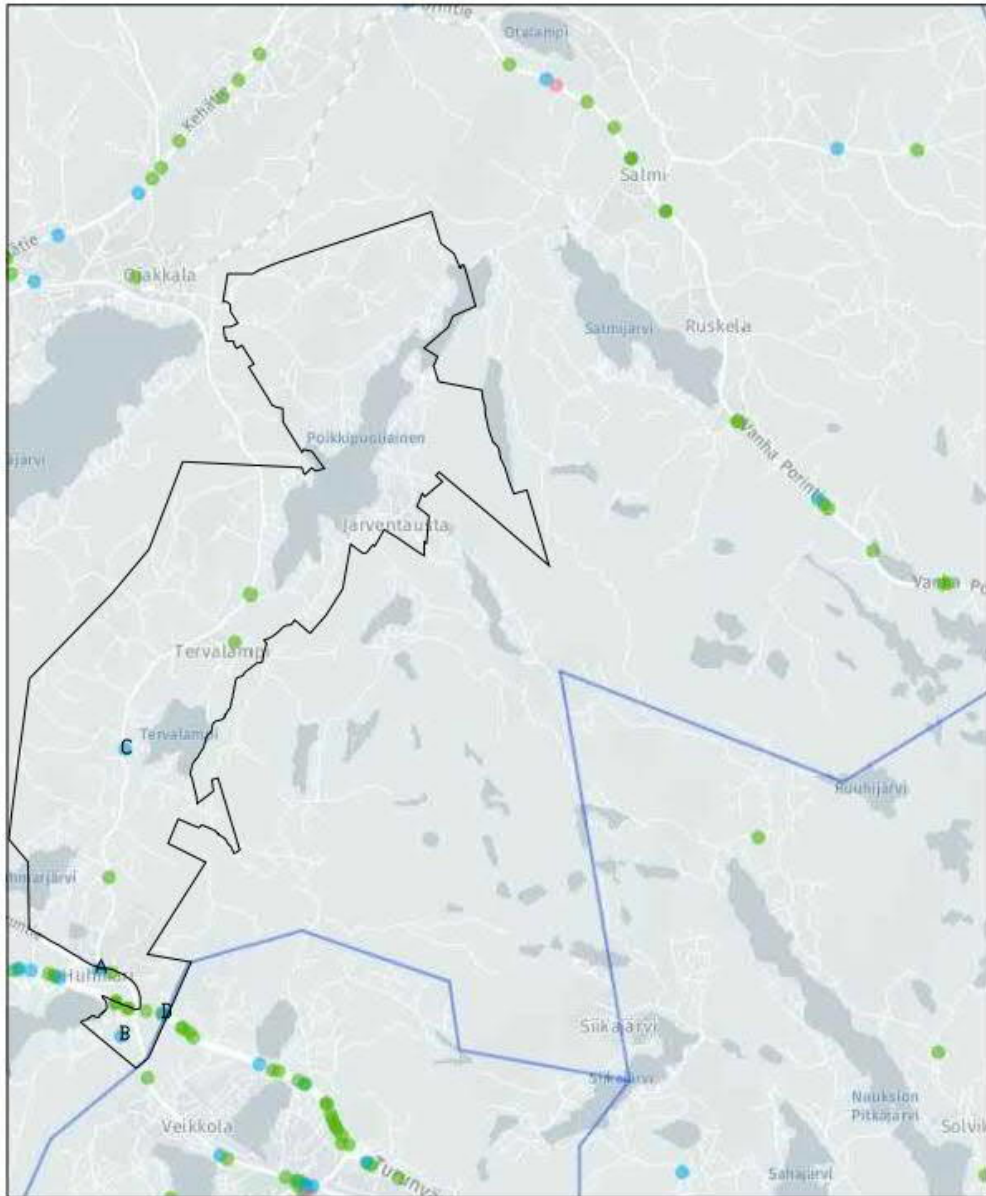
Vuosien 2017–2021 välisenä aikana suunnittelualueella on tapahtunut yhteensä 10 onnettomuutta, joista neljä on johtanut henkilövahinkoihin. Tiedot on haettu onnettomuudet kartalla- sivustolta.

- Tammikuussa 2018 sattui loukkaantumiseen johtanut risteämisonnettomuus Vanhan Turuntien ja Tervalammentien tasoliitymässä (A).
- Heinäkuussa 2019 Palojärven metsätiellä tapahtui loukkaantumiseen johtanut mopedionnettomuus (B).
- Lokakuussa 2020 Tervalammentiellä sattui loukkaantumiseen johtanut hirvieläinonnettomuus (C).
- Tammikuussa 2019 Turunväylällä sattui suistumisonnettomuus suoralla tieosuudella, joka johti loukkaantumiseen (D).

Muissa suunnittelualueen onnettomuuksissa ei tapahtunut henkilövahinkoja. Turunväylällä sattuneet onnettomuudet eivät vaikuta välittömästi suunnittelualueen liikenneturvallisuuteen.

Onnettomuudet suunnittelualueella on nähtävissä kuvassa 5.

Lisäksi mainittakoon, että useilla pitkilläkään yksityisteillä (mm. Kalliomaantie, Pohjois-Huhmarintie, Riiheläntie, Myyräntie, Grönkullantie) ei ollut omaa erillistä nopeusrajoitusta. Niiden olosuhteisiin arvioidaan sopivaksi rajoitukseksi 30-40 km/h, muiden yksityisteiden tapaan joilla on rajoitus (ks. luku 3.2, kuva 2). Erillisen rajoituksen puuttuminen merkitsee samaa kuin että Tervalammentien rajoitus 50-60 km/h olisi niillä sallittu, mikä on liikenneturvallisuusriski.



Kuva 5. Suunnittelualueen onnettomuudet vuosina 2017-2021.

5.2 Liikenteen yleinen toimivuus kulkumuodoittain

Ajoneuvoliikenteen olosuhteet ovat melko hyvät, pois lukien huonon ajokelin aikaan, jolloin näkyvyys voi huonontua esim. Tervalammentien mutkaisuudesta ja mäkisyydestä johtuen. Tätä riskiä lisää puutteellinen valaistus.

Jalankululle ja pyöräilylle aiheutuu suuria liikenneonnettomuusriskejä puutteellisen jalankulku- ja pyöräilyverkoston vuoksi. Asukkaiden kyläillassa pyöräilyn tarpeet korostuivat.

Alueelle on asukkaiden kyläillassa toivottu kehitettävän joukkoliikennettä, jotta asukkailla ja muilla alueella vierailijoilla olisi tarjolla vaihtoehto yksityisautoilulle. Osayleiskaava-alueen eteläosassa korostui joukkoliikenteen osalta liityntäpysäköinnin tarve.

5.3 Nykyisen tieverkon ongelmat ja puutteet

Seuraavia puutteita tai toivomuksia on asiantuntija-arviona tai asukkaiden kyläillassa havaittu Tervalammentien sivuteiden tai niiden liittymien osalta, etelästä pohjoiseen:

- Saavuttaessa Kalliomaantieltä Tervalammentielle, näkyvyys on huono. Näkyvyyden parantamiseksi asennettu peili helpottaa Tervalammentien liikenteen havainnointia, kuitenkin pohjoisen suuntaan näkemä on edelleen rajoittunut, johtuen Tervalammentien vaaka- ja pystygeometrioista.
- Palorinteentieltä saavuttaessa Tervalammentielle saapumiskulma on varsin pieni, ja odotustila on lähitalon edustan postilaatikkorivistön kohdalla, ja väistämisvelvollisuusmerkki puuttuu. Tämä saattaa aiheuttaa riskejä ajoneuvoliikenteen ja jalankulun ja pyöräilyn kohtaamisille. Palorintentie ei myöskään hahmotu selkeästi omaksi tiekseen, ja kadunnimikyltti on peitossa.
- Tervalammen alueella on ollut ongelmana, kun Nuuksioon pyrkivät vierailijat ovat pysäköineet autojaan kapeille kylä- ja muille yksityisteille. Mikäli liikenne kuitenkin ohjataan näiden yksityisteiden kautta, niiden kunnossapitovastuun pitäisi siirtyä kunnalle. (Kaavassa esitetään Nuuksion-vierailijoille erityinen pysäköintialue.)
- Tervalammentien kunnossapidon luokituksen nostoa toivottiin erityisesti, mikäli alueesta tulee portti Nuuksioon.
- Järventaustantie koettiin turvattomaksi ja mahdollisen lisärakentamisen osalta tarvittaisiin leventämistä tai kevyen liikenteen väylä sen rinnalle. Joidenkin asukkaiden mielestä tien kapasiteetti on jo täynnä eikä lisärakentamista tulisi sille osoittaa.
- Grönkullantien liittymä on talvisin vaarallinen, koska Grönkullantie on liian jyrkkä. (Kaavassa esitetään Grönkullantien ja Tervalammentien liittymän siirtämistä pohjoisempaan.)
- Linnanlahdentie, joka kiertää Poikkipuoliaisen rantaa pitkin asuinalueelle, on mutkainen ja jyrkkämäkinen. (Kaavassa uusi ohjeellinen linjaus kiertää mäen pohjoispuolelta, missä on tasaisempaa ja liittymä Tervalammentielle saadaan turvallisemmaksi.)

Seuraavia puutteita tai toivomuksia on kirjattu muun tieverkon osalta:

- Turunväylälle on toivottu ramppeja, eli uutta eritasoliittymää kohtaan, jossa moottoritie ja Mt 110 risteävät.

- Vanhan Turuntien ja Aholantien liittymä sijaitsee kovin lähellä Tervalammentien liittymää. Risteävien teiden keskiviivojen välillä on vain n. 60 m, ja liittymien välistä aluetta alle 10 m.

5.4 Kävelyn ja pyöräilyn verkon ongelmat ja puutteet

Kaava-alueen autoton matkustaminen on vaarallista ja haastavaa johtuen verkon puutteista ja yhteyksien puuttumisesta. Jalankulku- ja pyörätietä on alueen kokoojatien Tervalammentien varrella vain kaava-alueen keskimmaisessa osassa, Vanhan Myllytien ja Järventaustantien välillä, ja sorapintaisena. Tervalammentie on silläkin osuudella vain osittain valaistu (Palorinteentien liittymästä Järventaustantien liittymään). Nämä seikat asettavat haasteita jalankulku- ja pyöräliikenteen turvalliselle liikkumiselle.

Pyöräliikenteen suunnitteluohjeen (Väylävirasto 2020/18, s.43) mukaan kokoojatiellä, jonka nopeusrajoitus on vähintään 50 km/h ja liikennemäärä alle 1000 ajoneuvoa/vrk, pitäisi liikennejärjestelyinä olla joko pyöräkaista, kylätieratkaisu tai erillinen jalankulku- ja pyörätie. Jos liikennemäärä nousee yli 1000 ajoneuvoa/vrk, ohjeen mukaan on silloin oltava joko pyöräkaista tai erillinen jalankulku- ja pyörätie.

Jalankulku- ja pyöräliikenteellä on yhteyspuutteita kaava-alueen itä- ja länsipuoleisille alueille. Idässä puuttuu yhteys Espoon Nuuksion alueelle Kattilantielle, esim. Kaitlammen pohjoispuolelta Kaitlammentien ja Länsiranta-tien kautta. Lännessä yhteydet Huhmariin Huhmarjärven pohjoispuolella puuttuvat, ja yhteydet Lusilantien suuntaan ovat metsäpolkujen varassa.

Linja-autopysäkkien (ks. kuva 4) läheisyydessä ei ole tienylityspaikkoja paitsi Tervalammen koulun välittömässä läheisyydessä. Siinäkin sijaitseva suojatie päättyy ajoradan reunaan liittymän viereen, ainoastaan ”omatekoinen” polku jatko yhteytenä koululle päin.

Vanhalla Turuntiellä Huhmarin ja Palajärventien itäisen liittymän väliltä, osuudella joka on osittain Tervalammen kaava-alueella, puuttuu tievalaistus sekä kävely- ja pyöräilyväylä, joten se on melko vaarallinen kulkuyhteys autottomalle henkilölle. Vanhan Turuntien (mt 110) varteen on kuitenkin suunnitteilla kävelyn ja pyöräilyn väylä Veikkolan Kyntäjätien ja Vihdin Pillistöntien välille.

5.5 Liikenneverkon riskit tulevaisuudessa

Riskejä tuovat puutteelliset jalankulun ja pyöräilyn väylät, joita ei ole kuin Tervalammentiellä koulun läheisyydessä ja alueen keskiosassa. Kaavamuutoksen ja alueen kehityksen myötä liikenne tulee kasvamaan, jolloin liikenneonnettomuusriskit myös kasvavat katu- ja tieverkoston puutteiden vuoksi.

6 Maankäyttö ja uudet liikenneratkaisut

6.1 Nykyinen maankäyttö

Nykyisin Tervalammen kaava-alueella on noin 410 asuinrakennusta, joissa noin 890 asukasta. Näiden kaavamerkintöinä ovat AP-6, AP-7 ja AP-8. Lisäksi on lomarakennuksia noin 220 kpl, joiden kaavamerkintöinä ovat RA-12 ja RA-13.

Kaava-alueen työpaikkatontteja on ainoastaan maatalouteen liittyviä, joista aktiivisia tilakeskuksia on noin 10. Lisäksi on kaupallinen hevostalli (Vihdin Ratsutalli). Tervalammen kyläkeskuksen alueella on iso kylätalo (entinen kyläkoulu), jonka ympäristö tarjoaa monipuoliset ja ympärivuotiset liikunta- ja harrastemahdollisuudet lähipalveluina sekä sisä- että ulkotiloissa.

Suunnittelualueella sijaitsevat yrittäjät tarjoavat, ilmeisesti asuintontiltaan käsin, mm. arkkitehtisuunnittelua, LVI-palveluita, huonekalujen entisöintiä ja verhoilua, kuljetuspalveluita ja tilintarkastuspalveluita.

6.2 Kaavoitustilanne

Kaava-alueella on voimassa Uusimaa-kaavan kokonaisuus, joka sisältää Helsingin seudun, Itä-Uudenmaan ja Länsi-Uudenmaan vaihemaakuntakaavat. Kokonaisuus kattaa koko Uudenmaan 26 kunnan alueen lukuun ottamatta Östersundomin aluetta ja se tähtää 30 vuoden päähän. Uusimaa-kaavan kokonaisuus sai lainvoiman Korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2023.

Tervalammen osayleiskaava-alue sijoittuu Uusimaa-kaavan kokonaisuudessa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan alueelle.

Vihtiin on laadittu koko kuntaa koskeva strateginen yleiskaava, jonka tavoitevuosi on 2050. Vihdin strateginen yleiskaava hyväksyttiin kunnanvaltuustossa 21.9.2020 ja sai lainvoiman 19.10.2021. Tervalammen osayleiskaava-alue on strategisessa yleiskaavassa osoitettu pääosin osayleiskaavoitettavaksi kyläalueeksi, osayleiskaavoitettavan kylän ydinalueeksi ja metsävyöhykkeen alueeksi. Strategisessa yleiskaavassa todetaan seuraavaa:

- Kyläalueeksi merkityille alueille tulee laatia osayleiskaavat, joiden tarkka rajaus määritellään osayleiskaavatyössä.
- Ennen osayleiskaavan valmistumista alueen pääkäyttötarkoitus on maa- ja metsätalousalue.
- Uusi rakentaminen ei saa haitata myöhempää kaavoitusta, kylärakenteen suunnitelmallista kehittämistä tai olevia maaseutuelinkeinoja.
- Metsävyöhykettä ylläpidetään ja kehitetään yhtenäisenä, luonnonympäristöltään monipuolisena metsäalueena, jota ei ilman erityisiä perusteita tule ottaa taajamatoimintojen käyttöön.

Tervalammen osayleiskaava-alue rajautuu seuraaviin muihin osayleiskaava-alueisiin: Tervalampin Salmen oyk ja Heinäsuon oyk.

Suunnittelualueen eteläosassa, Huhmarjärvellä on voimassa Vihdin kunnanvaltuuston 15.12.1997 hyväksymä Pohjantalon ranta-asemakaava 3. Ranta-asemakaavan itäisempi alue on Tervalammen osayleiskaava-alueella. Vaikka Tervalammen osayleiskaava hyväksytään ja saa lainvoiman, Pohjantalon ranta-asemakaava 3 jää edelleen voimaan Tervalammen osayleiskaava-alueella.

Palojärven työpaikka-alueen laajennus (kaava N201) on parhaillaan asemakaavoitettavana (asemakaavan muutos). Kirkkonummen kaavahankkeista käynnissä on Veikkolanportin asemakaava, joka on ollut valmistelussa vuodesta 2014 ja valmistunee vuosina 2023-2024. Sekä Palojärven että Veikkolanportin kaava-alueet rajoittuvat Tervalammen oyk-alueeseen. Myös Pohjoisen Kirkkonummen liikennekäytävän osayleiskaava rajautuu kuntarajaan eli siten myös Tervalammen kaava-alueeseen.

6.3 Osayleiskaavan tavoitevuoden uusi maankäyttö

Uuden osayleiskaavan tavoitevuosi on 2050. Siinä tavoitteena on 404 uutta rakennuspaikkaa, joista 396 ovat vakinaisia asuinpaikkoja ja 8 loma-asutuspaikkoja. Tämä tarkoittaa noin 1120 uutta vakituista asukasta.

Muita liikennettä tuottavia uusia alueita (esim. työpaikka-alueita) ei kaavassa ole.

6.4 Maankäytön vaikutukset liikennemääriin

Uusien vakituisten asukkaiden arvioidaan lisäävän Tervalammentien liikennettä noin 1330 ajoneuvolla/vrk. Uuden loma-asutuksen määrä arvioitiin niin vähäiseksi, että se voidaan jättää huomioimatta keskivuorokausiliikennettä tarkasteltaessa.

Uudet liikennetuotokset pohjautuvat seuraaviin kertoimiin, jotka on lueteltu julkaisussa "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa" (YM 27/2008):

- matkatuotos / asukas: 2,23 matkaa / hlö (Helsingin seutu vaikutusalueineen, kyläasutus)
- henkilöauton osuus liikennemuodoista: 68 % (Hgin seutu vaikutusalueineen, kyläasutus)
- henkilöauton kuormitusaste: 1,56 hlö / ajoneuvo (Helsingin seutu vaikutusalueineen)
- vierailukorjauskerroin: 1,22

Tämän liikenteen jakaantuminen arvioitiin seuraavanlaista suuntautumisprosessia käyttäen:

- 1) Kaava-alue jaettiin osa-alueisiin ja nämä edelleen pienalueisiin sen mukaan, minkä sivutien kautta niiden yhteys Tervalammentielle, alueen päätielle, tapahtuu.
- 2) Selvitettiin Google Mapsin reittityökalun avulla, onko yhteys Tervalammentien eri kohdista nopeampi ajaa pohjoista tai eteläistä kautta seuraaviin tärkeisiin kohteisiin:
 - Espoon asema, Helsingin keskusta ym. pääkaupunkiseudun keskeiset kohteet
 - Nummelan liikekeskusta (Meritie 1)
 - Vihdin kirkonkylä
- 3) Todettiin suuntautumisen (etelä- vai pohjoiskautta) jakaantumispisteiksi matka-ajan perusteella seuraavat Tervalammentien kohdat:

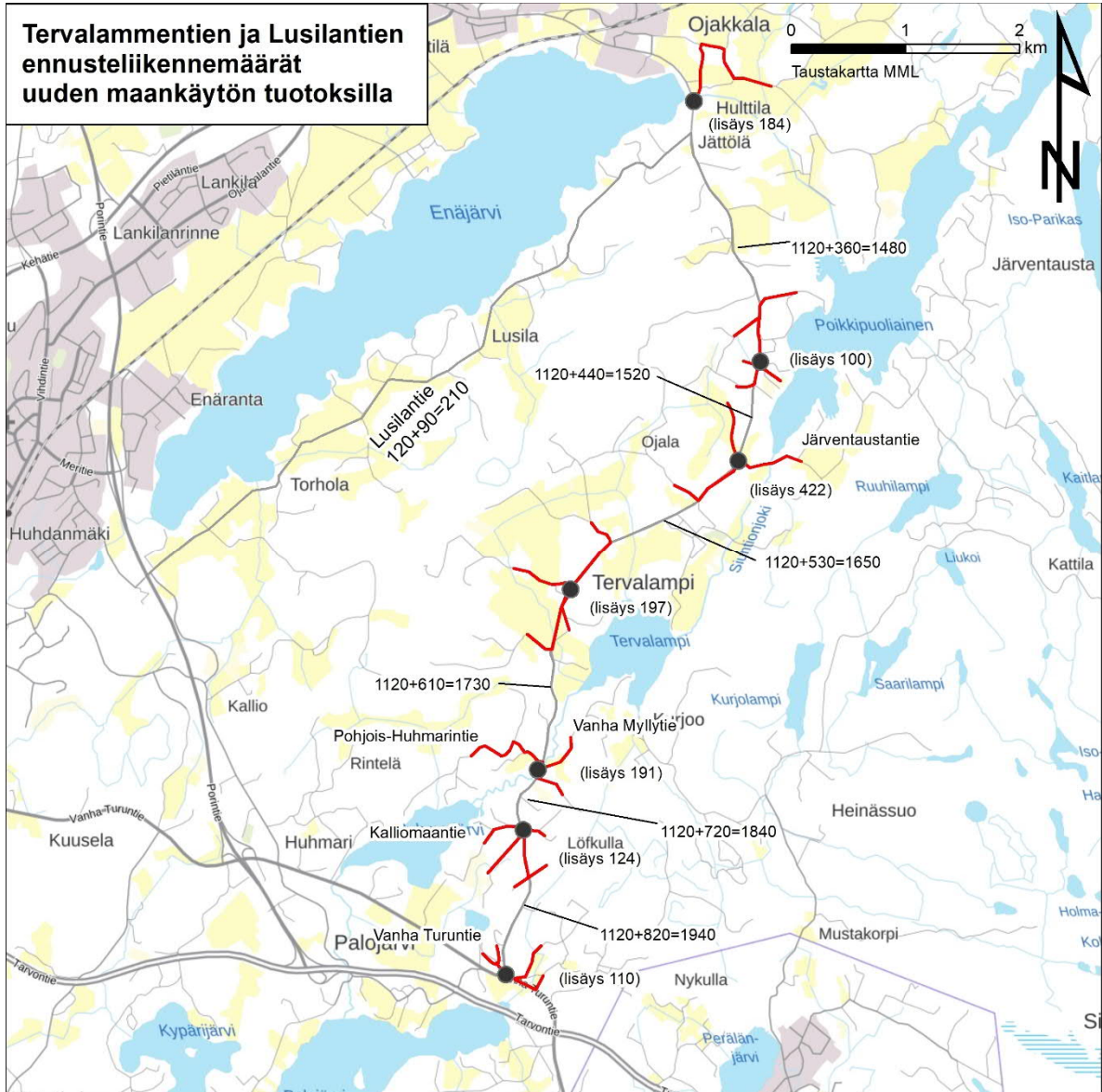
- Nummelan suunta: Pekkasenkujan / Paavonraitin liittymä (Poikkipuoliaisen länsiranta), tästä etelään on eteläkautta nopein reitti, ja tästä pohjoiseen on pohjoiskautta nopein reitti
 - Vihdin kk:n suunta: Peräläntien liittymä (Majamäki), tästä etelään on eteläkautta nopein reitti, ja tästä pohjoiseen on pohjoiskautta nopein reitti
 - Espoon & Helsingin suunta: ei jakaantumispistettä, koko Tervalammentien osuudelta eteläkautta on nopein reitti
 - Eteläsuunnassa ko. suunnan osuus kasvaa nopeammin kuin pohjoissuunnan, eli jopa Tervalammentien pohjoisimmissa osissa Ojakkalan kylässä arvioidaan merkittävän osuuden käyttävän silti eteläsuunnan reittiä mm. Espooseen ja Helsinkiin.
- 4) Määritettiin Tervalammentien seuraavat pistemäiset kohdat, joihin siihen liittyvä, uuden maankäytön tuottama liikennemäärä ("lisäys") läheisiltä sivuteiltä on keskitetty. Tämä lisäys jakaantuu tietyllä jakautumalla pohjois- ja eteläsuuntien välillä:
- A. Häsä (Lasiruukintie) & Jättölä (Lusilantie): lisäys 184 ajon./vrk, joista 60 % pohjois- ja 40 % eteläsuunnalle
 - B. Poikkipuoliaisen länsiranta (Grönkullantie, Linnalahdentie, Pekkasenkuja, Paavonraitti): lisäys 100 ajon./vrk, joista 50 % pohjois- ja 50 % eteläsuunnalle
 - C. Järventaustantien liittymä (& Kalliolanmäki & Ojalantie): lisäys 422 ajon./vrk (yksin Järventaustantieltä n. 175 ajon./vrk), joista 40 % pohjois- ja 60 % eteläsuunnalle
 - D. Tervalammen keskus (Peräläntie sekä Myyräntie & Palorinteentie & Riiheläntie): lisäys 197 ajon./vrk, joista 30 % pohjois- ja 70 % eteläsuunnalle
 - E. Myllymäki (Pohjois-Huhmarintie) & Joentausta (Vanha Myllytie, Sampolantie): lisäys 191 ajon./vrk, joista 20 % pohjois- ja 80 % eteläsuunnalle
 - F. Kalliomaantien, Pulterintien ja Koivulantien liittymät: lisäys 124 ajon./vrk, joista 10 % pohjois- ja 90 % eteläsuunnalle
 - G. Vanhan Turuntien ja Tervalammentien liittymä (& Haukipolku & Aholantie & Koivistonmäentie) : lisäys 110 ajon./vrk, joista 5 % pohjoissuunnalle ja 95 % Vanhaa Turuntietä pitkin
- 5) Saatiin pistemäisten lisäysten ja niiden jakautumisen kautta näiden Tervalammentien pisteiden välisille osuuksille taulukon 2 esittämät liikennemäärän lisäykset.
- 6) Lusilantielle suuntautuva liikennemäärän lisäys arvioitiin siten, että Tervalammentien ja Lusilantien liittymään tulevasta uuden maankäytön tuottamasta liikenteestä kääntyy kummastakin suunnasta Lusilantielle 10 %.

Taulukko 2. Tervalammentien ja Lusilantien nyky- ja ennusteliikennemäärät.

Alkupiste (Tervalammentiellä, oletuksena)	Loppupiste (Tervalammentiellä, oletuksena)	Nykyliikenne- määrä (KVL 2022)	Ennusteliikennemäärä (KVL 2050) ilman uutta maankäyttöä	Uuden maankäytön liikennetuotos	Ennusteliikenne- määrä (KVL 2050) + uuden maankäytön liikennetuotos
Ojakkala	A (Jättölä)	911	1120	360	1480
A (Jättölä)	B (Poikkipuol. länsiranta)	911	1120	400	1520
B (Poikkipuol. länsiranta)	C (Järventaus- tantie)	911	1120	440	1560
C (Järventaus- tantie)	D (Tervalam- men keskus)	911	1120	530	1650
D (Tervalam- men keskus)	E (Vanha Myllytie ym.)	911	1120	610	1730
E (Vanha Myllytie ym.)	F (Kalliomaan- tie ym.)	911	1120	720	1840
F (Kalliomaan- tie ym.)	G (Vanha Turuntie)	911	1120	820	1940
Lisulantie / Tervalam- mentie	Lisulantie / Nummela	100 (arvio)	120	90	210

Uusi maankäyttö (jossa siis asuinrakennusten määrä 2-kertaistuu ja asukasmäärä 2,3-kertaistuu) lisää siis Tervalammentien liikennemäärää kaava-alueen pohjoisosissa noin kolmanneksella (30-40 %:lla), keskiosissa noin 40-50 %:lla ja eteläosissa noin 50-75 %:lla siitä liikennemäärästä, joka tiellä olisi tavanomaisten ennustekertoimien mukaan. Lusilantien liikennemäärä saattaa 1,75-kertaistua, ja sen arvio oli varovainen johtuen tien nykyisestä kunnosta (sorapinta ja mutkaisuus). Järventaustantien liikennemäärä saattaa jopa 2-kertaistua rohkeamman arvion mukaan.

Tämä liikenne-ennuste on tehty perinteisillä matkatuotos- ja ennustekertoimilla, jotka eivät huomioi esim. runsaasti lisääntyntä etätöytä koronaviruspandemian jälkeen. On mahdollista, että liikenteen kasvu on tässä esitettyä merkittävästi pienempää, mutta tähän liittyviä uusia kertoimia ei vielä ollut käytettävissä.



Kuva 7. Tervalammentien ja Lusilantien ennusteliikennemäärät uuden maankäytön tuotoksilla. Nämä punaisia teitä pitkin tulevat liikennevirrat on kerätty kuhunkin mustaan pisteeseen (samat kuin taulukossa 2), ja siitä eteenpäin jaettu joko pohjois- tai eteläsuuntaan.

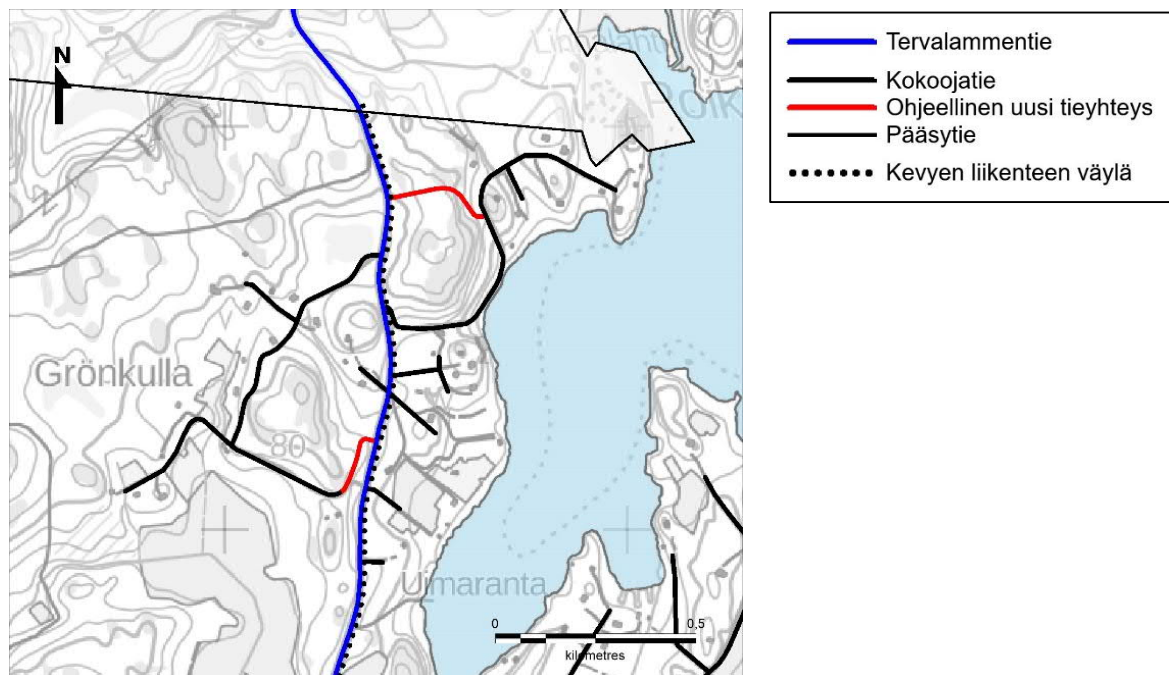
6.5 Uudet liikenneratkaisut

Tervalammen ajoneuvoliikenteen pääyhteyden, Tervalammentien varrelle on osoitettu jalankulku- ja pyörätie koko kaava-alueen pituudelta. Muilta osin tieverkko pohjautuu olemassa oleviin yksityistiehin.

Olemassa olevaan tieverkkoon Poikkipuoliaisien länsirannalla (kuva 8) on tehty parannuksia Linnalahdentielle ja Grönkullantielle, koska molempien teiden liittymät ovat hankalia etenkin talvisin.

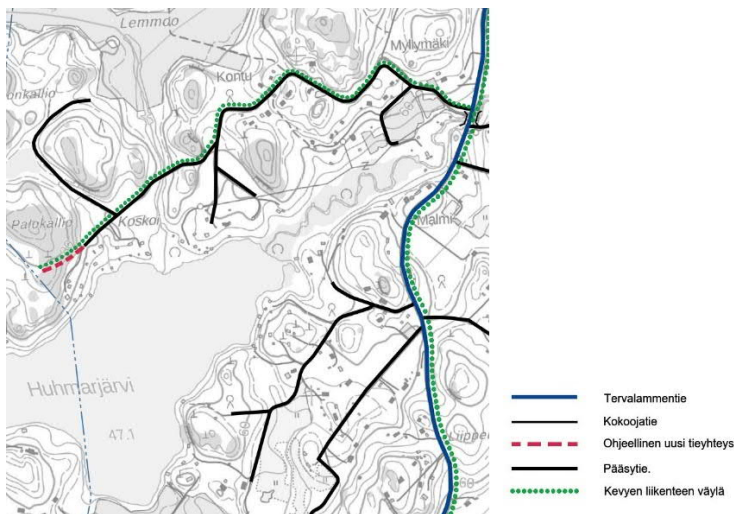
Linnalahdentie, joka tähän asti on kiertänyt Poikkipuoliaisien jyrkkää mäkiä rantaa pitkin asuinalueelle, linjataan uudelleen mäen pohjoispuolelta, missä on tasaisempaa. Uusi liittymä Tervalammentielle saadaan turvallisemmaksi n. 200 m nykyistä pohjoisempaan. Kun uusi tie valmistuu, vanha on syytä poistaa käytöstä.

Grönkullantien eteläinen liittymä, joka on talvisin vaarallinen jyrkkyytensä takia, siirretään n. 50 m pohjoisemmaksi.



Kuva 8. Grönkullantien ja Linnalahdentien (pohjoisessa) uudet tielinjaukset (punaisella).

Jalankululle ja pyöräilylle sopivia ulkoilureittejä merkitään kaava-alueen reunoille melko tasaisesti viereisten alueiden suuntaan. Näin ollen Tervalammen keskiosista on runsaasti ulkoilureittejä Lusilantien suuntaan, kaava-alueen pohjoisimmista osista (Hulttilantie, Finerintie) on reitti pohjoisen Myllyjoen suuntaan, ja kaava-alueen itäreunoista on reittejä Nuuksion kansallispuiston suuntaan Parikas-järvelle, Kaitlammelle ja Ruuhilammelle ja etelämpänä Heinäsuon kylään.

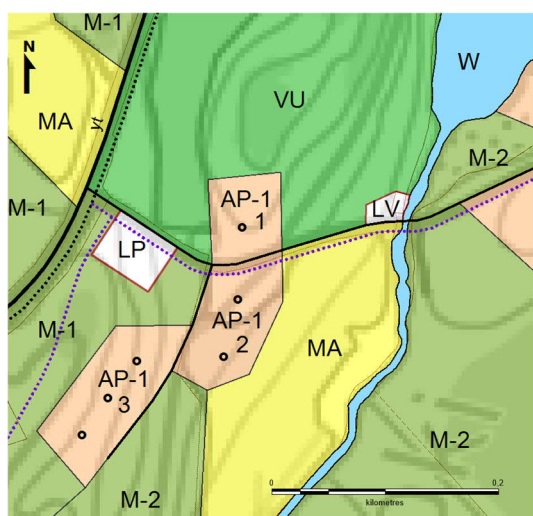


Kuva 9. Pohjois-Huhmarintien uusi jatkoyhteys (punaisella) länteen, jonka vierellä kävely- ja pyörätie.

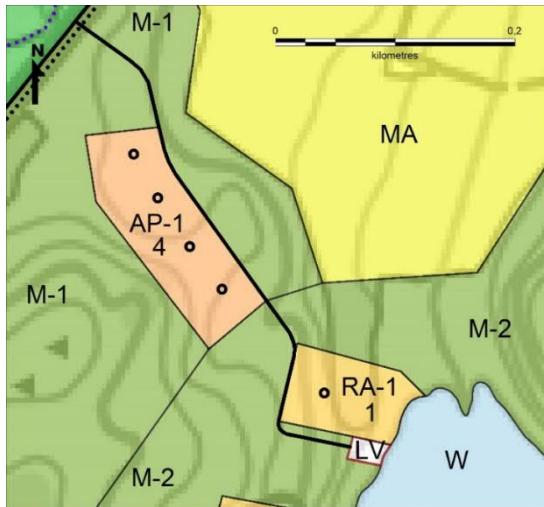
Kaava-alueen lounaisosassa Pohjois-Huhmarintielle on osoitettu uusi ohjeellinen tieyhteys ja kävely- ja pyöräilyväylä länteen (kuva 9), Huhmarin ja Huhmarnummen koulun suuntaan, missä ne voisivat liittyä Palokalliontielle. Tämä edesauttaa varsinkin jalankulku- ja pyöräliikenteen turvallisempaa ja nopeampaa yhteyttä koululle ja Huhmariin.

Nuuksiin tuleville vieraille on osoitettu Järventaustantien varteen (kuva 10) pysäköintialue (LP), mistä matkaa kohti Nuuksiota voi jatkaa kävellen tai vaikkapa maastopyörällä pitkin Järventaustantietä tai ohjeellisia ulkoilureittejä. Tällä pyritään ratkaisemaan se ongelma, että Nuuksiin pyrkivät vierailijat ovat pysäköineet autojaan kapeille kylä- ja muille yksityisteille.

Järventaustantien pohjoispuolella Poikkipuoliaisesta lähtevän Siuntionjoen varrella on veneenlaskupaikka, joka on osoitettu kaavassa LV-merkinnällä (venevalkama/veneenlaskupaikka) (kuva 10). Vanha ns. karjalaisten venevalkama sijaitsee Tervalammen rannalla (kuva 11).

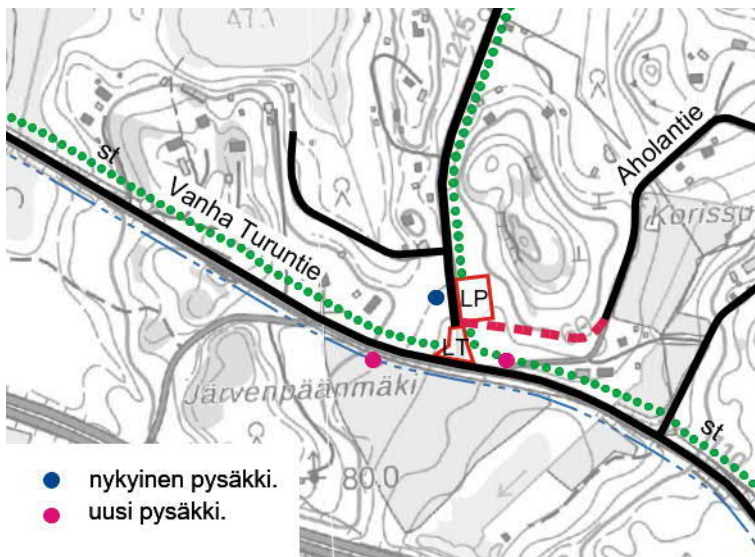


Kuva 10. Nuuksiin suuntautuvien vierailijoiden pysäköintialue (LP) ja veneenlaskupaikka (LV) Järventaustantien varrella.

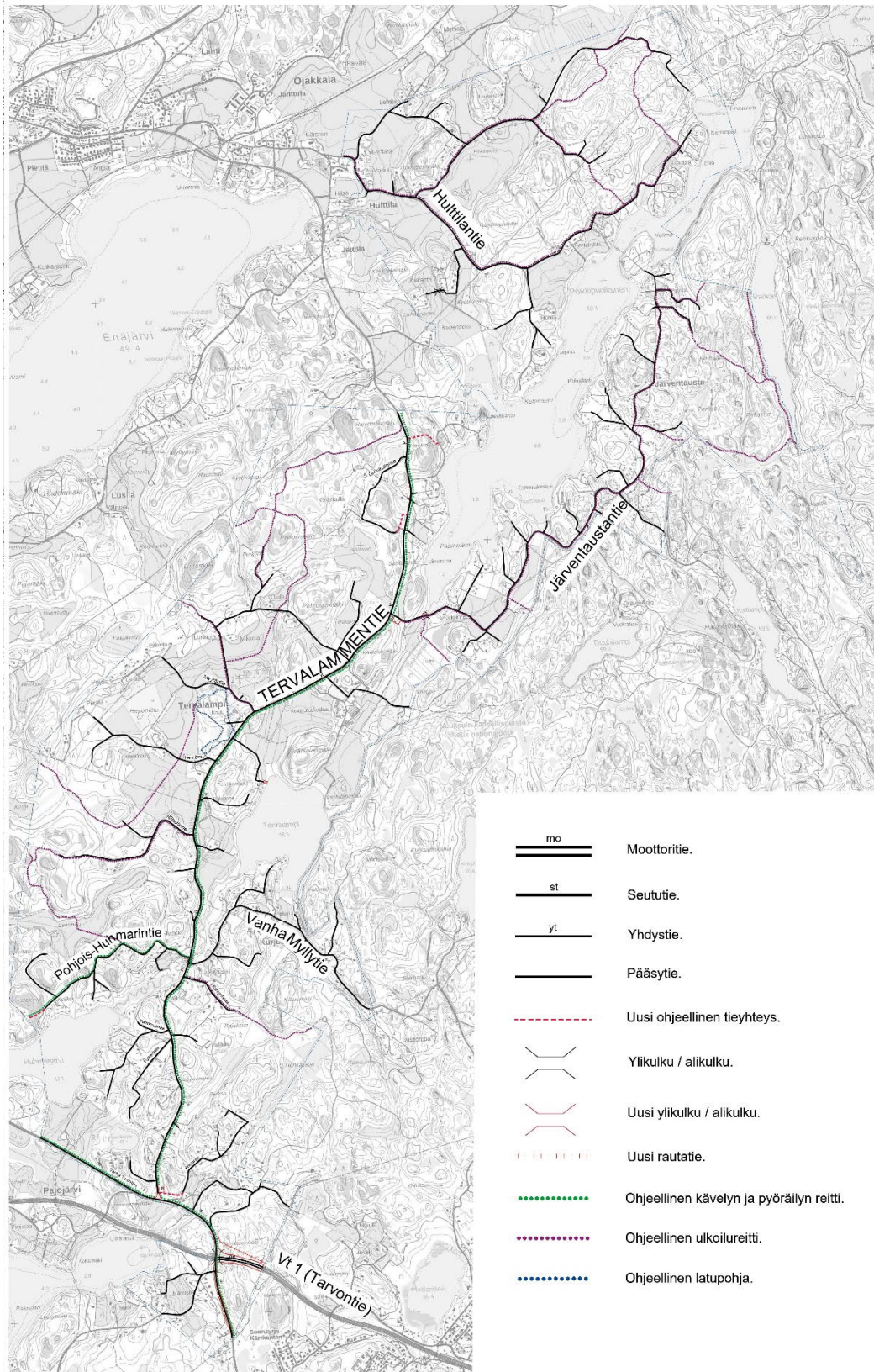


Kuva 11. Tervalammen rantaan RA-1-rakennuspaikan eteläpuolelle sijoittuva karjalaisten venevalkama (LV). Kaava-alueen eteläosaan on osoitettu Espoo – Salo -oikoradan yleissuunnitelmassa osoitettu ratalinjaus sekä Turunväylän yleisen tien alue (LT). Tervalammentien ja Vanhan Turuntien (mt 110) liittymäalue on myös osoitettu yleisen tien alueeksi (LT).

Liityntäpysäköintialue (LP) ehdotetaan sijoitettavaksi Tervalammentien eteläpään varteen (kuva 12) tien itäpuolelle. Samalla Aholantie siirretään alkavaksi Tervalammentieltä, LP-alueen vierestä, Vanhan Turuntien sijasta, jolla ei saisi olla liian suuri liittymätiheys. Vanhan Turuntien varren bussipysäkit siirretään lähemmäksi Tervalammentietä kuvan mukaan. Tien pohjoispuolen pysäkki hyödyntää Aholantien entisen liittymän tilaa.



Kuva 12. Vanhan Turuntien ja Tervalammentien liittymä, sen liityntäpysäköintipaikka (LP) ja bussipysäkit.



Kuva 14. Tervalammen osayleiskaavaratkaisun mukainen liikenteen tavoiteverkko.

7 Kaavan liikenteelliset vaikutukset

Tervalammen osayleiskaava-alueen suuri uusien rakennuspaikkojen määrä synnyttää merkittävästi uutta liikennettä. Tervalammentien liikennemäärä nousee eteläosissa jopa 1,5-1,8-kertaiseksi ja pohjoisosissa 1,3-1,5-kertaiseksi siitä, mitä se olisi ilman uutta maankäyttöä. Järventaustantien liikennemäärä saattaa jopa kaksinkertaistua.

Jalankulun ja pyöräilyn liikenneturvallisuus paranee liikennetarkaisujen myötä, kun erillistä jalankulku- ja pyörätietä toteutetaan Tervalammentien varteen alueen etelä- ja pohjoisosissa. Yhteydet paranevat länteen, kun uusi tieyhteys jk/pp-teineen toteutetaan länteen Huhmarin suuntaan Pohjois-Huhmarintien jatkeella. Yhteydet paranevat niin länteen Nummelaan kuin kaakkoon Veikkolan suuntaan, kun uusi jk/pp-yhteys toteutetaan Vanhaa Turuntietä pitkin. Yhteydet paranevat myös Lusilantien suuntaan ulkoilureittien lisääntymisen kautta.

Monet muutkin liikennetarkaisut parantavat liikenneturvallisuutta. Sellaisia ovat esim. Grönkullantien ja Linnalahdentien uudet linjaukset ja liittymän paikat. Grönkullantien eteläisessä liittymässä näkemät paranevat Tervalammentielle kumpaankin suuntaan, kun liittymä siirtyy loivan mäen huipulle. Samasta syystä myös Linnalahdentien liittymässä näkemät paranisivat, minkä lisäksi itse Linnalahdentien reitti muuttuisi tasaisemmaksi ja turvallisemmaksi. Vanhan Turuntien ja Tervalammentien liittymän ympäristön turvallisuus paranee, jos Aholantien liittymä siirretään Tervalammentielle Vanhan Turuntien sijasta.

Nuuskion kansallispuistoon ja siihen kuuluvan Kaitlammen ympäristöön pyrkijöiden "villiiä pysäköintiä" ehkä onnistutaan hillitsemään hieman Järventaustantien varren uudella pysäköintialueella, mutta on huomattava että se sijaitsee edelleen varsin kaukana Nuuskion kansallispuistosta, ja villiä pysäköintiä lienee edelleen odotettavissa idempänä, lähempänä Nuuskion rajoja. Se, että yhteydet Nuuskioon eivät Järventaustantien kohdalla ole selkeät, lienee omiaan lisäämään sinne pyrkivien liikennettä edes takaisin yksityisteitä pitkin, sopivaa pysäköintipaikkaa etsiessä lähempää.

Uuden liityntäpysäköintipaikan toteuttaminen Vanhan Turuntien varteen parantaisi Tervalammen asukkaiden mahdollisuuksia minimoida automatkansa ja siirtyä joukkoliikenteellä suurempiin keskuksiin, kuten esim. Nummelaan ja Helsinkiin. Heidän automatkansa lyhenisi n. 2-4 km verrattuna Huhmarin ja Veikkolan liityntäpysäköintipaikkoihin. Varsinkin pyöräilijät hyötyisivät uuden liityntäpysäköintipaikan läheisyydestä.

Uusien asuinrakennuspaikkojen suuri määrä (noin 400) yhdistettynä kaupallisten palvelujen täydelliseen puuttumiseen kaava-alueella aiheuttaa runsaasti asiointiliikennettä henkilöautolla, luultavasti etupäässä lähimmälle suurten kaupallisten palvelujen alueelle, Nummelaan. Pitkän etäisyyden (6-10 km) takia ylivoimaisesti suurin osa asukkaista tekisi kaupan asiointimatkansa henkilöautolla, vaikka jalankulku- ja pyöräteiden verkko mahdollistaisikin nykyistä lyhyemmän reitin (Nummelaan Huhmarin kautta) lähimpiin ruokakauppoihin. Tällä on ilmastoa huonontavat vaikutukset. Kaupallisten palvelujen olemassaolo myös Tervalammen osayleiskaava-alueella, esimerkiksi pienehkön kyläkaupan muodossa, sen sijaan mahdollistaisi myös kohtuulliset kauppamatkat jalan tai pyöräillen, mikä pienentäisi negatiivista ilmastovaikutusta.