A-INSINÖÖRIT

Kiilan Kiertola

Kiila-Ruotsinkylä, maankäytön kehityskuva

Selostus
10.11.2026



A-INSINÖÖRIT

Kiilan Kiertola

SISÄLLYS

1 Esipuhe....1

2. Johdanto....2

2.1 Mikä on kehityskuva....2

2.2 Kehityskuvan tavoitteet....2

2.3 Suunnittelualue ja sen sijainti....4

2.4 Alueen yleiskuvaus....5

2.5 Suunnitteluprosessi....6

2.5.1 Vaiheet....8

2.5.2 Osallistuminen....8

3. Lähtökohdat ja suunnittelutilanne....10

3.1 Alueen olosuhteet....10

3.1.1 Alueen yleiskuvaus....10

3.1.2 Maisema- ja kulttuuriympäristö....10

3.1.3 Maa- ja kallioperä, topografia....13

3.1.4 Hydrologia....15

3.1.5 Luonnonympäristö....16

3.1.6 Yhdyskuntarakenne ja asuminen....19

3.2 Suunnittelutilanne....20

3.2.1 Maakuntakaava, yleiskaavat ja asemakaavat....20

Yleiskaavat....23

3.2.2 Tiesuunnitelmat ja aluevaraussuunnitelmat....26

3.2.3 Ympäristövaikutusten arviointimenettelyt....28

3.2.4 Ympäristöluvat....28

3.3 Muut aluetta koskevat selvitykset ja hankkeet....30

3.3.1 Vihreä ja virtaava Vantaa (VIVA) eli viherrakenteen kehityskuva....30

3.3.2 Vihersiniverkostosuunnitelma, VISSI....31

3.3.3 Vantaan-Tuusulan kiertotalousalueen selvitys (Kiila I)....32

3.3.4 Kiila II, Kiilan Kiertolan yhteisvaikutusten arvioinnin kehittäminen....33

4. Kehityskuvan luonnosvaihe....34

4.1 Suunnitelman kuvaus....34

4.2 Merkinnät....35

4.3 Luonnosvaihtoehdot....42

4.3.1 Vaihtoehto 0+ (välivaihe 2040)....43

4.3.2 Vaihtoehto 1....45

4.3.3 Vaihtoehto 2....47

4.3.4 Vaihtoehto 3....49

4.4 Liikennejärjestelmän kehitys ja liikenteelliset vaikutukset....50

4.5 Luonnosvaihtoehtojen vaikutusten arviointi ja vertailu....52

4.5.1 Yhteenveto vaihtoehtojen vertailusta 57
4.6 Kehityskuvan valinta ja perusteet.....58

5. Kehityskuva.....59
5.1 Kehityskuvan kuvaus 59
5.2 Kehityskuvan vaikutukset.....59
5.3 Kehityskuvan toteutus ja seuraavat askeleet 59

6. Liitteet.....60

Selostus

1 Esipuhe

Pääkaupunkiseudulla ja laajemmin Uudellamaalla kiertotalouden toimintoihin soveltuvista alueista on merkittävä pula. Materiaalien vastaanotto, käsittely, jalostus ja uudelleenkäyttö edellyttävät usein laajoja alueita, hyviä liikenneyhteyksiä sekä sijaintia, joissa toiminnan aiheuttamat vaikutukset voidaan hallita. Siirtyminen kiertotalouteen on välttämätöntä ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi, luonnonvarojen kestävän käytön turvaamiseksi sekä kasvavan materiaalinkulutuksen aiheuttamien ympäristövaikutusten vähentämiseksi. Samalla kiertotalous luo uusia liiketoimintamahdollisuuksia, työpaikkoja ja innovaatioita sekä vahvistaa alueiden kilpailukykyä. Kun kiertotaloustoimijat sijoittuvat samalle alueelle, voidaan materiaalivirtoja hyödyntää tehokkaammin, vähentää kuljetustarpeita sekä synnyttää muita synergioita ja teollisia symbiooseja. Tuusulan ja Vantaan rajalla sijaitsevan Kiilan Kiertolan alueen kehittäminen vastaa edellä esitettyyn tarpeeseen tarjoamalla harvinaisen suuren ja tulevaisuudessa logistisesti erinomaisesti saavutettavan aluekokonaisuuden kiertotalouden yritysten ja materiaalikierron toimintojen kehittämiseen.

Toinen Kiilan Kiertolan alueen merkittävistä kehittämismahdollisuuksista liittyy Helsinki–Tallinna-tunneliin ja siihen kytkeytyviin logistiikkatoimintoihin. Toteutuessaan tunneli yhdistäisi Suomen Rail Baltica -ratakäytävän kautta osaksi Euroopan rataverkkoa ja mahdollistaisi tavara- ja henkilöliikenteen suoran yhteyden Keski-Eurooppaan. Hankkeella olisi merkittäviä vaikutuksia saavutettavuuteen, huoltovarmuuteen ja kilpailukykyyn, ja sen ympärille voisi muodostua laaja logistiikan ja teollisuuden keskittymä. Toteutuessaan se olisi yksi Pohjois-Euroopan merkittävimmistä liikenne- ja taloushankkeista.

Kiilan Kiertolan kehityskuva katsoo pitkälle tulevaisuuteen. Sen tarkoituksena on muodostaa yhteinen näkemys alueen pitkäjänteisestä kehittämisestä sekä sovittaa yhteen alueeseen kohdistuvat tarpeet, mahdollisuudet sekä kuntien ja sidosryhmien omat tavoitteet. Suunnitelman tähtäin on vuodessa 2060 ja sen jälkeisessä ajassa, joten kehityskuvaan sisältyy paljon aikajänteestä johtuvia epätarkkuuksia ja suunnittelussa pysyttäydytään yleispiirteisellä tasolla. Kehityskuvaa ei siis pidä nähdä maankäyttöä yksityiskohtaisesti ohjaavana suunnitelmana, vaan siinä keskitytään enemmänkin tarkastelemaan alueen tarjoamia mahdollisuuksia. Alueen kehittäminen edellyttää vielä kaavoitusta eri suunnittelutarkkuuksilla niin yleiskaava- kuin asemakaavatasolla sekä yksityiskohtaista lupakäsittelyä. Erityisen tärkeää on kiinnittää huomiota asumisen ja uusien toimintojen yhteensovittamiseen. Elinkeinoelämän kehittäminen ja kiertotaloustoimintojen kasvu tulisi tapahtua tavalla, joka ei heikennä ympäristön laatua ja mahdollistaa asumisen alueen läheisyydessä myös tulevaisuudessa.

2. Johdanto

2.1 Mikä on kehityskuva

Maankäytön kehityskuva ei ole kaava, vaikka se on esitysmuodoltaan kaavamainen. Kehityskuvalla voidaan tarkastella voimassa olevissa kaavoissa esitettyjen ratkaisujen ajantasaisuutta ja visioida uutta maankäyttöä sekä potentiaalia seudullisena kiertotalouden ja muun työpaikkatoiminnan keskittymänä.

Kehityskuva ei ole oikeusvaikutuksia, mutta se toimii myöhemmin laadittavien asemakaavojen ja muutettavien yleiskaavojen selvitysaineistona. Kehityskuva on nimensä mukaisesti luonteeltaan yleispiirteinen, luonteeltaan periaatteellinen ja selvityksenomainen. Kehityskuvan tavoitevuosi on 2060.

Suunnitelmassa on esitetty Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän yhdistävä maantien 152:n jatke, josta käytetään myös nimitystä Kehä IV. Tielinjauksesta käytetään tässä yhteydessä molempia nimityksiä.

2.2 Kehityskuvan tavoitteet

Kehityskuvan tavoitteet on alun perin määritelty osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (OAS) ja näitä tavoitteita on tarkennettu työn edistyessä. Kiilan Kiertolan OAS:ssa on määritelty seuraavat tavoitteet:

- Seututasoisesti merkittävä, moderni ja innovatiivinen kiertotalouden keskittymä
- Uudenlaista vihreän siirtymän yritystoimintaa Helsingin seudun alueelle ja synnyttää uusia työpaikkoja
- Mahdollisuus kehittää yritysten liiketoimintaa ja markkinoita sekä luoda kestävää kasvua
- Auttaa vastaamaan seudun hiilineutraaliustavoitteisiin, edistämään luontokadon hidastamiseen tähtäävää työtä sekä vähentämään luonnonvarojen kulutusta

Uutena merkittävänä tavoitteena prosessin aika on noussut tarve sovittaa VISIO-maakuntakaavan luonnoksessa esitetyt Helsinki–Tallinna-tunnelin rahtirata ja terminaalivaihtoehdot muuhun suunniteltuun maankäyttöön.

Kehityskuva on pitkälle katsova suunnitelma ja sen tavoitevuosi on 2060.

Kehityskuvalla on tarkoitus suunnitella alueen maankäyttöä yleispiirteisellä tasolla, tarkastella Vantaan sekä Tuusulan yleiskaavoissa esitettyjen ratkaisujen ajantasaisuutta sekä visioidaan uutta maankäyttöä. Alueella on suuria maa-ainesten ottoalueita, joille tulisi osoittaa uutta käyttöä ottotoiminnan loputtua. Suunnitelmalla tuodaan esiin alueen maankäytöllinen potentiaali.

Työllä pyritään lisäksi herättämään keskustelua alueen kehittämisestä sekä asettamaan yhteisiä tavoitteita alueen jatkosuunnittelua varten. Suunnitelma toimii tulevien yleis- ja

asemakaavojen ja muiden suunnitelmien selvitysaineistona. Suunnittelutyö lisää yhteistyötä Tuusulan ja Vantaan sekä muiden viranomaistahojen kesken.

Kehityskuvalla on tarkoitus ottaa kantaa mm. seuraaviin alueen kehittämisen kannalta keskeisimpiin teemoihin suunnitelman yleispiirteinen tarkkuustaso huomioiden:

- Kiertotaloustoimintojen ja muiden yritystoimintojen kehittäminen
- Alueen rakenteen ja eri käyttötarkoitusten esittäminen yleispiirteisesti
- Alueen suunnitelmallinen kehittäminen ja ympäristöhäiriöiden hallinta asuinolot huomioiden
- Alueen kytkeytyminen nykyiseen liikenneverkkoon sekä maankäytön ja liikennerat-kaisujen yhteensovittaminen erityisesti maantie 152:n jatkeen (Kehä IV) linjaus huomioiden
- Ekologisten verkostojen toimivuus

Kehityskuvan kytkeytyminen strategisiin tavoitteisiin

Kehityskuva toteuttaa kuntien ja seudun elinvoima- ja ilmastotavoitteita.

Vantaan kaupungin strategian 2026–2029 mukaan kaupungin tavoitteena on varmistaa ekologinen kestävyys teoilla, jotka tukevat ilmastoa, kiertotaloutta ja ympäristöystävällistä arkea.

- Tasapainoisen kasvun Vantaa: Vantaa kasvaa taloudellisesti, ekologisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävästi.
- Vetovoimainen Vantaa: uudistuva ja elinvoimainen Vantaa houkuttelee yrityksiä ja ihmisiä.

Tuusulan kuntastrategia rakentuu kolmen kulmakiven varaan, joista yksi on elinvoiman edelläkävijä. Strategiaa toteutetaan valtuustokauden tavoitteilla:

- Kehittyvät yritysalueet edistävät työllisyyttä ja talouskasvua
- Vetovoimainen kunta kiinnostaa yrityksiä ja osaavia työntekijöitä

Tuusulan ilmasto-ohjelman mukaan kuntaorganisaation kokonaistavoite on saavuttaa hiilineutraalius suorien ja epäsuorien päästöjen osalta viimeistään vuonna 2035. Välillisten päästöjen osalta tavoitteena on vähentää päästöjä 70 % vuoden 2021 tasosta vuoteen 2035 mennessä ja saavuttaa hiilineutraalius vuoteen 2040 mennessä.

Uudenmaan liiton strategiana toimii Uudenmaan maakuntaohjelma (vuosille 2026–2029), jonka nimenä on Ratkaisujen Uusimaa – Suomen suunnannäyttäjä, Euroopan edelläkävijä. Maakuntaohjelma ohjaa koko maakunnan kehittämistä, kuntayhteistyötä sekä EU- ja kansallista hankerahoitusta.

Strategiassa on kolme painopistettä:

- Ympäristöviisas Uusimaa
    - Luontopositiivinen Uusimaa

- Hiilineutraali kiertotalousyhteiskunta
- Ilmastokestävä maakunta

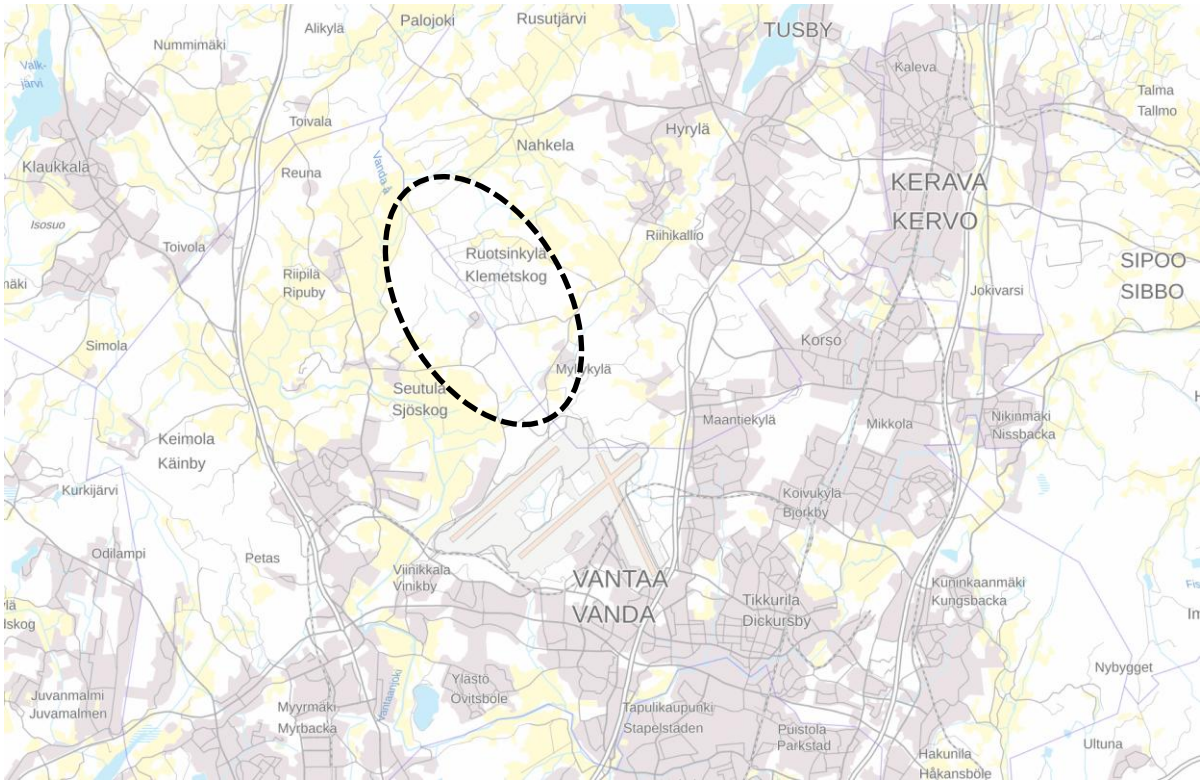
- Innovatiivinen Uusimaa
  - Euroopan innovaatiotoiminnan vauhdittaja
  - Verkostoilla elinvoimaa ja investointeja
  - Osaajien Uusimaa
- Onnellisten Uusimaa
  - Monimuotoinen metropolimaakunta
  - Hyvä maakunta kotoutua
  - Työtä ja hyvinvointia nuorille

2.3 Suunnittelualue ja sen sijainti

Kiilan Kiertolan kehityskuvatyön tarkastelualue sijoittuu Hämeenlinnanväylän (vt 3) ja Tuusulanväylän (kt 45) väliin Vantaan ja Tuusulan välisen kuntarajan molemmille puolille. Vantaalla suurin osa tarkastelualueesta sijoittuu Kiilan kaupunginosaan ja Tuusulassa Ruotsinkylän ja Lahelan kunnanosiin. Alue sijaitsee Helsinki-Vantaan lentokentän pohjoispuolella. Sijainti on logistisesti erinomainen Helsingin seudun keskellä pääkaupunkiseudun pohjoisreunalla. Tarkasteltavan alueen pinta-ala vaikutusalueineen on noin 2 500 ha.



Kuva 1. Alueen sijainti logistisesti. (Tuusulan kunta)



Kuva 2. Tarkastelualueen likimääräinen sijainti on esitetty opaskartalla mustalla katkoviivalla. (Karttapalvelu.fi 2025)

2.4 Alueen yleiskuvaus

Alueen potentiaali kiertotalousalueena on erityisen suuri johtuen sen logistisesti erinomaisesta sijainnista osana pääkaupunkiseutua sekä alueen suuresta koosta. Kiilan Kiertolan alue sijoittuu noin kilometrin etäisyydelle Helsinki-Vantaan lentoasemasta ja alueen läpi kulkee maantie 152:n (Kehä IV) tievaraus. Kiertotalous- ja maa-ainestoimintoihin soveltuvaa pinta-alaa on yhteensä yli 600 hehtaaria. Kohde on sijaintinsa sekä kokonsa puolesta Suomen mittakaavassa ainutlaatuinen, ja alue on herättänyt runsaasti kiinnostusta alan toimijoiden keskuudessa. Uudellamaalla on merkittävä puute kiertotalouden mahdollistavista yritystonteista.

Kiilan Kiertolan alueelle sijoittuvat maakuntakaavaluonnoksessa esitetyt Helsinki–Tallinna-tunnelin rahtiradan linjausvaihtoehdot. Helsinki–Tallinna-tunnelin yhteyteen suunniteltu rahtirata liittyy kansainvälisen tavaraliikenteen sujuvoittamiseen ja Suomen saavutettavuuden parantamiseen. Helsinki–Tallinna-tunneli (myöh. myös käytetty nimeä Tallinna-tunneli) yhdistäisi Suomen suoraan Viron, Rail Baltican ja edelleen Keski-Euroopan rataverkkoon, mikä mahdollistaisi tavaroiden kuljettamisen rautateitse ilman riippuvuutta merikuljetuksista. Rahtiradan tarkoituksena on ohjata tunnelin kautta kulkeva tavaraliikenne tehokkaasti terminaaleihin ja Suomen rataverkolle, erityisesti lentoaseman ja logistiikka-alueiden yhteyteen.

Aluetta ei ole suunniteltu systemaattisesti, vaan se on kehittynyt vähittäisten muutosten myötä orgaanisesti kahden kunnan rajalle. Alue on suurelta osin jo rakennettua

teollisuusympäristöä. Se sijoittuu pääosin lentomelualueelle, mikä rajoittaa maankäyttömuotojen kehittämistä. Kiilassa Vantaan puolella toimii jo useita kiertotalousyrityksiä, mutta tonttivarantoa on vähäisesti jäljellä. Suurin kehittämispotentiaali onkin Tuusulan puolella, jossa on tällä hetkellä lähinnä maa-ainesten ottotoimintaa ja jatkojalostusta sekä asfalttipäällystetuotantoa. Alueella tullaan jatkossakin tekemään runsaasti maa-ainestenottoa, mutta toiminnan edetessä ottoalueet ovat vaiheittain otettavissa rakentamiskäyttöön.

Alueen kehittymisen suurimpia haasteita ovat asumisen ja ympäristöhaittoja aiheuttavan toimintojen läheisyys. Alueen asukkaat kokevat yritystoiminnan aiheuttavan merkittäviä ympäristöhäiriöitä, jotka heikentävät asumisviihtyvyyttä ja lisäävät epävarmuutta alueen tulevaisuudesta. Keskeisiä haittoja ovat yritysalueen ja asutuksen läheisyydestä johtuvat melu-, tärinä- ja liikennevaikutukset kuten raskaan liikenteen suuri määrä, joka heikentää liikenneturvallisuutta erityisesti puutteellisten liikennejärjestelyjen vuoksi. Alue on kehittynyt vaiheittain ilman kokonaisvaltaista suunnitelmaa toimintojen sijoittumisesta, minkä seurauksena ympäristöhaittoja aiheuttavaa toimintaa sijaitsee paikoin hyvin lähellä asutusta.

Kiertotaloustoimintoja voivat olla esimerkiksi:

- rakennusteollisuuden tuotteiden uudelleen käyttö ja raaka-aineiden kierrätys,
- yhdyskuntajätejakeiden lajittelu ja kierrätys,
- kierrätykseen kelpaamattomien yhdyskuntajätteiden hyödyntäminen lämmöksi, sähköksi ja hiilidioksidin talteenoton kautta teollisuuden raaka-aineeksi, sekä
- uusiutuvan energian tuotanto.

Nykyisten kiertotaloustoimintojen ympärille on myös mahdollista kehittää synergioita olemassa olevien toimijoiden välille sekä kehittää näiden rinnalle uutta liiketoimintaa. Uudenmaan kiertotalouslaakso -yhteistyöalustan kautta on myös mahdollista ohjata sopivia toimijoita Kiilan Kiertolaan, sekä auttaa toimijoita verkostoitumaan laajemmin Uudellamaalla.

Nykyinen liikenneverkko on tarkastelualueella riittämätön ja asettaa esteen alueen nopeammalle kehittymiselle. Alueella on paljon pieniä maaseututeitä ja kapeita kohtia. Vantaalla Katriinantie on nykytilassa paikoin vaarallinen ja kapea pohjoisemmista osista. Hanskalliontien kautta Katriinantielle suuntautuu paljon raskasta liikennettä. Tuusulassa Maisalantiellä liikennemäärät ja raskas liikenne ovat ongelmallisia. Myös Myllykyläntie on kuormittunut.

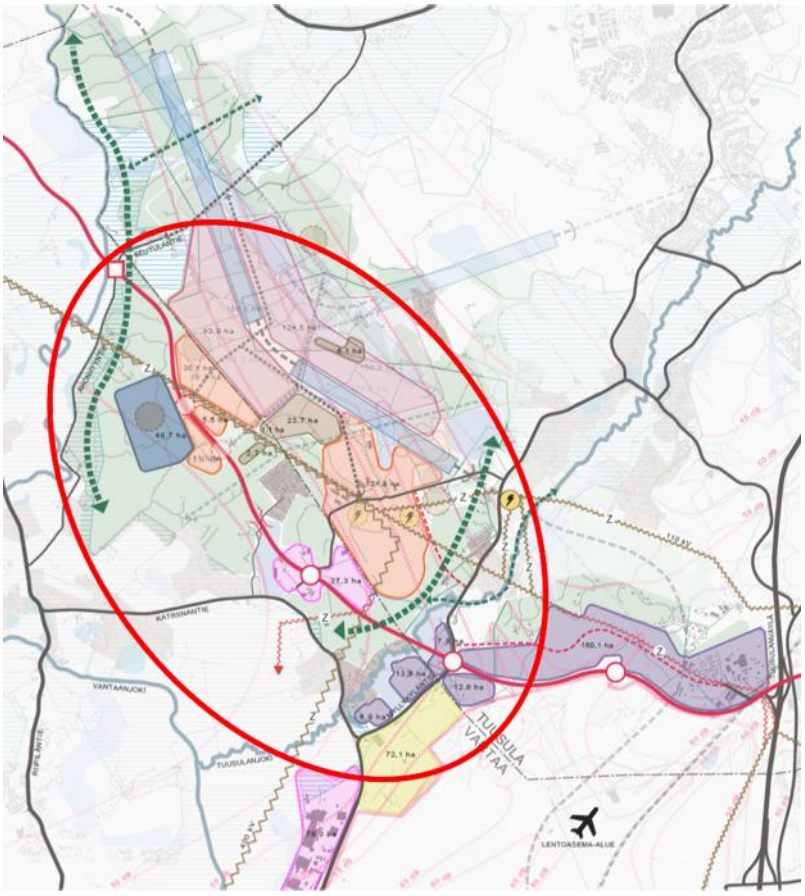
2.5 Suunnitteluprosessi

Vantaan kaupunkiympäristölautakunta päätti kokouksessaan 11.2.2025 (§ 4) osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtäville asettamisesta. Tuusulassa osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) meni nähtäville kaavoituspäällikön päätöksellä. Kehityskuvatyön osallistumis- ja arviointisuunnitelma julkaistiin 19.2.2025.

Kehityskuvan pohjaksi laadittiin kolme luonnosvaihtoehtoa VE1-VE3, jotka perustuvat rahtiradan linjauksen maakunnallisen selvityksen vaihtoehtoihin. Vaihtoehdoissa VE1-VE3 on

huomioitu myös maantie 152:n ja jatkeen (Kehä IV) toteutuminen. Lisäksi laadittiin vaihtoehto VE 0+, jossa Kehä IV ei ole vielä toteutunut ja rahtirataa ei ole huomioitu.

Luonnosvaihtoehtoja laadittaessa suunnittelualueen rajaus on laajentunut osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitettyyn rajaukseen nähden. Rajaus on muuttunut mm. rahtiradan tarkentumisen vuoksi. Tämän selostuksen lähtötietokartoissa käytetään kuitenkin aiempaa ovaalirajausta, koska laaditut kehityskuvaluonnoksetkaan eivät ole tarkkarajaisia. OAS:n mukainen rajaus on esitetty alla kartassa yhdessä kolme kehityskuvan luonnoksen (VE1-3) kanssa.



Kuva 3. Kehityskuvaluonnokset päällekkäin sekä OAS:n mukainen rajaus (punaisella).

Luonnosvaihtoehtojen ja niistä saadun palautteen pohjalta laaditaan kehityskuvaehdotus. Viimeistelty kehityskuva ei välttämättä toteuta yhtä luonnosvaihtoehtoa sellaisenaan, vaan se voi olla esimerkiksi yhdistelmä eri luonnosvaihtoehtojen elementeistä.

Valmis kehityskuva toimii tulevan asemakaavoituksen ja mahdollisesti muutettavien yleiskaavojen sekä muun suunnittelun lähtöaineistona. Tavoitteena on luoda yhteinen näkemys alueen pitkän aikavälin kehittämisestä sekä varmistaa, että maankäytön ratkaisut muodostavat toimivan ja kestävän kokonaisuuden.

2.5.1 Vaiheet

Kehityskuvatyön osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) oli nähtävillä molempien kuntien nettisivuilla sekä paperiversioina Vantaalla maankäytön asiakaspalvelussa sekä Tuusulassa TuusInfossa. Osalliset saivat esittää nähtävilläolon aikana 20.2.–24.3.2025 mielipiteensä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta sekä muusta nähtävilläolevasta valmisteluaineistosta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin viranomaisilta yhteensä 3 kannanottoa Vantaalla ja 14 kannanottoa Tuusulassa. Mielipiteitä saatiin Vantaalla yhteensä 60 ja Tuusulassa yhteensä 8 kappaletta.

Kehityskuvatyön aloitusvaiheessa järjestettiin kaikille avoin asukastilaisuus 5.3.2025 klo 18–20 Kanniston koululla (Kenraalintie 6, Vantaa).

Nähtävilläolon jälkeen kehityskuvan suunnittelutyö käynnistyi ja kehityskuvasta laadittiin kolme vaihtoehtoista suunnitelmaluonnosta sekä yksi vaihtoehto 0+. Luonnosvaihtoehdot kuulutetaan nähtäville verkossa sekä julkaistaan ilmoitus Keski-Uusimaa-lehdessä. Osalliset voivat jättää kehityskuvaluonnoksista nähtävilläoloaikana mielipiteen, joka tulee tehdä kirjallisesti. Nämä mielipiteet ja lausunnot liitetään osaksi käsittelyaineistoa.

2.5.2 Osallistuminen

Osalliset on lueteltu Kiilan Kiertolan kehityskuvan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa. Osallisten listaa täydennetään tarvittaessa prosessin aikana.

Aloitusvaihe:

Kehityskuvan osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) oli nähtävillä 20.2.-24.3.2025 (30 vrk). Nähtävilläolosta ilmoitettiin verkkosivuilla ja lehdessä. Osallisilla oli mahdollisuus jättää mielipide OAS-aineistosta.

Aloitusvaiheen asukastilaisuus järjestettiin 5.3.2025 Kanniston koululla.

Luonnosvaihe:

Kehityskuvan vaihtoehtoiset luonnokset asetetaan nähtäville 30 vuorokauden ajaksi. Nähtävilläolosta ilmoitetaan verkkosivuilla ja lehdessä. Osallisilla on mahdollisuus jättää kehityskuvaluonnosvaihtoehdoista mielipide.

Kehityskuvaluonnosvaihtoehdoista järjestetään asukastilaisuus.

Hyväksymisvaihe:

Tuusulassa valtuusto hyväksyy Kiilan Kiertolan kehityskuvan.

Vantaalla Kiilan Kiertolan kehityskuvan hyväksyy kaupunginhallitus kaupunkiympäristölautakunnan esityksestä.

Hyväksymispäätöksistä ei voi valittaa hallinto-oikeuteen.

Viranomaisyhteistyö

Kehityskuvan luonnosvaihtoehdoista järjestettiin viranomaistyöneuvottelu 4.9.2026. Työneuvotteluun kutsuttiin Lupa- ja valvontaviraston, Uudenmaan liiton, Uudenmaan elinvoimakeskuksen, Keski-Uudenmaan ympäristökeskuksen sekä Tuusulan kunnan ja Vantaan kaupungin edustajat. Kaikista kutsutuista organisaatioista osallistuttiin neuvotteluun.

Tarvittaessa Tuusulan kunta ja Vantaan kaupunki pyytävät suunnitelmasta viranomaislausunnot.

3. Lähtökohdat ja suunnittelutilanne

3.1 Alueen olosuhteet

Lähtökohdat alueen olosuhteista on kuvattu tarkemmin selostuksen liitteessä 1.

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Tarkastelualue on maastoltaan ja maisemaltaan monipuolinen. Alueella on sekä viljelykäytössä olevia peltoalueita, metsää että asutusta sekä sekalaista kiertotaloustoimintaa ja muuta teollisuutta. Tuusulan puolella on laaja-alainen maa-ainestenottoalue ja siihen liittyvää kiviaineisten jatkojalostustoimintaa, joka hallitsee maankäyttöä. Muutoin teollisuuden yritykset keskittyvät Vantaan puolelle maa-ainesottoalueen eteläpuolelle sekä lähemmäksi Helsinki-Vantaan lentoasemaa. Suunnitelma-aluetta voisi luonnehtia keskiosiltaan hyvin teolliseksi ja ympäröiviltä alueiltaan maaseutumaiseksi. Kontrasti alueiden välillä on suuri.

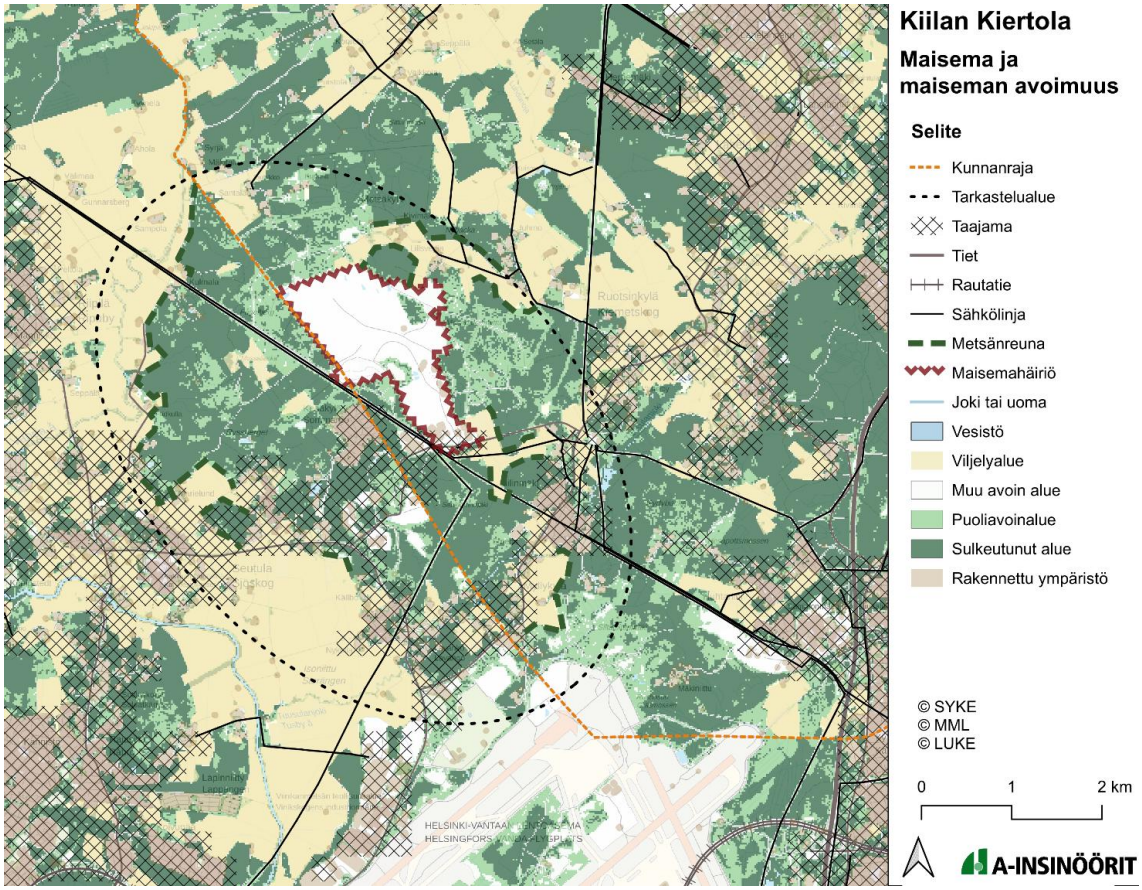
Selkeimmät asutuskeskittymät ovat alueen eteläosassa sijaitsevat Kesäkylä/Koivikko Vantaalla sekä Kiilinmäki ja Myllykylä Tuusulassa. Lähimmät keskittymät alueen ulkopuolella ovat Seutula ja Ruotsinkylä sekä suuret keskittymät Kivistö, Aviapolis ja Hyrylä. Tarkastelualue on pääkaupunkiseudun mittapuussa suhteellisen harvaan asuttua, mutta siitä huolimatta alueella asuu lähes 900 asukasta ja sen lähivaikutusalueella (1 km) yli 800 asukasta.

3.1.2 Maisema- ja kulttuuriympäristö

Tarkastelualueen maisema on vaihteleva ja rakentuu metsäisistä kallio- ja moreeniselänteistä sekä niitä ympäröivistä jokilaaksoista. Maisemaa hallitsevat avara Vantaanjokilaakso alueen länsiosissa ja pienipiirteisempi Tuusulanjokilaakso kaakossa. Korkeimmat alueet ovat pääosin metsäisiä ja paikoin kallioisia, kun taas reuna-alueilla sijaitsee avoimia pelto- ja viljelymaisemia.

Asutus ja tieverkosto ovat keskittyneet jokilaaksoihin sekä peltojen ja metsien rajavyöhykkeille. Alueen keskellä sijaitseva Kesäkylä muodostaa poikkeuksellisen, pienimittakaavaisen asuin- ja vapaa-ajan asutuksen kokonaisuuden selännealueella.

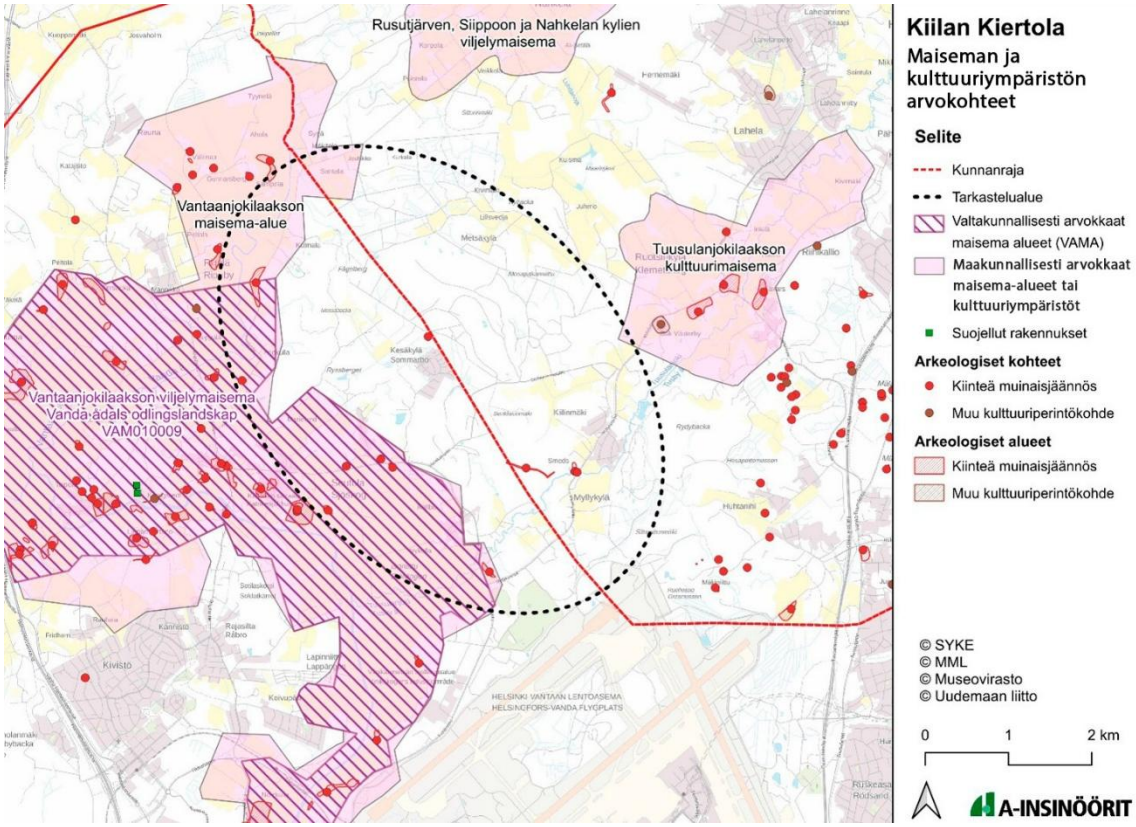
Maisemahäiriön maisemassa muodostaa pinta-alaltaan suhteellisen suuri maa-aineksenottoalue alueen koillisosassa. Tarkastelualueella on myös useita muita maisemahäiriöiksi luokiteltavia elementtejä. Alueen poikki kaakko-luodesuuntaisesti sijaitsee voimalinja, joka vaatii puustosta avoimen johtokäytävän. Myös täyttömaa ja meluvallit erottuvat maisemaa rajaavina elementteinä. Alueella olevat hakkuuaukeat voidaan luokitella myös maisemahäiriöiksi.



Kuva 4. Maiseman avoimuus tarkastelualueella. Tarkastelualueen likimääräinen sijainti osoitettu mustalla katkoviivalla.

Tarkastelualue sijaitsee osittain valtakunnallisesti arvokkaalla maisema-alueella (VAMA), Vantaanjokilaakson viljelymaisemassa, joka edustaa Etelä-Suomen pitkän kartano- ja viljelyhistorian muovaamaa maatalousmaisemaa. Alueen itäpuolella sijaitsee maakunnallisesti arvokas Tuusulanjokilaakson kulttuurimaisema, jonka keskeinen osa on Ruotsinkylän historiallinen kyläympäristö. Alueen maisemarakenne ja asutus perustuvat keskiaikaiseen jokivarren kylärakenteeseen, ja viljelymaisema on säilynyt avoimena pitkän maankäyttöhistorian vaikutuksesta.

Lisäksi tarkastelualueella ja sen lähiympäristössä sijaitsee useita paikallisesti arvokkaita maaseudun kulttuurimaisemia, kuten Ruotsinkylän kylämaisema, Vantaanjoen peltomaisema-alue sekä Rusutjärven-Siippoon-Nahkelan kylämaisema. (Tuusulanjoki – Kulttuurimaisema ja rakennuskanta, 2018)



Kuva 5. Maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteet tarkastelualueella ja sen ympäristössä.

Arkeologinen kulttuuriperintö ja rakennettu kulttuuriympäristö

Tarkastelualueella sijaitsee 11 entuudestaan tunnettua kiinteää muinaisjäännöskohdetta tai -aluetta. Alueella ei sijaitse valtakunnallisesti merkittäviä arkeologisia alueita (VARK).

Taulukko 1. Muinaisjäännökset Vantaan puolella.

Numero	Nimi	Ajoitus	Muinaisjäännöstyyppi	Mj-tunnus
1	Silakkaniittu	Ajoittamaton	Kivirakenteet, röykkiöt	**1000007202**
2	Lamminpää	Kivikautinen	Asuinpaikat	**92010015**
3	Königsberg 2	Kivikautinen	Asuinpaikat	**1000032706**
4	Koivumäki	Kivikautinen	Asuinpaikat	**1000032476**
5	Katinmäki	Kivikautinen	Asuinpaikat	**1000032743**
6	Rauhala	Kivikautinen	Asuinpaikat	**92010017**
7	Rauhala 2	Kivikautinen	Asuinpaikat	**1000032744**
8	Solbacka	Kivikautinen	Asuinpaikat	**92010014**

Taulukko 2. Muinaisjäännökset Tuusulan puolella.

Numero	Nimi	Ajoitus	Muinaisjäännöstyyppi	Mj-tunnus
9	Sjöskog (Seutula) – Tuusulan myllykylä	Historiallinen	Kulkuväylät	**1000010782**
10	Myllykylä Tuusulanjoki	Historiallinen, 1800-luku	Työ- ja valmistuspaikat	**1000014743**
11	Myllykylä Smeds	Historiallinen, 1800-luku	Kulkuväylät, sillanpaikat	**1000014744**

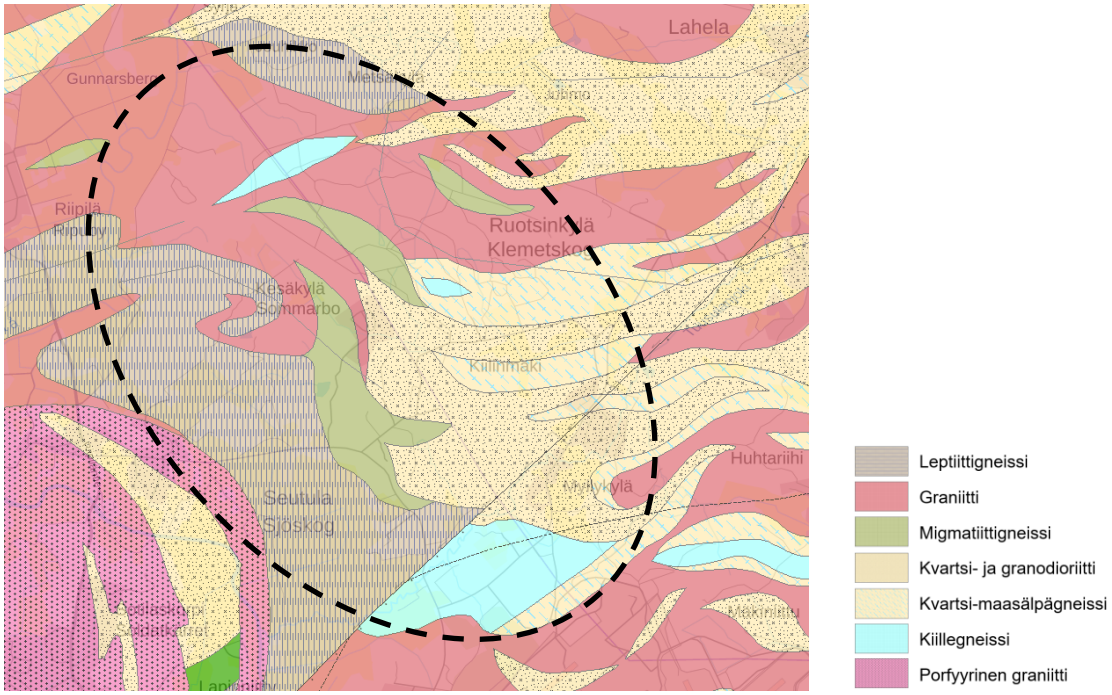
Tarkastelualueella ei sijaitse valtakunnallisesti merkittäviä rakennetun kulttuuriympäristön kohteita (RKY). Lisäksi suunnittelualueen reunamilla sijaitsee useita rakennusperintökohteita, jotka ovat rakennuksia ja vanhoja tielinjauksia.

3.1.3 Maa- ja kallioperä, topografia

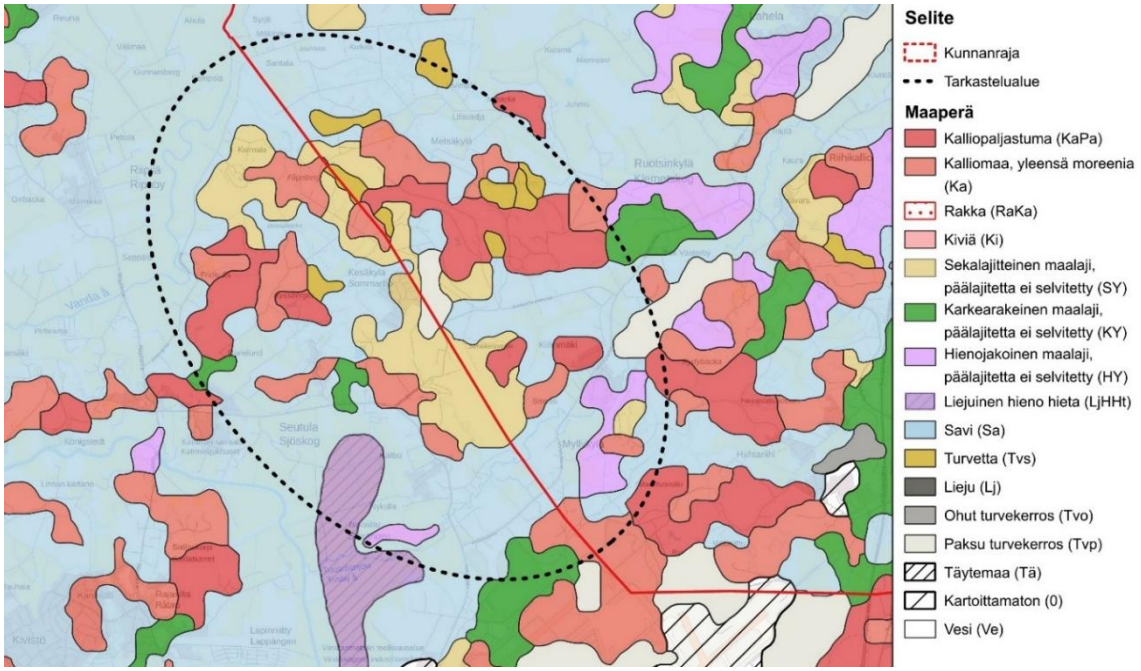
Selvitysalueen kallioperä koostuu pääasiassa happamista kivilajeista, kuten graniitista, kvartsi- ja granodioriitista sekä erilaisista gneisseistä. Alueella esiintyy lisäksi paikoin leptiittigneissiä, porfyyristä graniittia ja pieniä migmatiittigneissialueita.

Maaperä on pienipiirteisesti vaihtelevaa, mutta pääosin savea. Lisäksi alueella esiintyy kallioalueita, kalliomaata, sekalajitteisia maalajeja sekä pienialaisesti turvetta, hienojakoisia ja karkearakeisia maalajeja.

Tarkastelualueella ei sijaitse luokiteltuja tai arvokkaita moreenialueita, kalliomuodostumia eikä tuuli- tai rantakerrostumia.



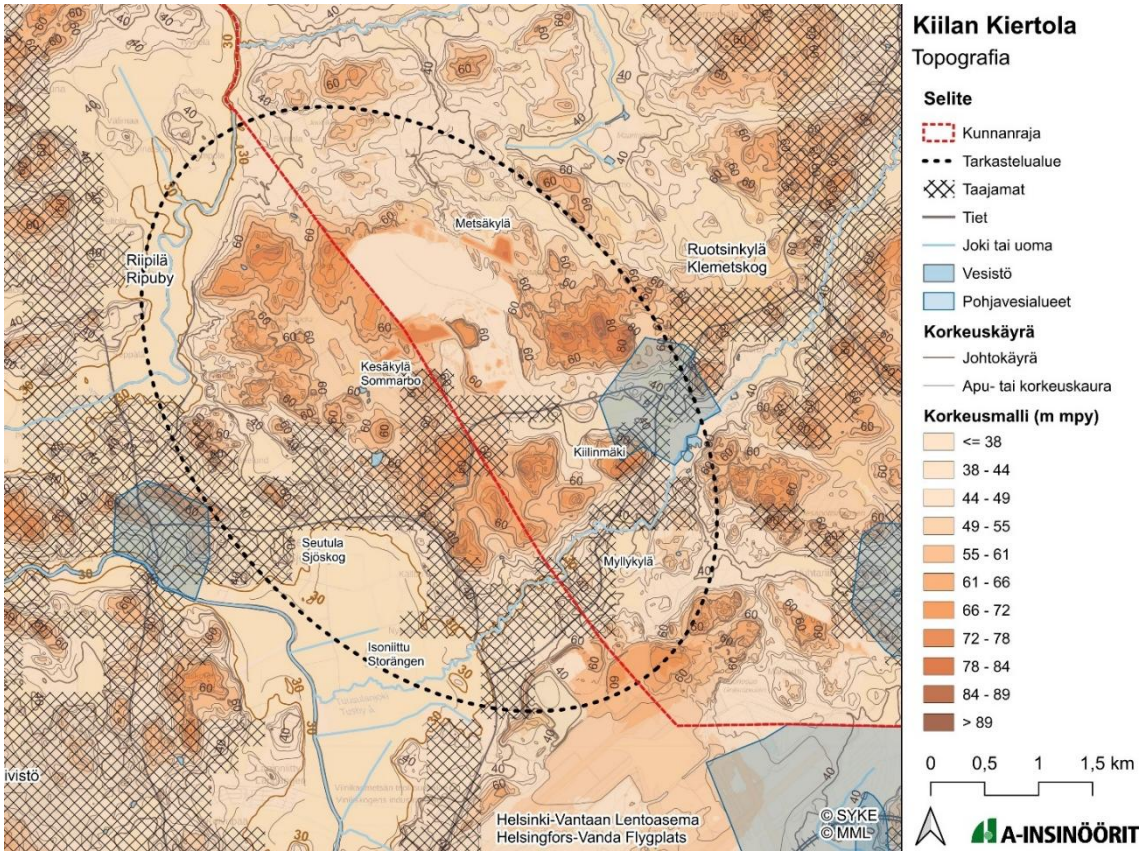
Kuva 6. Kallioperä, tarkastelualueen likimääräinen sijainti osoitettu mustalla katkoviivalla.



Kuva 7. Maaperä, tarkastelualueen likimääräinen sijainti osoitettu mustalla katkoviivalla.

Tarkastelualueen maasto on loivasti vaihtelevaa, ja sille ovat tyypillisiä kalliomäet, harjanteet, kalliojyrkänteet sekä peltoaukeat. Alueen korkein kohta on Vähänsuonkallio, joka sijaitsee 80,8 metriä merenpinnan yläpuolella.

Valtaosa alueesta sijoittuu 30–60 metrin korkeudelle merenpinnasta, mikä tekee korkokuvasta melko vaihtelevan. Maa-ainesten ottoalue erottuu ympäristöstään tasaisena alueena. Alavimmat kohdat sijaitsevat Vantaanjoen ympäristössä noin 30 metrin korkeudella, kun taas Tuusulanjoki ympäröivine viljelysalueineen on noin 38 metriä merenpinnan yläpuolella. Pellot sijoittuvat pääosin korkeustasolle 35–55 metriä merenpinnasta.

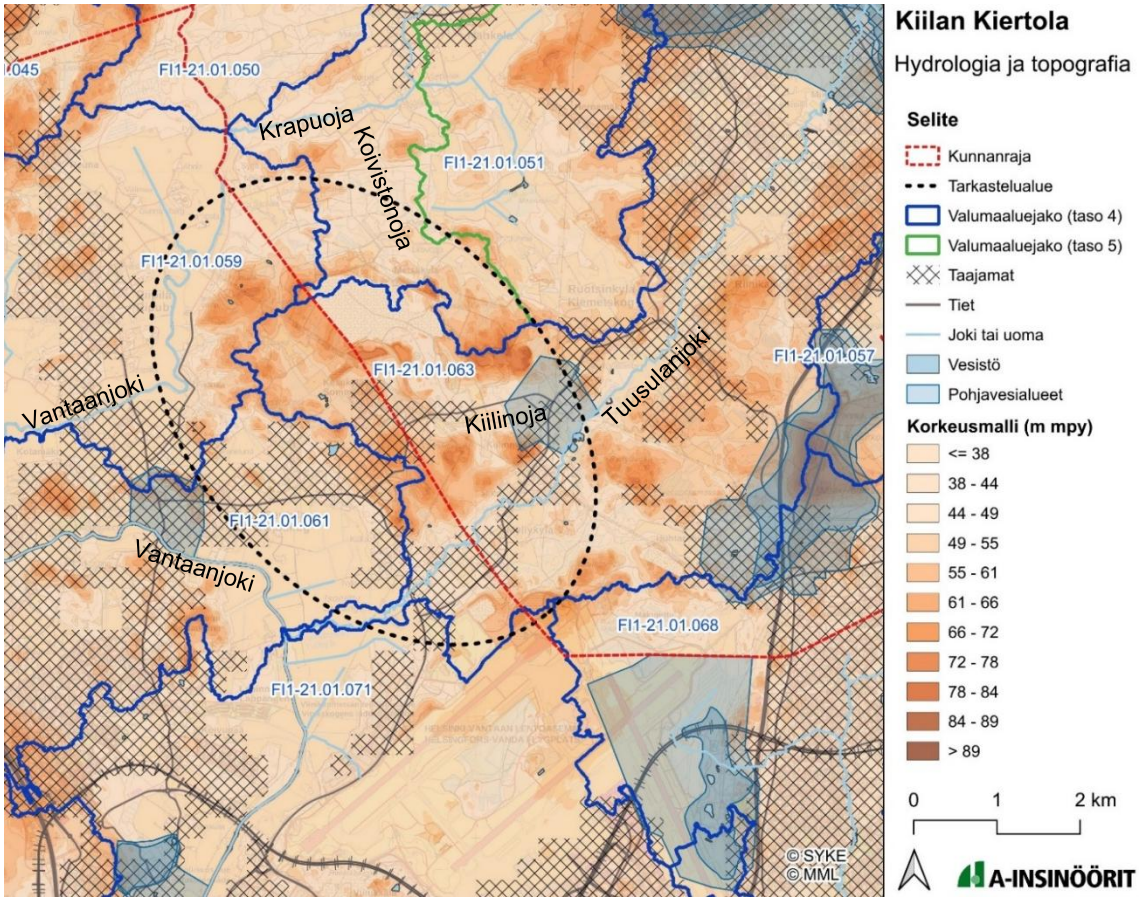


Kuva 8. Topografia, tarkastelualueen likimääräinen sijainti osoitettu mustalla katkoviivalla.

3.1.4 Hydrologia

Alueen vesistöt kuuluvat Vantaan vesistöalueeseen (21). Tarkastelualue jakaantuu kahteen eri vesistöalueeseen (3. jakovaiheen vesistöalueisiin), Tuusulanjoen alaosan alueeseen (21.081) ja Seutulan alueeseen (21.012).

Alueen merkittävimmät vesistöt ovat Tuusulanjoki ja Vantaanjoki. Tuusulanjoki sijaitsee alueen kaakkoisosassa ja virtaa Tuusulanjärvestä Vantaanjokeen, kun taas Vantaanjoki kulkee alueen länsi- ja luoteispuolella.



Kuva 9. Hydrologia, tarkastelualueen likimääräinen sijainti osoitettu mustalla katkoviivalla.

Alueen itäosassa sijaitsee Ruotsinkylän pohjavesialue (0185808) ja aivan alueen länsipuolella Seutulan pohjavesialue (0109206). Pohjavesialueet ovat luokan 2 pohjavesialueita (Muu vedenhankintakäyttöön soveltuva pohjavesialue).

3.1.5 Luonnonympäristö

Alue kuuluu eteläboreaaliseen kasvillisuusvyöhykkeeseen, jolloin alueen kasvillisuus on keskimäärin rehevää. Vyöhykkeellä on lehtokasvillisuutta, mutta metsät ovat yleensä pääasiassa kuusivaltaisia havumetsiä.

Luonnonsuojelualueet (koko tarkastelualue)

Vantaanjoen pääuomasta noin 59 kilometriä kuuluu Natura 2000-suojeluverkostoon (FI0100104) ja osa siitä sijoittuu tarkastelualueen luoteisosaan. Alueella suojelun perusteena olevia lajeja ovat saukko ja vuollejokisimpukka. Vuollejokisimpukka (Unio crassus) (VU) on luontodirektiivin liitteisiin II ja IV sisältyvä laji, ja se on Suomessa uhanalainen ja rauhoitettu. Vantaanjoki on Suomen merkittävin vuollejokisimpukan esiintymä.

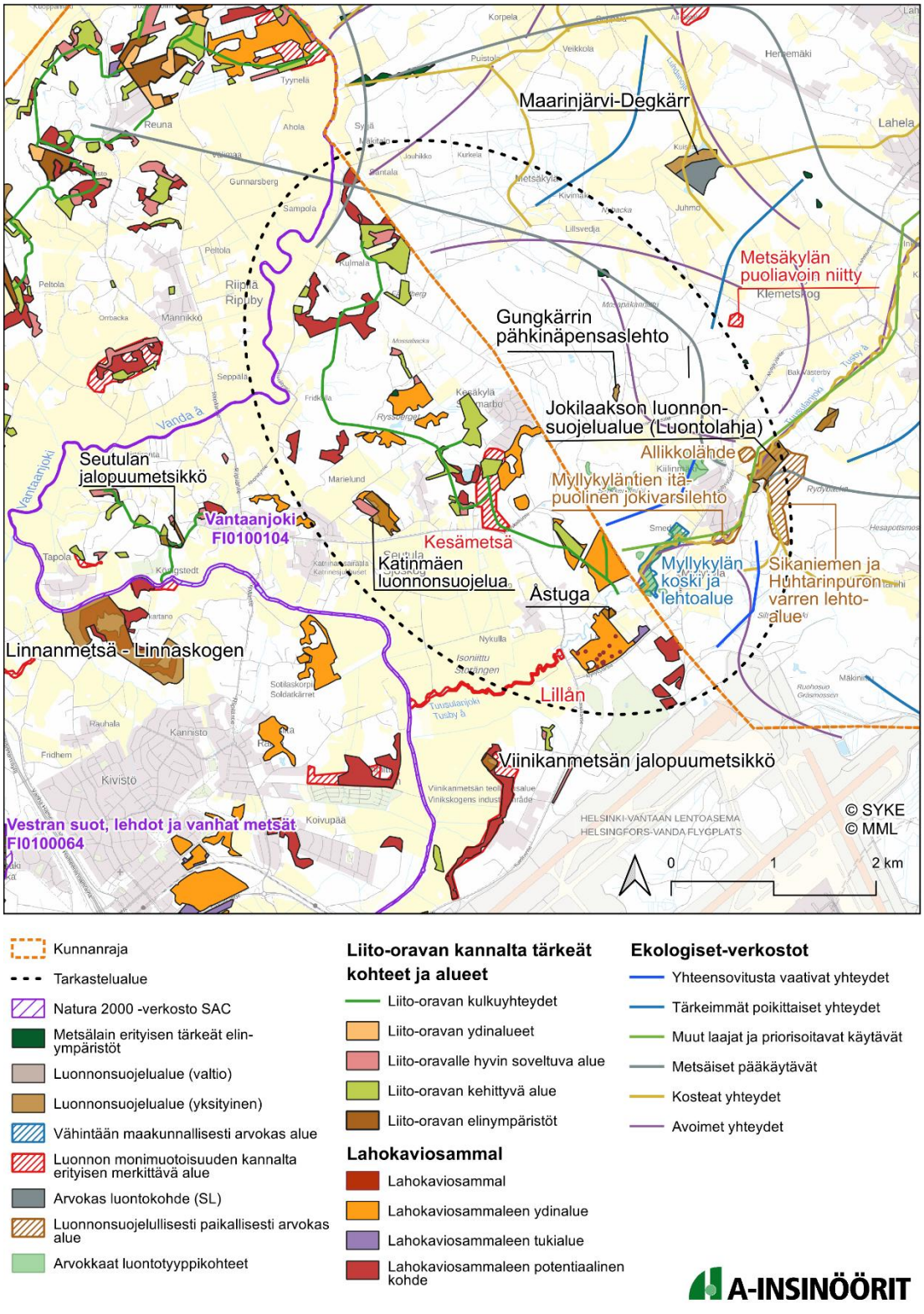
Alueella sijaitsee neljä yksityisten mailla olevaa luonnonsuojelualuetta, joita ovat:

- Gungkärrin pähkinäpensaslehto (0,7 ha) on perustettu 21.7.2005. Perustamisvuonna kohteella kasvoi noin 60 yli kaksimetristä pähkinäpensasta. Lehdon valtalajina on kuusi, jonka lisäksi kohteella kasvaa harmaaleppää ja tervaleppää.
- Jokilaakson luonnonsuojelualue (Luontolahja) (7,5 ha) on perustettu 27.9.2021. Päätöksellä turvataan EU:n luontodirektiivin liitteen IV a lajin (viitasammakko) lisääntymis- ja levähdyspaikka sekä turvataan linnustollisesti arvokkaan alueen säilyminen.
- Katinmäen luonnonsuojelualue (5,5 ha) on perustettu 1999. Katinmäen suojeluperuste on vanha metsä ja paikallisen luonnon monimuotoisuuden ylläpitäminen.
- Åstugan luonnonsuojelualue (0,9 ha) rauhoitettiin 2022. Alueen metsät ovat kuusivaltaista tuoretta ja kosteaa lehtoa. Joen rannassa on luonnontilaista puustoa ja kohtalaisesti lahopuuta.

Luontoarvot (koko tarkastelualue)

Alueella on laadittu erilaisia luontoselvityksiä, mutta tarkemmat luontoselvitystiedot eivät ole yhdenmukaisia kuntarajan molemmilla puolilla Vantaalla ja Tuusulassa. Selvitykset ovat osittain puutteellisia tai vanhentuneita. Laadittujen selvitysten tuloksia on kuvattu tarkemmin selostuksen liitteessä 1.

Tarkemmat luontoselvitykset laaditaan yksityiskohtaisemman suunnittelun yhteydessä. Seuraavalla sivulla olevaan karttaan on koottu tunnistettuja luontoarvoja tehtyjen selvitysten perusteella.

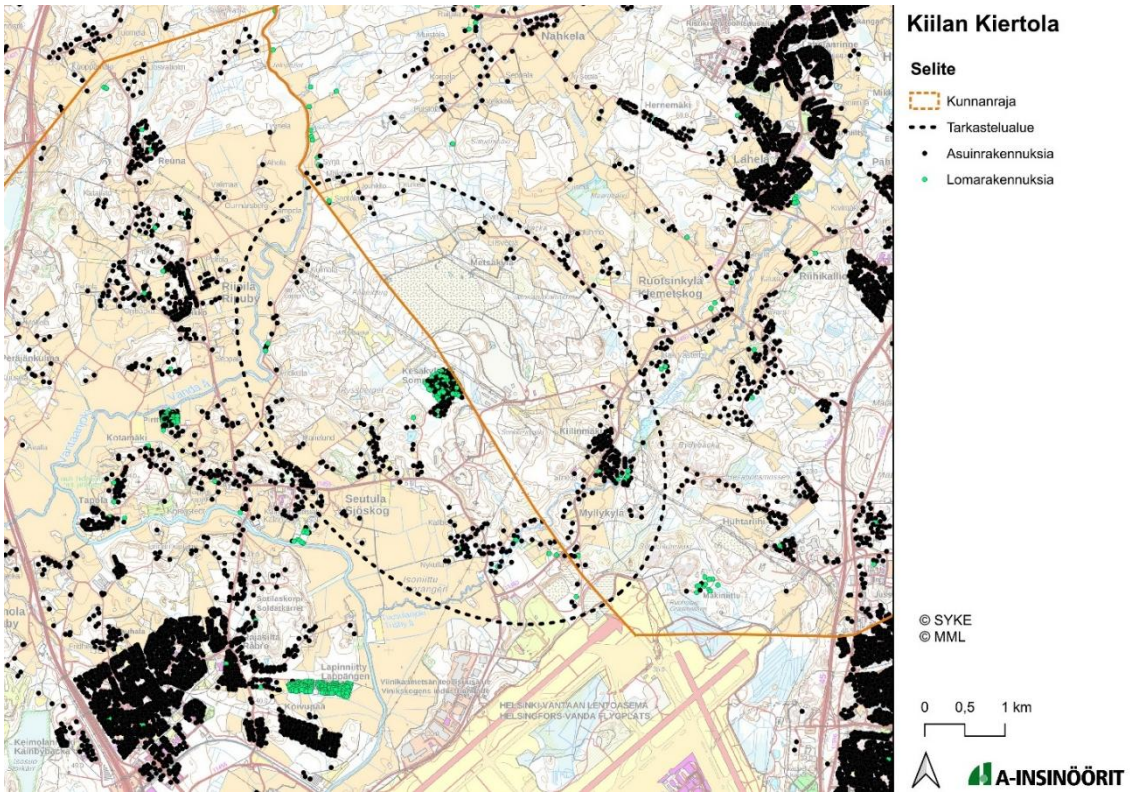


Kuva 10. Tarkastelualueella tunnistettuja luontoarvoja. Aiemmin laadittujen luontoselvitysten määrä ja tulokset eivät ole yhteismitallisia Vantaan kaupungin ja Tuusulan kunnan puolella. Erityisesti Tuusulan puolella selvitykset ovat osin vanhentuneita ja puutteellisia.

3.1.6 Yhdyskuntarakenne ja asuminen

Alueella asuu lähes 900 asukasta ja sen lähivaikutusalueella (1 km) yli 800 asukasta. Alueella on Seutulan ja Riipilän haja-asutusta sekä asemakaavoitettu Kesäkylän (Koivikon) asuinalue, jossa on sekä vakituista että loma-asutusta. Tuusulan puolella tarkastelualue sijoittuu Lahelan ja Ruotsinkylän kunnanosiin. Asutus keskittyy pääasiassa Myllykylän ja Kiilinmäen alueille.

1990-luvulta lähtien Kiilan ja Senkkerin alueet ovat kehittyneet vähitellen maa-ainesenoton, kiertotalouden ja ympäristöhäiriöitä aiheuttavan teollisuuden keskittymiksi. Teollisia toimintoja sijaitsee erityisesti Hanskalliontien ja Katriinantien varrella. Alueen eteläpuolella sijaitseva lentokenttä aiheuttaa laajoja lentomelualueita, mikä rajoittaa alueen käyttöä melulle herkkiin toimintoihin.



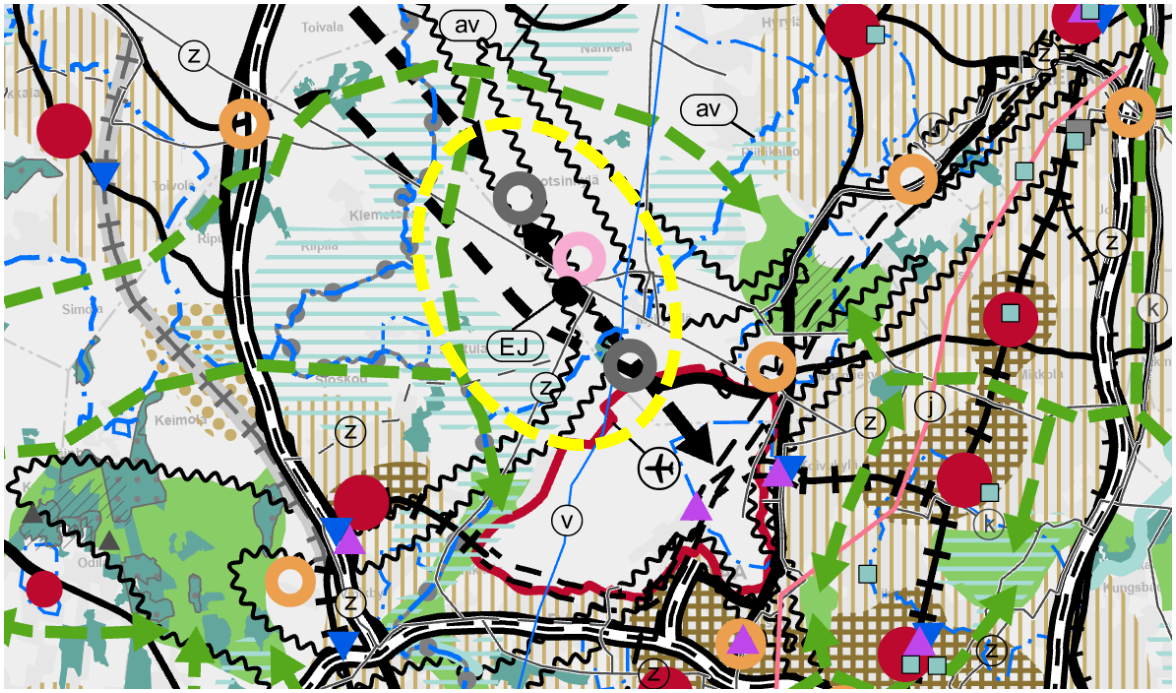
Kuva 11. Asuin- ja lomarakennukset tarkastelualueella ja sen ympäristössä.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Maakuntakaava, yleiskaavat ja asemakaavat

Maakuntakaava

Alueella on voimassa maakuntavaltuuston 25.8.2020 hyväksymä Uusimaa-kaava 2050 sekä sitä täydentävä Helsingin seudun vaihemaakuntakaava (pääosin voimaan 24.9.2021). Kiilan Kiertola on huomioitu maakuntakaavassa. Maakuntakaavassa alueelle on osoitettu kiertotalouden ja jätehuollon alue, Kiilan Kiertolan kiertotalouskeskittymä (EJ-piste). Senkkerinmäkeen on osoitettu maa-aineshuollon kehittämisalue (vaaleanpunainen ympyrä). Focuksen ja Metsäkylän alueille on osoitettu tuotannon ja logistiikkatoimintojen kehittämisalue (harmaa ympyrä). Maantie 152:n jatke (Kehä IV) on osoitettu maakunnallisesti merkittävän tien ohjeellisena linjauksena (musta katkoviiva). Vantaan jokilaakson maisema-alue ja Tuusulanjokilaakson kulttuurimaisema on osoitettu kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeänä alueena (sininen viivoitus). Lisäksi alueelle osoitetaan maakuntakaavassa liikenteen yhteystarve (musta nuoli), voimajohtoja (Z), pohjavesialue (sininen katkoviiva), viheryhteystarpeita (vihreä katkoviiva), lentomelualueita (aaltoviiva) sekä luonnonsuojelualueita (merensininen alue).



Kuva 12. Ote Uudenmaan maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmäkartasta. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti osoitettu keltaisella katkoviivalla. (Uudenmaan liitto, 2025)

Vaihemaakuntakaava, VISIO-kaava (luonnos)

Uudellamaalla on lisäksi käynnissä VISIO-kaava, joka täydentää voimassa olevien maakuntakaavojen kokonaisuutta vihreän siirtymän teemoilla. Kaavassa on kuusi teemaa, joita ovat 1. energia, 2. teollinen tuotanto, kiertotalous ja maa-aineshuolto, 3. luonto ja

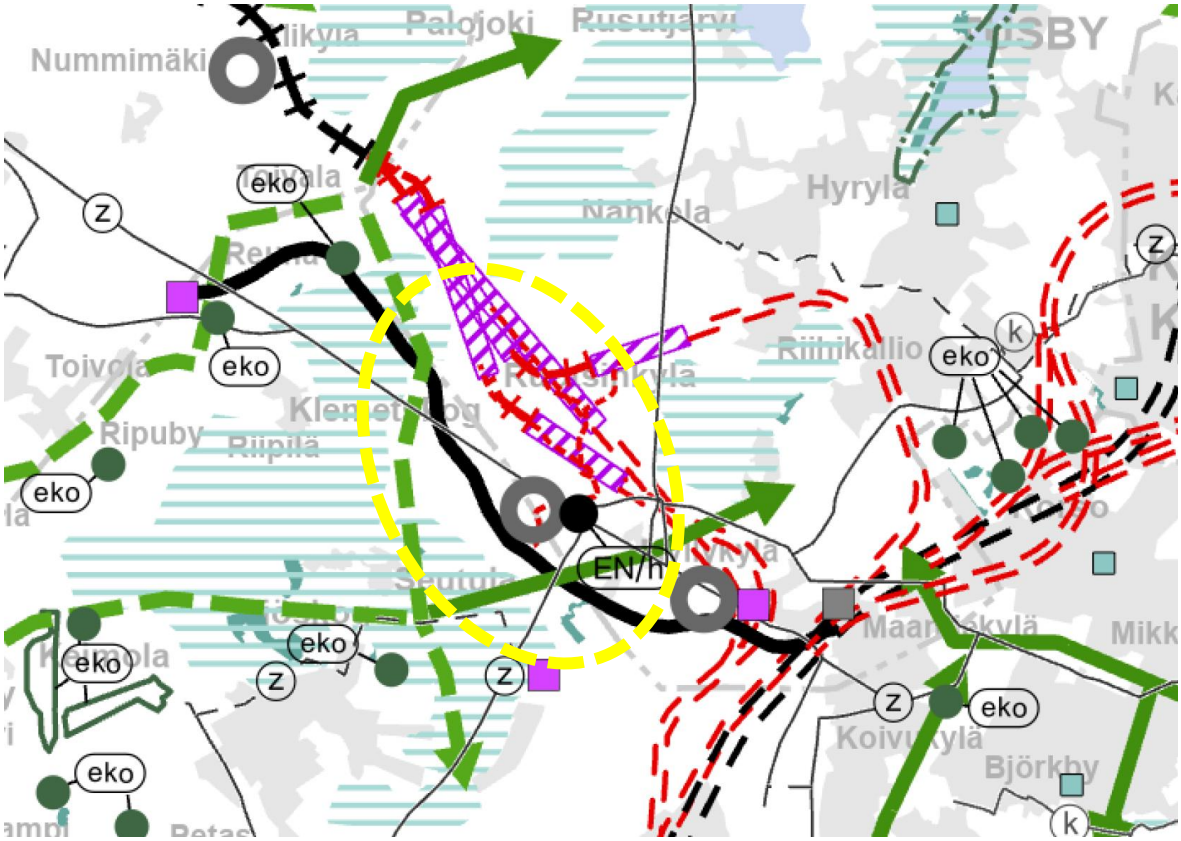
hiilensidonta, 4. logistiikka ja pitkän matkan henkilöliikenne, 5. vesihuolto ja vesivarat sekä 6. maanpuolustus. VISIO-kaavan luonnos on ollut nähtävillä 11.3.–8.5.2026.

Energia-teeman osalta vaihemaakuntakaavan luonnoksessa on osoitettu kehityskuvan tarkastelualueelle voimajohtoja (Z) sekä energiahuollon alue EN/h. Energiahuollon kohdemerkinnällä osoitetaan sähköaseman tarve ja ohjeellinen sijainti.

VISIO-kaavaluonnosta koskevassa Teollinen tuotanto, kiertotalous ja maa-aineshuolto-teemassa Kiilan Kiertolan alueelle on osoitettu teollisen tuotannon, logistiikan, maa-aineshuollon ja/tai kiertotalouden keskittymä (harmaa ympyrä).

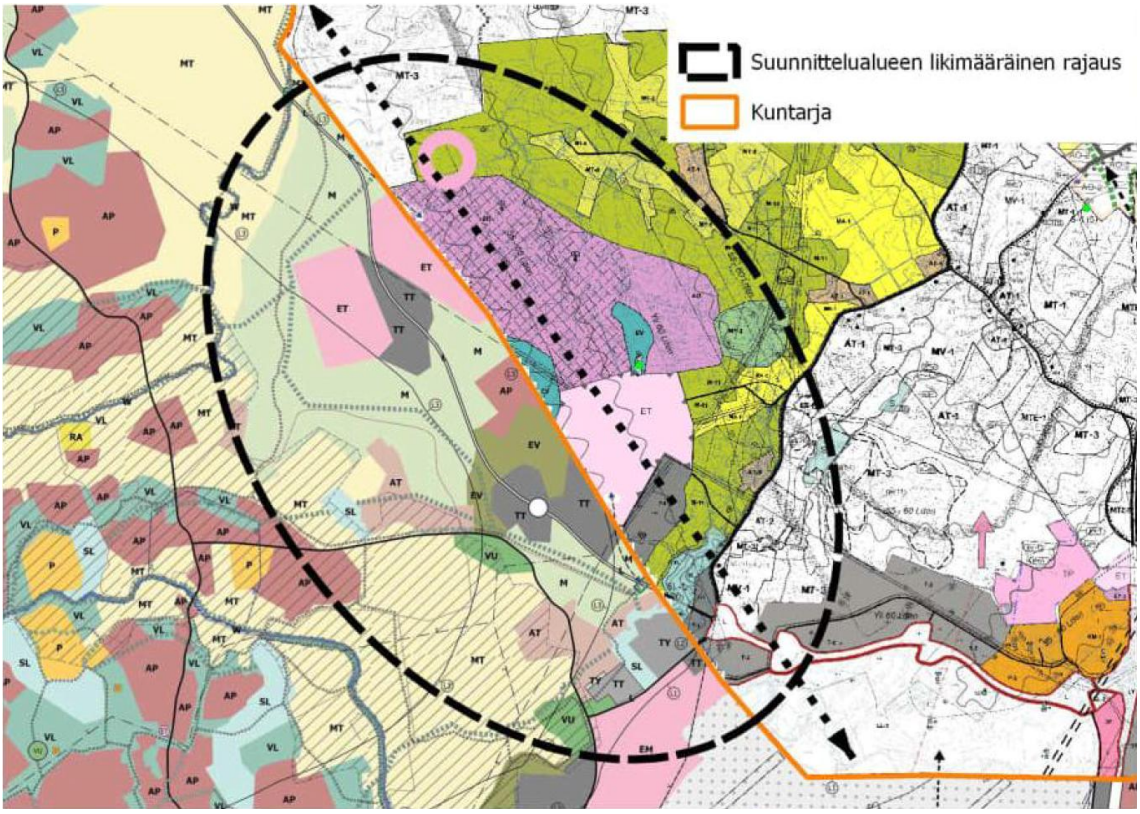
Luonnon ja hiilensidonnan osalta kehityskuvan tarkastelualueelle on osoitettu suojelualueita (turkoosit alueet), viheryhteystarpeita (vihreä katkoviivanuoli) ja viheryhteyksiä (vihreä nuoli). Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeät alueet on osoitettu vaaleansinisellä viivoituksella.

Logistiikka ja pitkän matkan henkilöliikenne -teemassa on osoitettu alueen poikki kulkevaksi maantie 152:n jatke (Kehä IV) maakunnallisesti merkittävän tien linjauksena (musta viiva). Lisäksi alueelle sijoittuu kolme vaihtoehtoista linjausta rahtirataa varten. Helsinki–Tallinna-tunnelin liittyvä lentoasemalta Hanko-Hyvinkää radalle sijoittuva rahtirata on merkitty kaavaan ”liikennetunnelin vaihtoehtoinen ohjeellinen linjaus” -merkinnällä maanalaisin osuuksin ja ”pääradan ohjeellisella linjauksella” maanpäällisin osuuksin. Rautatieliikenteen multimodaaliterminaalista kaavaluonnokseen on merkitty kolme eri vaihtoehtoa. Vaihemaakuntakaavaprosessin edetessä VISIO-kaavan kaavaehdotuksessa on tavoitteena osoittaa yksi ratkaisu rahtiradasta, multimodaaliterminaalista ja sen tieyhteyksistä.



Kuva 13. Ote Uudenmaan VISIO-kaavan luonnoksesta. Kehityskuvan tarkastelualueen likimääräinen sijainti osoitettu keltaisella katkoviivalla soikiolla. (Uudenmaan liitto, 2026)

Yleiskaavat



Kuva 14. Vantaan ja Tuusulan yleiskaavojen ja osayleiskaavojen epävirallinen yhdistelmä. (Tuusulan kunta)

Vantaa

Alueella on voimassa Vantaan yleiskaava 2020 (voimaantulo 11.1.2023). Yleiskaavassa on alueella pieni kumottu osa, missä on voimassa yleiskaava 2007. Kesäkylän pientalovaltaisen asuinalueen (AP) pohjoispuolelle on osoitettu yhdyskuntateknisen huollon (ET) sekä tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueita (TT). Kesäkylän eteläpuolelle on osoitettu suojaviheralueita (EV) ja tilaa vaativan tuotanto- ja varastotoiminnan alueita (TT). Aluetta ympäröivät maa- ja metsätalousvaltaiset alueet (M).

Rakentamattomille alueille sijoittuu mm. ekologinen runkoyhteys (vihreä paksu katkoviiva), liikenteen yhteystarpeita (nuoli), ulkoilureittejä (palloviiva) sekä ratsastusreittejä (ohut ruskea katkoviiva). Alueen länsipuolella sijaitsee laaja maatalousvaltainen alue (MT), joka on pääosin arvokasta kulttuuriympäristöä (vinoviivoitettu alue). Yleiskaavan työpaikka-aluevarauksista Hanskalliontien varren TT-alueet ovat suurelta osin käytössä, muut ovat pääosin rakentamattomia. Pohjoisten TT-alueiden toteutuminen edellyttää maantie 152:n jatkeen toteutumista.

Tuusula

Alueella on voimassa useita yleiskaavoja. Suurin osa alueesta sijoittuu Ruotsinkylä-Myllykylä II -osayleiskaavan (voimaantulo 17.8.2016) alueelle. Kehityskuva-alueen keskiosat on

osoitettu pääasiassa maa-aineisten ottoalueeksi (EO) ja suojaviheralueeksi (EV). Alueella on laaja ylijäämämaiden loppusijoitukseen varattu alue (musta rasteri). Alueen kaakkois-osassa on myös teollisuus- ja varastoaluetta (T-1).

Alueen läpi kulkee useita voimalinjoja (Z). Alueella on myös suojeltavia kohteita ja alueita (esim. sm, SL-merkinnöillä). Alueen ympäristö on osoitettu pääasiassa maa- ja metsätalousalueeksi (M-11). Alueen ympärillä on myös maisemallisesti arvokaita peltoalueita (MA-1) sekä maatalousalueita ja viljelymaisemia MT-5.

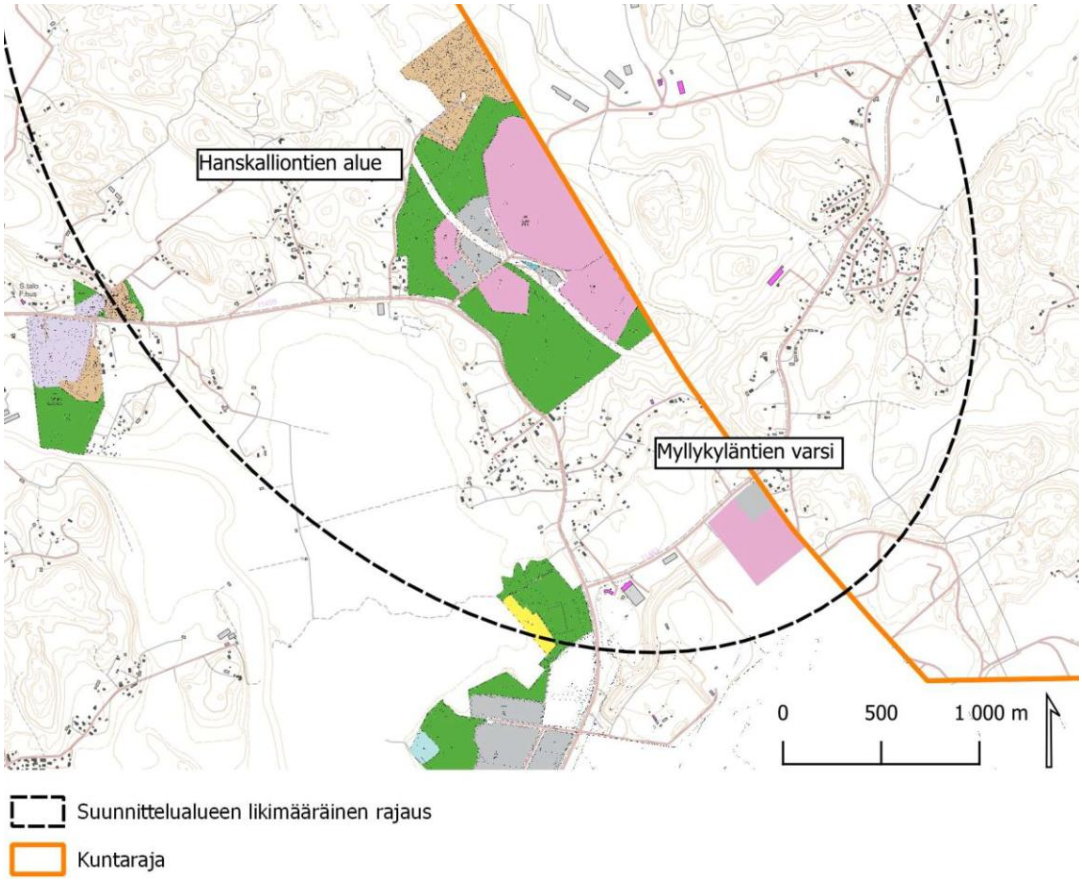
Pohjoisosassa on voimassa Nahkela-Siippoo-Rusutjärvi osayleiskaava (YK 22.6.1998), jossa alueelle on osoitettu maa- ja metsätalousalueena (MT-3). Myllykyläntien kaakkois-puolella ovat voimassa Focus-alueen osayleiskaava (lv 5.4.2017), jossa alue on osoitettu pääasiassa logistiikka- ja työpaikka-alueeksi. Focus-alueen pohjoispuolella on Ruotsinkylä-Myllykylä osayleiskaava (yk 4.3.1998), mutta tälle alueelle ei ole tarkoitus osoittaa uutta maankäyttöä.

Tuusulan uusi yleiskaava 2040 on hyväksytty vuonna 2022 ja se on tullut voimaan 17.12.2025. Kaava ei korvaa osayleiskaavoja kuin osittain. Mm. osa Ruotsinkylä-Myllykylä II -osayleiskaavan EO-alueesta on osoitettu uudessa yleiskaavassa yhdyskuntateknisen huollon alueeksi (ET). Pohjoisosassa on myös uusi yhdyskuntateknisen huollon alueen kohdemerkintä (vaaleanpunainen rengas). Lisäksi yleiskaavassa luontokohteiden merkintöjä on ajantasaistettu. Myös lentomelualueet on ajantasaistettu ja yleiskaavaan on tuotu uutena merkintänä alueelle raideliikenteen yhteystarve.

Asemakaavat

Vantaa

Kiilan alueella Kesäkylän eteläpuolella on voimassa olevia asemakaavoja 5 kpl (vuosilta 1999–2012). Kesäkylän asemakaava on hyväksytty 2009. Lavangossa on voimassa yksi asemakaava, Viinikanmetsässä useita asemakaavoja. Uusia asemakaavoja ei ole toistaiseksi vireillä. Alueen länsipuolella on hyväksytty vuonna 2025 Katrinebergin asemakaavaluonnos, joka ohjaa tulevia asemakaavaehdotuksia. Katrinebergin alueella on vireillä Kaalimaankujan asemakaavaehdotus.



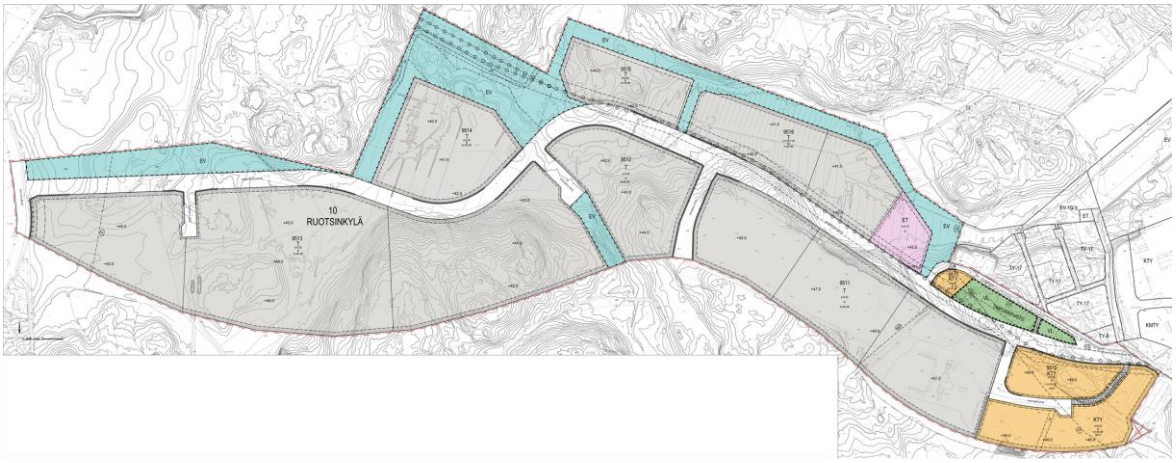
Kuva 15. Vantaan voimassa olevat asemakaavat kehityskuvan tarkastelualueella.

Tuusula

Kehityskuvan tarkastelualueella ei Tuusulassa ole voimassa olevia asemakaavoja. Senkkerinmäen alueelle kohdistuu maankäytön kehittämispainetta ja asemakaavan laatimiskynnys on ylittynyt. Tuusulan kunta on käynnistämässä alueella asemakaavoitusta lähiaikoina. Asemakaava-alueen rajaus tarkentuu suunnittelun edetessä ja kaavatyön etenemisestä tiedotetaan erikseen.

Tarkastelualueen kaakkoispuolella Focus-alueella on käynnissä Sammontakojantie I asemakaava, joka osuu pieneltä osin suunnittelualueelle. Asemakaavan suunnittelualue sijoittuu Tuusulanväylän ja Myllykyläntien väliselle alueelle ja rajautuu etelässä tulevan maantien 152 jatkeeseen (Kehä IV). Kunnan tavoitteena on kaavoittaa alueelle teollisuus-, tuotanto- ja varastotoimintoja sekä toimitiloja. Suunnittelualueen koko on n. 139 ha. Kaavaehdotuksen osoitettu kokonaisrakennusoikeus on 518 848 k-m². Asemakaava saatetaan jakaa pienempiin osiin ennen hyväksymistä.

Focus-alueeseen kuuluva Sammonmäki IV -asemakaava hyväksyttiin Tuusulan valtuustossa 16.6.2025. Kaava-alueen pinta-ala on noin 42 hehtaaria. Asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa toimitila-alueen toteuttaminen siten, että alueelle voidaan sijoittaa teollisuus-, tuotanto-, varasto-, logistiikka- sekä kaupallisia toimintoja. Kaavaratkaisussa on osoitettu rakennusoikeutta yhteensä noin 85 850 k-m².



Kuva 16.Ote Sammontakojantie I (entinen Kehä IV) asemakaavan ehdotusvaiheen kaavakartasta.

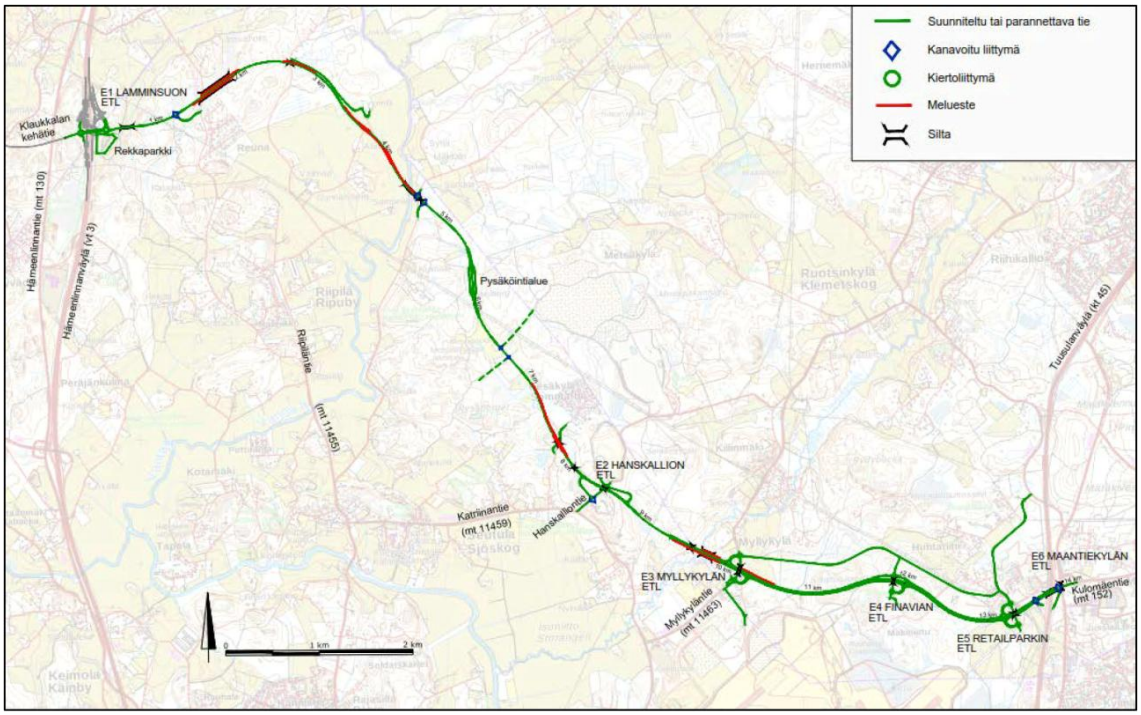
3.2.2 Tiesuunnitelmat ja aluevaraussuunnitelmat

Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä (Kehä IV), Aluevaraussuunnitelma ja YVA-menettely

Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä välille on laadittu maantien 152:n aluevaraussuunnitelma, joka valmistui 2020. Aluevaraussuunnitelmassa esitettiin uusi seudullinen tieyhteys (ns. Kehä IV) Vantaan ja Tuusulan alueella. Uuden väylän suunnittelu kuului maakunnan kehittämisen tavoitteisiin. Keskeisin peruste uuden väylän toteutukselle on uusien logistiikkakeskusten poikittaiset liikkumistarpeet pääteiden välillä sekä nykyisten reittien huono kyky palvella kehittyviä alueita ja toimintoja. Aluevaraussuunnitelman mitoitus perustui vuoden 2040 ennustetilanteeseen, joka johdettiin MAL 2019 -suunnitelman vuosien 2030 ja 2050 liikenne-ennusteista.

Aluevaraussuunnitelmassa on esitetty toimenpiteet ja niiden aluevaraukset vaikutustenarviointeineen uuden tieyhteyden toteuttamiseksi. Hankkeessa sovellettiin lisäksi ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA).

Maantien 152 Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä (Kehä IV) tiesuunnittelu on käynnistymässä alkuvuodesta 2027.



Kuva 17. Ote aluevaraussuunnitelman (v. 2020) ratkaisuehdotuksen periaatteista.

Rahtiradan ja lentoaseman pohjoispuolen terminaalijärjestelyt sekä varikon suunnittelu maakuntakaavan tarpeisiin

Uudenmaan liiton julkaisu E 272–2026: "Rahtiradan ja lentoaseman pohjoispuolen terminaalijärjestelyt sekä varikon suunnittelu maakuntakaavan tarpeisiin" -selvityksessä tarkasteltiin Helsinki–Tallinna-tunneliin ja Rail Balticaan kytkeytyvän rahtiradan, logistiikkaterminaalin sekä henkilöliikenteen varikon sijoittamista Helsinki-Vantaan lentoaseman pohjoispuolelle. Tavoitteena on turvata kansainvälisen raideyhteyden toteuttamismahdollisuudet siten, että ratkaisut ovat yhteensopivia muun maankäytön sekä muiden suurten liikennehankkeiden, kuten Lentoradan, Itäradan ja Kehä IV:n kanssa.

Selvityksessä vertailtiin kolmea vaihtoehtoista ratkaisua, jotka erosivat erityisesti tavara- ja henkilöliikenteen ratalinjausten sekä terminaalialueen järjestelyjen osalta. Arvioinnissa tarkasteltiin vaikutuksia luontoon, ympäristöön, asutukseen, rakennettuun ympäristöön, talouteen ja huoltovarmuuteen. Keskeisiksi haasteiksi tunnistettiin ekologisten yhteyksien säilyttäminen, maisemavaikutukset, pohjavesialueet sekä melu- ja tärinävaikutukset.

Kaikki vaihtoehdot tukevat Suomen logistisen aseman vahvistumista ja mahdollistavat tulevaisuudessa suoran raideyhteyden Eurooppaan Rail Baltican kautta. Vertailun perusteella vaihtoehto VE 3 arvioitiin kokonaisuutena parhaaksi, koska se aiheuttaa vähiten haittaa asutukselle ja ympäristölle. Selvitys toimii lähtöaineistona maakuntakaavan jatkosuunnittelulle.

3.2.3 Ympäristövaikutusten arviointimenettelyt

Kehityskuvan alueella on toteutettu tai on suunnitteilla useita hankkeita, joiden yhteydessä on sovellettu ympäristövaikutusten arviointimenettelyä (YVA). YVA-hankkeiden tarkemmat esittelyt löytyvät selostuksen liitteestä 1. Aluetta koskee mm. seuraavat YVA:t:

- Senkkerin alueen maa-ainesten oton ja - jalostuksen ympäristövaikutukset on arvioitu neljässä YVA-menettelyssä:

  1. Seepsula Oy, Senkkerin toiminta-alueen kehittäminen (ympäristövaikutusten arviointiselostus 19.4.2007)

  2. Seepsula Oy, Senkkerin toiminta-alueen eteläosan kehittäminen (ympäristövaikutusten arviointiselostus 4.5.2010)

  3. Vekkox Oy (myöhemmin Massax Oy), Massaholmin kiviainesalueen kehittäminen Vantaalla (ympäristövaikutusten arviointiselostus 28.8.2020)

  4. Seepsula Oy, Senkkerin luoteisosan louhinta ja maanvastaanotto (ympäristövaikutusten arviointiselostus 5.7.2023)

- Kiilan kiertotalouskeskus 2018
- Massaholmin kiviaines YVA Vantaalla 2020
- Kiviaineksen otto ja ylijäämämaiden vastaanotto Västerskogin tilalla, FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy 2013

3.2.4 Ympäristöluvat

Vuonna 2025 laaditun kokonaistarkastelun mukaan kehityskuvan alueella (kehityskuvan OAS:n aluerajaus) toimi 12 ympäristönluvanvaraista toiminnanharjoittajaa. Lisäksi alueella oli toiminnanharjoittajia, joiden toiminta ei ollut luvanvaraista, mutta joiden toiminta oli tarpeellista huomioida ympäristöhäiriöiden kokonaistarkastelussa (ks. luku 3.3.4). Toiminnanharjoittajille myönnetyistä voimassa olevista luvista noin puolet oli Vantaan kaupungin tai Keski-Uudenmaan ympäristökeskuksen luvittamia ja noin puolet valtion (AVI) luvittamia.

Vantaan alueen toimijat, (vuoden 2025 tilanne)

- Ympäristöluvalliset toimijat
  - Circulation Oy, Lavangon siirtokuormaus- ja lajitteluasema. Jätteen vastaanotto, lajittelu, puun murskaus, siirtokuormaus ja varastointi.
  - Circulation Oy, Viinikkalan jätteenkäsittelyasema. Betonin ja puun murskauslaitos.
  - Ekovilla Oy, kierrätyseristemateriaalien valmistuslaitos.
  - Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY), puujätteen käsittelykenttä. (Seutulan suljettu kaatopaikka sijaitsee myös HSY:n alueella.)
  - Kuusakoski Oy, metalliromun käsittelylaitos.

  - Peab Industri Oy, Seutulan murskaamo. Siirrettävä kivenmurskaamo. Swerock Oy kuuluu konserniin.
  - Purkupiha Oy, kierrätyslaitos. Rakennus- ja purkujäte sekä teollisuuden jätteet.
  - Romu Keinänen Oy, kierrätyslaitos. Metallit, SER ja romuajoneuvot.
  - Suomen Paalauskeskus Oy, kierrätysmateriaalilaitos. Muovi, pahvi ja pakkausmateriaalit.
  - Vantaan kaupungin ajoneuvojen siirtokeskus, romutukseen toimitettavien ajoneuvojen ja talteen otettujen ajoneuvojen varastointialue.
  - Vantaan Vauhtikeskus (Vantaan kaupunki ja Vivamus Kiinteistöt Oy), autojen ja moottoripyörien kilpa- ja ajoharjoitteluratojen toiminta-alue.
- Muut toimijat
  - Hanskallion tutka-asema. Kukkulan päällä sijaitseva tutka-asema, joka havainnoi lentoasemaa lähestyviä koneita ja välittää tietoa lennonjohtoon.
  - Pihamaa Oy, multa-asema.
  - Vantaan Moottorikerho ry. Toiminta-alueella on maastoliikennelain mukainen lupa trial-, mönkijä- ja enduroharjoituksiin.

Tuusulan alueen toimijat (vuoden 2025 tilanne)

- Ympäristöluvalliset toimijat
  - Seepsula Oy, Senkkerin kiviainesalue. Maa-ainesten otto sekä kalliokiviaineksen louhinta ja murskaus. Senkkerin kiviainesalueelle on tullut myös betoni- ja tiilijätteen käsittelylaitos.
- Muut toimijat
  - Asfalttikallio Oy, Seepsulan alueella sijaitseva asfalttiasema. Rekisteröity toiminta.
  - Nestor Truck Service Oy. Seepsulan alueella sijaitseva raskaiden ajoneuvojen korjaamo. Rekisteröity toiminta.

Mahdolliset uudet toiminnot, vireillä olleet luvat, jne. (vuoden 2025 tilanne)

- HSY, Seutulan hyötyjätekenttä. Lasi- ja metallijätteiden välivarastointi.
- NG Nordic Finland Oy (ent. Fortum Waste Solutions Oy). Puujätteen käsittelykenttä. Tarkoituksena on ollut aloittaa toiminta Remeo Refining Oy:n tilalla HSY:n alueella
- Peab Industri Oy, louheen ja asfaltin murskaamo (Kiilan kiertotalouskeskus). Kiinteistöllä on myös rekisteröity asfaltti- ja betoniasema. Toiminta ei ollut alkanut.
- Seepsula Oy, Massaholmin kiviainesalue. Kalliokiviaineksen ottaminen, louhinta ja murskaus. Lupahakemus oli palautunut viranomaiselle.
- Senkkerin kiviainesalueen nykyisen toiminnan laajentaminen luoteeseen. Suunnitelmaan liittyen on tehty YVA-selostus 5.7.2023.
- Juhani Sjöblomin louhinta-alue ja vallin rakentamisalue Senkkerin kiviainesalueella. Toiminta ei ollut alkanut.

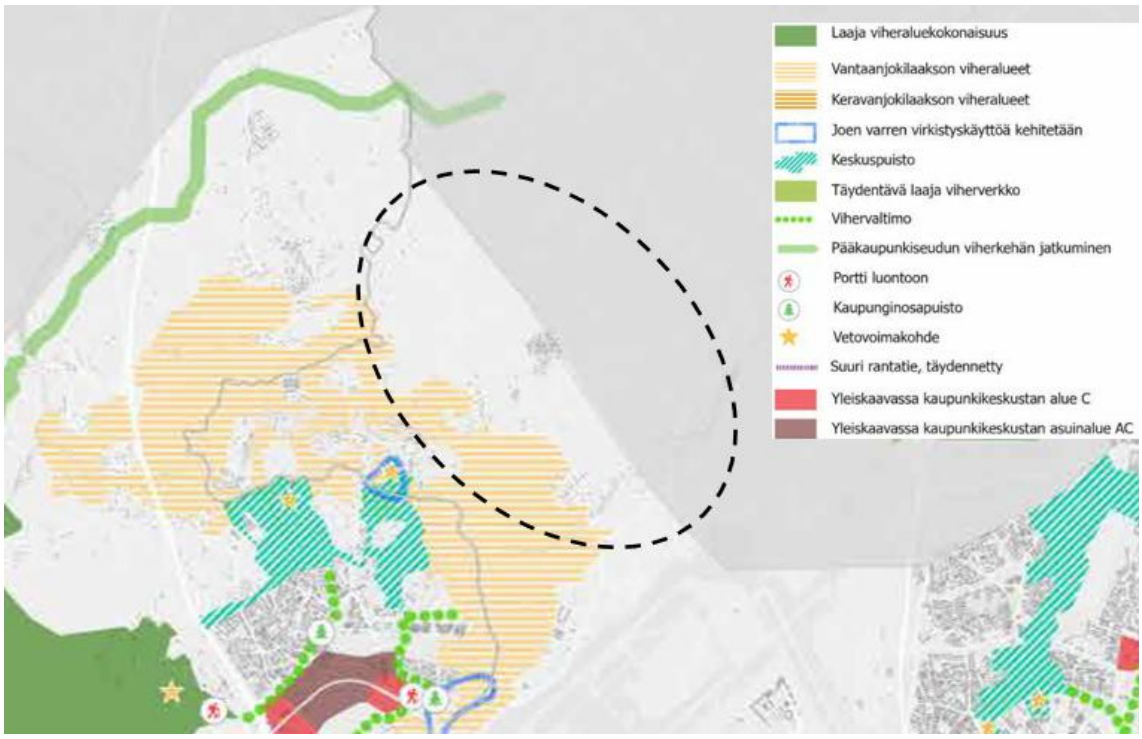
- Tramel Oy, metalliromun keräyspiste. Rekisteröitävä kohde.

3.3 Muut aluetta koskevat selvitykset ja hankkeet

3.3.1 Vihreä ja virtaava Vantaa (VIVA) eli viherrakenteen kehityskuva

Vihreä ja virtaava Vantaa – viherrakenteen kehityskuva YK0050 (VIVA, 2024) ohjaa viheralueiden, viherrakenteen ja maiseman kehitystä Vantaalla. VIVA:n avulla hallitaan viheralueverkoston ja viherrakenteen kokonaisuuden kehitystä ja haetaan hyviä ratkaisuja tulevaisuuteen. VIVA ohjaa asemakaavoitusta, viheralueiden suunnittelua ja kunnossapitoa sekä maanhankintaa. Vesistöt ovat työssä olennainen osa viherrakennetta. Viheralueverkostoon sijoittuu viheralueiden palveluverkko, jonka kehittämistä ohjaa erillinen viheralueiden palveluverkkosuunnitelma 2023–2032. Viherrakenteen kehityskuvassa jatketaan ja tarkennetaan viheralueiden sisältöä ja tavoitteita siitä, mihin yleiskaavassa 2020 jäätiin.

Viheralueverkoston kehityskuva on laadittu asema- ja yleiskaavoissa esitettyjen viheralueiden pohjalta. Yleiskaavan viheralueisiin ei esitetä muutoksia. Koko Vantaata kuvaavassa kehityskuvakartassa on luokiteltu kaavoitetut viheraluekokonaisuudet eri viheraluetyypeiksi ja esitetty tärkeimmät kehitettävät virkistysyhteydet niiden välillä, vihervaltimot. Lisäksi on esitetty joen varren virkistyskäytön kehittämisalueet, portit luontoon ja vetovoimakohteet. Viheralueiden luokittelun pohjana on viheralueiden koko sekä sijainti kaupunki- ja maisemarakenteessa.



Kuva 18. Ote Vantaan viheralueverkoston kehityskuvasta. Kehityskuvan alueen likimääräinen sijainti osoitettu mustalla katkoviivalla.

Kehityskuvan alueelle sijoittuvat osittain Vantaanjokilaakson viheralueet. Kasvavan kaupungin sisälle jäävän viljelymaiseman maisemakuvan eheyttä ja yhtenäisyyttä voidaan vahvistaa. Yleiskaavassa määrätään kiinnittämään avoimen maisematilan reunoihin erityistä huomiota. Yleiskaavassa on esitetty suojaviheralueena (EV) lentokentän ja sen eteläpuolisten työpaikka-alueiden ja jokilaakson välinen vyöhyke, jolle tulisi luoda istuttamalla ja mahdollisesti maastoa muotoilemalla pehmeä kasvillisuusreuna. Peltojen reunojen metsittäminen voi oikeilla paikoilla vahvistaa puustoisia ekologisia verkostoja ja luoda mahdollisuuksia ekologiselle kompensaatiolle.

3.3.2 Vihersiniverkostosuunnitelma, VISSI

Tuusulan kunta on laatinut Vihersiniverkostosuunnitelman (VISSI), jonka tavoitteena on tukea viherrakenteen pitkäjänteistä kehittämistä ja ylläpitoa koko kunnan alueella. Työ on hyväksytty valtuustossa 5.10.2026. Vihersiniverkostosuunnitelmalla halutaan varmistaa, että kunnan alueella on riittävästi ekologisia käytäviä, joiden avulla lajit voivat levittäytyä luontaiselta elinympäristöltään toiselle, turvata riittävän kattava viher- ja virkistysalueverkosto, vahvistaa alueiden vehreyttä sekä edistää luonnon monimuotoisuutta kunnan kasvun ja maankäytön muutosten yhteydessä.

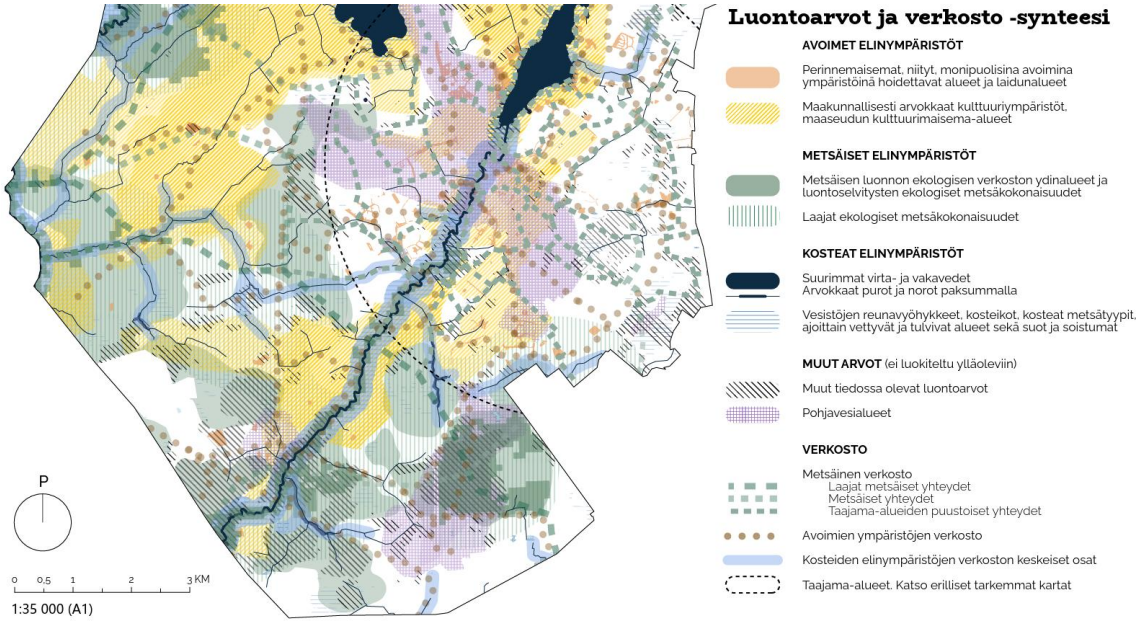
Vihersiniverkoston osia ovat metsät, pellot, niityt, puistot, vesistöt, reitit ja muut alueiden väliset yhteydet. Vihersiniverkostosuunnitelma tulee ohjaamaan kunnan maankäytön suunnittelua yleispiirteisellä tasolla. Selvityksen nykytilannekartat on esitetty selostuksen liitteen 1 luvussa 1.1.3.1 Luonnonympäristö ja kasvillisuus.

Suunnittelualueelle sijoittuu VISSI-työssä tunnistettuja metsäisen luonnon ekologisen verkoston ydinalueita, laajoja ekologisia metsäkokonaisuuksia sekä avoimien elinympäristöjen verkostoon kuuluvia niittyjä, laidunalueita ja muita avoimia ympäristöjä. Suunnittelualueelle on osoitettu useita ekologisesti merkittäviä yhteyksiä. Avoimen verkoston yhteydet sijoittuvat pääasiassa voimalinjakäytäville, kun taas metsäisen verkoston yhteyksiä on tunnistettu suunnittelualueen itä- ja länsiosiin sekä alueen pohjoispuolelle. Lisäksi alueella sijaitseva Tuusulanjoki ranta-alueineen on osoitettu tärkeänä virta- ja vakavetenä ja osana kosteiden elinympäristöjen verkostoa. Myös alueen valtaojat sekä suo-, soistuma- ja kosteikkoalueet muodostavat osan tästä verkostosta.

Alueen rakentuminen tulee väistämättä vähentämään luonnonympäristöjen pinta-alaa ja osin heikentämään osin alueen luonnonympäristöjen jatkuvuutta. Vaikutuksia voidaan kuitenkin lieventää suunnitteluratkaisuilla, jotka säilyttävät viheralueita, turvaavat ekologisten yhteyksien jatkuvuutta sekä huomioivat luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät alueet. Näin voidaan osaltaan tukea VISSI-suunnitelman tavoitteita ja säilyttää ekologisen verkoston toimivuutta myös alueen kehittyessä.

VISSI-suunnitelman suunnitteluohjekorteissa on esitetty tarkempia aluekohtaisia huomioita ja suosituksia jatkosuunnittelun tueksi. Kiilan Kiertolan alueen osalta on korostettu erityisesti ekologisten yhteyksien jatkuvuuden turvaamista alueen läpi siten, että alueen tarkemmassa suunnittelussa tutkitaan myös pienempien viheryhteyksien kytkeymistä laajempiin

metsäisiin yhteyksiin esimerkiksi katualueiden, voimajohtokäytävien reuna-alueiden ja istutettavien tontinosien avulla. Lisäksi jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota ekologisten yhteyksien estevaikutusten vähentämiseen.



Kuva 19. Ote luontoarvot ja verkosto -synteesi -kartasta Vihersiniverkostosuunnitelmassa (VISSI, 2026).

3.3.3 Vantaan-Tuusulan kiertotalousalueen selvitys (Kiila I)

Vantaan-Tuusulan kiertotalousalueen maankäytön, viranomaistyön ja yritysten yhteistyön kehittämisen sekä toimintojen ja asutuksen yhteensovittamisen selvityksessä tarkasteltiin Kiila-Senkkerin alueen kehittämismahdollisuuksia kiertotalouteen tukeutuvana elinkeinoalueena (Ramboll Finland Oy, 2023). Työn tavoitteena oli tunnistaa alueen vahvuudet, kehittämistarpeet ja toimintamallit sekä sovittaa yhteen alueen yritystoiminta, viranomaisprosessit, maankäyttö ja lähialueiden asuminen. Selvitys perustui laajaan sidosryhmäyhteistyöhön, johon osallistui viranomaisia, yrityksiä, asukkaita ja tutkimuslaitoksia.

Selvityksen mukaan alueella on merkittävä potentiaali kehittyä osaksi Uudenmaan kiertotalouslaaksoa sen hyvän logistisen sijainnin, jo olemassa olevien kiertotaloustoimintojen ja yritysten välisten synergiaetujen ansiosta. Kehitystä hidastavat kuitenkin puutteellinen liikenneverkko, maankäytön hajanaisuus sekä asumisen ja ympäristöhäiriöitä aiheuttavien toimintojen läheisyys.

Selvityksessä suositeltiin Vantaan ja Tuusulan yhteistä, pitkäjänteistä kehittämissuunnitelmaa sekä alueen koordinointivastuun kokoamista yhdelle toimijalle. Lisäksi selvityksessä korostettiin viranomaisyhteistyön, yritysten verkostoitumisen ja vuorovaikutuksen parantamista sekä toimintojen sijoittelua siten, että ympäristöhaitat ja vaikutukset asutukseen jäävät mahdollisimman vähäisiksi.

3.3.4 Kiila II, Kiilan Kiertolan yhteisvaikutusten arvioinnin kehittäminen

Kiilan Kiertolan yhteisvaikutusten arvioinnin kehittäminen -selvitys (Kiila II) valmistui 2025 (Ramboll Finland Oy). Kiila II -selvityksessä kehitettiin Kiilan Kiertolan alueelle kokonaisvaltaisen yhteisvaikutusten arvioinnin konsepti, jonka avulla viranomaiset voivat muodostaa aiempaa paremman kokonaiskuvan alueen ympäristövaikutuksista sekä asukkaiden kokemista häiriöistä.

Selvityksessä tunnistettiin alueen keskeisimmiksi ympäristöhäiriöiksi melu, pöly, tärinä, hajut ja liikenne. Tavoitteena oli kehittää toimintamalli, jolla eri toimijoiden tuottamaa tietoa voitaisiin koota yhteen ja tarkastella alueen yhteisvaikutuksia nykyistä systemaattisemmin.

Työn keskeinen tulos oli ehdotus paikkatietopohjaisesta tiedonjako- ja vuorovaikutusalustasta, jonka avulla viranomaiset, yritykset ja asukkaat voivat seurata alueen ympäristövaikutuksia ja jakaa tietoa avoimesti. Selvityksessä todettiin kuitenkin, että eri ympäristöselvitysten ja mittausten tietoja ei voida täysin yhdistää yhdeksi yhteismitalliseksi vaikutusluvuksi, vaan vaikutuksia on tarkasteltava teemoittain erillisinä kokonaisuuksina.

Selvitys korostaa jatkuvan tiedonkeruun, viranomaisyhteistyön ja sidosryhmien vuorovaikutuksen merkitystä. Tavoitteena on parantaa alueen toiminnan läpinäkyvyyttä, helpottaa ympäristövaikutusten hallintaa sekä tukea kiertotalousalueen kestävää kehittämistä siten, että yritystoiminnan ja lähialueiden asutuksen yhteensovittaminen paranee.

4. Kehityskuvan luonnosvaihe

4.1 Suunnitelman kuvaus

Kehityskuvan pohjaksi laadittiin kolme luonnosvaihtoehtoa (VE1-VE3), joissa kiertotalousalueiden ja logistiikka-alueiden määrä vaihtelee. Luonnokset perustuvat Helsinki–Tallinna-tunnelin rahtiradan eri linjausvaihtoehtoihin, joista johtuvat myös suunnitelmien välisen keskeiset eroavaisuudet. Näiden vaihtoehtojen tavoitevuosi on 2060 ja niissä on huomioitu maantie 152:n jatkeen (Kehä IV) toteutuminen. Lisäksi on laadittu vaihtoehto VE 0+, jossa Kehä IV ei ole vielä toteutunut ja rahtirataa ei ole esitetty ollenkaan. Vaihtoehto 0+ toimii myös välivaiheena vaihtoehtojen 1–3 toteutukselle, eikä se estä niiden toteutumista. Vaihtoehto 0+:n tavoitevuosi on 2040.

Kehityskuvan luonnoksissa uusia maankäyttötoimintoja pyritään sijoittamaan ensisijaisesti jo aiemmin yleiskaavoissa työpaikkatoiminnoille tai maa-ainesten ottoon, käsittelyyn ja läjittämiseen varatuille alueille pois lukien rahtirata terminaaleineen. Helsinki–Tallinna-tunnelin rahtiradan linjaukset perustuvat maakunnallisen selvityksen vaihtoehtoihin ja joissakin ratavaihtoehdoissa ratalinjaus kulkee asutuksen kohdalla tai sen välittömässä läheisyydessä. Näissä kohdin asutuksen säilyminen on epävarmaa, joten terminaalialueiden läheisyyteen on osoitettu myös uusia avauksia tulevista logistiikka- tai kiertotalousalueista.

Rahtirata on keskeinen elementti suunnitelmassa. Kesällä 2024 voimaan tullut uusi TEN-T-asetus vauhdittaa saumatonta ja kestävää liikkumista Euroopassa. Asetus sisältää kiinteän yhteyden Helsingin ja Tallinnan välille uutena mahdollisena selvityskohteena. Helsinki–Tallinna-tunnelin rahtiradan, varikon ja multimodaaliterminaalin sijoittaminen Helsinki-Vantaan lentoaseman pohjoispuolelle koskettaa suoraan Vantaan ja Tuusulan kuntarajalle kehitettävää maankäyttöä. Kyseessä on kansainvälisen luokan tavaraliikennekeskus, ja sen vaikutukset maankäyttöön ja liikennevirtoihin ovat merkittäviä molempien kuntien alueille. Helsinki–Tallinna-tunnelin rahtiratavaihtoehdot on esitetty Uudenmaan liiton laatimassa VISIO-vaihemaakuntakaavaluonnoksessa, ja ne perustuvat Uudenmaan liiton julkaisuun E 272–2026: "Rahtiradan ja lentoaseman pohjoispuolen terminaalijärjestelyt sekä varikon suunnittelu maakuntakaavan tarpeisiin". Rahtirata terminaalialueineen muuttaisi alueen luonnetta radikaalisti. Sitä ole huomioitu Tuusulan lainvoimaisissa yleiskaavoissa linjauksena, vaan se on osoitettu yhteystarvenuolella.

Maantien 152:n jatke (Kehä IV) on ollut yleissuunnitelma-/aluevaraustasolla suunnitteilla jo 1990-luvun lopulta alkaen. Maantien jatkeen 152 (Kehä IV) toteuttamisen mahdollisuus on otettu huomioon kuntien yleiskaavoissa. Yhteydeksi on suunniteltu (1+1-kaistainen, Tuusulanväylä-Myllykyläntie väliselle osuudelle 2+2-kaistainen) maantie, jonka tarkoitus on parantaa Uudenmaan pääväylien poikittaisyhteyksiä ja tukea maakunnallisesti merkittäviä logistiikkatoimintoja. Vaihtoehdoissa VE1-VE3 Kehä IV on toteutettu, mikä mahdollistaa uusien yritysalueiden ja kiertotaloustoimintojen tukeutumisen maantiehen. Lisäksi laadittiin vaihtoehto VE0+, jossa rahtirataa eikä Kehää IV ole vielä toteutettu tai ei toteuteta. Kaikissa vaihtoehdoissa alueen kehitys perustuu logistisesti hyvään sijaintiin Helsinki-Vantaan

lentoaseman ympäristössä, mutta vaihtoehdot eroavat liikennejärjestelyjen, rahtiradan linjauksen ja työpaikkapotentiaalin osalta.

Kehityskuvatyön yhteydessä laadittiin yleispiirteiset liikennemallitarkastelut vaihtoehdoille VE0+, VE1, VE2 ja VE3 (liitteenä). Tarkastelujen tavoitteena oli arvioida vaihtoehtoisten maankäyttöratkaisujen vaikutuksia liikenneverkon kuormittumiseen, liikennevirtojen suuntautumiseen sekä alueen saavutettavuuteen.

Tarkastelut toteutettiin Helsingin seudun liikenne-ennustejärjestelmän (HELMET 5) pohjalta laaditulla liikennemallilla, jota täydennettiin kehityskuvatyötä varten muodostetuilla vaihtoehtokohtaisilla maankäyttö- ja liikenneverkkokuvauksilla. Liikenne-ennusteiden lähtökohtana käytettiin MAL 2023 -suunnitelman mukaisia seudullisia väestö- ja työpaikkaennusteita sekä vuoden 2060 liikenneverkkokuvausta, jossa Kehä IV:n toteutuminen on huomioitu. VE0+ -vaihtoehdossa tarkasteltiin lisäksi tilannetta ilman Kehä IV:n toteutumista. VE0+ -liikennemallitarkastelun ennustevuotena käytettiin vuotta 2040, ja muiden vaihtoehtojen VE1-VE3 tarkasteluissa ennustevuotta 2060.

HELMET 5 -liikennemallissa ja MAL 2023 -suunnitelman mukaisilla seudullisilla väestö- ja työpaikkaennusteilla pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien liikennemäärät ja kuormitus kasvavat voimakkaasti. Paikoin sisääntuloväylien kuormitus kasvaa niin suureksi, että liikennemallitarkasteluissa liikennettä ohjautuu myös alemman verkon väylille. Kehityskuvatyön liikennemallitarkasteluissa alemman tieverkon nopeustasona käytettiin 40 km/h nopeustasoa, jotta tarkasteltaville alemman tieverkon väylille ei liikennemallissa ohjautuisi muuta sisääntuloväylien pitkämatkaisempaa liikennettä, vaan liikenteen suuntautuminen liikennemallissa säilyisi enemmän nykyisen kaltaisena. Nopeustason laskusta huolimatta, liikennemallitarkasteluissa Kiilan alueen alemmalle tieverkolle ennustetusta liikennemäärien kasvusta merkittävä osa on ns. yleistä kasvua, joka ei ole suoraan riippuvaista tarkastelualueen maankäytön kehityksestä. Alueella tehtävät nopeusrajoitusmuutokset suunnitellaan tarkemmin jatkosuunnittelun yhteydessä.

Liikennemallitarkasteluissa ei ole huomioitu Helsinki–Tallinna-tunnelin mahdollisen rahtiradan terminaalitoimintojen synnyttämää liikennettä, koska näiden liikennemääristä ei ole laadittu arvioita rahtiradan selvitysten yhteydessä. Liikennemallissa on kuitenkin huomioitu kehityskuvavaihtoehdoissa rahtiradan läheisyyteen sijoittuvien logistiikka-alueiden työpaikkojen liikennetuotos.

Kehityskuvatyön yhteydessä ei ole tehty selvityksiä alueen maiseman, rakennetun kulttuuriympäristön, arkeologian tai luonnonympäristön arvoista. Nämä selvitetään mahdollisissa käynnistyvissä kaavoitushankkeissa.

4.2 Merkinnät

Kehityskuvavaihtoehdoissa Kiilan Kiertolan alueelle on esitetty suurpiirteiset aluevaraukset eriluonteisia pääkäyttötarkoituksia varten. Kokonaan uusien ja kehittyvien alueiden reunaviiva on paksu. Muut nykyisellään säilyvät alueet tai alueet, jonne ei osoiteta uutta rakentamiseen verrattavaa toimintaa, on osoitettu ilman reunaviivaa. Lisäksi on osoitettu ohjeellisia

kohdemerkintöjä täyttömäkien sijoituspaikoiksi ja potentiaalisia paikkoja suurjännitesähköaseman sijoittamiseksi. Kohdemerkintöjen toteutettavuudesta ei ole tehty tarkempia selvityksiä esim. maaperän osalta.

Kehityskuvavaihtoehdoissa Kiilan Kiertolan alueelle on esitetty suurpiirteiset aluevaraukset eriluonteisia pääkäyttötarkoituksia varten. Kokonaan uusien ja kehittyvien aluevarausten reunaviiva on paksu. Muut Tuusulanjoen eteläpuolisten alueiden aluevaraukset on osoitettu ilman reunaviivaa. Pääosalla näistä alueista on jo toteutunutta maankäyttöä tai asemakaavoitus käynnissä. Suurpiirteisten aluevarausmerkintöjen lisäksi on osoitettu ohjeellisia kohdemerkintöjä täyttömäkien sijoituspaikoille ja potentiaalisia sijoituspaikkoja suurjännitesähköaseman sijoituspaikaksi. Uusien täyttömäkien tai maavallien sijoituspaikoista ei ole tehty tarkempia selvityksiä esim. maaperän osalta.

Olemassa olevat pääkadut tai maantiet on osoitettu tummanharmailla yhtenäisillä viivoilla, punaisella uusia tieliikenteen yhteyksiä (katuja ja maanteitä) ja liittymiä. Kiilan alueen sisäisiä uusia tieliikenteen yhteystarpeita on osoitettu harmailla katkoviivanuolilla. Uuden rahtiradan vaihtoehdot on osoitettu ohjeellisina ratalinjauksina harmailla katkoviivoilla ja rahtiratataan liittyvät terminaali-/varikkoalueet sinisillä suorakaiteilla maakunnan liiton selvityksen mukaisille paikoille.

Alla esitettynä suunnitelmakartoissa käytetyt merkinnät ja niiden selitykset sekä merkinnän kuvaukset:

	MAA-AINESTEN OTTO- JA KÄSITTELYALUE Alueelle voi sijoittaa maavalleja ja täyttömäkiä.
	Maa-ainesten otto- ja käsittelyalueet sijaitsevat pääosin Tuusulan puolella. Oletuksena on, että louhinta- ja ottamisalueen sijainti vaihtaa paikkaa sitä mukaa kun louhinta on tehty myönnettyjen lupien mukaiseen tasoon asti. Laajenemissuuntanuolet osoittavat toiminnan mahdollisen laajenemissuunnan. *Uudet louhinta- ja ottamisalueet vaativat aina omat erilliset luvat mm. otettavan massamäärän mukaisesti (maa-aines-/ympäristö-/maisematyölupa/YVA-menettely). Vain osa alueen ottotoiminnoista on kerralla käynnissä, jolloin liikennettä syntyy vain siltä osin. Toimintaa ohjaavia määräyksiä annetaan ympäristöluvissa.*
	KIERTOTALOUDEN JA PUHTAAN SIIRTYMÄN LAITOSTEN ALUE Alueelle voi sijoittaa kiertotalouteen tai puhtaaseen siirtymään liittyvää tai niitä tukevaa yritystoimintaa. Alueelle voi sijoittua myös laitoksia, kuten vedyn tai muiden vaihtoehtoisten polttoaineiden/energiamuotojen tuotantoon ja hyödyntämiseen liittyviä hankkeita. Alueelle on mahdollista sijoittaa maa-aineshuoltoon liittyviä toimintoja erityisesti ennen alueen

	rakentumista. Toimintojen sijoittelussa tulee huomioida häiriintyvien kohteiden läheisyys.
	Merkittävällä osalla kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitoksille osoitetuista alueista on nykyisellään maa-ainesten ottotoimintaa tai maastonmuotojen vuoksi alue edellyttää muutoin tasaamista. Alueiden käyttöönotto uuteen tarkoitukseen edellyttää, että louhinta- ja maa-ainestoiminta on niillä päättynyt. Tämä tarkoittaa sitä, että näiltä osin kehityskuvassa esitetty käyttötarkoituksen mukainen aluevaraus ei toteudu lyhyellä aikavälillä, vaan siihen kuluu aikaa jopa vuosikymmeniä. Ensivaiheessa maankäytön kasvua tavoitellaan Senkkerin metsätien varteen sekä sen eteläpuolelle ja Myllykyläntieltä tulevan uuden katuyhteyden varrelle.
	YHDYSKUNTATEKNISEN HUOLLON ALUE Alue on osoitettu ensisijaisesti puhtaiden ylijäämämaiden läjitykseen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tutkitaan alueen osittaista potentiaalia työpaikka-alueena.
	Merkinnällä osoitetaan yhdyskuntateknisen huollon alue Vantaan puolelle. Alue on tarkoitettu ensisijaisesti kaupungin täyttömäkeä varten puhtaiden ylijäämämaiden läjitykseen. Alue tukeutuu maantien 152 jatkeeseen (Kehä IV), tai vaihtoehtoisesti alueelle tarvitaan uusi tieyhteys. Kehä IV:n toteutuessa voidaan tutkia alueen osittaista potentiaalia työpaikka-alueena.
	KEHITETTÄVÄ YRITYSALUE Olemassa olevia yritys- ja kiertotalousalueita kehitetään tehokkaammiksi ja pitkällä aikavälillä vähemmän ympäristöhäiriöitä aiheuttaviksi.
	Merkinnällä on osoitettu yritysalueet, jotka sijoittuvat Hanskalliontien varrelle sekä Katriinantien varrelle. Yritysalueita kehitetään pitkällä, usean vuosikymmenen, aikavälillä tehokkaammiksi ja vähemmän ympäristöhäiriöitä aiheuttaviksi. Pitkän aikavälin tavoitteena on, että Hanskalliontien alueelle osoitettava rakennusoikeus johtaisi toimintojen nykyistä laajamittaisempaan sijoittamiseen katettuihin tiloihin. Pitkän aikavälin tavoitellut muutokset voivat edellyttää alueella kaavamuutosta. Kehä IV:n toteutuessa Hanskalliontien alueelle rakennetaan uusi eritasoliittymä ja Hanskalliontie katkaistaan Katriinantien suuntaan.
	TUOTANTO-, LOGISTIIKKA- JA VARASTOINTIALUE Alueelle voi sijoittaa toimintoja, jotka eivät aiheuta merkittäviä ympäristöhäiriöitä.

	Merkinnällä on osoitettu yleiskaavojen mukaiset tuotannon ja varastotoiminnan alueet Myllykyläntien varrella sekä Focus-alueella (Sammontakojantien varrella).
	MOOTTORIRATA-ALUE JA KEHITETTÄVÄ YRITYSALUE Alue on osoitettu ensisijaisesti moottoriurheiluun ja ajokoulutukseen. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tutkitaan alueen potentiaalia työpaikka-alueena.
	RAHTIRATAAN LIITTYVÄ LOGISTIIKKA-ALUE Alueelle voi sijoittua Tallinna-tunnelin rahtiterminaalia tukevia logistiikka-, varastointi- ja terminaalitoimintoja.
	Alueet varataan ensisijaisesti rahtiterminaalia tukeville toiminnoille tai muille logistiikkatoiminnoille, jotka hyötyvät terminaalin läheisyydestä.
	TALLINNA-TUNNELIN RAHTIRADAN TERMINAALI- JA VARIKKOALUE Merkinnällä osoitettu maakunnallisen selvityksen rahtiradan linjausvaihtoehtojen terminaali- ja varikkoalueet.
	Terminaalialue on jaettu kahteen isompaan alueeseen, joista toiseen sijoittuvat rautatieliikenteen konttiterminaali sekä henkilöliikennevarikko huoltotoimintoineen. Toisen alueella sijaitsevat auto- ja rekkakuljetusten terminaali sekä tavarajunavarikko.
	OLEMASSA OLEVA TÄYTTÖMÄKI TAI MAAVALLI
	Täyttömäet toimivat suojavalleina asutuksen suuntaan.
	OHJEELLINEN TÄYTTÖMÄEN SIJOITUSPAIKKA Merkinnällä on osoitettu suunnitellut ja potentiaaliset uusien täyttömäkien sijoituspaikat.
	Täyttömäet voivat toimia suojavalleina asutuksen suuntaan. Tavoitteena on, että ympäristöhäiriötä aiheuttavan toiminnan ja asutuksen välille rakennetaan täyttömäet suojaamaan asukkaita ympäristöhäiriöiltä. Täyttömäet toteutetaan kalliokiviaineksen oton seurauksena syntyneistä kaivannaisjätteistä tai rakentamisessa syntyvistä ylijäämämaista. Massat täyttömäkiin voivat tulla alueelta tai alueen ulkopuolelta (maankaatopaikkatoiminta). Täyttömäkien rakentaminen voi kestää kauan ja aiheuttaa siten rakentamisaikaista häiriötä. Täyttömäet tulee viherryttää mahdollisimman nopeasti maisemahäiriöiden välttämiseksi. Täyttömäkiä voidaan luvittaa maa-ainesluvalla ja ympäristöluvalla tai rakennusvalvonnan maisematyöluvalla.

	METSÄINEN TAI METSÄISENÄ KEHITETTÄVÄ ALUE Alue toimii puustoisena suojavyöhykkeenä ja tukee ekologisten yhteyksien toimivuutta.
	Metsäiset alueet ovat osa viher- ja virkistysverkkoa ja lisäksi ne toimivat suojaviheralueena asutuksen ja arvokkaiden maisema-alueiden suuntaan. Metsäiset alueet ylläpitävät luontoarvojen säilymistä. Metsäisenä kehitettäviä alueita voivat olla myös viljelykäytöstä poistuvat peltoalueet.
	SÄILYTETTÄVÄ ALUE Luonnonsuojelualue tai jokin muu luonnonmonimuotoisuuden kannalta tärkeä alue.
	Merkinnällä on osoitettu tiedossa olevat aiempien selvitysten perusteella tunnistetut luonnonmonimuotoisuuden kannalta tärkeät alueet.
	OLEMASSA OLEVA ASUTUSKESKITTYMÄ
	MAAKUNNALLISESTI ARVOKAS KULTTUURIYMPÄRISTÖ
	MAASEUDUN KULTTUURIMAISEMA
	MUINAISJÄÄNNÖS
	POHJAVESIALUE
	OLEMASSA OLEVA SUURJÄNNITESÄHKÖASEMAN SIJOITUSPAIKKA
	Olemassa olevan suurjännitesähköaseman merkinnällä on osoitettu olemassa oleva Ruotsinkylän sähköasema.
	POTENTIAALINEN SUURJÄNNITESÄHKÖASEMAN SIJOITUSPAIKKA
	Kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten alueella lähellä voimalinjojen risteyskohtaa on tarve uudelle sähköasemalle. Sijainti on osoitettu potentiaalisena suurjännitesähköaseman merkinnällä.
	EKOLOGINEN YHTEYSTARVE
	Merkinnällä osoitettu maakunnalliset ja paikalliset ekologiset yhteystarpeet. Merkintä ei osoita yhteyden tarkkaa sijaintia eikä määritä yhteyden leveyttä maastossa. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on varmistettava, että lajiston siirtymismahdollisuudet on turvattu sekä yhteydellä

	on edellytykset toimia osana laajempaa ekologista ja virkistyksellistä verkostoa. Viivan paksuus kuvaa tarpeen merkittävyyttä. *Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee tutkia myös kapeampien viheryhteyksien kytkeymistä laajempiin metsäisiin yhteyksiin esimerkiksi katualueiden, voimajohtokäytävien reuna-alueiden ja istutettavien tontinosien avulla. Lisäksi jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota ekologisiin yhteyksiin kohdistuvien estevaikutusten vähentämiseen.*
	OLEMASSA OLEVA KATU/TIE *Merkinnällä osoitettu päätiet tai alueen kannalta merkittävät kadut/tiet.*
	UUSI KATU/TIE *Merkinnällä osoitettu yleiskaavassa osoitettu uusi katuyhteys Senkkerin metsätieltä Myllykyläntielle. Lisäksi merkinnällä osoitetaan Focus-alueen poikki johtava uusi katuyhteys, Sammontakojantie, Tuusulanväylältä Myllykyläntielle.*
	MT 152 TIELINJAUS -VARAUS / MT 152 TIELINJAUS *Linjaus perustuu maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä - Tuusulanväylä -aluevaraussuunnitelmaan.*
	ALIKULKU-VARAUS / ALIKULKU *Merkinnällä osoitettu Kesäkylän alueelle tarvittava uusi alikulku maantie 152:n jatkeen (Kehä IV) toteutuessa.*
	UUSI ERITASOLIITTYMÄ -VARAUS / UUSI ERITASOLIITTYMÄ *Merkinnöillä osoitettu maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä - Tuusulanväylä -aluevaraussuunnitelmassa esitetyt eritasoliittymien sijainnit.*
	UUSI TASOLIITTYMÄ -VARAUS, JONKA MUUTTAMISTA ERITASOLIITTYMÄKSI VOIDAAN TUTKIA YKSITYISKOHTAISEMMASSA SUUNNITTELUSSA / UUSI TASOLIITTYMÄ, JONKA MUUTTAMISTA ERITASOLIITTYMÄKSI VOIDAAN TUTKIA YKSITYISKOHTAISEMMASSA SUUNNITTELUSSA *Merkinnöillä osoitettu maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä - Tuusulanväylä -aluevaraussuunnitelmassa esitetty tasoliittymän sijainti.*

	Tasoliittymän muuttamiseen eritasoliittymäksi on tarpeen varautua maankäytön suunnittelun aluevarauksissa.
	UUSI TASOLIITTYMÄ -VARAUS / UUSI TASOLIITTYMÄ
	*Merkinnöillä osoitettu maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä - Tuusulanväylä -aluevaraussuunnitelmassa esitetty tasoliittymän sijainti.*
	TIELIIKENTEEN YHTEYSTARVE
	Merkinnällä osoitetaan Senkkerin alueelle tulevat uudet rinnakkaisen sisäisen liikenneverkon ja alueen läpikulun edellyttämät yhteystarpeet. Liikenneverkko ja katujen sijainnit suunnitellaan yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.
	OHJEELLINEN RATALINJAUS
	*Merkinnällä on osoitettu maakunnallisen selvityksen rahtiradan linjausvaihtoehdot. Maanpäälliset osuudet on osoitettu tummanharmaana ja maanalaiset osuudet vaaleammalla harmaalla.*
	RATATUNNELIN SUUAUKKO
	Merkinnällä on osoitettu kohta, jossa ratalinjauksen maanalainen osuus vaihtuu maanpäälliseen osuuteen.
	VOIMALINJA (110kV tai 400 kV)
	Merkinnällä on osoitettu nykyiset voimalinjat.
	VOIMALINJAN YHTEYS- TAI SIIRTOTARVE
	Merkinnällä on osoitettu uuden voimalinjan yhteystarve sekä Focuksen alueella uudelleen sijoitettavan voimalinjan likimääräinen sijainti.
	LENTOMELUN VERHOKÄYRÄT
	Merkinnällä on osoitettu Helsinki-Vantaan lentoaseman lentomelun verhokäyrät (meluvyöhykkeet) Finavian meluennusteen mukaisesti. Lden-arvo (day-evening-night noise level) kuvaa lentomelun keskimääräistä painotettua tasoa vuorokauden aikana.
	KUNNANRAJA
	Merkinnällä on osoitettu Tuusulan ja Vantaan välinen kuntien raja.

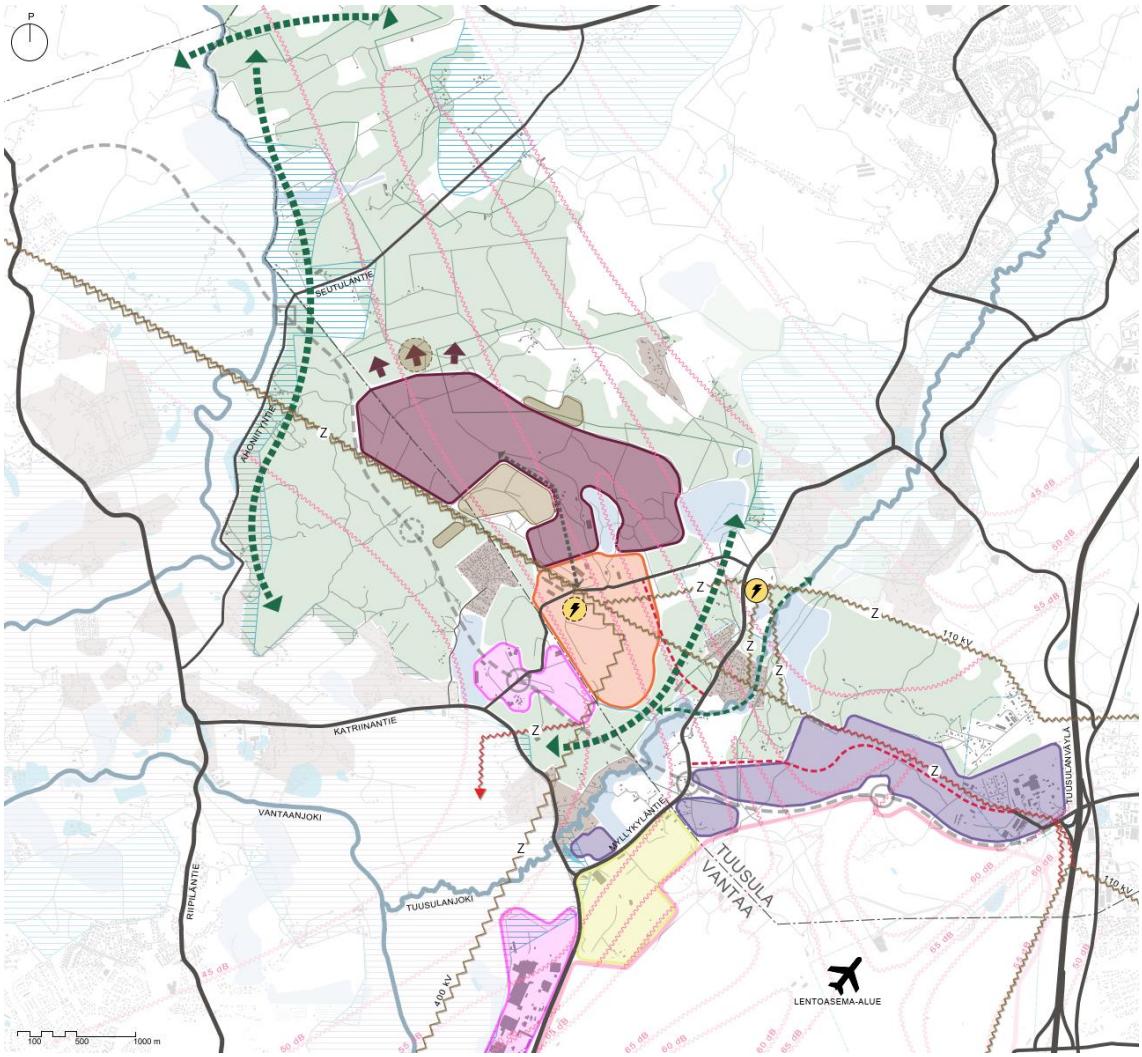
4.3 Luonnosvaihtoehdot

Kaikissa neljässä kehityskuvan luonnosvaihtoehdossa alueen kehitys perustuu logistisesti hyvään sijaintiin Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristössä, mutta vaihtoehdot eroavat liikennejärjestelyjen, rahtiradan linjauksen ja työpaikkapotentiaalin osalta.

Maankäyttömuotojen kehittämistä ohjaa ja rajoittaa alueen sijoittuminen pääosin lentomelualueelle sekä alueella toimiva ympäristöhäiriöitä aiheuttavaa yritystoiminta. Alueella on jo olemassa olevia voimalinjoja ja energiaverkkoa kehitetään. Energiaverkkojen risteyskohdat ovat potentiaalisia vihreän teollisen tuotannon kehittämiselle.

Kaikissa vaihtoehdoissa Tuusulanjoki ja Vantaanjoki muodostavat sini-viherrakenteen rungon. Maankäytön kehityskuvavaihtoehdoissa on esitetty ekologiset yhteystarpeet tarkastelualueen reunoille. Vaihtoehtoon 1 on lisäksi osoitettu kapeampi ekologinen yhteystarve alueen keskivaiheille.

4.3.1 Vaihtoehto 0+ (välivaihe 2040)



Kuva 20. Ote kehityskuvan vaihtoehdosta 0+, joka kuvaa välivaiheen tilannetta (tavoitevuosi 2040).

Kehityskuvan vaihtoehto 0+ kuvaa tilannetta tavoitevuonna 2040, jolloin maantie 152:n jatketta (Kehä IV) tai rahtirataa ei ole vielä rakennettu tai niitä ei mahdollisesti rakenneta ollenkaan. Maankäytön muutokset perustuvat pääasiassa yleiskaavojen mukaisiin varauksiin. Senkkerin alueella pääpainopiste on maa-aineksenotto- ja käsittelytoiminnassa, joka tarvittaessa laajenee pohjoiseen päin. Tämä on osoitettu kehityskuvassa laajenemisnuolin. Lisäksi louhinnat ulottuvat myös Gungkärrin itäpuolelle. Senkkerin alueen eteläosa kehittyy kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten alueeksi, sitä mukaa kun maa-aineksenotto ja käsittely alueella päättyy. Maa-ainestenottoalueelle on mahdollista sijoittaa myös täyttömäkiä.

Mt 152 tielinjaus (Kehä IV) on osoitettu tulevaisuuden varauksena harmaalla. Kehityskuvan vaihtoehto 0+ kuvaa kuitenkin tilannetta, jossa Kehä IV ei vielä ole toteutunut. Liikenneverkko perustuu tämän vuoksi pääosin nykyisiin tie- ja katuyhteyksiin. Merkittävimmät verkolliset täydennykset ovat uusi yhteys Senkkerin metsätieltä Myllykyläntielle sekä Focus-alueen kautta Tuusulanväylän ja Myllykyläntien välille suunniteltu Sammontakojantien

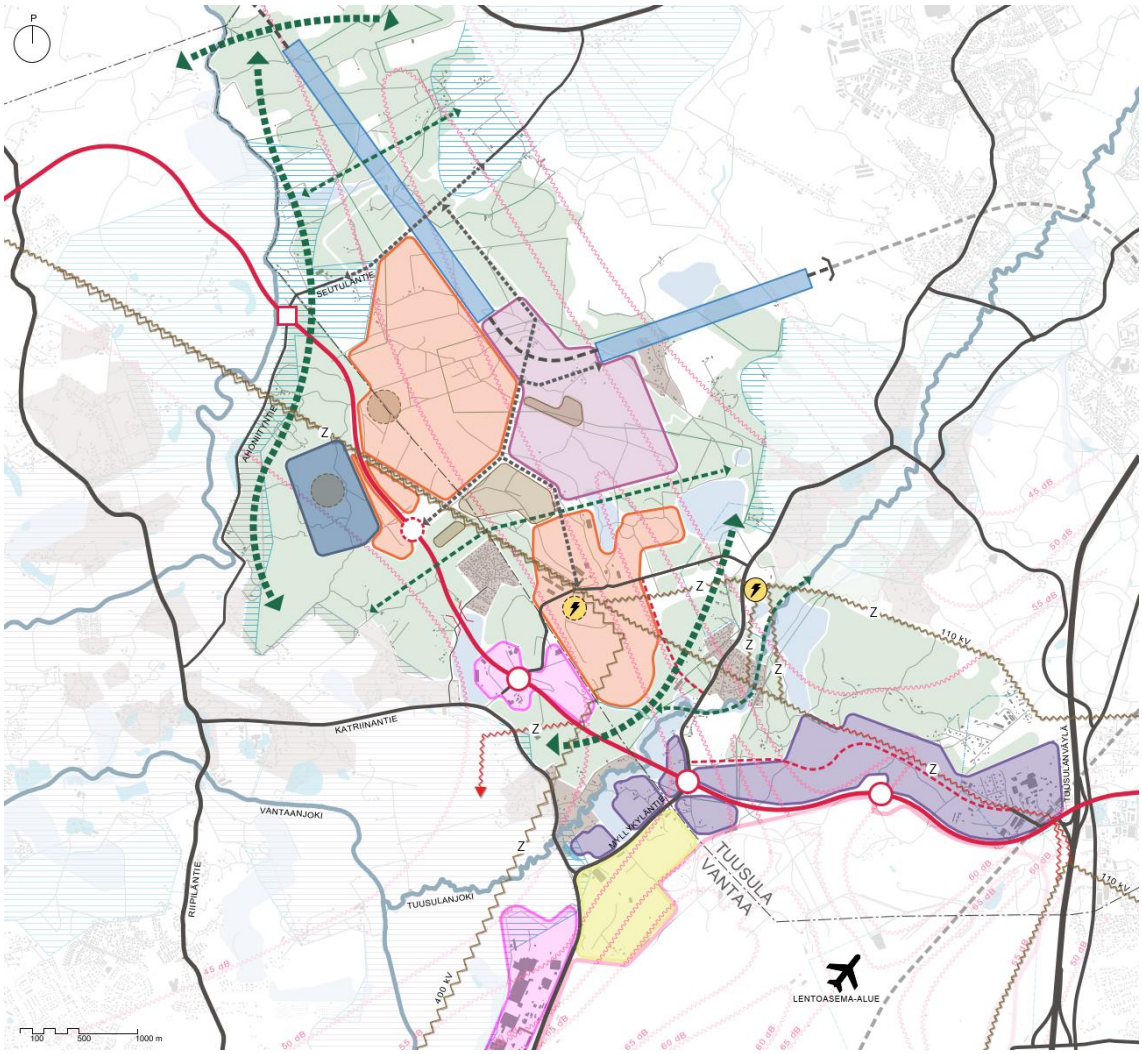
yhteys. Uusien reittien myötä maankäytöstä aiheutuvan liikenteen ei tarvitse enää kiertää Tuusulanväylän suuntaan Myllykyläntien pohjoisosan ja Maisalantien kautta. Suunnitelmaratkaisu perustuu näiden liikenneratkaisujen mahdollistamaan maankäytön kasvuun.

Nykyisen Katriinantien ja Myllykyläntien kolmihaaraliittymän pääsuunta on esitetty käännettäväksi niin, että jatkossa liikennemääriltään hiljaisin Katriinantien pohjoisosa jää liittymässä sivusuunnaksi. Pääsuunnan kääntö parantaa liittymän toimivuutta ja vähentää jonoutumista etenkin Myllykyläntien liittymähaaralla (toimivuustarkastelut liitteenä). Toimivuustarkastelu on tehty pahimmasta tilanteesta, jossa Hanskalliontie on katkaistu liikennemallin mukaisesti. Liikennemallissa Hanskalliontie on esitetty katkaistavaksi Katriinantien liittymän läheisyydestä, jolloin raskasta liikennettä ei ohjaudu Katriinantielle Hanskalliontien kautta. Näillä toimenpiteillä pyritään rauhoittamaan Katriinantien pohjoisosaa, jonka liikenteeseen Focus-alueen läpiajoyhteydet eivät todennäköisesti tuo merkittävää muutosta. Hanskalliontien katkaisu olisi mahdollista jo VE0+ -vaihtoehdossa, jos halutaan rauhoittaa Katriinantien pohjoisosaa entisestään ja ohjata raskasta liikennettä vaihtoehtoisille reiteille.

Uuden maankäytön myötä, pinta-ala- ja kerrosala-arvioihin perustuen, aluevarausten arvioidaan mahdollistavan Kiilan Kiertolan alueelle yhteensä noin 1 700 työpaikkaa (n. 1 450 työpaikkaa Tuusulan puolelle ja n. 250 työpaikkaa Vantaan puolelle). Suunnitelman koko alueelle (ml. lentoaseman ympäristö) aluevarausten arvioidaan mahdollistavan yhteensä noin 6 300 työpaikkaa, joista pääosa Tuusulan puolelle (noin 5 700 työpaikkaa) ja noin 600 työpaikkaa Vantaa puolelle. Vuoteen 2040 mennessä kehityskuvassa esitetyt uudet aluevaraukset eivät kuitenkaan ehdi toteutua. Arviolta n. 5300 työpaikkaa on mahdollista toteutua vuoteen 2040 mennessä. Kiilan Kiertolan alueelle vastaava luku on n. 1 700 työpaikkaa. Työpaikkamääräarvion mukaan suurin työpaikkamäärä syntyy Vantaan puolella kehitettävälle yritysalueelle sekä tuotannon, logistiikan ja varastoinnin alueelle Tuusulan puolella.

Maankäytön kehittäminen ja kasvu on sidoksissa alueen liikenneverkon parantamiseen. Keskeisiä edellytyksiä maankäytön laajemmalle kehittämiselle ovat uusi yhteys Senkkerin metsätieltä Myllykyläntielle ja toimiva yhteys Focus-alueen kautta Tuusulanväylälle. Katriinantien ja Myllykyläntien liittymäjärjestelyn parantaminen ja pääsuunnan kääntö todennäköisesti vähentää viiveitä paikallisesti liittymässä, mutta liittymän parantamisen vaikutus laajempaan liikenteen suuntautumiseen on vähäinen. Ilman uusia yhteyksiä Tuusulanväylän suuntaan, uuden maankäytön aiheuttama liikenne voisi pahentaa nykyisin koettuja liikenneturvallisuus- ja asumisviihtyisyyshaittoja, vaikka liikenneverkon laskennallinen kapasiteetti ei vielä ylittyisikään.

4.3.2 Vaihtoehto 1



Kuva 21. Ote kehityskuvan vaihtoehdosta 1.

Kehityskuvan luonnosvaihtoehto 1 perustuu rahtiradan linjauksen maakunnallisen selvityksen vaihtoehtoon 1. Rahtirata on osoitettu harmaalla katkoviivalla ja rahtiradan terminaali- ja varikkoalueet sinisinä suorakaiteina. Vaihtoehdossa 1 henkilö- ja tavaraliikenne kulkevat molemmat lentoaseman läpi. Terminaalialue on jaettu kahteen isompaan alueeseen, joista läntiseen sijoittuvat rautatieliikenteen konttiterminaali sekä henkilöliikennevarikko huoltotoimintoineen. Itäisemmällä alueella sijaitsevat auto- ja rekkakuljetusten terminaali sekä tavarajunavarikko. Terminaalialue on keskeltä nivelletty. Kaikki terminaalialueen toiminnot sijaitsevat maanpinnalla. Terminaali-alueen yhteyteen on kehityskuvassa osoitettu logistiikka-alue, jonne voi sijoittua rahtiterminaalia tukevia logistiikka-, varastointi- ja terminaalitoimintoja.

Kehityskuvan tilanteessa mt 152 tielinjaus (Kehä IV) on jo rakennettu, jolloin uudet maankäyttö- ja yritysalueet voivat liikenteellisesti tukeutua siihen. Alueen sijainti logistisesti kehän IV varrella mahdollistaa sen kehittymisen kiertotalousalueena. Uuden maantien ja eritasoliittymien ansiosta alueen kehitys ja liikenne ei ole enää nykyisten alemman verkon teiden varassa. Liittymäalueilla saavutettavuuden parantuessa myös alueiden houkuttelevuus

yritystoiminnalle kasvaa ja maanarvo nousee. Kehityskuvan alueelle on osoitettu kolme uutta eritasoliittymää, yksi tasoliittymä ja lisäksi yksi tasoliittymä, jonka muuttamista eritasoliittymäksi voidaan tutkia yksityiskohtaisemmassa suunnitelmassa. Liittymäpaikat perustuvat *Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä - Tuusulanväylä aluevaraussuunnitelmaan* (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2021). Senkkerin alueelle tulee uusi rinnakkainen sisäinen liikenneverkko kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten ja logistiikka-alueiden välille. Sisäiset uudet ajoyhteydet johtavat myös Myllykyläntielle ja Seutulantielle.

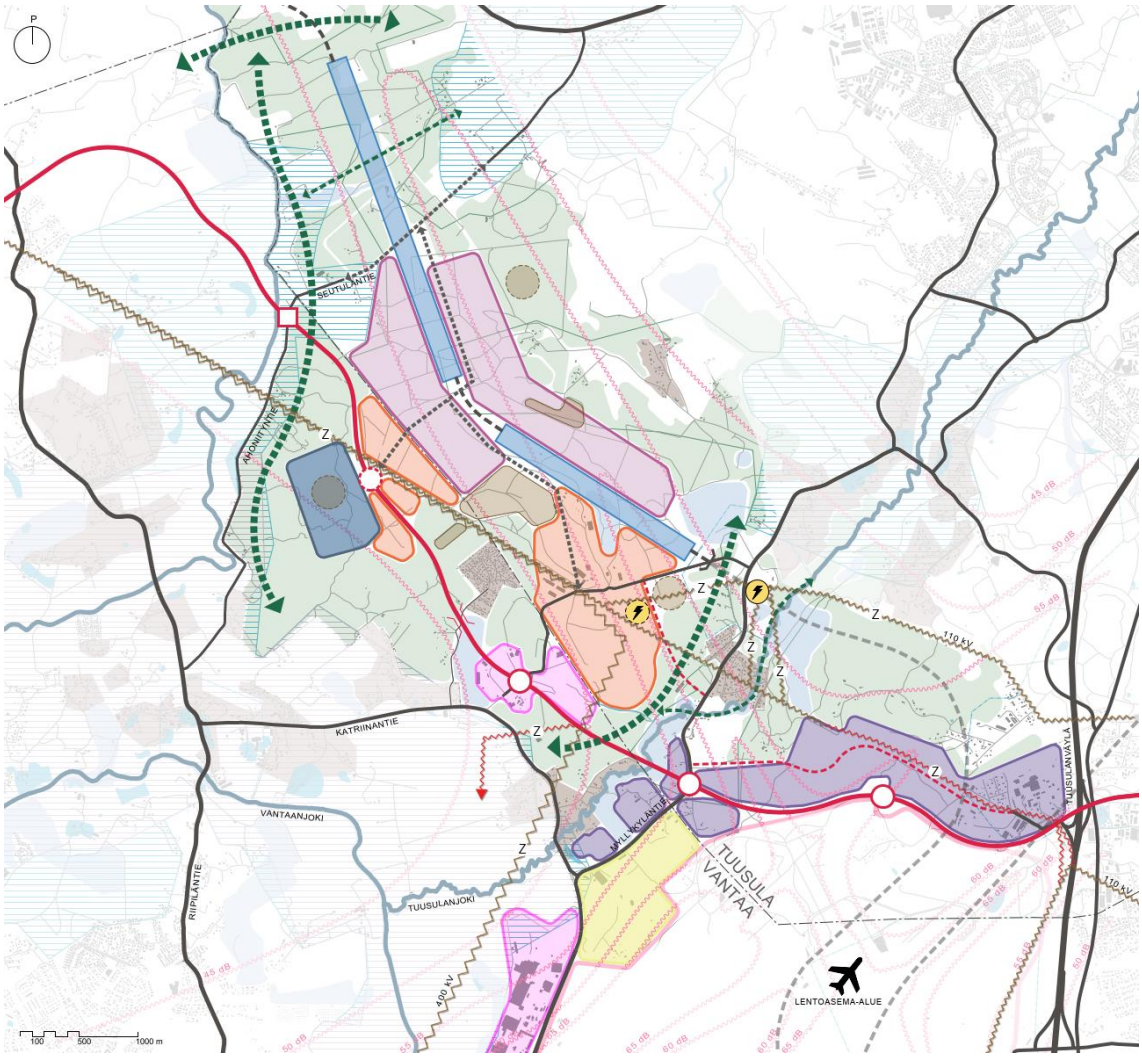
Kuntarajalle Massaholmin pohjoisosaan on osoitettu ohjeellinen täyttömäen sijoituspaikka. Senkkerin metsätien eteläpuolelle, kuntarajan ja 400 kV suurjännitelinjan väliin on osoitettu myös potentiaalinen suurjännitesähköaseman sijoituspaikka.

Vaihtoehdossa 1 on osoitettu kapeahko pääverkostoa täydentävä, länsi-itä-suuntainen ekologinen yhteys suunnilleen tarkastelualueen puoliväliin Kesäkylän pohjoispuolelle. Ekologinen yhteys jää logistiikka- ja kiertotalousalueiden väliin, ja se kulkee osittain maavallin päältä. Muutoin pääasialliset ekologiset yhteydet kiertävät Kiilan Kiertolan alueen ympäri jokivarsia pitkin.

Uuden maankäytön myötä, pinta-ala- ja kerrosala-arvioihin perustuen, aluevarausten arvioidaan mahdollistavan Kiilan Kiertolan alueelle yhteensä noin 7 800 työpaikkaa (n. 6 600 työpaikkaa Tuusulan puolelle ja n. 1 200 työpaikkaa Vantaan puolelle). Suunnitelman koko alueelle (ml. lentoaseman ympäristö) aluevarausten arvioidaan mahdollistavan yhteensä noin 11 800 työpaikkaa, joista pääosa Tuusulan puolelle (noin 10 200 työpaikkaa) ja Vantaan puolelle noin 1 600 työpaikkaa (ilman moottorirata-alueen täysimääräistä hyödyntämistä, joka vastaa noin 100 työpaikkaa).

Työpaikkamääräarvion mukaan suurin työpaikkamäärä syntyy kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten alueelle sekä Vantaalla että Tuusulassa.

4.3.3 Vaihtoehto 2



Kuva 3. Ote kehityskuvan vaihtoehdosta 2.

Kehityskuvan luonnosvaihtoehto 2 perustuu rahtiradan linjauksen maakunnallisen selvityksen vaihtoehtoon 2. Rahtirata on osoitettu harmaalla katkoviivalla ja rahtiradan terminaali- ja varikkoalueet sinisinä suorakaiteina. Vaihtoehdossa 2 tavaraliikenne erkanee henkilöliikenteestä lentoaseman eteläpuolella. Henkilöliikenteen varikko on sijoitettu maan alle lentoaseman koillispuolelle kehityskuvan tarkastelualueen ulkopuolella. Tavaraliikenteen toiminnot, joita ovat auto- ja rekkakuljetusten terminaali, tavarajunavarikko sekä rautatie- ja tiekuljetusten konttiterminaali sekä huoltotoiminnot, on suunniteltu maan päälle Helsinki-Vantaan lentoaseman pohjoispuolelle. Ne sijoittuvat kehityskuvan alueelle. Terminaalialue on keskeltä nivelletty siten, että konttiterminaali sijaitsee lännempänä erillään muista tavaraliikenteen toiminnoista. Itäiselle terminaalialueelle sijoittuvat auto- ja rekkakuljetusten terminaali sekä tavarajunavarikko ja huoltotoiminnot. Terminaalialueen yhteyteen, alueiden molemmin puolin on kehityskuvassa osoitettu logistiikka-aluetta, jonne voi sijoittua rahtiterminaalia tukevia logistiikka-, varastointi- ja terminaalitoimintoja.

Kehityskuvan tilanteessa mt 152 tielinjaus (Kehä IV) on jo rakennettu, jolloin uudet maankäyttö ja yritysalueet voivat liikenteellisesti tukeutua siihen. Logistinen sijainti Kehä IV:n

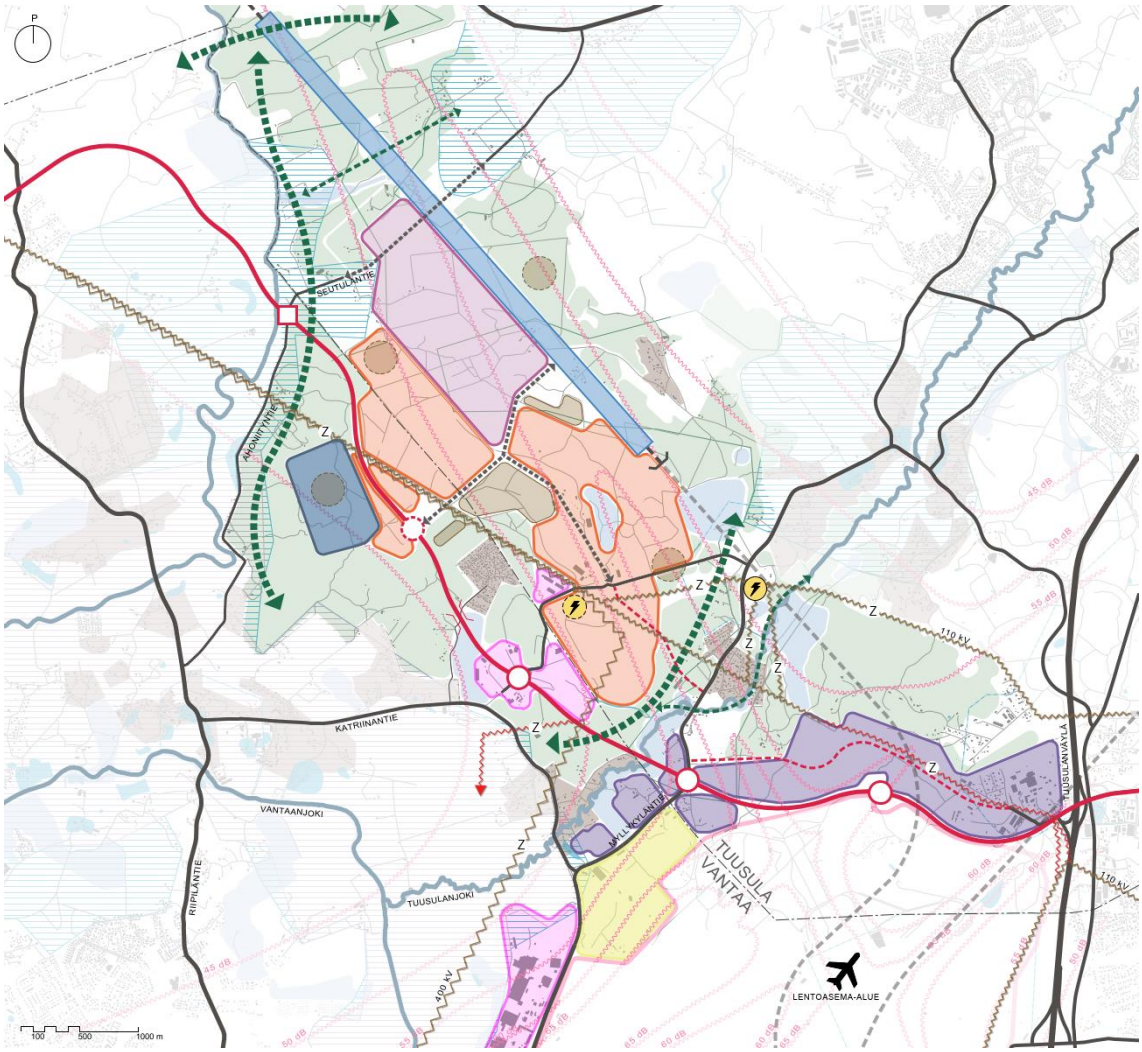
varrella mahdollistaa alueen kehittymisen kiertotalousalueena. Uuden maantien ja eritasoliittymien ansiosta raskas liikenne ympäröivillä teillä vähenee. Liittymäalueilla saavutettavuuden parantuessa myös alueiden houkuttelevuus yritystoiminnalle kasvaa ja maanarvo nousee. Kehityskuvan alueelle on osoitettu kolme uutta eritasoliittymää, yksi tasoliittymä ja lisäksi yksi tasoliittymä, jonka muuttamista eritasoliittymäksi voidaan tutkia yksityiskohtaisemmassa suunnitelmassa. Liittymät perustuvat pääasiassa *Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä - Tuusulanväylä aluevaraussuunnitelmaan* (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2021), mutta Kesäkylän luoteispuolista liittymää on siirretty pohjoisemmaksi. Senkkerin alueelle tulee uusi rinnakkainen sisäinen liikenneverkko kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten ja logistiikka-alueiden välille. Sisäiset uudet ajoyhteydet kulkevat myös yritysalueelta Myllykyläntielle ja Seutulantielle.

Maa-aineksenotto- ja käsittely Senkkerin alueella on kehityskuvan tilanteessa päättynyt ja alueen eteläosa kehittyy kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten alueena. Myös Kehä IV:n varrelle sijoittuu uutta kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten aluetta. Senkkerin alueen pohjois- ja koillisosiin sijoittuu logistiikka-aluetta ja rahtiradan terminaali- ja varikkoalueita. Alueilta on ajoyhteydet Kehä IV:n uusiin taso- tai eritasoliittymiin.

Radan ja terminaalin itäpuolelle, Metsäkylän alueelle on osoitettu ohjeellinen täyttömäen sijoituspaikka. Lisäksi pienempi täyttömäen sijainti on esitetty Senkkerin metsätien eteläpuolelle, tien ja Kiilinojan väliin. Senkkerin metsätien ja 400 kV suurjännitelinjan itäpuolelle lähelle ravintola Sepeliä on osoitettu myös potentiaalinen suurjännitesähköaseman sijoituspaikka.

Uuden maankäytön myötä, pinta-ala- ja kerrosala-arvioihin perustuen, aluevarausten arvioidaan mahdollistavan Kiilan Kiertolan alueelle yhteensä noin 4 300 työpaikkaa (n. 3 200 työpaikkaa Tuusulan puolelle ja n. 1 100 työpaikkaa Vantaan puolelle). Suunnitelman koko alueelle (ml. lentoaseman ympäristö) aluevarausten arvioidaan mahdollistavan yhteensä noin 8 500 työpaikkaa, joista noin 6 900 Tuusulan puolelle ja 1 600 Vantaa puolelle (ilman moottorirata-alueen täysimääräistä hyödyntämistä, joka vastaa noin 100 työpaikkaa). Työpaikkamääräarvion mukaan suurin työpaikkamäärä syntyy kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten alueelle Vantaan puolella sekä tuotannon, logistiikan ja varastoinnin alueelle Tuusulan puolella.

4.3.4 Vaihtoehto 3



Kuva 43. Ote kehityskuvan vaihtoehdosta 3.

Kehityskuvan luonnosvaihtoehto 3 perustuu rahtiradan linjauksen maakunnallisen selvityksen vaihtoehtoon 3. Rahtirata on osoitettu harmaalla katkoviivalla ja rahtiradan terminaali- ja varikkoalueet sinisinä suorakaiteina. Vaihtoehdossa 3 tavaraliikenne erkanee henkilöliikenteestä lentoaseman eteläpuolella. Henkilöliikenteen varikko on sijoitettu maan alle lentoaseman aseman koillispuolelle kehityskuvan tarkastelualueen ulkopuolelle. Tavaraliikenteen toiminnot, joita ovat auto- ja rekkakuljetusten terminaali, tavarajunavarikko sekä rautatie- ja tieliikenteen konttiterminaali sekä huoltotoiminnot, on suunniteltu maan päälle Helsinki-Vantaan lentoaseman pohjoispuolelle. Nämä sijoittuvat kehityskuvan alueelle. Tavaraliikenteen toiminnot muodostavat yhtenäisen aluevarauksen. Terminaalialueen läpi voidaan järjestää tieyhteys terminaalin kapeimmassa kohdassa, jossa ylitettäviä raiteita on vähiten. Yhteys on järjestettävä eritasossa. Samaan kohtaan voidaan järjestää tarvittaessa myös vihersilta, joka mahdollistaa kulkuyhteyden myös eläimille. Terminaalialueen yhteyteen on kehityskuvassa osoitettu logistiikka-aluetta, jonne voi sijoittua rahtiterminaalia tukevia logistiikka-, varastointi- ja terminaalitoimintoja.

Kehityskuvan tilanteessa mt 152 tielinjaus (Kehä IV) on jo rakennettu, jolloin uudet maankäyttö ja yritysalueet voivat liikenteellisesti tukeutua siihen. Logistinen sijainti Kehän IV:n varrella mahdollistaa alueen kehittymisen kiertotalousalueena. Uuden maantien ja eritasoliittymien ansiosta raskas liikenne ympäröivillä teillä vähenee. Liittymäalueilla saavutettavuuden parantuessa myös alueiden houkuttelevuus yritystoiminnalle kasvaa ja maanarvo nousee. Kehityskuvan alueelle on osoitettu kolme uutta eritasoliittymää, yksi tasoliittymä ja lisäksi yksi tasoliittymä, jonka muuttamista eritasoliittymäksi voidaan tutkia yksityiskohtaisemmassa suunnitelmassa. Liittymät perustuvat *Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä - Tuusulanväylä aluevaraussuunnitelmaan* (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2021). Senkkerin alueelle tulee uusi rinnakkainen sisäinen liikenneverkko kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten ja logistiikka-alueiden välille. Sisäiset uudet ajoyhteydet kulkevat myös yritysalueelta Myllykyläntielle ja Seutulantielle.

Maa-aineksenotto- ja käsittely Senkkerin alueella on kehityskuvan tilanteessa päättynyt ja alue kehittyy kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten alueena. Myös Kehä IV:n varrelle sijoittuu uutta kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten aluetta. Senkkerin alueen pohjois- ja koillisosiin sijoittuu logistiikka-aluetta ja rahtiradan terminaali- ja varikkoalueita. Alueilta on ajoyhteydet Kehä IV:n uusiin taso- tai eritasoliittymiin.

Kuntarajalle Massaholmin pohjoisosaan sekä radan ja terminaalin itäpuolelle, Metsäkylän alueelle on osoitettu ohjeelliset täyttömäen sijoituspaikat. Lisäksi pienempi täyttömäen ohjeellinen sijainti on esitetty Senkkerin metsätien tuntumaan. Senkkerin metsätien eteläpuolelle, kuntarajan ja 400 kV suurjännitelinjan väliin on osoitettu myös potentiaalinen suurjännitesähköaseman sijoituspaikka.

Uuden maankäytön myötä, pinta-ala- ja kerrosala-arvioihin perustuen, aluevarausten arvioidaan mahdollistavan Kiilan Kiertolan alueelle yhteensä noin 7 500 työpaikkaa (n. 6 300 työpaikkaa Tuusulan puolelle ja n. 1 200 työpaikkaa Vantaan puolelle). Suunnitelman koko alueelle (ml. lentoaseman ympäristö) aluevarausten arvioidaan mahdollistavan yhteensä noin 11 700 työpaikkaa, noin 10 000 Tuusulan puolelle ja noin 1 600 Vantaa puolelle (ilman moottorirata-alueen täysimääräistä hyödyntämistä, joka vastaa noin 100 työpaikkaa). Työpaikkamääräarvion mukaan suurin työpaikkamäärä syntyy kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten alueelle sekä Vantaalla että Tuusulassa.

4.4 Liikennejärjestelmän kehitys ja liikenteelliset vaikutukset

Kaikissa tarkastelluissa vaihtoehdoissa Kiilan Kiertolan alue kehittyy nykyistä merkittävästi voimakkaammaksi työpaikka-, kiertotalous- ja logistiikka-alueeksi. Liikenneympäristön nykyiset haasteet liittyvät erityisesti tieverkon kapeaan geometriaan, raskaan liikenteen suureen suhteelliseen osuuteen sekä liikenteen ja asutuksen läheiseen sijaintiin. Alueen liikennejärjestelmän kehittämisen keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa alueen kasvu siten, että liikenne voidaan ohjata tarkoituksenmukaisille reiteille ja samalla vähentää tai hallita nykyisestä liikenneverkosta aiheutuvia haittoja lähiympäristölle. Vaihtoehtojen keskeisin liikenteellinen ero liittyy siihen, perustuuko alueen kehitys nykyiseen liikenneverkkoon (VE0+) vai maantie 152:n jatkeen (Kehä IV) toteutumiseen (VE1–VE3).

VE0+-vaihtoehdossa alueen liikenne tukeutuu pääosin nykyiseen tieverkkoon, jota täydennetään yksittäisillä uusilla yhteyksillä. Uudet läpiajoyhteydet pyrkivät ohjaamaan raskaan liikenteen pois nykyisiltä ongelmallisilta kapean geometrian osuuksilta mm. Myllykyläntien pohjoisosasta ja Maisalantieltä. Uudet yhteydet eivät kuitenkaan tuo helpotusta kaikkiin liikennesuuntiin, jolloin kaikkia nykyhetken ongelmia ei voida ratkaista pelkästään Tuusulanväylän suuntaan rakennettavilla uusilla yhteyksillä. Katriinantien pohjoisosaa pyritään rauhoittamaan Myllykyläntien ja Katriinantien liittymän pääsuunnan käännöllä ja mahdollisella Hanskalliontien katkaisulla, mutta todennäköisesti osa raskaasta liikenteestä hyödyntää Katriinantietä edelleen reittinä valtatielle 3 pohjoiseen. Lisäksi etenkin Tuusulanväylän nykyiseen eritasoliittymään kohdistuu merkittävä kuormitus alueen maankäytön ja liikennemäärien kehityksen takia. Tämän vuoksi nykyinen verkko muodostaa merkittävän reunaehdon alueen kehittämiselle. VE0+:n maankäytön määrä on pyritty pitämään maltillisena niin, etteivät nykyiset koetut liikenteen ongelmat alueella pahene.

Vaihtoehdoissa VE1–VE3 liikennejärjestelmän rakenne muuttuu olennaisesti Kehä IV:n toteutumisen myötä. Kehä IV muodostaa uuden seudullisen yhteyden Hämeenlinnanväylän (vt 3) ja Tuusulanväylän (kt 45) välille. Uusi seudullinen yhteys mahdollistaa raskaan liikenteen ohjaamisen suoraan päätieverkkoon ja vähentää riippuvuutta nykyisistä paikallisista yhteyksistä. Samalla liikenneverkon hierarkia selkeytyy, kun seudullinen liikenne, alueellinen liikenne ja paikallinen liikenne voidaan erottaa nykyistä paremmin toisistaan. Uusien liittymien ja sisäisten katuyhteyksien avulla alueen saavutettavuus paranee sekä Hämeenlinnanväylän että Tuusulanväylän suunnista. Alueen maankäytön laajamittaisempi kehittäminen mahdollistuu Kehä IV:n rakentumisen myötä.

Kehityskuvan alueelle on osoitettu Kehä IV:lle kolme uutta eritasoliittymää, yksi tasoliittymä ja lisäksi yksi tasoliittymä, jonka muuttamista eritasoliittymäksi voidaan tutkia yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Liittymäpaikat ja -tyypit perustuvat *maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä - Tuusulanväylä aluevaraussuunnitelmaan* (Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, 2021). Aluevaraussuunnitelmassa on esitetty alueelle kolme eritasoliittymää ja pohjoisosaan kaksi porrastettua tasoliittymäparia, mutta tasoliittymien parantaminen eritasoliittymiksi olisi ennustetilanteessa perusteltua, jos maankäyttö ja liikenne kehittyvät kehityskuvassa laadittujen liikenne-ennusteiden mukaisesti.

Liikennemallitarkastelujen (liitteenä) perusteella liikennemäärät kasvavat kaikissa vaihtoehdoissa merkittävästi nykytilanteeseen verrattuna. Kasvua selittää kuitenkin osittain koko Helsingin seudun ennustettu liikennemäärien lisääntyminen. Helsingin seudun liikenteen yleinen kasvu näkyy erityisesti sisääntuloväylien liikenteen reiluna kasvuna. Alueen maankäytön synnyttämä liikenne muodostaa vain osan kokonaisliikenteen kasvusta, vaikka sillä onkin merkittävä vaikutus erityisesti raskaan liikenteen määriin ja liikennevirtojen suuntautumiseen tarkastelualueella.

Vaihtoehdoissa VE1-VE3 on varauduttu Helsinki–Tallinna-tunnelin mahdolliseen rahtirataan. Rahtiterminaalin synnyttämää tieverkon liikennettä ei ole sisällytetty liikennemallitarkasteluihin, koska terminaalin laajuudesta ja toiminnallisista ratkaisuista ei ole käytettävissä riittäviä lähtötietoja. Rahtiradan vaikutuksia onkin tarkasteltu ensisijaisesti liikenneverkon

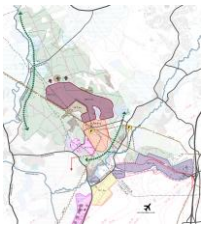
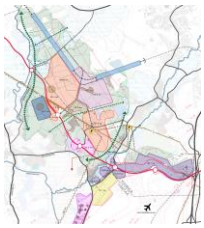
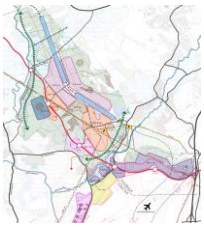
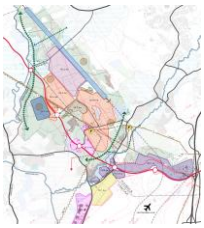
tilavarauksien, yhteystarpeiden ja liikennejärjestelmän kehittämismahdollisuuksien näkökulmasta.

Liikennejärjestelmän kannalta vaihtoehtojen yhteinen kehityssuunta on selkeä. Alueen liikenne tukeutuu nykyistä vahvemmin seudulliseen päätieverkkoon, saavutettavuus paranee ja raskaan liikenteen aiheuttamat haitat voidaan pitkällä aikavälillä ohjata nykyistä paremmin pois asutuksen läheisyydestä. Suurimmat erot vaihtoehtojen välillä liittyvät maankäytön määrään, rahtiradan sijaintiin sekä siihen, miten tehokkaasti uudet alueet voidaan kytkeä Kehä IV:n liikennejärjestelmään.

4.5 Luonnosvaihtoehtojen vaikutusten arviointi ja vertailu

Vaihtoehtojen kuvaus on esitetty edellä luvussa 4.5.1. Vaihtoehtoja VE0+, VE1-VE3 on vertailtu yhdyskuntarakenteen, liikenteen, ympäristön/ympäristöarvojen näkökulmista alla olevaan taulukkoon.

Yhteenveto vaihtoehtojen eroista ja samankaltaisuuksista on esitetty luvussa 4.5.3.

Vaihtoehdot	VE 0+	VE 1	VE 2	VE 3
				
Kuvaus	Maantien 152 jatke (Kehä IV) Tallinna-tunneli ja rahtirata ei ole toteutunut. Kiertotaloustoiminnot painottuvat eteläosiin. Muutoin alue on pääosin kiviainestenotto- ja jatkojalostusaluetta.	Maantien 152 jatke (kehä IV) toteutunut Tallinna-tunneli, rahtirata ja sen terminaalit alueen pohjoispuolella, terminaali maan päällä kahdessa osassa. Logistiikka-alueet sijoittuvat radan nivelosaan ja uudet kiertotalousalueet kehätien varrelle pohjoiseen ja Senkkerinmäen ympäristöön etelään.	Maantien 152 jatke (kehä IV) toteutunut Tallinna-tunneli, rahtirata ja sen terminaalit alueen keskellä, logistiikka-alueet molemmin puolin uutta ratalinjausta, tavaraliikenteen toiminnot kahdella maanpäällisellä alueella, henkilöliikenteen varikko sijoitetaan maan alle lentoaseman koillispuolelle. Uudet kiertotalousalueet painottuvat eteläosaan.	Maantien 152 jatke (kehä IV) toteutunut Tallinna-tunneli, rahtirata ja sen terminaalit alueen itäpuolella, tavaraliikenteen toiminnot yhtenä kompaktina kokonaisuutena, henkilöliikenteen varikko sijoitetaan maan alle lentoaseman koillispuolelle. Logistiikka-alueet sijoittuvat radan länsipuolelle alueen pohjoisosaan. Uudet kiertotalousalueet kehätien varrella sekä alueen keski- ja eteläosissa.

Teema				
Yhdyskuntarakenne				
Asuminen	• Täyttömäki tai metsäinen vyöhyke asutuksen suuntaan			
	• Ei uutta asutusta	• Ei uutta asutusta, asumisen määrä vähenee.		
	• Raskaan liikenteen vaikutukset vähenevät Kiilinmäen asukkaille ja osalle Myllykyläntien asukkaista uuden tieyhteyden myötä (yhteys Myllykyläntieltä pohjoiseen)	• Rahtiradan varikkoalue ja -terminaalialue sekä logistiikka-alue sijoittuvat lähelle asutusta Lahelassa, Seutulantien ympäristössä ja Metsäkylässä osittain asutuksen päälle. • Ratalinjauksen ja terminaalialueen vaikutusalue laaja erityisesti itään päin tarkastelualueen pohjoisosassa.	• Rahtiradan varikkoalue ja -terminaali sijoittuu lähelle asutusta Metsäkylässä ja Seutulantien ympäristössä.	• Rahtiradan varikkoalue ja -terminaali sijoittuu lähelle asutusta Metsäkylässä ja Seutulantien ympäristössä. • Maakunnan liiton rahtirataselvityksessä vaikutukset kiinteistöihin arvioitu vaihtoehdoista (1–3) vähäisimmiksi, koska terminaalialue on kompaktein.
		• Kesäkylä jää Kehän IV ja yritysalueen väliin • Raskaanliikenteen vaikutukset vähenevät Kiilinmäen ja Myllykyläntien asukkaille Kehä IV:n ja uusien ajoyhteyksien myötä • Rahtiradan yhteensovittaminen luonnonsuojelualueiden ja asutuksen kanssa haastavaa Tuusulan puolella, ratalinjaus vaatii maastossa loivan pystygeometrian ja laajat kaarevuussäteet, joten sen vaikutukset ulottuvat laajalle. • Maakuntakaavan tarkkuustaso on alustava ja jatkosuunnittelussa on varmistettava lukuisia teknisiä ja ympäristöllisiä yksityiskohtia sekä kustannusvaikutukset.		
Elinkeinotoiminta ja työpaikat	• Aluevaraukset Kiilan Kiertolan alueella yhteensä n. 390 ha ja koko alueella yhteensä 650 ha, Vantaalla 150 ha ja Tuusulassa 500 ha. • Pääpaino aluevarauksissa on tuotannon, logistiikan ja varastoinnin alueissa. • Arvio Kiilan Kiertolan alueella 1 700 työpaikkaa (Tuusula 1 450,	• Aluevaraukset Kiilan Kiertolan alueella yhteensä n. 600 ha ja koko alueella yhteensä 900 ha, Vantaalla 230 ha ja Tuusulassa 670 ha. • Pääpaino aluevarauksissa on kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten alueissa. • Arvio Kiilan Kiertolan alueella 7 800 työpaikkaa (Tuusula 6 600, Vantaa 1 200) ka koko alueella 11 800 työpaikkaa yhteensä (Tuusula 10 200, Vantaa 1 600). → Vaihtoehdoista eniten	• Aluevaraukset yhteensä 800 ha, Vantaalla 230 ha ja Tuusulassa 570 ha. Aluevaraukset pelkästään Kiilan Kiertolan alueella yhteensä n. 500 ha. • Pääpaino aluevarauksissa on tuotannon, logistiikan ja varastoinnin alueissa. • Arvio Kiilan Kiertolan alueella 4 300 työpaikkaa (Tuusula 3 200, Vantaa 1 100) ja koko alueella 8 500 työpaikkaa yhteensä (Tuusula 6800, Vantaa 1600). →	• Aluevaraukset yhteensä 900 ha, Vantaalla 230 ha ja Tuusulassa 670 ha. Aluevaraukset pelkästään Kiilan Kiertolan alueella yhteensä n. 600 ha. • Pääpaino aluevarauksissa on kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten alueissa. • Arvio Kiilan Kiertolan alueella 7 500 työpaikkaa (Tuusula 6 300, Vantaa 1 200) ja koko alueella 11 700 työpaikkaa yhteensä (Tuusula 10 000, Vantaa 1 700).

	Vantaa 250) ja koko alueella 5 300 työpaikkaa vuoteen 2040 mennessä (Tuusula 4 900, Vantaa 400). → Vaihtoehdoista vähiten • Eniten työpaikkoja syntyy tuotannon, logistiikan ja varastoinnin alueille.	• Eniten työpaikkoja syntyy kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten alueille.	Rahtiratalinjausvaihtoehdoista vähiten • Eniten työpaikkoja syntyy tuotannon, logistiikan ja varastoinnin alueille.	• Eniten työpaikkoja syntyy kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten alueille. • Maakunnan liiton rahtirataselvityksessä vaikutukset maa-ainesottoalueisiin ja sen toimintoihin arvioitu vaihtoehdoista (1–3) vähäisimmiksi, koska terminaalialue on kompaktein.
	• Elinkeinovaikutukset merkittävät • Luo edellytykset suuren kiertotalousalueen toteuttamiselle	• Elinkeinovaikutukset seututasolla erityisen merkittävät. • Alueesta voi tulla yksi Etelä-Suomen merkittävimmistä kiertotalouden keskittymistä. Iso alue luo kasaantumisetuja ja synergioita sekä mahdollisesti uusia innovaatioita ja tuotekehitystä. • Ratahankkeella on merkittäviä vaikutuksia Suomen saavutettavuuteen, huoltovarmuuteen ja kilpailukykyyn. Rata parantaa Suomen liikenneyhteyksiä Keski-Eurooppaan yhdistämällä rautatieliikenteen Suomenlahden ali eurooppalaiseen rautatieverkostoon, mikä mahdollistaa yhtenäisen logistiikkaketjun rautateitse koko Eurooppaan. Terminaalialueen ympärille voi muodostua laaja logistiikan ja teollisuuden keskittymä.		
Virkistys	• Alueella ei ole merkittäviä, laajoja rakennettuja virkistysalueita, mutta lähellä asuville metsätalouskäytössä olevat alueet ovat usein tärkeitä virkistyskäytön kannalta • Ei vaikutusta Kiilan kuntorataan			
		• Uudet maantie- ja rautatieliikenneyhteydet aiheuttavat estevaikutuksia luonnossa liikkumiselle • Kesäkylä jää Kehän IV ja yritysalueen väliin		
	• Metsäinen ala vähenee vaihtoehdoista vähiten	• Metsäinen ala vähenee vaihtoehdoista arviolta eniten	• Vaihtoehto aiheuttaa metsäalueiden vähenemistä, mutta vaikutus on tarkastelluista vaihtoehdoista (VE1-VE3) vähäisin.	• Metsäinen ala vähenee
Liikenne				
Liikenneverkko	• Tukeutuu pääosin olemassa olevaan liikenneverkkoon. Uudet tieyhteydet Focus-alueen poikki sekä Myllykyläntieltä Senkkerin alueelle. Uusia sisäisiä ajoyhteyksiä.	• Kaikki rahtiradan sisältävät vaihtoehdot parantavat Suomen kytkeytyvyyttä muuhun Eurooppaan, mikä lisää elinkeinoelämän kilpailukykyä ja vahvistaa etenkin Helsinki-Tallinnan kaksoiskaupunkikehitystä (Uudenmaan liiton julkaisuja E 272, 2/2026). • Tukeutuu Kehään IV ja sen uusiin liittymiin. Viisi uutta taso- tai eritasoliittymää. Uudet sisäiset ajoyhteydet Myllykyläntien, Senkkerin metsätien ja Seutulantien välillä. Hanskalliontien katkaisu. • Helsinki–Tallinna-tunnelin rahtirata lisää alueelle suuntautuvaa liikennettä.		

Liikenteen sujuvuus ja turvallisuus	• Sujuvuus ja turvallisuus paranee hieman Focuksen ja Myllykylän yhteyden myötä. Yhteyden toimivuus ja välityskyky on riippuvainen Tuusulanväylän liittymän välityskyvystä. Yhteys ohjaisi raskaan liikenteen pois Maisalantieltä ja muilta asutusta palvelevilta reiteiltä. • Katriinantien pohjoisosan turvallisuus Katriinantien x Myllykyläntien liittymän pääsuunnan käännön ja mahdollisen Hanskalliontien katkaisun myötä. • Liikennemäärät kasvavat Myllykyläntielle ja Katriinantien eteläosassa.	• Liikenneverkon välityskyky kasvaa merkittävästi kehä IV:n ja uusien eritasoliittymien myötä. Kehä IV, uudet kehän liittymät ja rinnakkainen katuverkko parantavat liikenneverkon toimintavarmuutta ja häiriönsietokykyä. Kehän liittymiin saattaa kohdistua merkittäviä liikennemääriä, jolloin tarkemmassa suunnittelussa on varmistettava riittävän sujuvien liittymäjärjestelyiden toteutuminen. • Kehä IV palvelee seudullista liikennettä ja välittää kehittyvän maankäytön liikennettä pääväylille. Nykyiset alemman verkon tiet palvelevat pääasiassa paikallista liikennettä. Alemman verkon teiden turvallisuus paranee raskaan liikenteen suuntautuessa kehälle. • Sujuvuus ja turvallisuus paranee uuden liikenneverkon myötä. • Ajoyhteys Kesäkylään Kehä IV:n alikulun kautta • Katriinantien eteläosan ja Myllykyläntien kautta muodostuu reitti Kehien III ja IV välille, jossa liikennemäärien on ennustettu kasvavan merkittävästi kaikissa skenaarioissa. Kasvavat liikennemäärät voivat johtaa liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden heikentymiseen. Tarkemmassa suunnittelussa tulisi tutkia keinoja liikenteen rauhoittamiseksi, jos reitin välityskyky uhkaa ylittyä tai reitin turvallisuudessa havaitaan puutteita. • Helsinki–Tallinna-tunnelin rahtiradan terminaali- ja varikkoalue aiheuttavat estevaikutuksia Seutulantielle ja pienemmille teille alueen pohjois- ja koillispuolella. Rahtiradan liikennemääristä ei ole tarkkoja tietoja, joten on mahdollista, että rahtiradan myötä liikennemäärät alueella nousevat vielä merkittävästi enemmän. • Jalankulkuun, pyöräilyyn ja joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin kohdistuvat vaikutukset täsmentyvät tarkemmassa suunnittelussa. Alueen sisäinen rinnakkainen katuverkko luo edellytykset tehokkaan joukkoliikenteen järjestämiselle.
Ympäristö		
Kulttuuriympäristö / kaupunkikuva ja maisema	• Ei uhkaa arkeologisen kulttuuriperinnön tai rakennetun kulttuuriympäristön arvojen säilymistä	• Ei uhkaa arkeologisen kulttuuriperinnön tai rakennetun kulttuuriympäristön arvojen säilymistä, mutta aiheuttaa negatiivisia vaikutuksia ja ne on hallittava tarkemmassa suunnittelussa. • Arvokkaiden maisema-alueiden ja uuden maankäytön väliin jätetään metsäinen suojavyöhyke, joka pehmentää maisemavaikutuksia ja säilyttää alueiden välisen viheryhteyden
		• Rahtirata ja sen terminaalit sekä niiden yhteyteen suunnitellut logistiikka-alueet sijoittuvat hyvin lähelle maaseudun kulttuurimaisema-aluetta ja Kehä IV sijoittuu osin maisema-alueelle. • Kehä IV ja rahtirata jakaa maiseman • Rahtirata ja siihen liittyvät terminaalialueet maan päällä aiheuttavat merkittäviä maisemahaittoja etenkin lähiasutukselle Tuusulan puolella • Vantaan puolella vaihtoehdot ovat kulttuuriympäristöön ja maisemaan kohdistuvien vaikutusten näkökulmasta hyvin samankaltaisia

		• Rahtiradan linjaus ja nivelletyt terminaalialueet eroavat maisemallisesti muista vaihtoehdoista.	• Vaikutukset maisemaan itä- ja pohjoispuolella aiheutuvat pääasiassa logistiikka-alueiden rakentamisesta	• Vaikutukset maisemaan tarkastelualueen itäosissa ja itäpuolella aiheutuvat rahtiradasta ja siihen liittyvistä terminaalialueista
Luonto	• Luonnonsuojelualueet ja yleiskaavoissa osoitetut luo-alueet huomioitu	• Kapea poikittainen ekologinen yhteys alueen läpi • Rahtiradan terminaali ja varikkoalue hieman luonnonsuojelualueella	• Rahtiradan terminaali ja varikkoalue hieman luonnonsuojelualueella	• Luonnonsuojelualueet ja yleiskaavoissa osoitetut luo-alueet huomioitu
		• Kehä IV ja rahtirata vaikeuttaa ekologisten yhteyksien toteutumista, rata katkoo seudullisia ekologisia yhteyksiä ja mahdollisia lieventämistoimenpiteitä tulee tarkastella jatkosuunnittelussa • Terminaalialueen läpi tarvittaessa vihersilta		
Terveellisyys, turvallisuus ja viihtyisyys / ympäristövaikutukset		• Maakunnan liiton rahtirataselvityksessä arvioitu maanpäällinen varikko ja yhdistetty tunneli turvallisuuden näkökulmasta riskialttiimmaksi ilkivallalle, sabotoinnille ja kalliostabiliteetin osalta.	• Maakunnan liiton rahtirataselvityksessä arvioitu, että maanalainen varikko ja tunneleiden eriyttäminen tarjoavat selvästi paremman toimintavarmuuden ja turvallisuuden	• Maakunnan liiton rahtirataselvityksessä arvioitu, että maanalainen varikko ja tunneleiden eriyttäminen tarjoavat selvästi paremman toimintavarmuuden ja turvallisuuden • Maakunnan liiton rahtirataselvityksessä arvioitu asutukselle vähiten melu- ja tärinähaittaa aiheuttavaksi vaihtoehdoksi.
	• Lentomelu kuormittaa asukkaita alueelle sijoittuvien toimintojen lisäksi	• Kesäkylä jää Kehän IV ja yritysalueen väliin, sen ympärille on jätetty metsäisiä vyöhykkeitä, mutta asukkaat voivat kokea asumisviihtyvyytensä heikkenevän • Toiminnan kehittäminen vähemmän ympäristöhäiriötä aiheuttavaksi. Kaavamuutoksilla voidaan mahdollistaa se, että toimintaa sijoitetaan laajamittaisemmin katettuihin tiloihin, minkä tulisi johtaa meluvaikutusten vähenemiseen pitkällä aikavälillä • Alueelle soveltuu ympäristöhäiriötä aiheuttavakin toiminta, kun toiminnot sijoitetaan alueen sisällä oikein ja haitat hallitaan teknisin keinoin. • Maankäytöllisiä ympäristöhäiriöitä lieventävät keinot ovat mm. maavallit, kallioleikkaukset ja riittävät istutusvyöhykkeet • Lentomelu kuormittaa asukkaita alueelle sijoittuvien toimintojen lisäksi • Kaavoitusta yksityiskohtaisempia toimintaa ohjaavia määräyksiä ja rajoituksia voidaan antaa ympäristöluvassa		
		• Maa-ainesoton päätyttyä toimintaa on tarkoitus kehittää kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten alueeksi. Toiminta aiheuttaa haitallisia vaikutuksia paikallisesti, mutta auttaa vähentämään niitä seudullisesti.		

4.5.1 Yhteenveto vaihtoehtojen vertailusta

Kehityskuva vaihtoehdot VE1-VE3 ovat ratkaisuiltaan melko samankaltaisia, kun huomioidaan suunnitelman kokonaiskuva. Kaikissa ratkaisu tukeutuu uuteen Kehä IV:ään sekä Helsinki–Tallinna-tunnelin rahtirataan. Rahtiradan linjaus, terminaali- ja varikkojärjestelyt sekä ratkaisujen sijoittuminen suhteessa tarkastelualueeseen luovat vain pieniä eroja kehityskuviin. Vaihtoehdoista merkittävästi erilainen on kehityskuvan vaihtoehto 0+, jossa Kehä IV sekä rahtirata eivät ole vielä toteutuneet. Vaihtoehdossa 0+ on vaihtoehdoista vähiten uutta maankäyttöä ja siten mahdollistaa vähiten työpaikkoja, sillä nykyinen liikenneverkko on suunnittelualueella riittämätön. VE 0+ voi toimia myös kehityksen vaiheena ennen Kehä IV:n toteutusta.

Vaihtoehdoissa VE1 ja VE3 terminaali- ja varikkojärjestelyt sijoittuvat Senkkerin alueen koillispuolelle, mikä mahdollistaa alueen tehokkaan hyödyntämisen yritysalueena. Molemmissa vaihtoehdoissa alueelle on osoitettu kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten aluetta sekä logistiikka-aluetta, mutta VE1:ssä kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten alueita on osoitettu hieman enemmän, kun taas VE3:ssa logistiikka-alue on hieman suurempi suhteessa kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten alueisiin. VE1 mahdollistaa näin ollen eniten uusien työpaikkojen syntymistä. VE2:ssa terminaali- ja varikkojärjestelyt sekä logistiikka-alue sijoittuvat keskelle Senkkerin aluetta, jolloin uusille yritysalueille jää vaihtoehdoista vähiten tilaa. Se tarkoittaa myös vähiten mahdollisia uusi työpaikkoja luonnosvaihtoehdoista. Vaihtoehdossa kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten aluetta on osoitettu vain Senkkerin alueen eteläosaan. VE1:ssä logistiikka-alue sijoittuu alueen itäosaan, terminaali- ja varikkoalueen nivelosaan ja sen alapuolelle. Kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten alueet sijoittuvat vaihtoehdossa kahteen osaan Senkkerin alueen pohjois- ja eteläosaan. VE3:ssa logistiikka-alue sijoittuu alueen pohjoisosaan, jolloin kiertotalouden ja puhtaan siirtymän laitosten alueet sijoittuvat Senkkerin alueen eteläosaan sekä logistiikka-alueen lounaispuolelle.

Kehityskuvavaihtoehdot eivät eroa toisistaan merkittävästi maankäytön kehittämisessä suhteessa asumiseen. Kehityskuvavaihtoehdoissa ei osoiteta lisää uutta asutusta alueelle. Herkkiä toimintoja lähellä olevia yritysalueita pyritään kehittämään pitkällä aikavälillä vähemmän ympäristöhäiriötä aiheuttaviksi ja häiriötä aiheuttavat uudet toiminnot sijoitetaan kauemmas asutuksesta. Alueet, joilla on ympäristöhäiriötä aiheuttavia toimintoja, pyritään lieventämään vaikutuksia täyttömäkien tai metsäisten vyöhykkeiden avulla. Kesäkylä jää vaihtoehdoissa VE1-VE3 yritysalueen ja uuden Kehä IV:n väliin. Vaikutuksia Kesäkylään on pyritty vähentämään täyttömäillä sekä metsäisellä suojavyöhykkeellä.

Vaikutukset kulttuuriympäristöön ja maisemaan ovat kaikissa luonnosvaihtoehdoissa lievät, ja ne ovat hallittavissa. Arvokkaiden maisema-alueiden suuntaan on jätetty metsäinen suojavyöhyke. Luonnosvaihtoehdot eivät uhkaa arkeologisen kulttuuriperinnön tai rakennetun kulttuuriympäristön arvojen säilymistä. Kehä IV ja rahtirata luovat maisemaan estevaikutuksen.

Ekologiset yhteydet toteutuvat kaikissa suunnitelmissa suunnittelualueen pohjois- ja eteläpuolelta sekä Vantaanjoen ja Tuusulanjoen ympäristössä. Vaihtoehdossa VE1 on lisäksi

poikittainen länsi-itäsuuntainen ekologinen yhteys yritysalueen läpi. Kehä IV ja rahtirata aiheuttavat myös ekologisiin yhteyksiin estevaikutuksia. Erityisesti vaihtoehdossa VE1 kohti itää työntyvä rataosuus katkoo kaakko-luodesuuntaisia metsäisiä yhteyksiä. Vastaavasti vaihtoehdossa VE3 rahtiradan tavaraliikenteen toiminnot muodostavat radan varteen pitkän yhtenäisen aluevarauksen, mutta terminaalialueen läpi voidaan mahdollisesti järjestää vihersilta, joka mahdollistaa kulkuyhteyden myös eläimille. Ratkaisujen toteutettavuus riippuu terminaalin lopullisesta muodosta.

Vaihtoehtojen VE1–VE3 välillä erot liikennejärjestelmän näkökulmasta jäävät kokonaisuutena melko vähäisiksi. Kaikissa vaihtoehdoissa alueen liikenne tukeutuu Kehä IV:ään, uusiin liittymäjärjestelyihin sekä alueen sisäisiin kokoojayhteyksiin, jotka mahdollistavat raskaan liikenteen ohjaamisen nykyistä paremmin päätieverkolle. Vaihtoehtojen väliset erot liittyvät ensisijaisesti Helsinki–Tallinna-tunnelin rahtiradan eri linjausvaihtoehtoihin ja rahtiradan edellyttämiin muutoksiin maankäytön sijoittumisessa. Liikennemallitarkastelujen perusteella mikään vaihtoehdoista ei nouse liikenteellisiltä ominaisuuksiltaan selvästi muita paremmaksi tai heikommaksi. Lisäksi tarkasteltava aikajänne ulottuu useiden vuosikymmenten päähän, minkä vuoksi liikennemäärien, kuljetusvirtojen, alueelle sijoittuvien toimintojen sekä Helsinki–Tallinna-tunnelin toteutumisen ennustamiseen liittyy huomattavaa epävarmuutta. Tämän vuoksi vaihtoehtojen VE1-VE3 keskinäisiä liikenteellisiä eroja voidaan pitää melko pieninä verrattuna niihin liikennejärjestelmän muutoksiin, joita Kehä IV:n toteutuminen itsessään aiheuttaa.

4.6 Kehityskuvan valinta ja perusteet

Täydennetään, kun valinta on tehty.

5. Kehityskuva

5.1 Kehityskuvan kuvaus

5.2 Kehityskuvan vaikutukset

5.3 Kehityskuvan toteutus ja seuraavat askeleet

Vantaan kaupungissa ja Tuusulan kunnassa 28.10.2026

6. Liitteet

Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista

- OAS
- Luonnosvaihtoehdot
- Lähtötietoliite
- Liikennemalliaineisto
- Katriinantien x Myllykyläntien liittymän toimivuustarkastelut

Luettelo muista keskeisistä selvityksistä ja lähdemateriaaleista

Kuntarajat ylittävät selvitykset:

- Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä, Aluevaraussuunnitelma, Sitowise 2020
- Noroselvitys, Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä, aluevaraussuunnitelma, Sitowise 2020
- Maantie 152 välillä Hämeenlinnanväylä–Tuusulanväylä, Aluevaraussuunnitelma, Ympäristövaikutusten arviointiselostus, Sitowise Oy 2020
- Rahtiradan ja lentoaseman pohjoispuolen terminaalijärjestelyt sekä varikon suunnittelu maakuntakaavan tarpeisiin, Uudenmaan liiton julkaisuja E 272–2026
- Valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden inventointi (VAMA 2021)
- VISIO-kaavan luonnos, Uudenmaan liitto 2026

Vantaa

Liikenneselvitykset:

- Vantaan liikennemelu 2017, Ympäristödirektiivin mukainen selvitys

Luontoselvitykset:

- Kivistön alueen ja Koivupään ak-alueen luontotyyppi- ja lahopuuselvitys, Faunatica (selvitys valmistumassa alkuvuodesta 2025)
- Vantaan noroselvitys, Faunatica, 2024
- Vihreä ja virtaava Vantaa – viherrakenteen kehityskuva, Vantaan kaupunki 2024
- Vantaan ekologisen verkostot – Metsä- ja puustoinen verkosto, avointen biotooppien verkosto ja siniverkosto, Huttunen 2023
- Vantaan liito-oravan suojelusuunnitelma, Ramboll 2022
- Lahokasvisammal vantaalla: esiintymisselvitys ja suojelusuunnitelma, Faunatica Oy 2020
- Vantaan ekologiset yhteydet 2018, Ojala

Vesi-/vesistöselvitykset:

- Vantaan virtavesiselvitys 2010–2011, Janatuinen

Ympäristövaikutusten arviointiselostukset (YVA):

- Massaholmin kiviainesalue ja maankaatopaikka, Vantaa 2020

- Kiilan kiertotalouskeskus, Ramboll 2018
- Kiviaineksen otto ja ylijäämämaiden vastaanotto Västerskogin tilalla, FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy 2013

Muut:

- Vantaan Kiilan alueen ympäristömeluselvitys, WSP 2018

Tuusula

Liikenneselvitykset:

- Etelä-Tuusulan liikenneselvitys, Focus-alue, Kiila–Senkkerinmäki ja Jussla, Sitowise 2024
- Maantien 152 (Kehä IV) alustava suunnittelu, FOCUS-alueen kohdalla, Aluevaraus-suunnitelma, Pöyry Finland Oy 2013
- Ruotsinkylä–Myllykylä II, Osayleiskaavan liikenneselvitys, Tuusulan kunta 2012

Luontoselvitykset:

- Kehä IV, Västerskog - luontoselvitysten päivitykset Tuusulassa vuonna 2025, Faunatica Oy 2025
- Tuusulan FOCUS-alueen luontoselvitysten yhteenvetoraportti, Faunatica Oy 2023
- Viitasammakkoselvitys Jokilaakson luonnonsuojelualueella Tuusulassa vuonna 2022, Faunatica Oy
- Luontoselvitykset Tuusulan Ruotsinkylässä (Kehä IV, Västerskog) vuonna 2018, Faunatica Oy
- Tuusulan luontoselvitykset 2017. Arvokkaiden luontokohteiden tarkistukset, Enviro Oy
- Tuusulan osayleiskaava-alueiden luontoselvitykset 2013 ja 2014, Faunatica Oy
- METSO-inventoinnin loppuraportti, Innofor Finland Oy, 2011
- Tuusulan yleiskaava, Luontoselvitys 2011, Keiron Oy
- Tuusulan kehä IV:n ja Sulan alueiden linnustotutkimus 2007, Keski- ja Pohjois-Uudenmaan lintuharrastajat ry. Apus
- Liito-oravaselvitykset Tuusulassa keväällä 2007, Faunatica Oy

Vesi-/vesistöselvitykset:

- Tuusulan Jäniksenlinnan, Santakosken, Siippoon, Kaikulan, Ruotsinkylän, Palaneenmäen, Vähä-Muorin ja Takojan pohjavesialueiden suojelusuunnitelma, Afry Finland Oy, 2024
- Tuusulan kunnan hulevesien hallintasuunnitelma, Pöyry Finland Oy, 2018
- Tuusulan kunnan valuma-alue- ja pienvesiselvitys, Pöyry Finland Oy, 2018

YVA-menettelyt:

- Senkkerin luoteisosan louhinnan ja maanvastaanoton YVA-menettely, Ramboll 2023
- Vekkox Oy (myöhemmin Massax Oy), Massaholmin kiviaines YVA Vantaalla, päivätty 28.8.2020
- Kiviaineksen otto ja ylijäämämaiden vastaanotto Västerskogin tilalla, Ympäristövaikutusten arviointiselostus, FCG 2013
- Seepsula Oy, Senkkerin toiminta-alueen kehittäminen, arviointiselostus päivätty 19.4.2007

- Seepsula Oy, Senkkerin toiminta-alueen eteläosan kehittäminen, arviointiselostus päivätty 4.5.2010
- Focus-alueen maa-ainesoton YVA-menettely, Ympäristövaikutusten arviointiselostus, 2009
- Seepsula Oy Senkkerin toiminta-alueen kehittäminen, Ympäristövaikutusten arviointiselostus, Sito Oy, 2006

Kulttuurihistorialliset arvot:

- Tuusulanjoki – Kulttuurimaisema ja rakennuskanta. Yleiskaavan 2040 taustaselvitys (Anne Vähätalo 2018)