

Roihupellon teollisuusalueen suunnitteluperiaatteet - LÄHTÖKOHTIA

Helsinki

KYMP MAKA ASKA 15.5.2018

KYMP MAKA ASKA

arkkitehti **Laura Hietakorpi**
suunnittelija **Marco Di Martino**
yksikön päällikkö **Anri Linden**

Yhteyshenkilöt:

KYMP MAKA LIKE

liikenneinsinööri **Jussi Jääskä**
liikenneinsinööri **Pihla Kuokkanen**

KYMP MAKA MYLE

tiimipäällikkö **Anne Karlsson**
yleiskaavasunnittelija **Elina Luukkonen**
yleiskaavasunnittelija **Tapani Rauramo**

KYMP MAKA MAKE

johtava tonttiasiamies **Ikka Aaltonen**

Kanslia

projektinjohtaja **Ari Karjalainen**
projekti-insinööri **Elina Ahdeoja**

Lähtökohtia

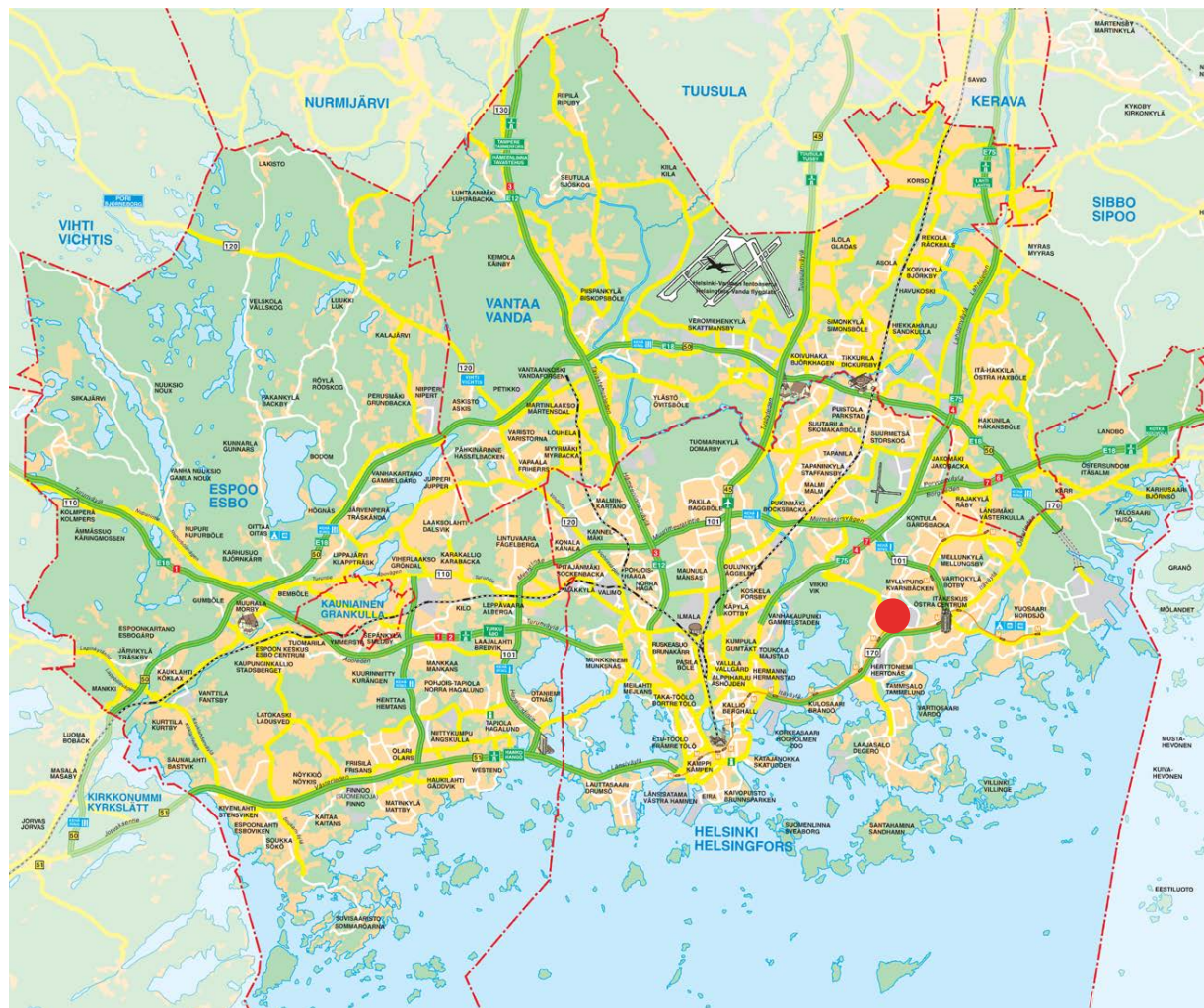
Sijainti ja saavutettavuus

Roihupellon teollisuusalue sijaitsee Länsi-Herttoniemen, Myllypuron ja Roihuvuoren asuinalueiden välissä, Herttoniemen yritysalueesta pohjoiseen. Etelä- ja länsilaidaltaan sitä rajaavat Itäväylä ja Viikintie, itäpuolelta metrovarikko. Pohjoispuolelta Roihupello rajoittuu Karhunkaatajantiehen ja sen eteläpuoliseen viheralueeseen. Suunnitteluperiaatteissa on tarkasteltu hieman nykyistä teollisuusaluetta laajempaa aluetta.

Roihupellon lähiympäristö on pääosin pientalo- tai kerrostalovaltaista asuinalueita. Roihupellon teollisuusalue on osa laajempaa Herttoniemen ja Roihupellon yritys- ja työpaikka-alueita, mutta Itäväylä ja metro erottavat nämä kaksi aluetta toisistaan.

Alueen saavutettavuus eri liikennemuodoilla on hyvä. Alueen yrityksille tärkeintä on erinomainen saavutettavuus henkilöautolla sekä keskustasta ja idästä Itäväylää pitkin että Länsi-Helsingistä Viikintietä ja Viilarintietä pitkin. Roihupellon kautta kulkee tällä hetkellä tiheällä vuorovälillä runkolinja 550 ja jatkossa pikaraitiotie Jokeri I. Lisäksi Roihupellon läpi kulkevat bussilinjat 58, 58B ja 80.

Runkolinja 500 Itäkeskus–Herttoniemi–Pasila–Meilahti–Munkkivuori korvaa tulevaisuudessa bussilinjaa 58. Linjan bussit kulkevat Herttoniemen ja Itäkeskuksen välillä Suunnittelijankadulle rakennettavan sillan ja Herttoniemen yritysalueen kautta.



Kuva 1. Roihupellon sijainti pääkaupunkiseudulla.

Historia

Roihupellon teollisuusalueen historia kytkeytyy Herttoniemen yritysalueen historiaan. Herttoniemeen esitettiin uutta vientisatamaa ja teollisuuskortteleita vuonna 1918 Suur-Helsingin asemakaavaehdotuksessa. Alueelle johti pääradasta nykyisen Malmin kohdalla erkaneva rautatie. Kyseinen Herttoniemen satamarata avattiin käyttöön vuonna 1931. Roihupellon ensimmäiset korttelit rakennettiin pistoraitteen varteen 1940-luvulla. Roihupeltoa länsipuolelta rajaava Viikintie rakennettiin nykyiseen paikkaansa 1930-luvulla.

Roihupellon ensimmäinen asemakaava vahvistettiin vuonna 1967. Siinä Viilarintien länsipuolinen teollisuusalue esitetään nykyisellä katuverkostolla ja lähes jo nykyisessä laajuudessaan sekä Viikintien-Itäväylän rampit nykyisen kaltaisina. Kaavoitetut tontit rakennettiin pääosin 1970-luvun loppuun mennessä.

Viilarintien itäpuoli rakentui hitaammin. Itäväylän linjausta noudattelevan metroradan ensimmäinen osuus rakennettiin Herttoniemen ja Roihupellon metrovarikon välille vuonna 1971. Helsingin Bussiliikenne Oy:n, entinen HKL-Bussiliikenteen varikko on sijainnut Roihupellossa 1960-luvusta lähtien. Metrorata Itäkeskukseen asti avattiin vuonna 1982, jolloin tuli tarve laajemmalle metrovarikolle. Metrovarikkoa laajennettiin ja Varikkotie on siirretty nykyiselle paikalleen vuonna 1983 vahvistetussa asemakaavassa. Samalla on varauduttu metroasemaan.

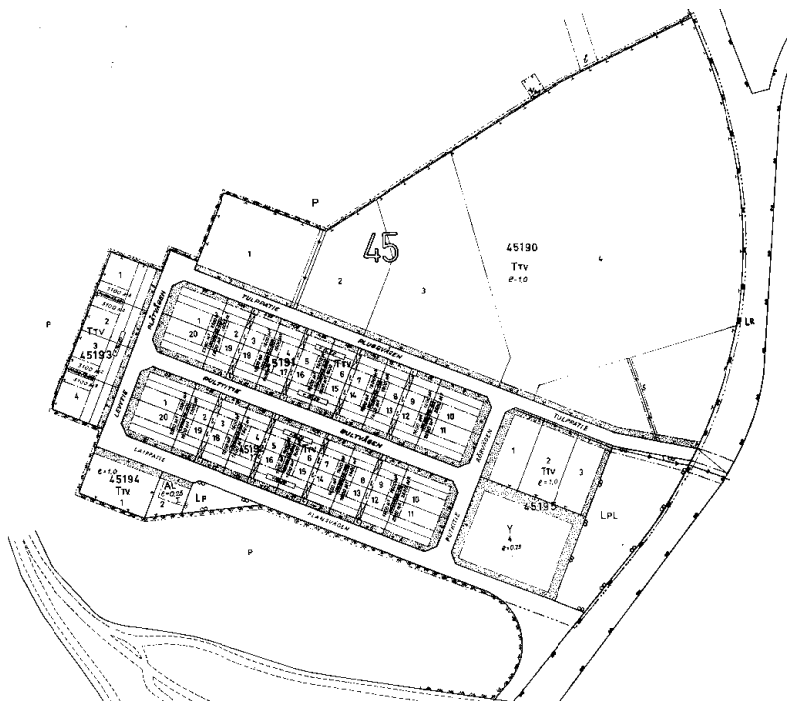


Kuva 2. Ilmakuva Roihupellosta vuodelta 1932.



Kuva 3. Ilmakuva Roihupellosta vuodelta 1950.

Viimeisin merkittävä rakennetun ympäristön kerrostuma on vuodelta 2001, jolloin Varikkotien pohjoispuolelle kaavoitettiin huonekalu- ja sisustuskaupan liikekeskus Lanterna. Läheinen Itäkeskus on päivittäis- ja erikoistavarakaupan keskittymä, mutta Roihupelto nähtiin sopivaksi paikaksi tilaa vievälle kaupalle. Vuonna 2008 Lanternan länsipuolelle kaavoitettiin tila Candela-nimiselle liikekeskukselle huonekalu-, sisustus-, rakennustarvike- ja kodintekniikkamyymälöitä varten ja vuonna 2009 itäpuolelle tila vihermymälää varten. Näistä vain Candela on osin toteutunut.



Kuva 4. Roihupellon 1. asemakaava vuodelta 1967.



Kuva 5. Ilmakuva Roihupellosta vuodelta 1976.



Kuva 6. Ilmakuva Roihupellosta vuodelta 1988.



250 m | 1:7 500

Kuva 7.

Ortokuva 2017, Pointscene-ilmakuvapalvelu ©Helsingin kaupunki

Kaupunkirakenne, kaupunkikuva ja alueen toimijat

Roihupelto on asemakaavassa pääosin teollisuus- ja varastorakennusten aluetta. Roihupellossa onkin paljon mm. autonkorjaus- ja rengasliikkeitä, painotaloja, huoltoliikkeitä, kuljetusyhtiöitä ja tukkuliikkeitä, mutta myös koulutusyrityksiä ja oppilaitoksia, insinööri- ja tilitoimistoja, valokuvaus- ja äänitysstudioita, kuntosaleja ja useita lounasravintoloita. Lisäksi alueella on vuokralla yhä enemmän taide- ja kulttuurialan toimijoita. Alueella työskentelee paljon kuvataitelijoita ja mm. muusikoita. Yhteensä alueella toimii yli 200 yritystä.

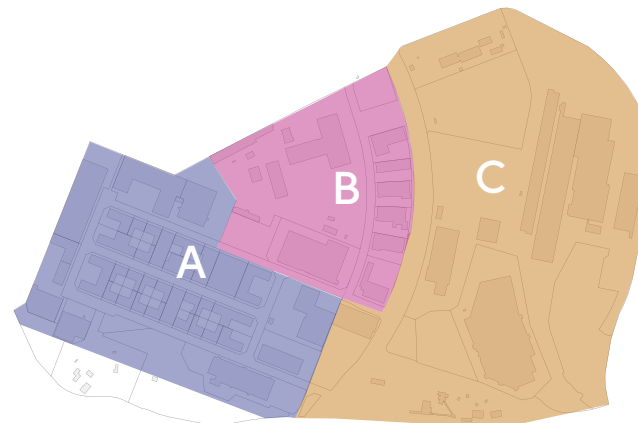
A. Roihupellon kaupunkirakenne on Putkitien länsipuolella tiivis ja ruutukaavamainen. Rakennukset ovat eri-ikäisiä, materiaaliltaan ja arkkitehtuuriltaan vaihtelevia, mutta niiden tasakorkuisuus, noin kolme kerrosta, ja kortteleiden sisäpihojen läpi kulkevat kulkuyhteydet tekevät kaupunkikuvasta ryhdikkään. Katutila on tiivis ja alue on melko miellyttävä myös kävelijän näkökulmasta katsottuna. Tällä alueella ei ole juurikaan rakentamattomia tontteja.

B. Viilarintien-Holkkien varrella rakennukset ovat ulkoasultaan ja kooltaan samanlaisia, mutta alueella on myös rakentamattomia tontteja.

C. Viilarintien länsipuolella on laaja varikkoalue, iso Lanternan kauppakeskus pysäköintialueineen ja useita rakentamattomia tontteja. Alue on mittakaavaltaan laaja, autoilijalle tarkoitettu ja kävellen hankala hahmottaa.



Kuvat 8.-13. Valokuvia alueen nykytilasta.



Kuva 14. Roihupellon kaupunkikuvalliset vyöhykkeet.

Ajankohtaiset suunnittelu- ja rakennushankkeet

Roihupellon Stadin ammattiopiston kampus

Liikuntaviraston ja Staran käytössä olleelle tontille suunniteltiin tilat noin kahta tuhatta ammattiopiston liikenteen ja tekniikan alan koulutuspaikkoja varten. Kampus on tarkoitus toteuttaa vaiheittain. Asemakaava mahdollistaa yhteensä 65 000 k-m² rakentamista. Asemakaava tuli lainvoimaiseksi 27.1.2017.

Ensimmäisen vaiheen hankesuunnitelma, laajuudeltaan 12 890 brm², on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 31.8.2016. Ensimmäinen vaihe on tarkoitus rakentaa vuosina 2018-20, toinen vaihe vuosina 2020-22 ja kolmas vuosina 2022-24.

Nk. Piccolon hanke

Kaupunginhallitus päätti 26.5.2014 varata Roihupellon yritysalueelta osoitteesta Varrikkotie 1-7 Nordic Real Estate Partnersille, Pelican Finland Holding Oy:lle ja Rautemaa Oy:lle toimitalo- ja liikekeskushanketta varten (Vartiokylä, tontti 45197/3 sekä siihen liittyvät määräalat) 31.12.2015 asti.

Suunnitteluvarausta on sittemmin jatkettu. Suunnittelun aikana liikekeskuksen toiminnot ja laajuus ovat muuttuneet; tontille on tutkittu tilaa vevän kaupan lisäksi myös päivittäistavarakauppaa ja asumista. Suunnittelua määrittävät voimassa olevan yleiskaavan lisäksi varausaikana kaupunginvaltuuston hyväksymä uusi yleiskaava, Raitte-Jokeri ja metroaseman yleiskaavallinen varaus.

Motonet ja poikkeamispäätös, Tulppatie 2 (LIDL)

Roihupellon Putkitie 3 / Tulppatie 6:n tontille avattiin keväällä 2016 Motonet-varaosa-liike. Liikekeskusta laajennettiin viereiselle tontille laajennettiin vuonna 2017. Maankäyttöjohtaja hyväksyi 4.9.2017 poikkeamispäätöksen, joka koski noin 2300 k-m² LIDLin rakentamista Tulppatie 2:n liikerakennukseen. Kyseessä on ensimmäinen päivittäistavarakauppa, joka tulee Roihupeltoon. Rakennuksen yläkertaan on tulossa liikuntaseikkailupuisto HopLop.



Kuva 15. Havainnekuva Roihupellon kampuksesta 26.10.2015 / Arkkitehtitoimisto A-konsultit Oy.



Kuva 18. Tulppatien liikerakennus rakentuu elokuussa 2017.

Kaavoitustilanne ja kaupan lainsäädäntö

Maakuntakaava

Uudenmaan maakuntakaavojen yhdistelmässä Roihupelto on osoitettu merkitykseltään seudulliseksi vähittäiskaupan suuryksiköksi. Se on ensisijaisesti osoitettu sellaista seudullista kauppaa varten, joka kaupan laatu huomioon ottaen voi perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueiden ulkopuolelle. Roihupelto-Herttoniemen enimmäismitoitus kaupalle maakuntakaavassa tällä alueella on 200 000 k-m². Yhteensä olemassa olevat myymälät (Lanterna) sekä voimassa olevat kaavat mahdollistavat tälle Roihupellon alueelle 56 500 k-m² tilaa vaativaa kauppaa. Lisäksi Herttoniemen puolella on tilaa vaativaa kauppaa, kuten autokauppaa. Kunta voi omassa kaavoituksessaan osoittaa paikallisesti merkittäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä. Paikallisuuden rajat kaupalle ovat Helsingin alueelle seuraavat: tilaa vaativa erikoiskauppa 30 000 k-m², muu erikoiskauppa 10 000 k-m², päivittäistavarakauppa 5000 k-m².

Vähittäiskaupan suuryksiköitä koskevat muutokset MRL:ssä tulivat voimaan 1.5.2017. Vähittäiskaupan suuryksiköllä tarkoitetaan vähintään 4000 kerrosneliömetrin suuruisia vähittäiskaupan myymälää. Kaupan suuryksiköiden ensisijainen sijaintipaikka on keskusta-alue, ellei muu sijainti kaupan palvelujen saavutettavuus huomioon ottaen ole perusteltu. Velvoite ottaa huomioon kaupan laatu perusteena sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkö muualle kuin keskusta-alueelle on siis poistettu ja tilalle on tullut kaupan palvelujen monipuolinen saavutettavuus. Lainmuutos ei muuta voimassa olevien kaavojen oikeusvaikutuksia.

Muilta osin Roihupelto on osoitettu tiivistyväksi taajama-alueeksi, jonka eteläpuolella kulkevat Itäväylä ja metrolinjaus. Väylien eteläpuolella sijaitsee energiahuollon alue, joka on olemassa oleva sähkön muuntoasema Itäväylän ja Mekaanikonkadun välissä. Muuntoasemalta lähtee 400 kV voimajohto kohti luodetta.



Kuva 17. Uudenmaan maakuntakaavojen yhdistelmä.

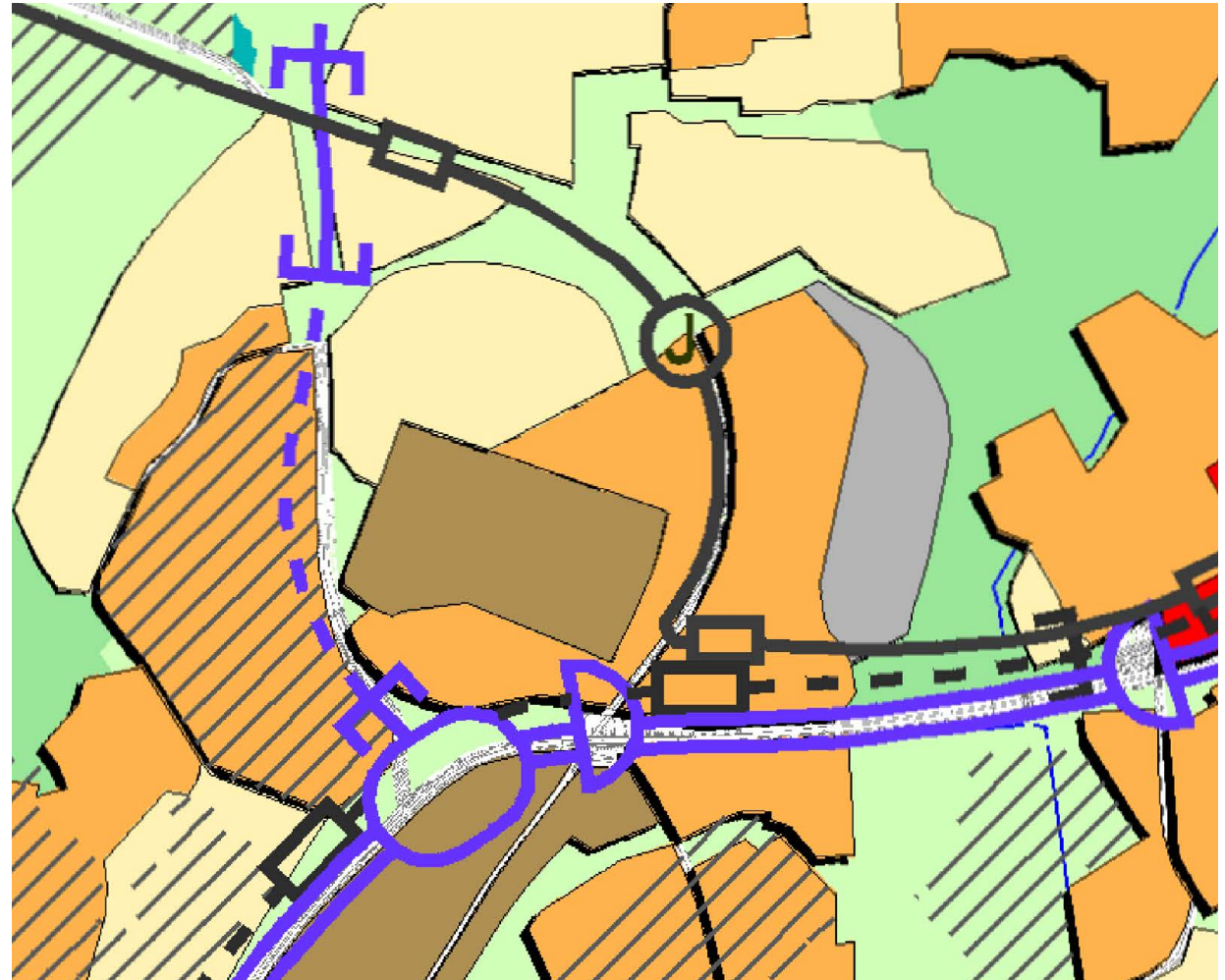
Voimassa oleva yleiskaava

Yleiskaava 2002:ssa Roihupellon ydinalue on työpaikka-alueita, jota kehitetään tuotannon ja varastoinnin, palvelu- ja toimisto- sekä satamatoimintojen käyttöön. Lisäksi alueelle saa rakentaa tiloja julkisten palvelujen, yhdyskuntateknisen huollon, virkistyksen ja liikenteen käyttöön.

Raide-Jokerin ja tulevan metropysäkin ympäristö on kerrostalovaltaista asunto- ja toimitila-alueita, jota kehitetään asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen sekä virkistyksen käyttöön ja ympäristöhaittoja aiheuttamattomaan toimitalakäyttöön sekä alueelle tarpeellisen yhdyskuntateknisen huollon ja liikenteen käyttöön.

Metrovarikon alue on teknisen huollon aluetta, jota kehitetään yhdyskuntateknisen huollon, tietoliikenteen ja liikenteen käyttöön.

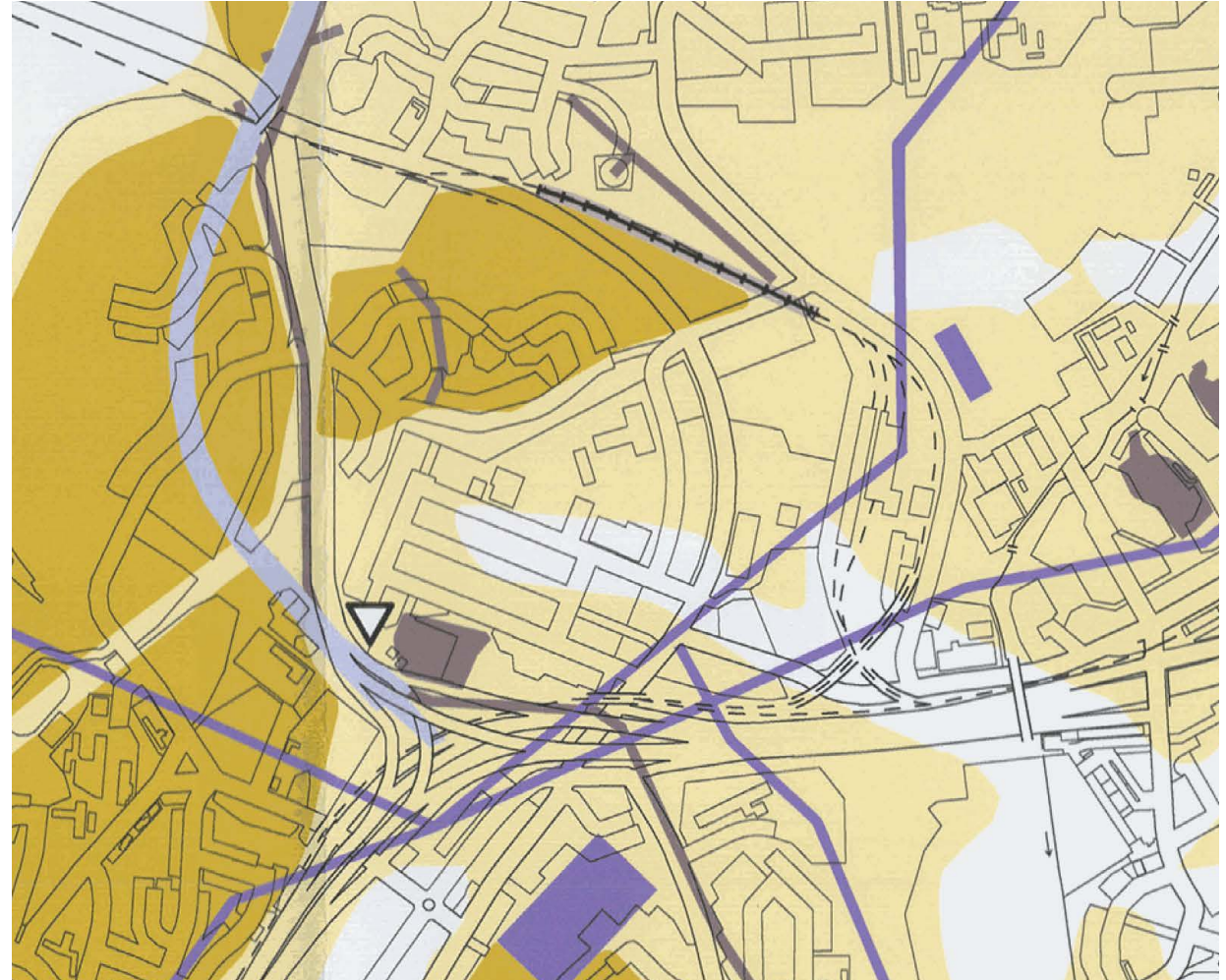
Roihupelto-Herttoniemen työpaikka-alueen kaupan periaatteissa ei ole aikaisemmin sallittu päivittäistavara-kauppaa tai keskustamaista erikoiskauppaa. Alue on asumisen ja toimitilan aluetta, joista kaupan suuryksiköt ohjataan lainsäädännön periaatteiden mukaisesti keskusta-alueille. Alueelle on mahdollista sijoittaa lähipalveluita sekä vaikutusarvioiteihin perustuen kaupan suuryksikkö, joka on vaikutuksiltaan paikallinen. Aikaisemmin tilaa vaativa kauppa ei sisältynyt vähittäiskaupan suuryksiköiden sääntelyyn ja alueelle on sallittu tilaa vaativan kaupan keskittymä, joka on merkitty myös voimassa olevaan maakuntakaavaan. Vaikutusarvioinnissa on huomioitava alueen kokonaisuus myymälätarjonnan osalta.



Kuva 18. Yleiskaava 2002.

Maanalainen yleiskaava

Maanalaisessa yleiskaavassa (KSLK 17.12.2009) Roihupelto on suureksi osaksi merkitty esikaupungin pintakallioalueeksi. Roihupellon pohjoispuolella on maanalaisten tilojen rakentamiseen sopivaa kalliioresurssia. Metron koeraide on nykyinen maanalainen liikennetunneli. Nykyisiä maanalaisia tiloja on Laippapuiston alla ja tunneleita Itäväylän alla, Karhunkaatajan pientaloalueen ja Puu-Myllypuron alla. Lisäksi Roihupellon läpi kulkee suunniteltujen maanalaisten tilojen linjauksia.



Kuva 19. Maanalainen yleiskaava.

Uusi yleiskaava

Uudessa yleiskaavassa (KVSTO 26.10.2016) Roihupelto on osoitettu lähikeskusta-, toimitila-, yhdyskuntateknisen huollon ja reuna-alueiltaan myös asumisen alueiksi. Alueen läpi kulkee Raide-Jokeri. Lisäksi varaudutaan raitiotieyhteyteen Herttoniemeen sekä Roihupellon metroasemaan.

Otteita yleiskaavan selostuksesta:

Yleiskaavassa on säilytetty toimitilakäytössä kaupunkikehityksen ja sijaintinsa puolesta strategisesti merkittävät yritysalueet. Myös kaupan suuryksiköt ja osa välttämättömiä yhdyskuntateknisen huollon tiloja ja varikoita kuuluu tähän ryhmään. Laajimmat ja vetovoimaisimmat näistä työpaikka-alueista ovat Visio 2050:n mukaisesti tuottavuuden huippu-alueita. Yksi tärkeimmistä on Herttoniemen – Roihupellon yritysaluekokonaisuus, jonka rooli tulevaisuudessa tulee olemaan aivan keskeinen seudulla itä-länsi -metron raideliikennekäytävässä sekä raide-Jokerin ja metron solmukohtassa. Työmatkaliikenteen näkökulmasta alueen sijainti on erinomainen.

Lähikeskustasta:

Lähipalveluja tarjoavat lähikeskustat ovat arkiasioinnin tärkeitä keskittymiä ja palvelujen ryppäitä asemaseuduille sekä uudistuneilla ostoskeskusalueilla. ... Lähikeskustojen merkitystä on vahvistettu osoittamalla ne yleiskaavassa, jolloin palveluja selvästi sekä ohjattaisiin niihin että myös arvioitaisiin hankkeiden vaikutuksia niiden kehittämistavoitteiden kautta. Kaavamääräyksen mukaan lähikeskustat erottuvat ympäristöstään tehokkaampina ja monipuolisempina ja kadunvarsiliiketiloja tulee osoittaa keskeisille paikoille.



Kuva 20. Uusi yleiskaava (KVSTO 26.10.2016)

Lähikeskusta C3

Keskusta, jota kehitetään toiminnallisesti sekoittuneena kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, hallinnon, asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä kaupunkikulttuurin alueena. Rakennusten maantasokerrokset ja kadulle avautuvat tilat on keskeisillä paikoilla osoitettava pääsääntöisesti liike- tai muuksi toimitilaksi. Alue on kävelypainotteinen. Alue erottuu ympäristöönsä tehokkaampana ja monipuolisempaan. Lähikeskustan alueelle ei saa sijoittaa seudullisesti merkittäviä vähittäiskaupan myymälöitä. Tällä ei kuitenkaan tarkoiteta kivijalkamyymälöistä muodostuvaa kokonaisuutta.

Kaikissa keskustoissa:

Keskustoja tiivistetään ja kehitetään urbaanina kaupunkirakenteena. Keskustoja suunniteltaessa on kiinnitettävä erityistä huomiota jalankulkijan mittakaavaan sekä jalankulku-, pyöräily-, pysäköinti-, huolto- ja julkisen liikenteen järjestelyjen toimivuuteen. Pysäköinti tulee ensisijaisesti sijoittaa laitoksiin ja kadunvarsiiin. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa on osoitettava riittävät alueet tarkoituksenmukaisille joukkoliikenteen vaihtopaikoille ja liityntäpysäköinille.

Vähittäiskaupan suuryksiköt on integroitava asumiseen, palveluihin tai sen luonteisiin muihin toimintoihin ja rakennusten maantasokerrosten tulee avautua katutilaan. Suuryksikköjen tulee tukeutua joukkoliikenteen runkoyhteyteen. Päivittäistavarakaupan suuryksikköjen mitoituksen lähtökohtana tulee olla paikallinen kysyntä. Pysäköintipaikkojen määrää rajoitetaan.

Toimitila-alue

Aluetta kehitetään ensisijaisesti toimitilojen, tuotannon, varastoinnin, satamatoimintojen, julkisten palvelujen ja opetustoiminnan sekä virkistyskäyttöön. Merkinnän osoittamalle alueelle voidaan Roihupelto–Herttoniemessä, Konalassa ja Suutarilassa osoittaa asemakaavassa sellaisia merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksikköjä, jotka kaupan laatu huomioon ottaen voivat perustellusta syystä sijoittua myös keskusta-alueen ulkopuolelle. Päivittäistavarakaupan suuryksiköitä ei sallita. Elinkeinoelämän toimintaedellytykset turvataan asemakaavoittamalla riittävästi toimitilatontteja toimitila-alueille.

Yhdyskuntateknisen huollon alue

Aluetta kehitetään yhdyskuntateknisen huollon, tietoliikenteen ja liikenteen käyttöön. Alueelle saa rakentaa liikenteen hoidon ja yhdyskuntateknisen huollon kannalta tarpeellisia tiloja ja laitteita.

Asuntovaltainen alue A1

Aluetta kehitetään asumisen, kaupan ja julkisten palvelujen, toimitilojen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa yli 1,8. Alueen keskeisten katujen varsilla rakennusten maantasokerroksiin tulee varata liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta vähintään 60 % on korttelimaata.

Asuntovaltainen alue A2

Aluetta kehitetään pääasiassa asumisen, puistojen, virkistys- ja liikuntapalvelujen sekä lähipalvelujen käyttöön. Korttelitehokkuus on pääasiassa 1,0–2,0. Perustellusti korttelikohtainen tehokkuus voi olla tätä suurempikin. Alueen keskeisten katujen varsilla tulee mahdollistaa liike- ja muuta toimitilaa. Alueen pinta-alasta keskimäärin 60 % tai enemmän on korttelimaata.

Työpaikoista ja elinkeinoelämästä:

Herttoniemi-Roihupellon asema on aivan keskeinen työmatkaliikennettä ajatellen Kivenlahti-Östersundom-metron varressa. Se nojaa tulevaisuudessa vahvasti myös tulevaan Roihupellon Stadin ammattioppilaitoksen tekniikan oppilaitokseen ja Myllypuron tulevaan Metropolian ammatti- korkeakoulukampukseen. ... Herttoniemi-Roihupellon toimitila-alue tukee myös valtuustostrategiaa, jossa korostetaan Itä-Helsingin elinkeinoelämän kehittämistä. Käytännössä alue on Itä-Helsingin ainoa merkittävä yritysalue satamaa lukuun ottamatta.

Puhtaasti toimitila-alueina säilytettävät kokonaisuudet ovat oleellisia elinkeinorakenteen monipuolisuuden säilyttämisen kannalta. ... Tämän tyyppiset alueet mahdollistavat myös teknisen huollon tiloja ja kaupan suuryksiköitä, jotka edellyttävät kuljetuksia ja joita ei juuri voi sijaita asuinalueilla tai urbaaneissa keskustoissa.

Korkeasta rakentamisesta:

Tuottavuuden huippualueilla Pitäjänmäen, Herttoniemen, Roihupellon ja Vuosaaren sataman alueilla korkea rakentaminen olisi mahdollista.

Kaupasta:

2. vaihemaakuntakaavaehdotuksessa seudulliseksi keskustojen ulkopuoliseksi tilaa vaativan kaupan alueiksi on määritelty Herttoniemi - Roihupellon, Suutarilan ja Konalan alueet. Tilaa vaativaa erikoiskauppaa sijoittuu näillä alueilla lähinnä työpaikkatoimintojen alueille. Tulevaisuudessa nämäkin alueet ovat yhä tiiviimpää ja kaupunkimaisempaa rakennetta, jossa työpaikat ja palvelut sekoittuvat toisiinsa. Alueet sijaitsevat osin asumisen lähellä ja kaupunkiympäristön vaatimukset ovat tällöin yhä korkeammat. Tavoitteena on kehittää näitä alueita myös työpaikkakeskittyminä sekä osin korjauksen ja huollon alueina, eikä näillä alueilla sallita päivittäistavarakauppaa eikä keskustojen kanssa kilpailevaa kauppaa.

Vistra II

Viher- ja virkistysverkostosta laaditiin kehittämissuunnitelma, VISTRA. Lyhenne tulee sanoista viheralueiden strateginen kehityskuva. Sen ensimmäinen osa valmistui vuonna 2013 ja toinen osa, VISTRA II, hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 8.11.2016. VISTRAA tehtiin uuden yleiskaavan pohjaksi ja rinnalla.

Roihupelon teollisuusalueen pohjoispuolella, Karhunkaatajantien ja Kauppamyllyntien viertä kulkee viher- ja virkistysverkostoa täydentävä yhteys. Karhunkaatajan tulevan asuinalueen läpi kulkee lisättävä viheryhteys. Laippapuistoon esitetään lisättävää viheryhteyttä.



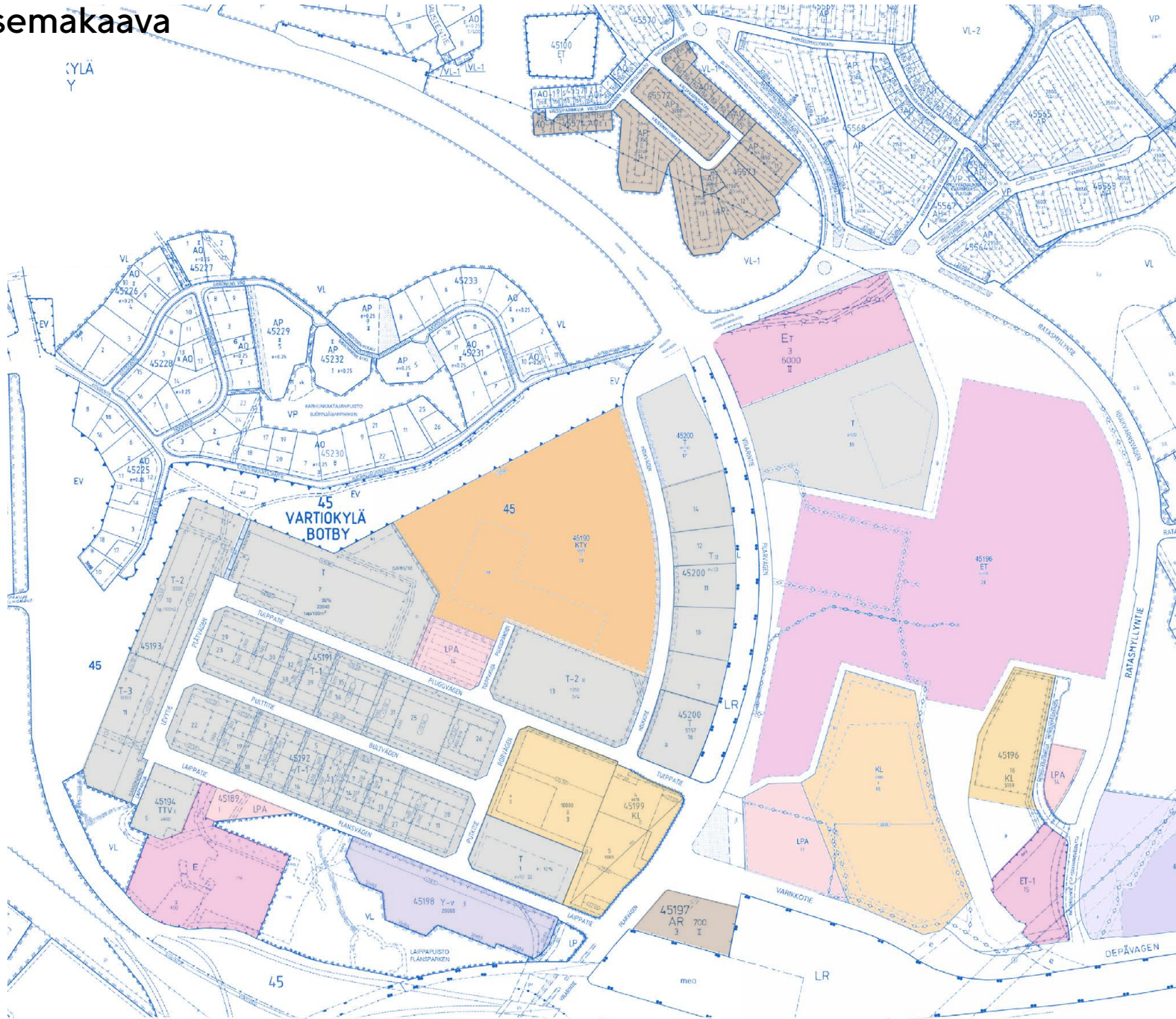
Kuva 21. Ote tavoitteellisesta viher- ja virkistysverkostosta (VISTRA II)

Tavoitteellinen viher- ja virkistysverkosto

	Vihersormi
	Vihersormen vesialue
	Viherlinjan puisto Viherlinjaan liittyvä puistoketju
	Kaupunginosapuisto
	Rajoitetun käytön alueet siirtolapuutarha, hautausmaa, golfkenttä sekä pesimäaikana rauhoitetut luonnon- suojelualueet saarilla

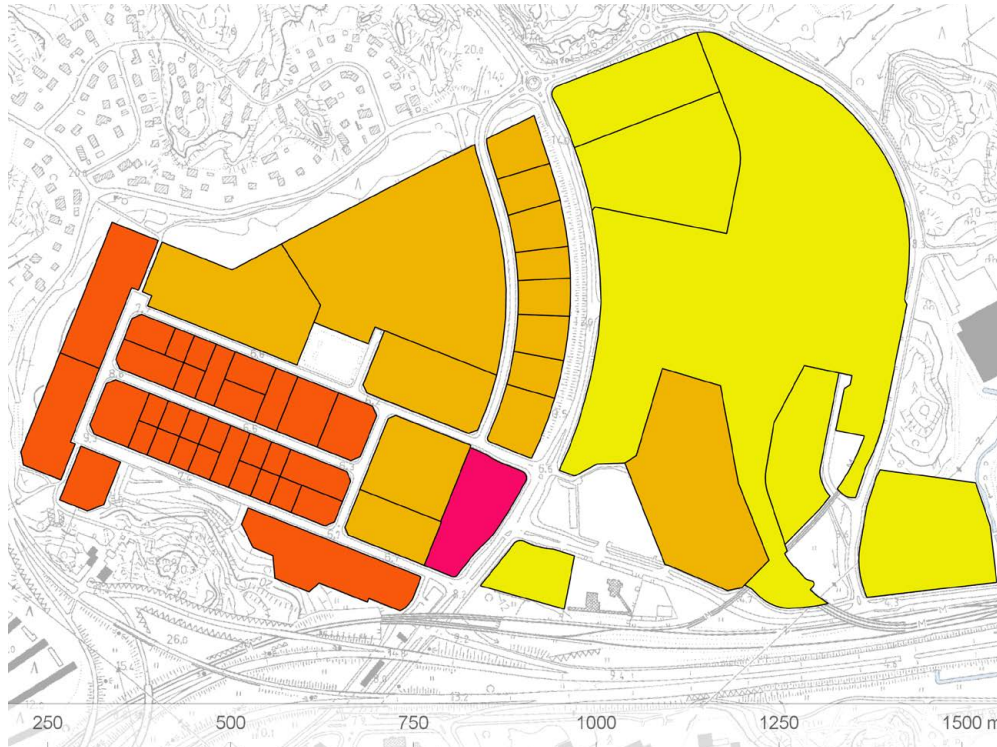
	Asemakaavoitetut ja muut viheralueet
	Vihersormen pääreitti / lisättävä yhteys
	Viherlinjayhteys / lisättävä yhteys
	Viher- ja virkistysverkostoa täydentävä yhteys
	Virkistysverkostoa täydentävä yhteys kadulla
	Lisättävä viheryhteys
	Uusi kehitettävä viheralue tai puisto

Ajantasa-asemakaava



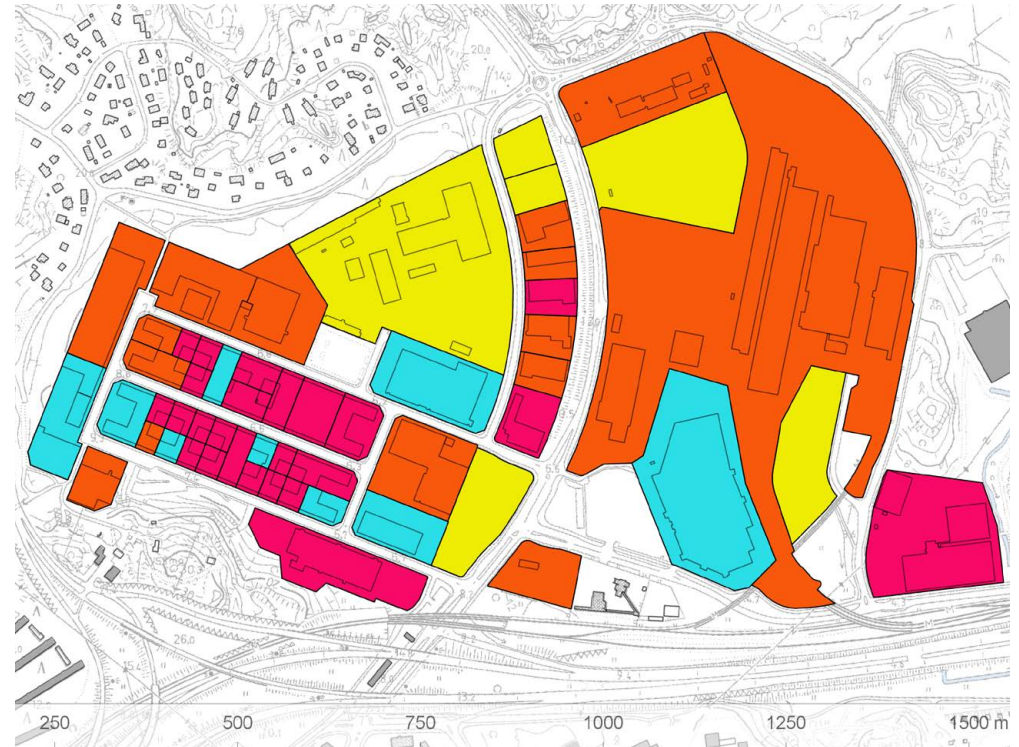
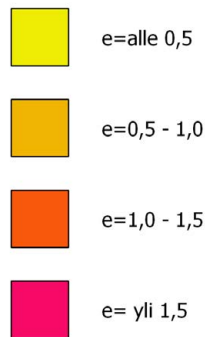
Kuva 22.

Asemakaavan mukainen ja toteutunut rakennusoikeus



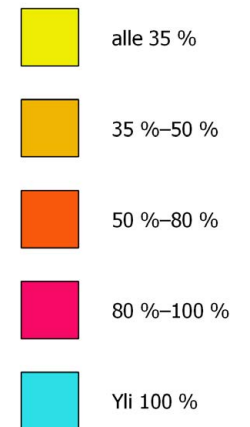
Kuva 23. Asemakaavan mukainen rakennusoikeus tonteilla.

Roihupellon teollisuusalueella on kaavoitettua rakennusoikeutta noin 425 000 k-m². Teollisuus- ja toimitilatonttien tonttitehokkuus vaihtelee 0,32-1,64 välillä. Varikkoalueiden ja Viilarintien itäpuolen kaavallinen tehokkuus on pienempi, kun taas alueen länsiosan pienet teollisuustontit ovat tehokkaammin kaavoitettuja. Suurin tonttitehokkuus on melko tuoreella, vuonna 2008 kaavoitetulla alkuperäiseltä nimeltään Candelan liikerakennusten korttelialueella.



Kuva 24. Toteutunut rakennusoikeus tonteilla.

Alueella on toteutunutta rakennusoikeutta hieman vajaa 280 000 k-m² eli noin kaksi kolmannelle kaavallisesta potentiaalista. Käyttämätöntä rakennusoikeutta on useilla tonteilla Viilarintien varrella.






Maanomistus ja -vuokraus

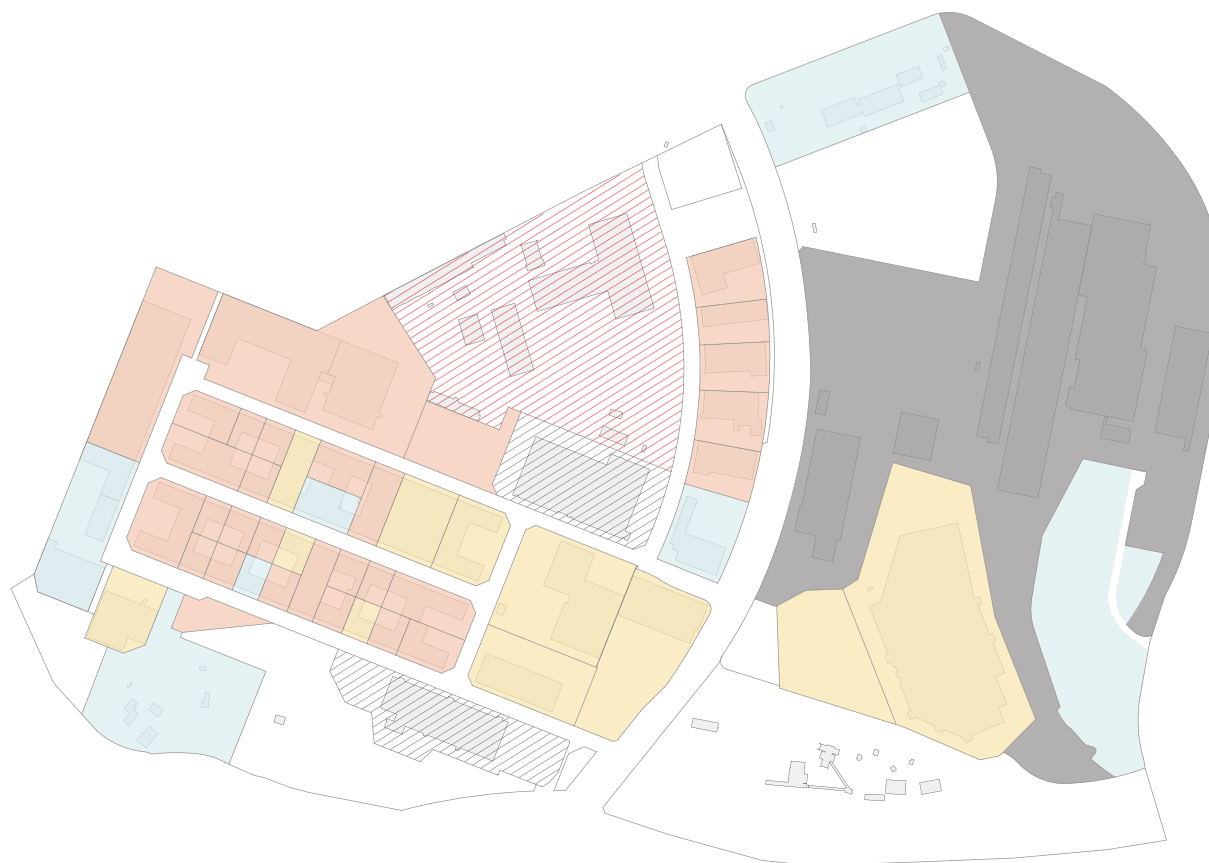
Valtaosa Roihupellon maapohjasta on kaupungin omistamaa ja kaupungin pitkäaikaisesti yksityisille yrityksille vuokraamaa. Tuleva Stadin ammattiopiston tontti on kaupungin hallinnassa. Yksi tontti on valtion ja yksi yksityisessä omistuksessa.

Nykyiset maanvuokrasopimukset umpeutuvat vuodesta 2020 lähtien, viimeiset vasta vuonna 2050.








Kuva 25. Maanomistus Roihupellossa.

-  Kaupungin maanomistus.
-  Kaupungin maanomistus, vuokrattu.
-  Yksityinen maanomistus.



Kuva 26. Tonttien vuokrasopimusten umpeutuminen.

-  2020 - 2029
-  2030 - 2035
-  2045 - 2050
-  EI KAUPUNGIN OMISTUKSESSA
-  SUUNNITTELU KÄYNNISSÄ

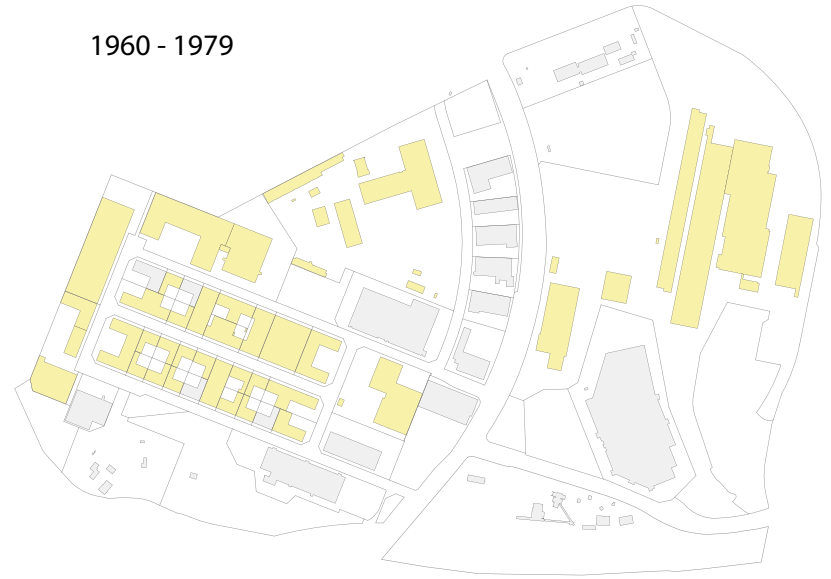
Rakennusvuodet

Roihupellon vanhinta osaa ovat Tulppatien, Pulttitien ja Laippatien rakennukset, jotka ovat lähes kokonaan peräisin 1960-70-luvuilta. Myös olemassa olevat varikkorakennukset ovat tuolta aikakaudelta.

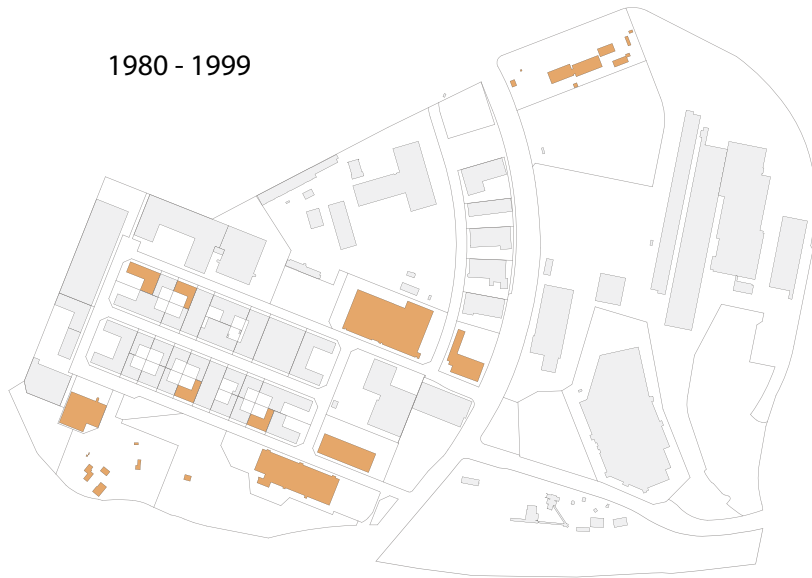
1980-90-luvuilla rakennettiin isoja toimistotyyppisiä rakennuksia Viilarintien tuntumaan sekä muutamia täydennyksiä silloiseen rakennuskantaan.

Viilarintien varren toimitilat ja Lanternan kauppakeskus ovat rakentuneet 2000-luvulla.

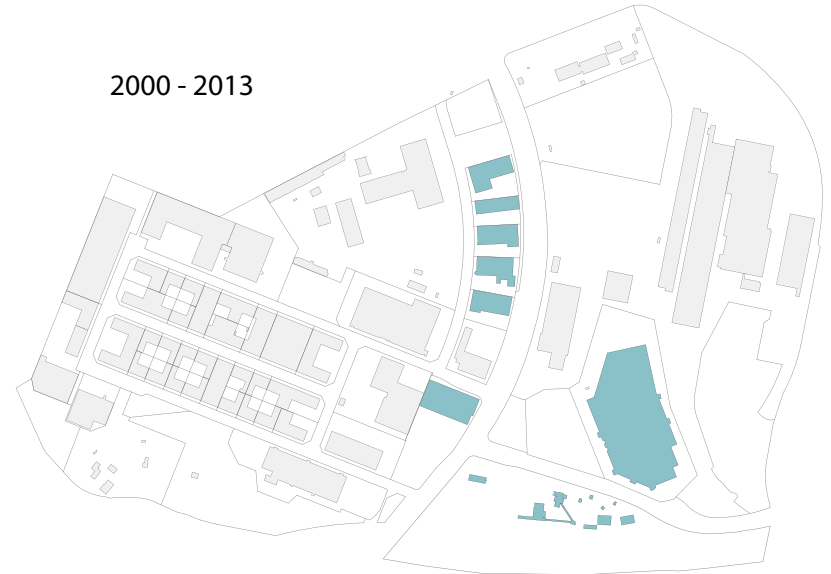
1960 - 1979



1980 - 1999



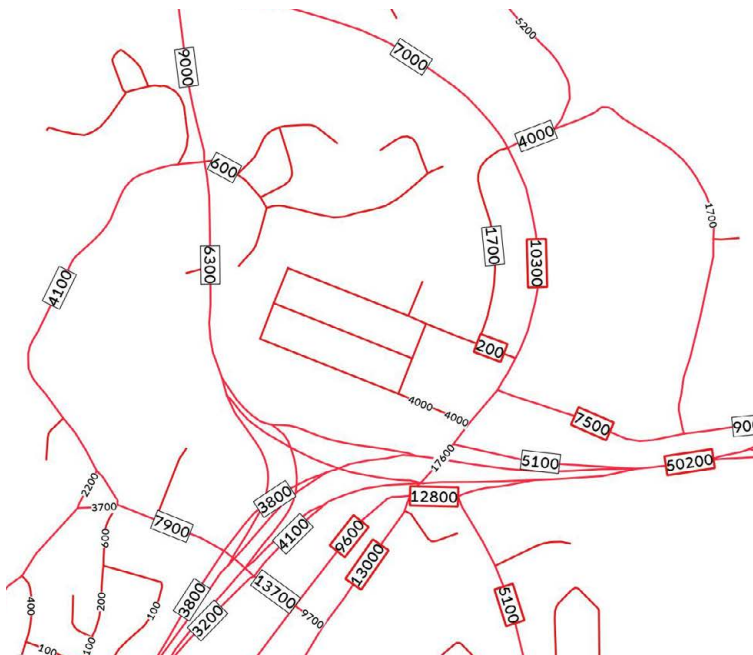
2000 - 2013



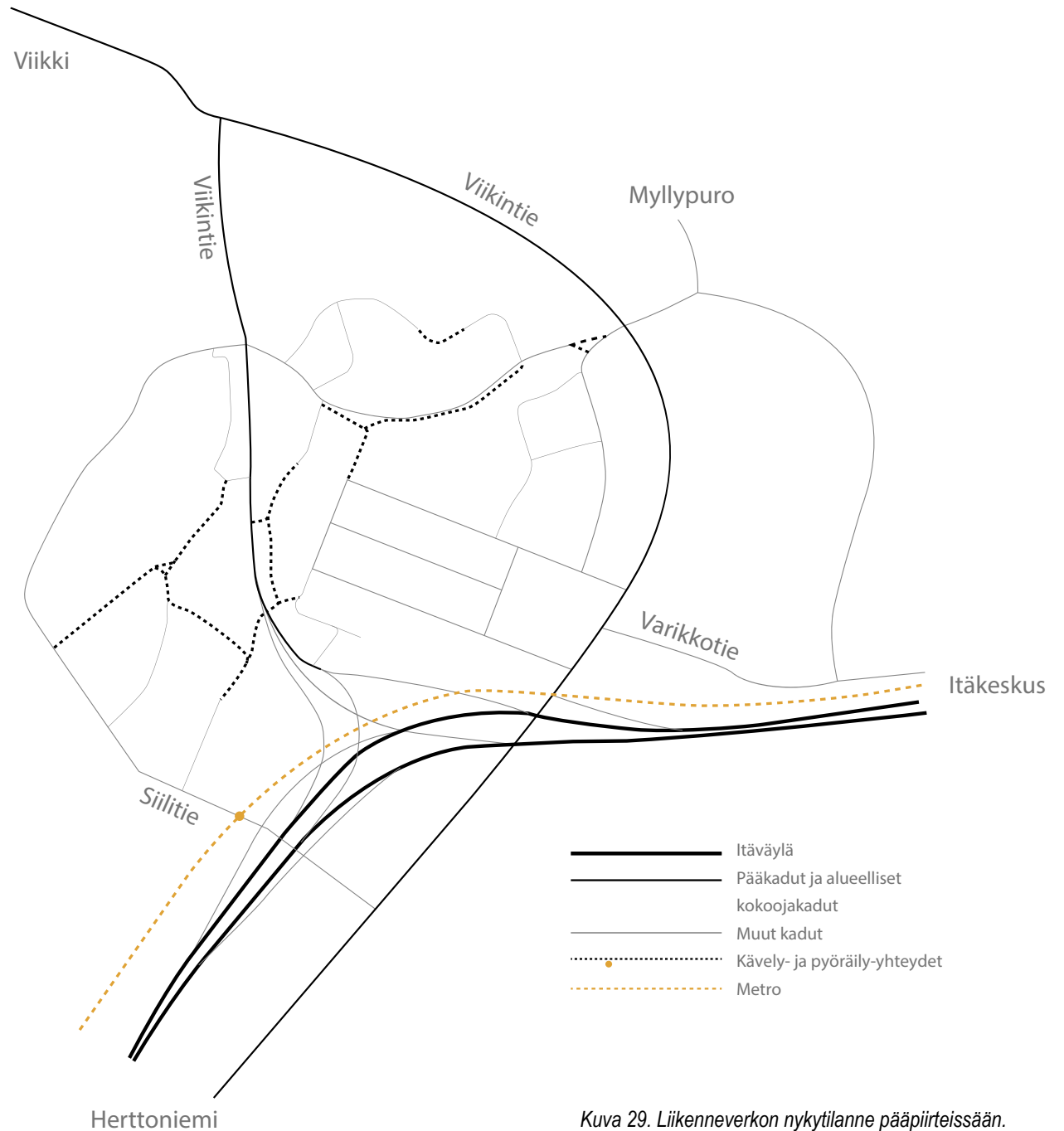
Liikenne ja pysäköinti

Nykyisin Viikintie ja Itäväylä muodostavat alueen pääkatuverkon. Viikintie ja Itäväylä liittyvät toisiinsa metroradan ylittävällä eritasoliittymällä. Eritasoliittymän läheisyydessä on Itäväylän ja Siiltien sekä Itäväylän ja Viilarintien eritasoliittymät. Kokoojakatuja ovat Viilarintie ja Varikkotie.

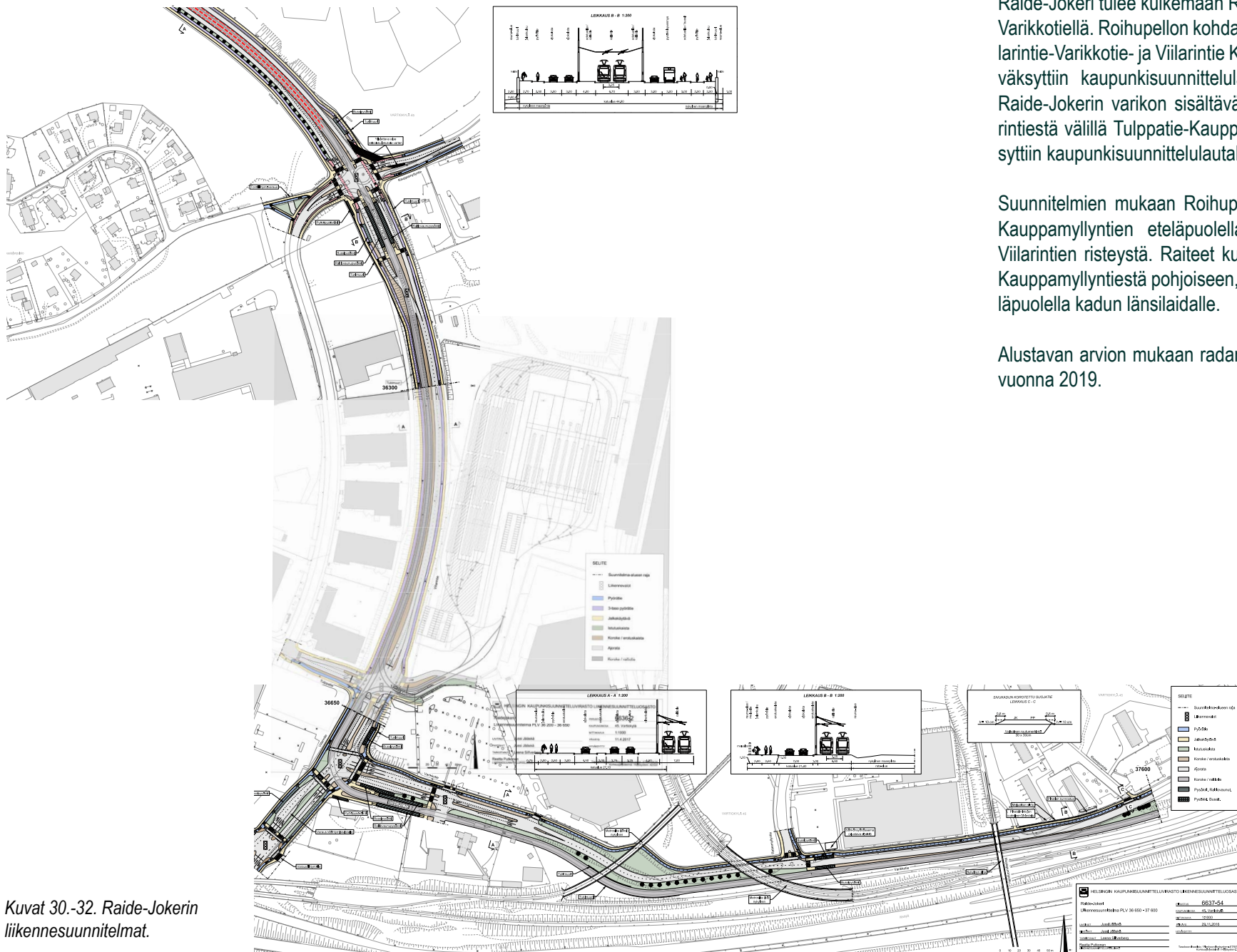
Roihupellon alueella teollisuusrakennusten pysäköinti on järjestetty tonteilla sekä teollisuusalueen reunoilla olevalla kahdella LPA-tontilla. Asemakaava mahdollistaa pysäköintipaikkojen sijoittamisen myös tontin etupihalle.



Kuva 28. Syksyn arkivuorokauden liikenne 2016



Kuva 29. Liikenneverkon nykytilanne pääpiirteissään.



Kuvat 30.-32. Raide-Jokerin liikennesuunnitelmat.

Raide-Jokeri tulee kulkemaan Roihupellossa Viilarintiellä ja Varikkotiellä. Roihupellon kohdalla liikennesuunnitelmat Viilarintie-Varikkotie- ja Viilarintie Karhunkaatajan kohdalla hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 29.11.2016. Raide-Jokerin varikon sisältävä liikennesuunnitelma Viilarintiestä välillä Tulppatie-Kauppamyllyntien pysäkki hyväksyttiin kaupunkisuunnittelulautakunnassa 11.4.2017.

Suunnitelmien mukaan Roihupellossa on kaksi pysäkkiä; Kauppamyllyntien eteläpuolella ja Varikkotiellä, lähellä Viilarintien risteystä. Raiteet kulkevat keskellä Viilarintietä Kauppamyllyntiestä pohjoiseen, mutta siirtyvät pysäkin eteläpuolella kadun länsilaidalle.

Alustavan arvon mukaan radan rakentaminen alkaa alkuvuonna 2019.

Kivikontien tunnelin alustava periaatesuunnitelma

Kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt periaatesuunnitelman 30.09.2004.

Vaikka suunnitelma on vanha, siinä esitetyt perustelut ja periaatteet ovat edelleen voimassa. Karhunkaatajan asemakaavassa Viikintien sijaintia on muutettu, mutta edelleen on teknisesti mahdollista johtaa Kivikontien tunnelista rampit Viilarintielle. Vaihtoehtoisena ratkaisuna tutkittiin myös lyhyttä tunnelia välillä Kehä I - Viilarintie. Tästä on todettu, että Kivikontien tunnelin, Viikintien ja Viilarintien liittymä ruuhkautuu pahasti. Lisäksi asumisen sijoittaminen Viikintien ja Viilarintien varteen on vaikeaa.

Tuolloin ennusteliikennemäärän arvioitiin olevan jatkosuunnitteluun valitussa vaihtoehdossa tunnelin pohjoisosassa 32300 ajoneuvoa/vrk. ja eteläisessä osassa 25800 ajoneuvoa/vrk.

Tunnelisuunnitelman yhteydessä ei ole esitetty, miten nykyinen Viikintie liittyy eteläpäästä muuhun katuverkkoon. Tehdyn ratkaisun perusteella on pääteltävissä, että Viikintien ja Itäväylän ramppien ensisijainen tarkoitus on johtaa Itäväylän liikennettä Kivikontien tunneliin. Nykyinen Viikintien on tarpeen liittää kokoojakatuverkkoon joko Roihupellon kautta tai yhdistää Herttoniemen puolella katu yhteydellä Siilitiehen.



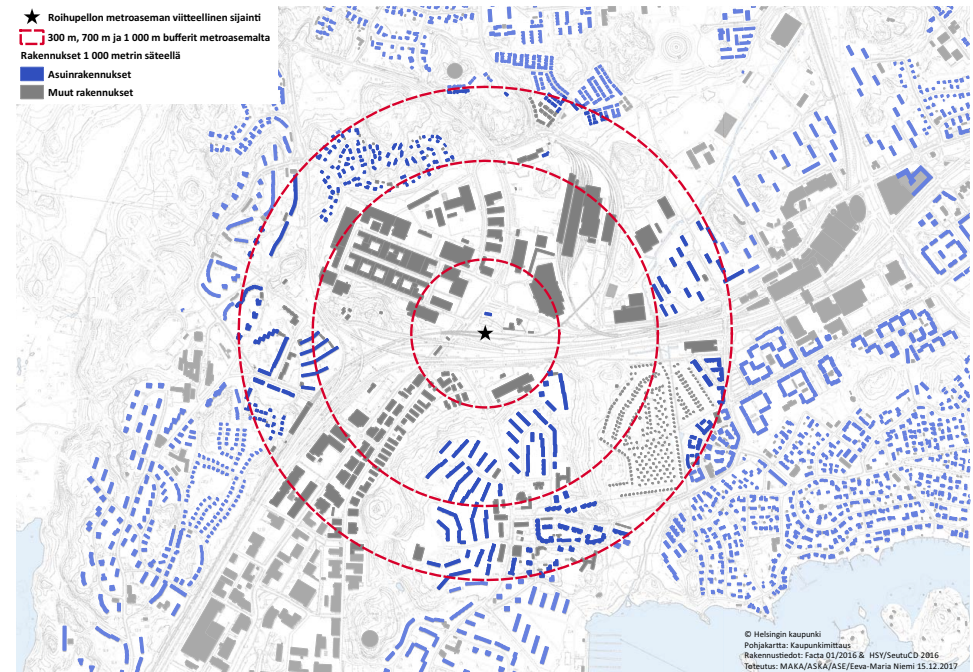
Kuva 33. Kivikontien tunnelin suunnitelma.

Asukkaat ja työpaikat

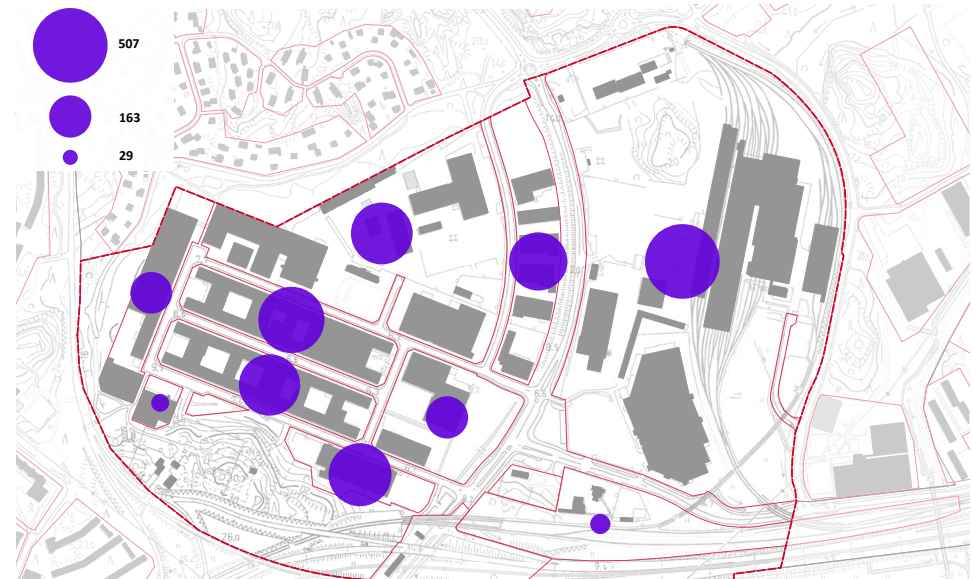
Roihupelto on lähes täysin työpaikka- ja yritysalue. Vuonna 2016 mahdollisen metroaseman vaikutuspiirissä 300 m säteellä asui alle 10 henkilöä, mutta jo 700 metrin säteellä noin 2500. Lisäksi Roihupellossa on vajaa 3000 työpaikkaa.

Siilitien metroaseman ympäristössä on tällä hetkellä noin 3500 asukasta ja 2100 työpaikkaa, yhteensä siis noin 5700 potentiaalista metron käyttäjää. Itäkeskuksen metroaseman ympäristössä on noin 6000 asukasta ja 4000 työpaikkaa, yhteensä siis noin 10 000 potentiaalista metron käyttäjää.

Uuden yleiskaavan väestö- ja työpaikkaennusteen mukaan vuonna 2050 potentiaalinen käyttäjämäärä on kasvanut Siilitien ympäristössä yli 10 000 ja Itäkeskuksen ympäristössä yli 18 000 käyttäjään. Roihupellon tulevan metroaseman ympäristössä potentiaalinen käyttäjämäärä on noin 11 000 ja yli 13 000, jos otetaan huomioon tulevat Roihupellon Stadin ammattiopiston opiskelijat. Tässä tapauksessa on oletettu, että potentiaaliset käyttäjät käyttävät kukin vain yhtä metroasemaa, joten limittyvillä alueilla käyttäjät on jaettu luonnollisten esteiden mukaisesti.

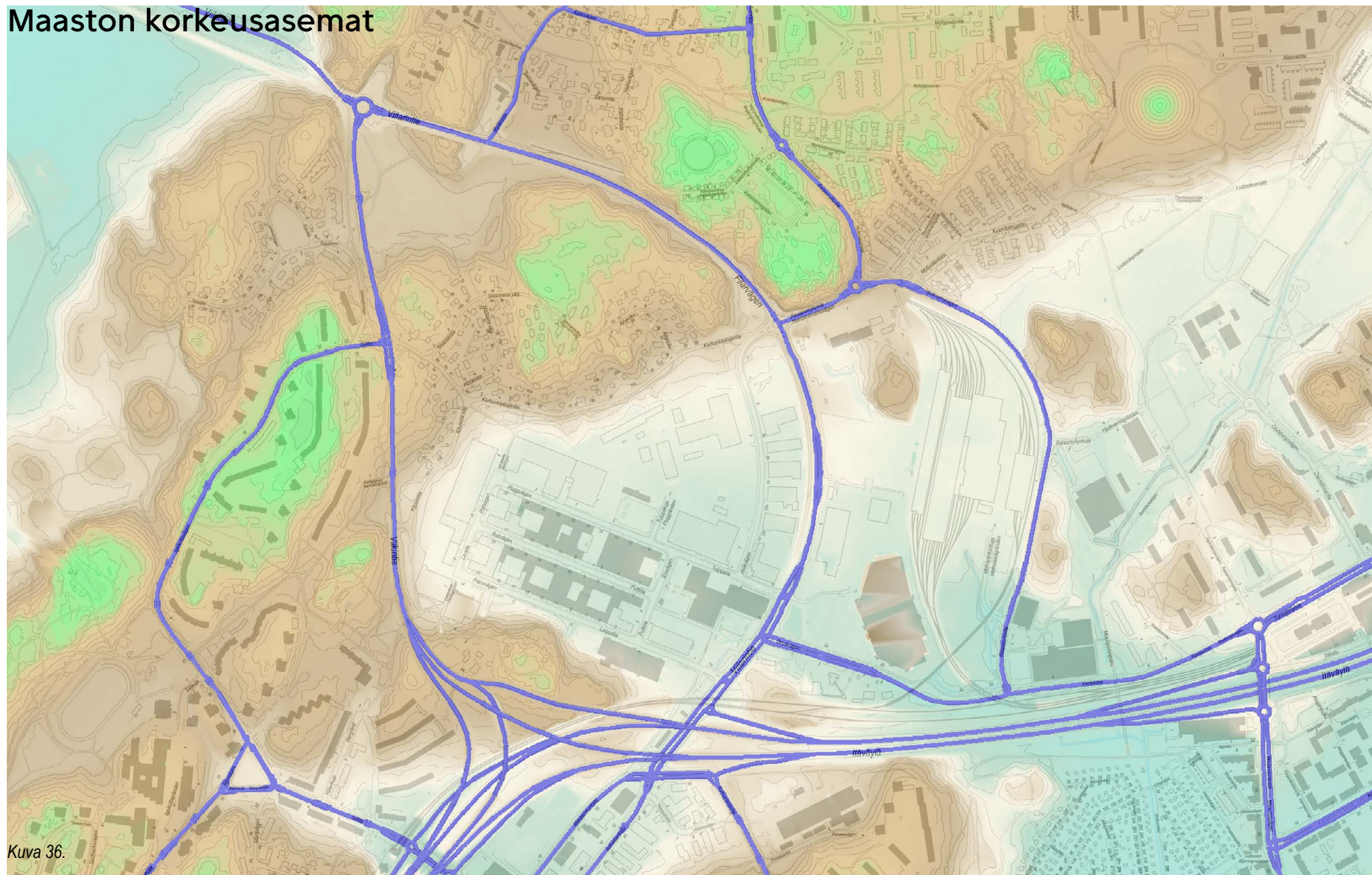


Kuva 34. Roihupellon tuleva metroasema ja etäisyysvyöhykkeet 300m, 700 m ja 1000m.



Kuva 35. Yritysten, voittoatavottelemattomien ja julkisyhteisöjen henkilöstömäärät Roihupellossa v.2014.

Maaston korkeusasemat



Kuva 36.

500 m

1:10 000

Kiinteistökartan maastotiedot, Maastomalli ©Helsingin kaupunki

Suojelukohteet ja arvokympäristöt

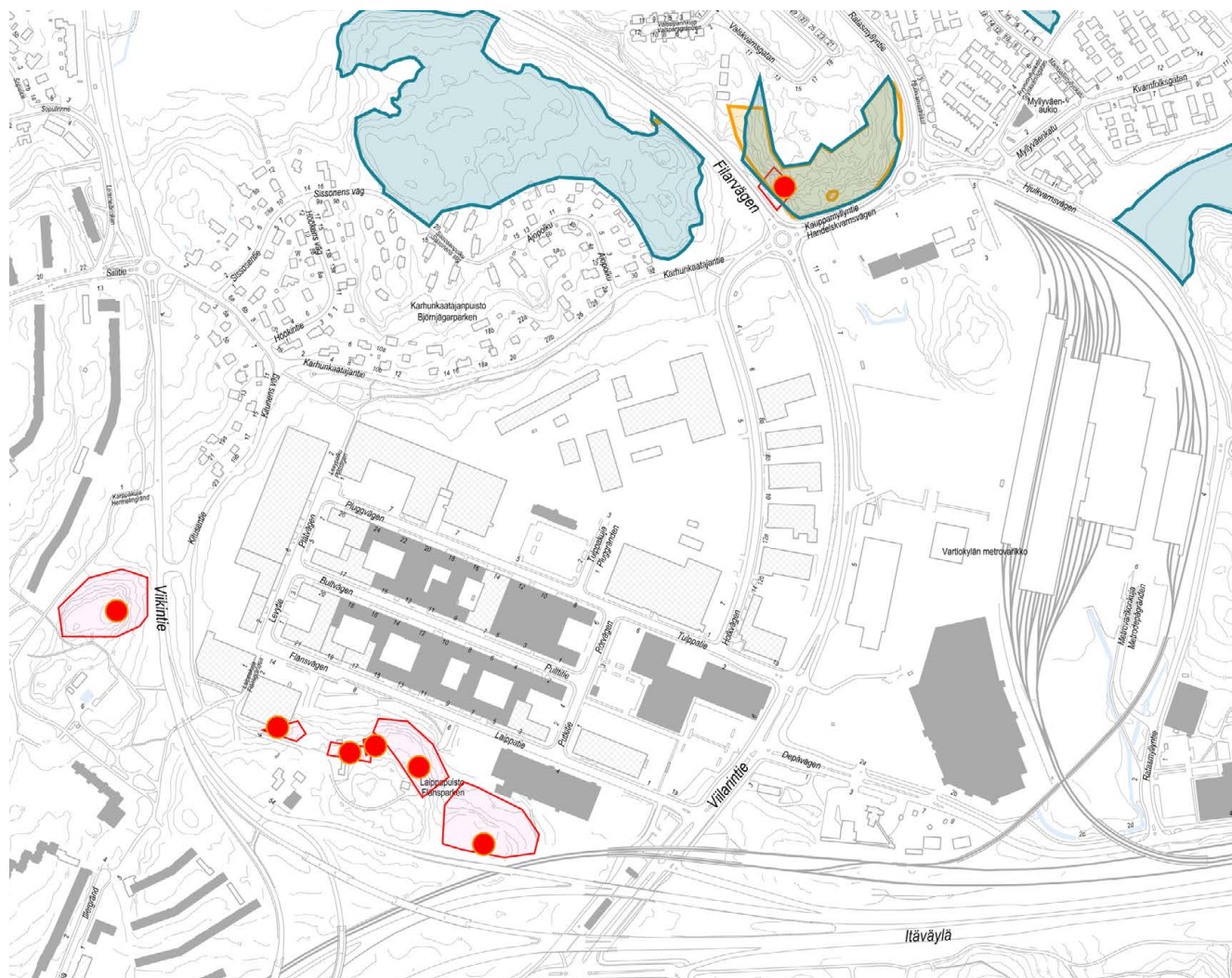
Roihupellon teollisuusalueen eteläosassa, Laippapuiston mäellä, sijaitsee vuonna 1914 rakennettuja ensimmäisen maailmansodan aikaisia linnoituslaitteita. Kohteet 1914:65-68 muodostavat kokonaisuuden. Alueen länsiosassa on entinen paloasema sekä rauniokoirien koulutusrata. Kohde muodostuu viidestä erillisestä varustuksesta, jotka sijaitsevat mäen pohjoislaidalla ja itäpäässä. Ne ovat eripituisia hiekalla ja maalla peitetyjä kivivalleja.

Viikintien länsipuolella sijaitsee edellisistä erillinen ensimmäisen maailmansodan aikainen puolustusasema, kohde 1914:63. Se sijaitsee korkean kallion huipulla, Siilitie 13:n ja Viikintien välissä. Vallit ovat kiertäneet kallion huippua. Torjuntasuuntina ovat olleet kaikki ilmansuunnat. Kohteen eteläpuolelle on johtanut yhdystie, josta on jäljellä vielä lyhyt osa. Kallion koillisnurkassa on valleja jäljellä n. 40 metriä. Kohteen länsi- ja pohjoisosa on hävitetty. Vallit on tasattu 1960, jolloin mäelle oli tarkoitus rakentaa leikkikenttä. Kivimuurien korkeat hiekasta rakennetut pengerrykset erottuvat selkeästi mäen ulkosivuilta, mutta vallien suojanpuolelta ei ole enää mitään näkyvissä.




Roihupellosta pohjoiseen, Viilarinrintien itäpuolella jyrkän kallion juuressa on ensimmäisen maailmansodan aikainen luola, jonka rakennusajankohta 1915-1918.

Roihupellon pohjoispuolella Karhunkaatajassa ja Puu-Myllypuron eteläpuolisissa metsissä on Metso-arvotettuja metsiä, kriteerilukultaan 0-III.

Puu-Myllypuron ja Kauppamyllyntien välissä on arvokas geologinen kohde, maisemallisesti merkittävä kallioalue.



Kuva 37. Kartoitetut muinaismuistot, arvokkaat metsäkohteet ja arvokkaat geologiset kohteet Roihupellossa.

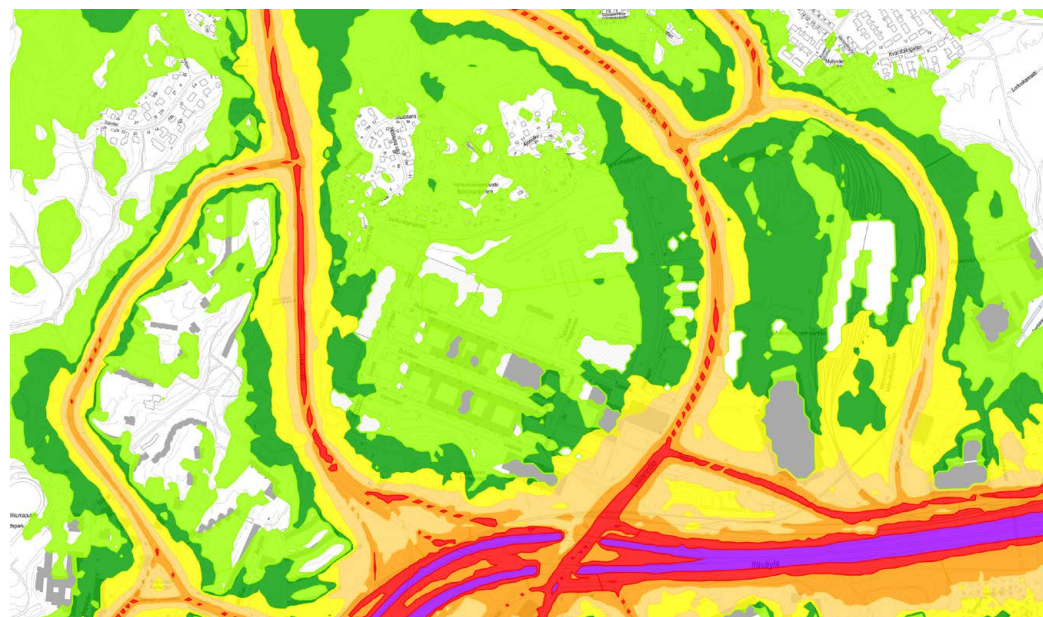
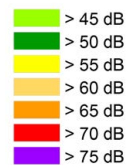
-  Muinaismuistot
-  Arvokkaat metsäkohteet
-  Arvokkaat geologiset kohteet

Melu

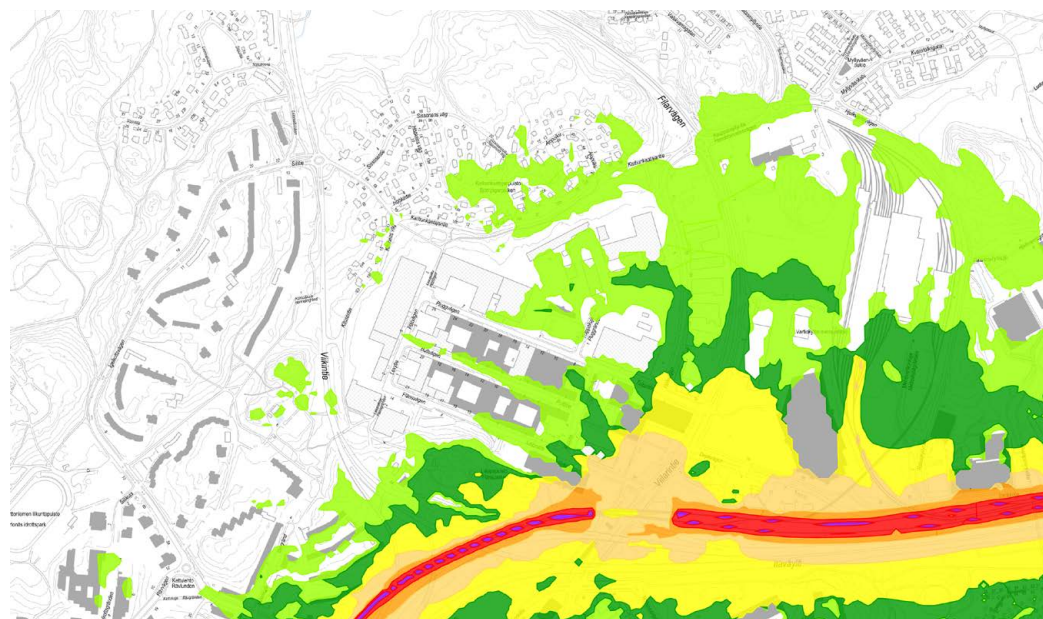
Roihupellon eteläosassa on paljon liikennemelua. Itäväylän vuoden 2015 liikennemäärä noin 49 000 ajoneuvoa vuorokaudessa, ja sen aiheuttama melu on voimakasta (eteläosassa vähintään yli 55 dB). Itäväylän lisäksi metro aiheuttaa alueelle melua. Raideliikenteestä aiheutuva melu poikkeaa tieliikennemelusta, jolloin merkittävin melualtistus voi tapahtua metrojunan ohiajon aiheuttamasta enimmäisäänitasosta. Meluhaittaa korostaa metron aikaisin aamulla alkava liikennöinti, joka päättyy puoliilta öin. Roihupellon kohdalla oman erityispiirteensä tuo myös metrovarikon läheinen sijainti, eli metrojunien liikennöintiä ja siirtelyä tapahtuu myös varsinaisen liikennöinnin ulkopuolella. Lisäksi alueen kohdalla on kaksi metron vaihdetta, jotka osaltaan vaikuttavat melutasoon ja todennäköisesti lisäävät myös häiritsevyyttä.

Viilarintien liikennemäärä on vuoden 2015 tietojen perusteella 12 000–17 000 ja Varikkotien hieman yli 8000 ajoneuvoa vuorokaudessa, eli liikennemäärät ovat Itäväylään verrattuna melko maltillisia. Varikkotietä pitkin tulee kuitenkin liikennöimään Raide-Jokeri, jonka aiheuttama melutaso voi olla autoliikennettä merkittävämpi. Erityisesti Varikkotien ja Itäväylän välinen alue tulee jäämään kahden raidemelulähteen väliin. Melun kannalta kyseinen alue sopisi nykytilanteessa asumiselle huonosti. Esimerkiksi piha-alueiden suojaaminen melulta edellyttää rakenteellisia meluntorjuntatoimenpiteitä, mikäli alueelle tulee asuinrakentamista.

Laippapuiston alue on huomattavasti paremmin suojassa melulta, kun tilannetta tarkastelee viimeisimmän EU-meluselvityksen perusteella.



Kuva 38. Tieliikenteen aiheuttama melut päiväaikaan, Helsingin meluselvitys 2017

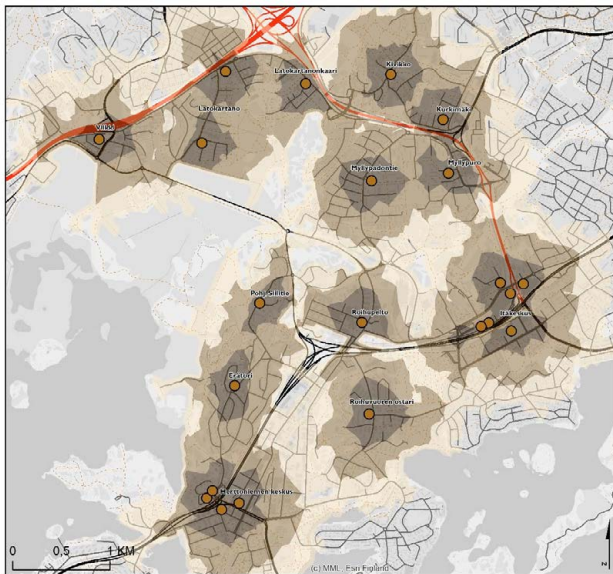


Kuva 39. Metroliikenteen aiheuttama melut päiväaikaan, Helsingin meluselvitys 2017

Yrityskysely 2017

Syksyllä 2017 Innolink Researchin tekemän yrityskyselyn perusteella Roihupellon tärkeimmäksi arvioitu tekijä on saavutettavuus henkilöautolla, mikä toteutuu alueella hyvin. Suurin osa vastaajista oli tyytyväisiä Roihupeltoon, mikä näkyy sitoutuneisuudessa ja haluttomuudessa muuttaa. Kehitettäviksi asioiksi nousi muun muassa viihtyisyys ja palvelutarjonta (esim. päivittäistavara-kauppa), pysäköinti, kiinteistöjen kunto, alueen siisteys ja turvallisuus ja alueen markkinointi.

Vastauksissa oli merkittäviä eroja toimialasta riippuen. Kuljetus- ja varastointialan yritysten mielestä erityisesti alueen sijainti oli erinomainen ja saavutettavuus sekä palvelut ja tarjonta nekin hyvällä tasolla. Teollisuusyritysten sekä ammatillisen, teknisen ja tieteellisen toiminnan ja suunnittelu- palveluyritysten mielestä alueen palvelut ja tarjonta, erityisesti viihtyisyys olivat keinoja.

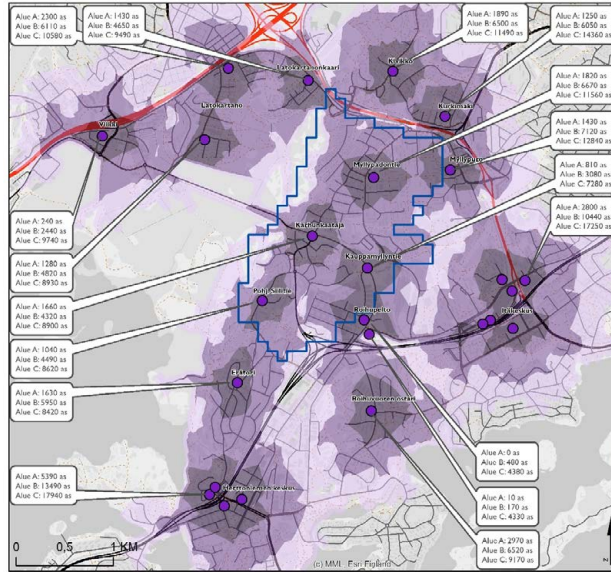


Kaupallinen selvitys

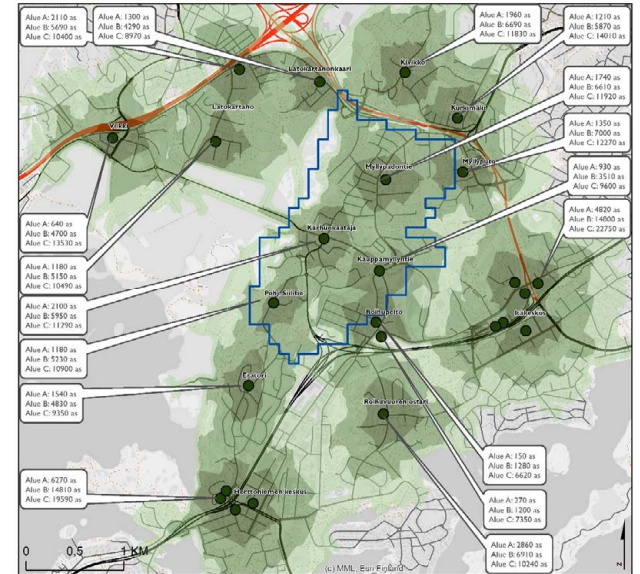
WSP Finland Oy teki syksyllä 2017 konsulttityönä kaupallisen selvityksen Karhunkaatajan-Roihupellon alueelle.

Selvityksen mukaan Roihupellon läntiset korttelit voivat jatkossakin kehittyä nykyisen tyyppisenä tai tehokkaampana työpaikkarakentamisena. Alueelle voi sijoittua myös pienimuotoisesti kauppaa nykyiseen tapaan, mutta laajalle kaupan rakentamiselle ei aluetta kannatta kehittää ainakaan lähitulevaisuudessa huonon kävelysaavutettavuutensa takia.

Selvityksessä todetaan edelleen, että nykyisen kaupan laajentumiselle on Roihupellon alueella tarvetta Helsingin itäisissä kaupunginosissa jatkuvan asuntorakentamisen sekä sisustamisen ja rakentamisen kaupan markkinoiden kasvun myötä. Kaupan laajentumiselle sopivia kortteleita ovat keskeiset kaupan korttelit ja niiden välittömässä läheisyydessä olevat korttelit.



Piccolo-hankeesta selvitys toteaa, että kortteli soveltuu asumiselle paremmin kuitenkin vasta korttelin kohdalle rakennettavan uuden metroaseman myötä. Lyhyellä aikavälillä kortteli soveltuisi paremmin nykyisen kaupan alueen laajennusalueeksi.



Kuvat 40.-42. Kaupallisten palveluiden lähisaavutettavuusalueet ja niiden asukasmäärät 400, 800 ja 1200 metrin etäisyydellä kevyen liikenteen verkostoa pitkin vuosina 2017 (vas.), 2030 (kesk.) ja 2050 (oik.) / WSP Finland Oy.

Lähteet:

- Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto (2016). Tarkistetun yleiskaavaehdotuksen selostus: Kaupunkikaava - Helsingin uusi yleiskaava. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2016:3.
- WSP Finland Oy (2017). Karhunkaatajan ja Roihupellon kaupallinen selvitys.
- Innolink Research Oy ja Helsingin kaupunki (2017). Roihupellon yritys­kysely 2017.
- Suomen Raitiotieseura Ry: Helsingin metro, historiikka. tarkistettu 26.2.2018.
<http://www.raitio.org/metro/mhistory.htm>
- Helsingin Sanomat 15.2.2001. Sisustustalo sai kaavan Roihupeltoon. tarkistettu 26.2.2018.
<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000003947792.html>
- Kuvat 1-7, 17-22, 25, 36, 37, 38, 39: Helsingin kaupungin karttapalvelu
- Kuva 15: Arkkitehtitoimisto A-Konsultit Oy
- Kuvat 23, 24, 26, 27, 29: KYMP/ Marco Di Martino ja Laura Hietakorpi
- Kuvat 28, 30-32, 33: Helsingin kaupunki, liikenne- ja katusuunnittelupalvelu
- Kuvat 34, 35: KYMP / Eeva-Maria Niemi
- Kuvat 40-42: WSP Finland Oy
- Muut kuvat Laura Hietakorpi