



16.1.2020

LIITE: YLEISSUUNNITELMALUONNOKSET JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Kaupunginvaltuusto 3.2.2020 § 9


RIIHIMÄKI
Kotikaupunki

Riihimäen kaupunki

www.riihimäki.fi

 Jolma
Architects

 RAMBOLL

 NOMA

 NOMA

 arkkitehdit LSV
CREATING IDEAS - BUILDING SOLUTIONS

SISÄLLYS

1. YLEISSUUNNITELMALUONNOKSET

JOHDANTO

LUONNOS 1: TÄHTI

LIIKENNE

MAISEMA

TOIMINNOT

TIIVIYS

VAIHEISTUS

LUONNOS 2: RATA

LIIKENNE

MAISEMA

TOIMINNOT

TIIVIYS

VAIHEISTUS

LUONNOS 3: VÄYLÄ

LIIKENNE

MAISEMA

TOIMINNOT

TIIVIYS

VAIHEISTUS

2. VAIKUTUSTEN ARVIOINTI & OSALLISTUMINEN 18

JOHDANTO 19

VAIKUTUKSET SUHTEESSA RIIHIMÄEN KAUPUNGIN

8 STRATEGISIIN TAVOITTEISIIN JA VISIOTYÖHÖN 20

8 VAIKUTUKSET SUHTEESSA ASUKASKYSELYIHIN 21

8 SOSIAALISET JA KULTTUURISET VAIKUTUKSET 22

8 YHDYSKUNTATALOUDELLISET VAIKUTUKSET

9 JA MAANKÄYTÖN TEHOKKUUS 23

10 VAIKUTUKSET SINI- JA VIHERRAKENTEESEEN 24

12 VAIKUTUKSET LIIKENTEESEEN 25

12 YHTEENVETO TYÖPAJOISTA 26

12 TYÖPAJOJEN JOHTOPÄÄTÖKSET 27

12

13

14

16

16

16

16

17

TYÖRYHMÄ

RIIHIMÄEN KAUPUNKI

Sami Sulkko	kaupunginjohtaja *
Miia Nahkuri	kaupunginhallituksen puheenjohtaja *
Pertti Mäkelä	kaupunkikehityslautakunnan puheenjohtaja *
Rauli Hirviniemi	kaupunkikehityslautakunnan varapuheenjohtaja *
Toni Haapakoski	kaupungininsinööri *
Mika Herpiö	elinvoimajohtaja *
Hannu Tuominen	kaupunginsihteeri *
Ari Vettenterä	kaupungingeodeetti *
Anniina Korkeamäki	kaavoituspäällikkö *
Jari Jokivuo	vs kaavoituspäällikkö *
Niina Matkala	yleiskaava-arkkitehti
Anna Vesén	kulttuurituottaja
Esa Santakallio	sivistysjohtaja
Hannu Mattila	rakennuspäällikkö
Elina Mäenpää	ympäristöjohtaja
Mia Miettinen	viestintä- ja markkinointipäällikkö
Jenni Manninen	viestinnän asiantuntija
Jouni Sakomaa	sosiaali- ja terveysjohtaja
Aili Tuppurainen	suunnitteluinsinööri
Kimmo Männistö	liikennetekniikan asiantuntija
Elisa Lintukangas	kaavasuunnittelija
Otto Mäkelä	kaavasuunnittelija
Sonja Leppänen	projektikoordinaattori

* hankkeen ohjausryhmässä

SUUNNITTELIJAT

Juha Luoma	arkkitehti	Arkkitehdit LSV Oy
Kasmir Jolma	arkkitehti	Jolma Arkkitehdit Oy
Ashley D Penn	maisema-arkkitehti	Jolma Arkkitehdit Oy
Riina Lundman	asiantuntija, FT	Jolma Arkkitehdit Oy
Juuso livonen	arkkitehti	TUPA architecture Oy
Ananda Frigière	arkkitehti	TUPA architecture Oy
Aapeli Turunen	liikennes. DI	Ramboll Finland Oy
Jukka Räsänen	liikennes. DI	Ramboll Finland Oy
Ville Keskisaari	liikennes, ins. YAMK	Ramboll Finland Oy
Mari Ariluoma	maisema-arkkitehti	Nomaji maisema-arkkitehdit Oy
Annika Pousi	maisema-arkkitehti	Nomaji maisema-arkkitehdit Oy
Elina Inkiläinen	MMM, maisema-arkkitehti yo Nomaji maisema-arkkitehdit Oy	



1

YLEISSUUNNITELMA- LUONNOKSET

JOHDANTO

Yleissuunnitelmaluonnokset koostuvat kolmesta vaihtoehtoisesta ratkaisumallista, joiden pohjalta laaditaan lopullinen yleissuunnitelma ja viitesuunnitelmat. Luonnosvaihtoehtojen nimet ovat Tähti, Rata ja Väylä. Nimet heijastavat kunkin luonnoksen rakennetta ja suhdetta asemanseudun ympäristöön.

Luonnosvaihtoehdot sisältävät periaateratkaisut suunnittelualueen kaupunkirakenteen, tiiviyyden, liikkumisratkaisujen, viher- ja sinirakenteen sekä toimintojen osalta. Luonnosvaiheen yhteydessä järjestetään sekä kaupungin asukkaille että muille alueen toimijoille työpajoja, joiden yhteydessä esitellään yleissuunnittelutyön taustaa ja tilannetta, kerätään mielipiteitä ja palautetta alustavista suunnitelmavaihtoehdoista sekä ideoidaan yhdessä mahdollisia uusia ratkaisuja lopullista yleissuunnitelmaa varten. Palautetta kerätään myös karttapohjaisen verkkokyselyn kautta.

Luonnossuunnitteluvaiheen lopputuloksena muodostuu kuva yleissuunnittelun ratkaisuvaihtoehdoista ja niiden vaikutuksista. Lopullisen yleissuunnitelman pohjaksi valitaan joko yksi luonnoksista tai yleissuunnitelmassa voidaan tarvittaessa yhdistää elementtejä eri vaihtoehdoista.

LUONNOS 1: TÄHTI



Tähti-vaihtoehto noudattaa pääperiaatteiltaan asemanseudun visiotyön mukaista kehämäistä suunnitelmaa. Kehää on täydennetty Peltosaaren puolelle ulottuvalla yhteydellä, jolloin vaihtoehtoon muodostuu asemalta säteittäin jatkuva rakenne. Kaupungin kehittäminen ja täydennysrakentaminen tapahtuvat laajalla alueella erityisesti uuden robottibussin reitin varrella. Uusi koulu, päiväkotia ja muun muassa kaupungintalon palvelut ovat sijoitettu junaradan välittömään läheisyyteen Peltosaaren puolelle. Pääasialliset viheralueet on integroitu osaksi asuinalueita ja ovat toimintoiltaan monipuolisia. Säteittäinen kehittämisalue mahdollistaa esimerkiksi Voimalan ja Jokikylän kehittämispotentiaalien hyödyntämisen tehokkaasti.





LIIKENNE



- Jalankulun pääreitti
- Pyöräilyn pääreitti
- Robottibussikehä
- Moottoriliikenteen pääreitti

Vaihtoehdon tavoitteena on vähentää liikenteestä aiheutuvia ympäristöpäästöjä ja parantaa liikenneturvallisuutta. Rautatieaseman läheisyydessä autoliikenteen määrää vähennetään ja ajonopeuksia alennetaan priorisoimalla katutilassa jalankulkua ja pyöräilyä. Priorisoinnin tavoitteena on ohjata osa autoista keskustaa kiertävälle kehälle ja muuttaa automatkoja kävely-, pyörä- ja joukkoliikennematkoiksi. Keskustan laitamille sijoitettavat pysäköintilaitokset vähentävät osaltaan keskustan läpiajoa.

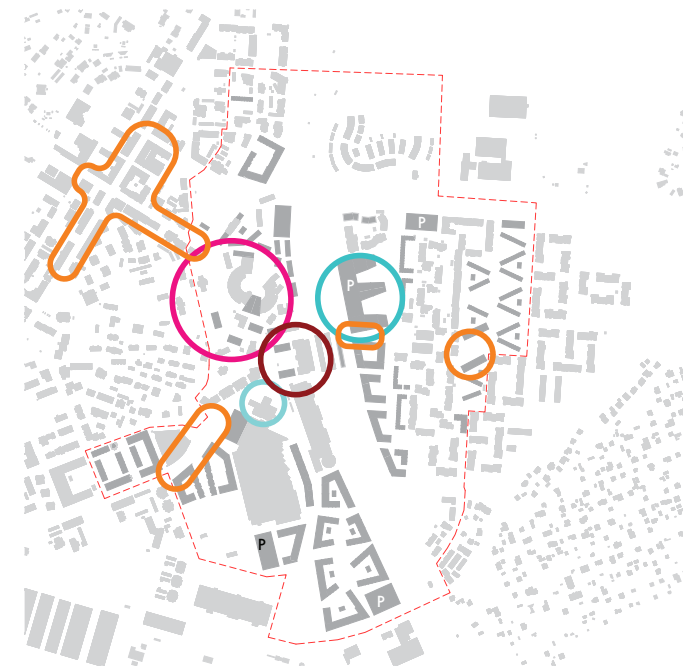
MAISEMA



- Rakennettu puisto
- Kosteikko
- Virkistysyhteys
- Urbaani vihreä kaupunkitila
- Näkymälinja ja urbaanin tilan jatkumo

Viherrakenteen keskeisenä teemana on poikittaisten yhteyksien kehittäminen ja toisistaan poikkeavien vetovoimatekijöiden kehittäminen radan eri puolille. Peltosaaren puolelle sijoitetun koulun oppimisympäristö integroituu osaksi uutta vanhan puistokokonaisuutta, jossa vetovoimatekijänä on aktiivinen viherympäristö: oppiminen, leikki, liikunta ja Peltosaaren tori tapahtuma-aukiona. Keskustan puolella aseman ympärille kehitetään urbaani vihreä julkinen tila, joka integroituu ympärillä oleviin kulttuuritiloihin ja niiden julkisiin ulkotiloihin. Tilaa olisi hyvä jatkaa Maantien kulttuuriympäristöön jättämällä näkymälinja avoimeksi ja lisäämällä maantien varteen pienimittakaavaisia liiketiloja.

TOIMINNOT



- Keskustamainen kivijalkakauppojen alue
- Koulu- ja palvelukeskus
- Yrityshautomo, co-working tila ja robotiikkakeskus
- Kulttuuritoimintojen alue
- Asema

Tähti-luonnoksessa toiminnot ovat sijoittautuneet hajaantuneesti robotti-bussin reitin varrelle. Rautatieasema on keskeinen solmukohta suunnittelualueella. Uusi koulu ja palvelukeskus sijaitsevat rautatien läheisyydessä Peltosaassa. Palvelukeskuksen viereen on suunniteltu sijoitettavaksi myös kaupunkihallinnon toimintoja. Nykyisen keskustan lisäksi kaupallisia palveluita on Atomin lisäksi myös Atomin länsipuolisen kadun varrella sekä Peltosaassa. Veturitallit ovat keskeinen kulttuurin keskittymä. Myös Voimalaan voidaan sijoittaa erilaisia toimintoja tarpeen mukaan kulttuurista co-working tiloihin.

TIIVIYS



- tiiviimmän rakentamisen alue
- Laaajuus:
yhteensä 324 500 k-m²
josta asumista 268 000 k-m²

Tähti -luonnosvaihtoehdossa rakentamisen tehokkuus vaihtelee alueiden sisällä luoden monimuotoista ympäristöä. Tiiveimmän rakentamisen alueet sijaitsevat Peltosaaren länsiosassa radan varressa, Jokikylän reuna-alueilla sekä visiotyön mukaisesti rautatieaseman läheisyydessä. Tiivis rakentaminen radan varrella luo melulta suojaavan puskurivyöhykkeen. Peltosaaren länsiosan korttelit muodostavat tiivistä ja urbaania kaupunkia rautatieaseman läheisyyteen. Jokikylän ja Peltosaaren sisäosissa rakentaminen on keski- ja matalatehoista, luoden sekoittunutta, monimuotoista ja viheralueisiin integroituvaa ympäristöä.

VAIHE 1



30 500 k-m²

Ensimmäisessä vaiheessa kehitetään Jokikylän aluetta ja strategisia sijainteja Peltosaassa lähimpänä rautatieasemaa. Tavoitteena on aloittaa positiivisen kehityksen kierre asemanseudun kehittämisen kannalta ratkaisevissa sijainneissa. Palvelukeskuksen ensimmäinen vaihe muodostaa vetonaulan yhdistäen Peltosaaren rautatieasemaan. Jokikylässä rakentuminen aloitetaan alueen itäosasta, jolloin rakennukset suojaavat tulevia vaiheita melulta.

VAIHE 2



112 000 k-m²

Toisessa vaiheessa jatketaan keskeisten sijaintien kehittämistä eheidän ja toimivien kokonaisuuksien aikaansaamiseksi. Jokikylän alue valmistuu yhtenäiseksi kokonaisuudeksi. Peltosaaren länsilaita ja Koulu- ja palvelukeskuksen toinen vaihe luovat yhtenäisen pohjois-eteläsuuntaisen viheryttyden Jokikylästä Peltosaaren pohjoisosaan. Veturitallien ympäristön rakentuminen alkaa aktivoiden rautatieaseman ja veturitallien aluetta.

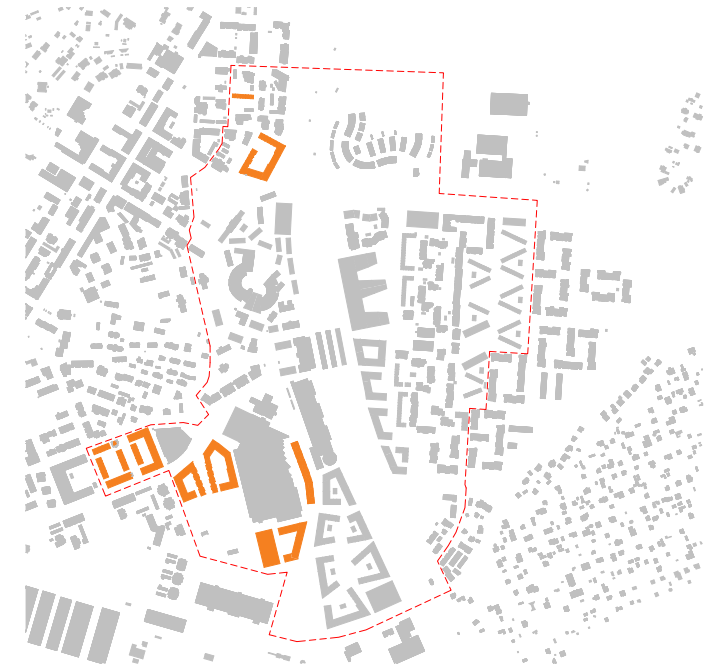
VAIHE 3



93 500 k-m²

Kolmannessa vaiheessa Peltosaaren itäosa täydentyy yhtenäiseksi kokonaisuudeksi luoden uuden keskuspuiston. Lisäksi veturitallien alue rakentuu valmiiksi ja kauppakeskus Atomin pohjoispuoli täydentyy.

VAIHE 4



88 500 k-m²

Neljännessä vaiheessa täydennetään kaupunkirakennetta kauppakeskus Atomin ympäristöstä. Atomin länsipuolen täydentyminen luo urbaanin yhteyden Jokikylästä rautatieasemalle. Tiivistyvä kaupunkirakenne edellyttää rakenteellista pysäköintiä.

LUONNOS 2: RATA



Rata-vaihtoehdossa kehittäminen tapahtuu erityisesti rautatien ympäristössä. Täydennysrakentamista toteutetaan eniten radan itäpuolella Peltosaarella. Uusi palvelukeskus ja koulu sijaitsevat radan välittömässä läheisyydessä, mikä tekee palvelukeskuksesta helposti saavutettavan. Jokikylä linkittyy luontevasti osaksi kehittämislinjaa ja palveluita. Rata-vaihtoehdossa moottoriliikenne kulkee molemmiin puolin rautatietä luoden tehokkaan liikenneverkon kaikilla liikkumismuodoilla. Uudet alikulut radan alta yhdistävät radan itä- ja länsipuolen tehokkaasti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kannalta. Viherrakenne perustuu kehämäiseen viheryhteyteen, joka tukee sekä alueen ekologiaa että viihtyisyyttä.





LIIKENNE



- Jalankulun pääreitti
- Pyöräilyn pääreitti
- Robottibussikehä
- Moottoriliikenteen pääreitti

Vaihtoehdon tavoitteena on vähentää liikenteestä aiheutuvia ympäristöpäästöjä ja parantaa liikenneturvallisuutta. Autoliikenteelle tarjotaan mahdollisuus kulkea radan molemmin puolin, mutta kävely, pyöräily ja joukkoliikenne priorisoidaan autoliikenteen edelle esimerkiksi katutilaa jäsentelemällä. Peltosaaren uusi ajoyhteys sijoitetaan radan läheisyyteen, jotta se ei aiheuta haittaa asuinalueelle ja mahdollistaa sujuvan saapumisen asemalle. Keskustan laitamille sijoitettavat pysäköintilaitokset vähentävät osaltaan keskustan läpiajoa.

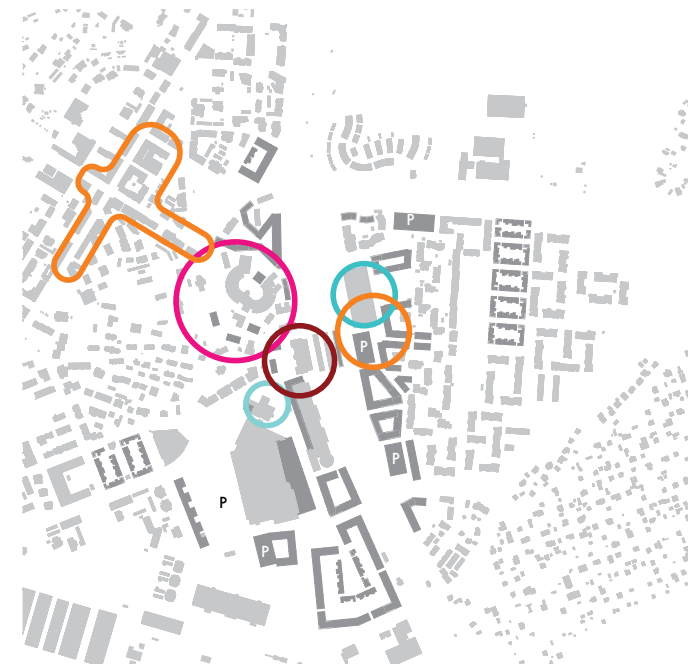
MAISEMA



- Viherkehä / puistot ja viheralueet
- Viherkehä / osteikot ja joen varren kasvillisuus
- Viherkehä / virkistysreitit ja vehreät katuympäristöt
- Vantaanjoki

Viherrakenteen keskeisenä teemana on mahdollisimman yhtenäisen viherkehän kehittäminen suunnittelualueen ympärille. Luonnosvaihtoehdossa tiivis rakentaminen sijoittuu alueen reunoille, ja ajatuksena on että viherkehä kiertää tätä. Viherkehälle muodostuu kiinnostava virkistysyhteys, jonka varrelle sijoittuu runsaasti erilaisia biotooppeja ja elinympäristöjä, mm. lepakoiden elinympäristöjä, monipuolista linnustoaluetta, kosteikkoja, lampia ja uusia pölyttäjien elinympäristöksi soveltuvia vyöhykkeitä kuten kaupunkiniittyjä ja lajistoltaan monipuolisia viherkattoja, joita osoitetaan rikkomaan nykytilanteessa yhtenäistä läpäisemättömän pinnoitteen aluetta. Kaupunkirakenteellisesti luonnosvaihtoehdossa esitetään urbaania kehää, joka risteää viherkehän kanssa Vantaanjoen ylittävän rautatiesillan kohdalla. Alikulku on tärkeä yhteys sekä urbaanille- että viherkehälle, joten sen suunnitteluun ja houkuttelevuuteen on tärkeä panostaa.

TOIMINNOT



- Keskustamainen kivijalkakauppojen alue
- Koulu- ja palvelukeskus
- Yrityshautomo, co-working tila ja robotiikkakeskus
- Kulttuuritoimintojen alue
- Asema

Rata-vaihtoehdossa erilaiset toiminnot ja palvelut sijoittuvat junaradan ja aseman lähistölle radan molemmille puolille. Uusi koulu ja palvelukeskus sijaitsevat Peltosaarella radan vieressä. Myös Matkakeskusta sekä Matkakeskuksen ja Atomin välistä aluetta on tarkoitus kehittää toiminnallisesti. Veturitalleille on tarkoitus luoda tilaa kulttuuritoiminnoille ja myös Voimalan mahdollisuuksia selvitetään.

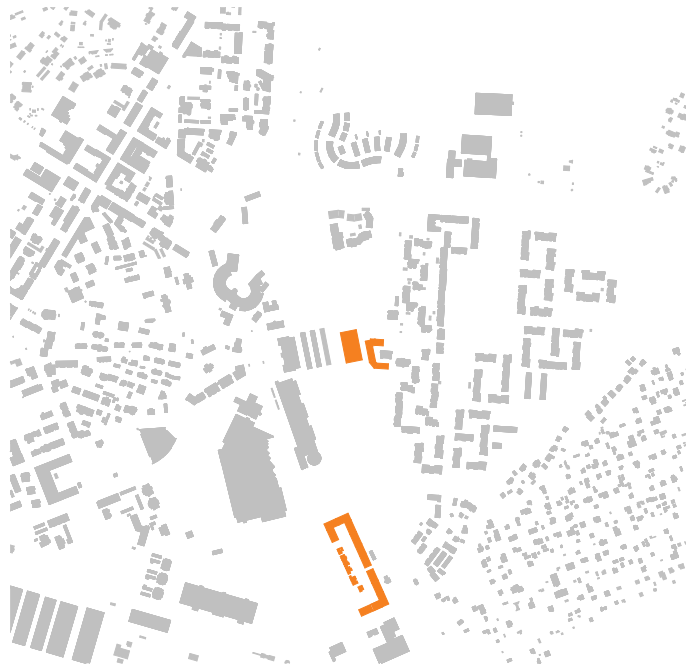
TIIVIYS



- tiiviimmän rakentamisen alue
- Laaajuus:
yhteensä 273 000 k-m²
josta asumista 233 000 k-m²

Rata -luonnosvaihtoehdossa rakentamisen tehokkuus on alueittain samankaltaista luoden kullekin alueelle omanlaisen identiteetin. Tiivein rakentaminen keskittyy radan varteen. Tiivis rakentaminen radan varrella luo melulta suojaavan puskurivyöhykkeen. Peltosaaren länsiosan korttelit muodostavat tiivistä ja urbaania kaupunkia rautatieaseman läheisyyteen. Jokikylän sisäosissa ja Peltosaaren itäosassa rakentaminen on matalatehokasta, luoden vastapainoa muilta osin tiiviille ja urbaanille rakenteelle.

VAIHE 1



23 000 k-m²

Ensimmäisessä vaiheessa kehitetään Jokikylän aluetta ja strategisia sijainteja Peltosaarella lähimpänä rautatieasemaa. Tavoitteena on aloittaa positiivisen kehityksen kierre asemanseudun kehittämisen kannalta ratkaisevissa sijainneissa. Jokikylässä rakentuminen aloitetaan alueen itäosasta, jolloin rakennukset suojaavat tulevia vaiheita melulta.

VAIHE 2



84 000 k-m²

Toisessa vaiheessa jatketaan keskeisten sijaintien kehittämistä eheidän ja toimivien kokonaisuuksien aikaansaamiseksi. Jokikylä ja Peltosaaren keskusaukion alue valmistuvat yhtenäisiksi kokonaisuuksiksi. Koulu- ja palvelukeskus rakennetaan Peltosaaren länsiosaan luoden rautatieasemaan integroituvan vetovoimatekijän. Veturitallien ympäristön rakentuminen alkaa aktivoiden rautatieaseman ja veturitallien aluetta.

VAIHE 3



76 000 k-m²

Kolmannessa vaiheessa Peltosaaren pohjoisosa täydentyy yhtenäiseksi kokonaisuudeksi luoden uuden keskuspuiston. Lisäksi veturitallien alue rakentuu valmiiksi.

VAIHE 4



90 000 k-m²

Neljännessä vaiheessa täydennetään kaupunkirakennetta kauppakeskus Atomin ympäristöstä. Virastotalon alueen ja Atomin länsipuolen täydentyminen luovat urbaanin yhteyden Jokikylästä rautatieasemalle.

LUONNOS 3: VÄYLÄ



Väylä-vaihtoehto perustuu nykyisen keskustan, rautatieaseman ja Peltosaaren yhdistävään urbaaniin kehittämisakseliin. Suunnitelma sisältää uuden diagonaalisen alikulun junaradan alta Veturitallien pohjoispuolelta. Väylä-vaihtoehto panostaa jalankulun ja pyöräilyn edistämiseen. Viihtyisä ympäristö jatkuu Veturitalleilta Jokikylään viherkatua pitkin. Uusi koulu sijaitsee entisen paikalla Peltosaaren itäosassa luoden vetovoimaisen akselin Keskuskadulta Veturitallien ja alikulun kautta Peltosaaren läpi. Rakentaminen Jokikylässä on tehokkuudeltaan matalampaa kuin muissa vaihtoehtoissa sisältäen muun muassa kaupunkivilloja, kaupunkipientaloja, paritaloja ja pienkerrostaloja. Kadunvarsien kivijalkakaupat ja kahvilat luovat elävää kaupunkitilaa tiiviisti rakennetun kehittämisakselin ympärille.





LIIKENNE



- Jalankulun pääreitti
- Pyöräilyn pääreitti
- Robottibussikehä
- Moottoriliikenteen pääreitti

Vaihtoehtona tavoitteena on vähentää merkittävästi liikenteestä aiheutuvia ympäristöpäästöjä ja parantaa liikenneturvallisuutta. Keskuskatu, Veturitallit, Asema-aukio ja Peltosaaren aukio muodostavat yhtenäisen jalankulkuyöhykkeen, joka mahdollistaa viihtyisän ja kestävästi liikumisympäristön kehittämisen. Asemanseutu rauhoitetaan autoliikenteeltä sallimalla Pohjoinen Asemakatu vain kestäville liikumisluokille ja ohjaamalla autot alueen reunalla sijaitseviin pysäköintilaitoksiin. Viihtyisällä asemanseudulla liikutaan pääasiassa jalan, pyörällä ja joukkoliikenteellä.

MAISEMA

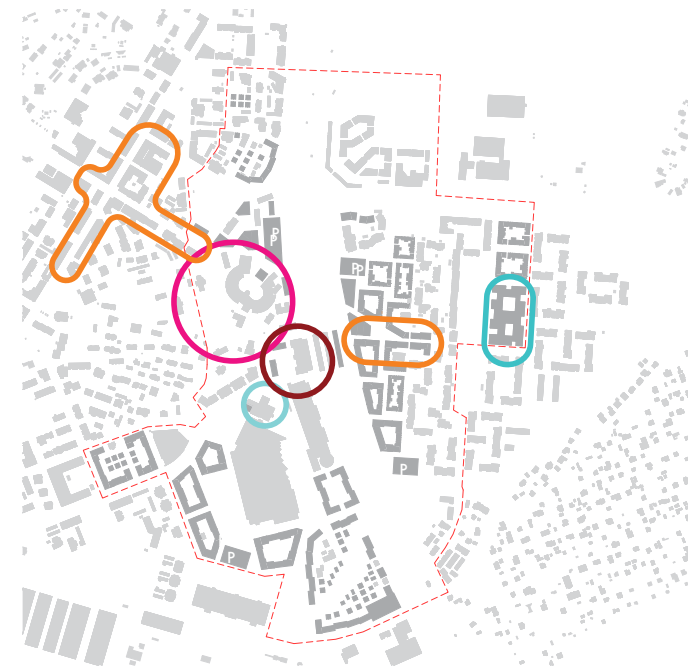


- Viherkatu
- Kosteikko
- Puistovyöhyke
- Niittyvyöhyke
- Vantaanjoki

Viherrakenteen keskeisenä teemana on hulevesien luonnonmukainen hallinta, Vantaanjoen vesistöjen tila sekä uoman muokkaaminen paikoin luonnonmukaisempaan tilaan. Peltosaaren puolelle on osoitettu tulvareitti Vantaanjoen historiallisen linjan alueelle, joka tulvakarttojen mukaan on alttiin sekä vesistö- että hulevesitulville.

Uoman luonnonmukaistamistoimenpiteisiin voi kuulua lisäesteiden (putkitusten ja tienalutusten) välttäminen, uoman mutkittelun lisääminen, taimenten kutusoraikkojen ja pohjakynnysten rakentaminen sekä joenvarren kasvillisuuden (puuston ja pajukon) lisääminen.

TOIMINNOT



- Keskustamainen kivijalkakauppojen alue
- Koulu- ja palvelukeskus
- Yrityshautomo, co-working tila ja robotiikkakeskus
- Kulttuuritoimintojen alue
- Asema

Väylä-vaihtoehtossa eri toiminnot sijoittuvat nykyisen keskustan, Veturitallien, aseman ja Peltosaaren välisen kehitykselin varrelle. Uusi koulu sijaitsee entisen koulun paikalla kauempana juna-asemasta. Väylä-akselin reunalla on kivijalkakauppoja, toimistoja ja muita pienimuotoista palvelutoimintaa. Myös Veturitalleille on suunnitteilla erilaisia toimintoja kulttuuripalvelujen lisäksi. Voimalan potentiaalia esimerkiksi yrityshautomona ja co-working-tilana selvitetään.

TIIVIYS



- tiiviimmän rakentamisen alue
- Laajuus:
yhteensä 283 000 k-m²
josta asumista 211 000 k-m²

Väylä -luonnosvaihtoehtossa tiiveimmän rakentamisen alue sijaitsee Keskuskadulta Telluskadulle jatkuvan kävelypainotteisen kadun varressa. Tiivis rakentaminen kadun yhteydessä luo elävää kaupunkitilaa ja tukee kestävästi liikumista. Jokikylän sisäosissa ja Peltosaarella läheisyydessä rakentaminen on matalatehoista ja kaupunkivilla ja -pientalovaltaista, luoden miellyttävää pienimittakaavaista ympäristöä.

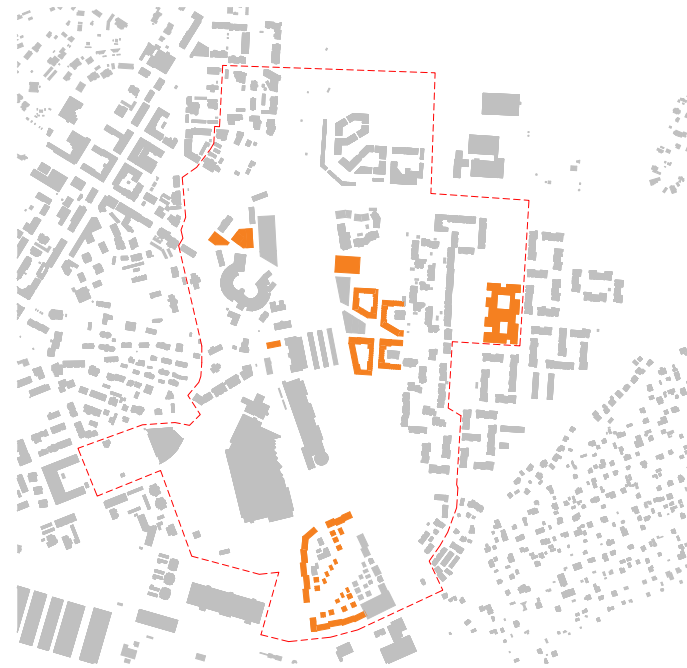
VAIHE 1



33 000 k-m²

Ensimmäisessä vaiheessa kehitetään Jokikylän aluetta ja strategisia sijainteja rautatieaseman ympäristössä. Tavoitteena on aloittaa positiivisen kehityksen kierre asemanseudun kehittämisen kannalta ratkaisevissa sijainneissa. Jokikylässä rakentuminen aloitetaan alueen itäosasta, jolloin rakennukset suojaavat tulevia vaiheita melulta.

VAIHE 2



84 000 k-m²

Toisessa vaiheessa jatketaan keskeisten sijaintien kehittämistä eheiden ja toimivien kokonaisuuksien aikaansaamiseksi. Jokikylä ja Peltosaaren aukion alue valmistuvat yhtenäisiksi kokonaisuuksiksi. Koulu- ja palvelukeskus rakennetaan Peltosaaren itäosaan luoden vetovoimatekijän Keskuskadulta alkavalle akselille.

VAIHE 3



76 000 k-m²

Kolmannessa vaiheessa Peltosaaren alue täydentyy yhtenäiseksi kokonaisuudeksi. Lisäksi veturitallien ja virastotalon alueet rakentuvat valmiiksi.

VAIHE 4



90 000 k-m²

Neljännessä vaiheessa täydennetään kaupunkirakennetta kauppakeskus Atomin länsipuolelta. Tiivistyvä kaupunkirakenne edellyttää rakenteellista pysäköintiä.

2

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI & OSALLISTUMINEN

JOHDANTO

Tässä osiossa eri yleissuunnitelmaluonnoksien vaikutuksia arvioidaan suhteessa Riihimäen kaupungin strategiaan sekä asemanseudun visiotyössä asetettuihin tavoitteisiin ja asukaskyselyihin. Lisäksi esitetään lyhyesti tarkasteltavien vaihtoehtojen mahdollisia sosiaalisia ja kulttuurisia vaikutuksia sekä vaikutuksia Riihimäen yhdyskuntatalouteen ja suunnittelualueen viher- ja sinirakenteeseen ja liikennejärjestelmiin. Lopuksi esitetään 1.9.2019 laaditun osallistumisraportin yhteenveto ja johtopäätökset.

Vaikutustenarviointien kohteet vaihtelevat teemoittain. Strategisten tavoitteiden arvioinnissa keskitytään hyvinvoinnin ja elinkeinoelämän edellytyksiin. Sosiaalisten vaikutusten arvioinnissa selvitetään vaihtoehtojen vaikutuksia ihmisten elinoloihin, viihtyvyyteen ja hyvinvointiin, jolloin tarkastelun kohteina ovat asuminen, palvelut, kulttuuri, lapset ja työpaikat. Yhdyskuntataloudellisia vaikutuksia ovat esimerkiksi maanhankinnasta ja infrastruktuurin rakentamista koituvat kulut sekä maanvuokrasta saatavat tuotot. Ympäristövaikutusten osalta tarkastellaan viheralueiden määrää ja laatua, tulvahallintaa sekä ympäristön virkistyskäyttöön ja ekologiaan liittyviä vaikutuksia. Liikenteen osalta tarkastellaan suunnitteluvaihtoehtojen vaikutuksia eri kulkumuotojen kannalta.

VAIKUTUKSET SUHTEESSA RIIHIMÄEN KAUPUNGIN STRATEGISIIN TAVOITTEISIIN JA VISIOTYÖHÖN

Yleissuunnitelmaluonnos 1: Tähti



Kaupunginosien kehittäminen on monikeskuksista ja tapahtuu laajalla alueella. Kehittämisaalue on kuitenkin melko hajanainen, jolloin pohdittavaksi jää, onko Riihimäellä tarpeeksi väestöpohjaa laajaa ja hajanaista kehittämistä varten.



Uusi monipuolinen koulu/palvelukeskus radan vieressä palvelee lähiasukkaiden lisäksi pendelöijiiä.



Uusia liike- ja toimitiloja on maltillisesti.



Täydennysrakentamisen painopiste vastaa eniten visiotyön linjauksia, mutta voimalalla ei ole täydennysrakentamista.



Vaihtoehto sisältää rohkeita kokeilullisia korttelirakenteita ja kaupunkikuvallisia elementtejä.

Yleissuunnitelmaluonnos 2: Rata



Monipuoliset palvelut radan itäpuolella lisäävät asukkaiden ja eri ihmisryhmien hyvinvointia ja vähentävät alueen sosiaalista eriytymistä. Uudet alikulkuyhteydet sitovat radan eri puolet paremmin yhteen ja edustavat rohkeaa kevyen liikenneinfrastruktuurin rakentamista.



Uusi koulu/palvelukeskus radan vieressä palvelee lähiasukkaiden lisäksi pendelöijiiä. Asemanseudun ja keskustan välinen kehityslinja jää kuitenkin muutoin melko heikoksi (vrt. kärkihankkeet).



Täydennysrakentaminen rautatieaseman ja Atomin läheisyydessä sekä Jokikylän kehittäminen vastaavat visiotyön tavoitteita.



Rautatien itäpuolella kulkeva autotie tukee yksityisautoilua vastoin visiotyön tavoitteita.

Yleissuunnitelmaluonnos 3: Väylä



Nykyisen keskustan ja Peltosaaren välinen kehittämissakseli ja sen integroiva vaikutus edistävät asukkaiden hyvinvointia tasavertaisesti.



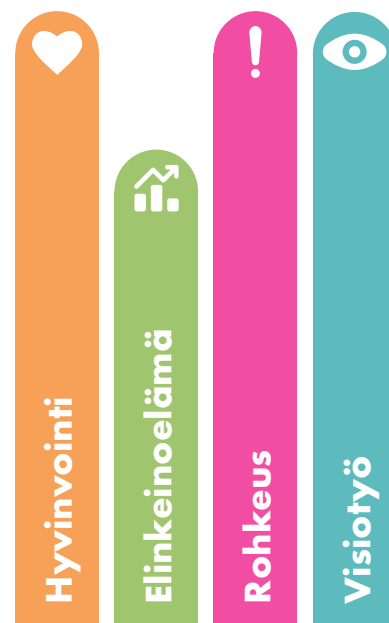
Vaihtoehto sisältää runsaasti toimitiloja, kivijalkaliikkeitä ja kulttuuripalveluita keskeisellä akselilla. Liityntäpysäköinnin sekä Peltosaaren palvelukeskuksen (koulu ja päiväkotit) sijainti etäällä rautatieasemasta ei vastaa pendelöijien tarpeisiin.



Kestävien liikennemuotojen suosiminen sekä uudet asumisen typologiat korostavat Riihimäen rohkeutta uudistua.



Suunnitelma edistää voimakkaasti kävelyä ja pyöräilyä visiotyön tavoitteiden mukaisesti.



VAIKUTUKSET SUHTEESSA ASUKASKYSELYIHIN

Yleissuunnitelmaluonnos 1: Tähti



Peltosaaren vanhoihin osiin kohdistuu paljon täydennysrakentamista, mikä voi kohdata vastustusta.



Keven liikenteen yhteydet paranevat laajalla alueella.



Viheralueet ovat asukkaiden helposti saavutettavissa.



Täydennysrakentamisen puute voimalan ympäristössä vaikeuttaa voimalan kehittämistä.



Yleissuunnitelmaluonnos 2: Rata



Radan itä- ja länsipuoli yhdistyvät rakenteellisesti ja toiminnallisesti. Myös Jokikylän kehitys linkittyy muuhun kaupunkiin.



Uusia kaupallisia palveluita ja toimitiloja ei ole tulossa merkittävästi lisää asemanseudulle. Matkakeskuksen ja Atomin välinen yhteys kuitenkin paranee ja alueelle on suunniteltu mm. torikatutoimintaa.



Uudet alikulkuyhteydet radan alta laajentavat kevyen liikenteen ja jalankulun reitistöä.



Viheralueita on suhteellisen paljon ja ne ovat olemukseltaan väljiä (viherkehä).



Veturitalleille on tulossa kulttuuripalveluita ja muuta toimintaa. Voimalan ympäristö on keskeinen osa suunnitelmaa.



Yleissuunnitelmaluonnos 3: Väylä



Radan itä- ja länsipuoli yhdistyvät (keskusta-Veturitallit-asema-Peltosaari). Rakentaminen on suhteellisen matalaa ja ihmisen mittakaavaista.



Suunnitelmassa suositetaan jalankulkua ja pyöräilyä. Rautatieaseman liityntäpysäköintiratkaisut sijaitsevat suhteellisen kaukana asemarakennuksesta, toisaalta laiturit ovat helposti saavutettavissa.



Veturitallit ovat keskeisessä roolissa suunnitelmassa uutena kulttuuripalvelukeskittymänä.



SOSIAALISET JA KULTTUURISET VAIKUTUKSET

Yleissuunnitelmaluonnos 1: Tähti



Korttelikohtaiset ratkaisut lisäävät yhteisöllisyyttä paikallisesti. Radan itä- ja länsipuolen välinen suora yhteys jää kuitenkin heikoksi, joskin uusi koulu/palvelukeskus lisännee yhteyksiä.



Asumisen keskellä sijaitsevat taskupuistot ovat helposti asukkaiden saavutettavissa. Uusi palvelukeskus junaradan läheisyydessä hyödyttää lapsiperheitä laajalla alueella.



Atomin ja Matkakeskuksen välisen jaetun kaupunkitilan käyttö ja viihtyisyys talvella on haasteellista. Jaettu katutila voi olla vaarallinen lapsille.



Veturitallien ympäristö ja potentiaalinen kulttuurikäyttö huomioidaan suunnitelmassa. Voimalan mahdolliset kulttuuritoiminnot jäävät hieman sivuun kehittämisen ydinkehästä. Uusia liike- ja toimitiloja on maltillisesti.



Yleissuunnitelmaluonnos 2: Rata



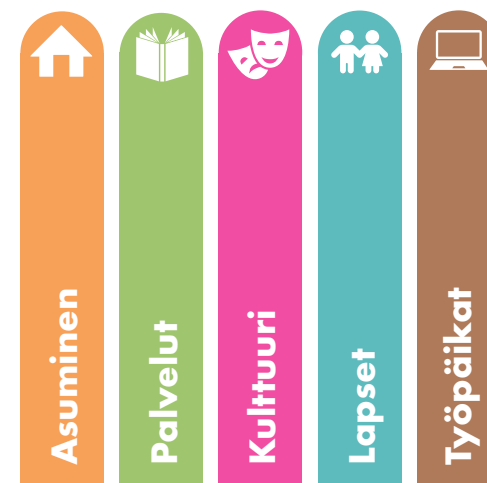
Radan itä- ja länsipuoli yhdistyvät suhteellisen tiiviiksi ja toiminnalliseksi kokonaisuudeksi. Uuden koulun/palvelukeskuksen ympäristössä on monipuolisia palveluita ja asumismuotoja eri ihmisryhmille (myös lapsiperheet, seniorit). Pientalomainen ja kerrostalorakentaminen ei ole kovin sekoittunutta.



Suunnitelmassa on runsaasti uutta kivijalkaliiketilaa, muttei juurikaan uusia toimistotiloja.



Veturitalleilla on tarjolla monipuolisia kulttuuripalveluja ja Voimala on keskeinen osa suunnitelmaa.



Yleissuunnitelmaluonnos 3: Väylä



Nykyinen keskusta, aseman ympäristö ja Peltosaari integroituvat, mikä vähentää sosiaalista eriytymistä. Erilaiset asumistypologiat soveltuvat hyvin eri ihmisryhmille (lapsiperheet, yksinasujat, seniorit). Matala rakentaminen ja katuelämä luovat parhaimmillaan lisää yhteisöllisyyttä ja viihtyisyyttä.



Pienet tonttikoot tekevät omakotimaisesta asumisesta saavutettavampaa eri tuloluokille.



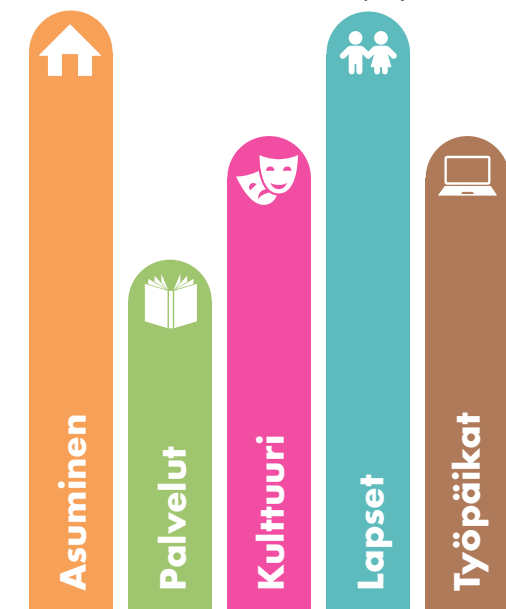
Etäällä keskustasta sijaitseva koulu ja palvelukeskus pidentää radan länsipuolelta tulevien kävelymatkaa, toisaalta sijainti on rauhallinen ja koulu on hyvin saavutettavissa joukkoliikenteellä.



Veturitallien keskeinen sijainti edistää kulttuuripalvelujen ja sekä muiden toimintojen ja työpaikkojen kehittämisen alueelle. Voimalan mahdolliset kulttuuritoiminnot jäävät hieman sivuun kehittämisakselistasta.



Rundas lapsiperheystävällinen rakentaminen, pihat, rauhalliset kadut ja lähileikkipaikat kortteliaukioilla tukevat lapsiystävällisyyttä.



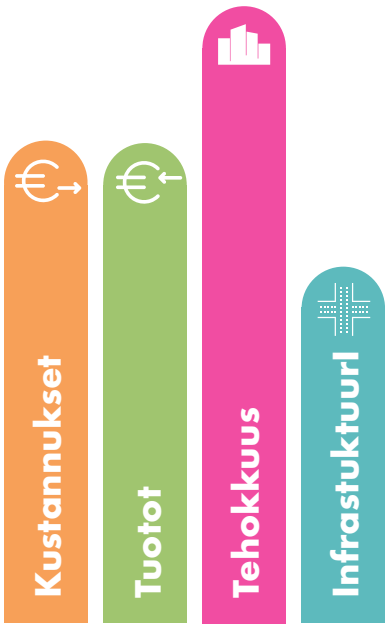
YHDYSKUNTATALOUDELLISET VAIKUTUKSET JA MAANKÄYTÖN TEHOKKUUS

Yleissuunnitelmaluonnos 1: Tähti

+ Vaihtoehdossa on esitetty merkittävin täydennysrakentaminen Keskuskadulta Paloheimonkadulle ulottuvalle alueelle suunnittelualueen länsiosassa. Täydennysrakentaminen sijaitsee pääosin yksityisten omistamalla maalla.

+ **+** Peltosaassa täydennysrakentamista on osoitettu myös Otavankadun itäpuolelle kaupungin omistamalle maalle. Palvelukeskus on sijoitettu rautatieaseman läheisyyteen radan itäpuolelle valtion omistamalle maalle, mistä seuranee maanhankintakustannuksia kaupungille.

+ **+** Jokikylän täydennysrakentaminen kaupungin maalla on tehokasta. Korkeahko rakentaminen rautatieaseman läheisyydessä lisää myytävää rakennusoikeutta kaupungin omistamalla maalla.



Yleissuunnitelmaluonnos 2: Rata

+ Vaihtoehdossa on esitetty merkittävin täydennysrakentaminen rautatieaseman läheisyyteen radan molemmin puolin. Rakennusoikeuden arvo on tällä alueella suurin, mutta sijaitsee yksityisesti omistetulla tai valtion omistamalla maalla.

+ Palvelukeskus on sijoitettu rautatieaseman läheisyyteen radan itäpuolelle valtion omistamalle maalle, mistä seuranee maanhankintakustannuksia kaupungille.

+ Jokikylän täydennysrakentaminen kaupungin maalla on keskitehokasta, mikä lisää jonkin verran myytävän rakennusoikeuden tuottoja.

+ Uusi alikulkuyhteys radan alta lisää infrastruktuurikustannuksia.



Yleissuunnitelmaluonnos 3: Väylä

+ Vaihtoehdossa on esitetty merkittävin täydennysrakentaminen Keskuskadulta (nykyinen keskusta) Veturitallien ja rautatieaseman kautta Telluskadulle (Peltosaari) ulottuvan akselin varrelle. Täydennysrakentaminen sijaitsee pääosin yksityisten tai valtion omistamalla maalla.

- Palvelukeskus on sijoitettu Peltosaaren keskiosaan Riihimäen kaupungin omistamalle maalle. Jokikylän täydennysrakentaminen kaupungin matalampitehokkuuksista.

+ Uusi alikulkuyhteys radan alta lisää infrastruktuurikustannuksia.



VAIKUTUKSET SINI- JA VIHERRAKENTEESEEN

Yleissuunnitelmaluonnos 1: Tähti



Viherrakenteen keskeisenä teemana on poikittaisten yhteyksien kehittäminen ja toisistaan poikkeavien vetovoimatekijöiden kehittäminen radan eri puolille. Viheralueiden eri toimintojen ja luonteiden vuoksi vaihtoehdossa ihmisten liikkuminen keskustan ja Peltosaaren välillä lisääntynee. Viherrakennetta kehitetään luonnosvaihtoehtoihin nähden eniten urbaanina osana kaupunkirakennetta, mikä lisää vihreän määrää kävelyvyöhykkeellä.



Pinta-alaltaan vaihtoehdossa viheralueiden määrä jää luonnosvaihtoehtoista pienimmäksi, mutta sijaitsee lähinnä asukkaita.



Viheralueiden ollessa pitkälti urbaaneja rakennettuja puistoja tulisi jatkosuunnittelussa integroida katu- ja viheralueille hulevesien laadullista hallintaa ja varmistaa tulvareittien toimivuus.



Viheralueiden muotoilu on mielenkiintoista, mutta hankaloittaa tilaa vievien virkistystoimintojen sijoittamista.



Yleissuunnitelmaluonnos 2: Rata



Vaihtoehdossa viheralueiden määrää lisätään vaihtoehtoluonnoksiin nähden eniten, mutta viherrakenne kuitenkin keskittyy kehämäisesti suunnittelualueen ympärille. Koska viheralueita ei tule keskusta alueelle lisää, on katuympäristön vihreydellä ja kortteleiden viherrakenteella korostuneempi merkitys.



Kaupunkiekologian kannalta Rata-vaihtoehdossa muodostuu monipuolisesti eri lajien elinympäristöjä ja niiden väliset yhteydet saadaan melko yhtenäisiksi. Ongelmakohtina voidaan pitää radan yli- ja alikulkuja, joiden estevaikutuksen minimoimiseen ja toimivuuteen osana viherkehää tulisi kiinnittää jatkosuunnittelussa huomiota.



Keskusta-alueelle ei osoiteta uusia viheralueita, joten katuympäristön vihreydellä ja kortteleiden vihertehokkuudella on jatkosuunnittelussa korostunut merkitys.



Viheralueet ovat keskittyneitä laajoiksi alueiksi, mikä helpottaa tilaa vievien virkistystoimintojen sijoittamista. Toisaalta pienempiä lähivirkistyspaikkoja on vähän



Yleissuunnitelmaluonnos 3: Väylä



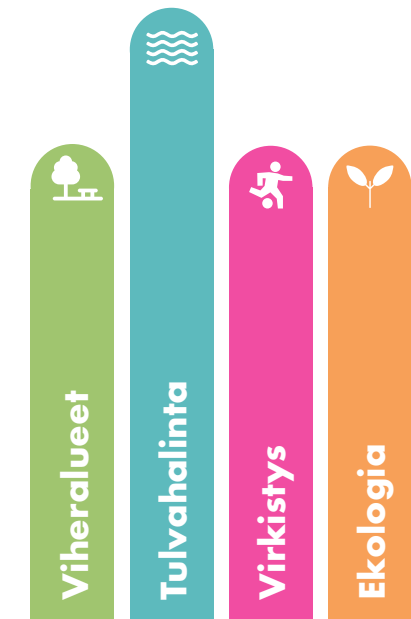
Vaihtoehdossa viheralueita osoitetaan pohjois-eteläsuuntaisina vihersormina, jotka risteävät keskustan, rautatieaseman ja Peltosaaren yhdistävän kävelypainotteisenkadun kanssa. Ratkaisun anisosta viheralueet ovat helposti saavutettavissa koko suunnittelualueella.



Sinirakenteessa keskeisenä teemana on hulevesien luonnonmukainen hallinta, Vantaanjoen vesistöjen tila sekä uoman muokkaaminen paikoin luonnonmukaisempaan tilaan. Luonnonmukaistamisella on positiivisia vaikutuksia sekä tulvien luonnonmukaiseen hallintaan, että muun muassa taimenen elinolosuhteisiin. Toisaalta uoman muokkaamisella voi olla rakentamisaikaisia negatiivisia vaikutuksia vedenlaatuun ja elinympäristöihin.



Vihersormista muodostuu useita yhtenäisiä radan suuntaisia ekologisia yhteyksiä, mutta poikittaissuuntaiset yhteydet jäävät puuttumaan. Uoman luonnonmukaistamisella on positiivisia vaikutuksia Vantaanjoen ekosysteemiin.



VAIKUTUKSET LIIKENTEESEEN

Yleissuunnitelmaluonnos 1: Tähti



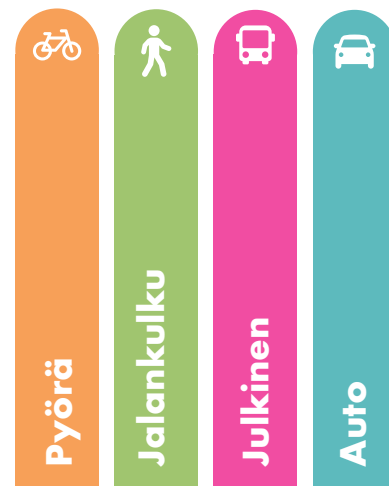
Kehällä jalankulun ja pyöräilyn priorisointi sekä tiiviimpi kaupunkirakenne parantavat hieman liikkumisen turvallisuutta alueen sisällä. Katuympäristö säilyy kuitenkin samanluontoisena kuin nykyisin, minkä takia turvallisuuden ja viihtyisyyden parannukset jäävät vähäisiksi.



Asemanseudun saavutettavuus kehittyy sen viereisiltä asuinalueilta, kun pyöräily- ja jalankulkuväylien laatutasoa nostetaan.



Joukko- ja autoliikenteen osalta asemanseudun saavutettavuus ei heikkene merkittävästi, koska yhteyksiä ei vähennetä Pohjoista Rautatienkatua lukuun ottamatta.



Yleissuunnitelmaluonnos 2: Rata



Pääradan molemmin puolin olevat kadut lisäävät radan kaupunkirakennetta jakavaa vaikutusta, mutta samalla ne toimivat selkeinä ajoyhteyksinä rautatieaseman liityntäpysäköinti- ja saattoalueille.



Aseman itäpuolelle sijoittuva uusi katuyhteys sijoittuu Peltosaaren asuinalueen reunalle, eikä siten aiheuta haittaa alueen viihtyisyydelle. Lisäksi yhteyden sijainti mahdollistaa jalankulun ja pyöräilyn alikulun jatkamisen myös kadun ali.



Joukko- ja autoliikenteen näkökulmista vaihtoehto tarjoaa rautatieasemalle hyvän saavutettavuuden. Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiä kehitetään keskusta-alueella ja keskustan sekä sen viereisten alueiden välillä.



Yleissuunnitelmaluonnos 3: Väylä



Jalankulun ja pyöräilyn houkuttelevuus ja turvallisuus paranevat asemanseutua ympäröivän kehän sisäpuolella, kun Veturitallien edusta rauhoitetaan autoliikenteeltä.



Autoliikenteen ajoyhteyksien vähentäminen heikentää muun katuverkon liikenteellistä toimivuutta, mutta vähentää liikenteen aiheuttamia päästöjä ja parantaa alueen viihtyisyyttä.



Alueiden välisiä jalankulku- ja pyöräilyväyliä kehitetään, ja katuja muutetaan joukkoliikennekaduiksi. Keskustan läpiajettavuus autolla heikkenee.



Pohjoisen Asemakadun ja Orionin/Uranuksenkadun joukkoliikennekaduiksi muuttaminen parantaa joukkoliikenteen sujuvuutta ja saavutettavuutta.



YHTEENVETO TYÖPAJOISTA

	1) TÄHTI	2) RATA	3) VÄYLÄ
Kaupunkirakenne ja palvelut	➕ Koulun keskeinen sijainti palvelujen kannalta ⚡ Peltosaaren täydennysrakennuskohdet (townhouset) ⚡ Jokikylän terassitalot ➖ Kehitys liian hajanaista ➖ Pohjoisen ali/ylikulun puuttuminen ➖ Suokylän rakennus ❓ Veturitallien korkea rakentaminen ❓ Toimitilarakentamista radan varteen	➕ Koulun keskeinen sijainti palvelujen kannalta ➕ Pohjoinen ali/ylikulku ➕ Veturitallien ja Voimalan alueet hyvin huomioitu ➕ Julkisen tilan kehä ⚡ Peltosaaren täydennysrakentamiskohdet (korttelit) ➖ Kehitys liian laajalla alueella ➖ Muurimaiset rakennusratkaisut radan varressa ja Jokikylässä alueella ❓ Suokylän rakennus ❓ Toimitilarakentamista radan varteen	➕ Paras perusratkaisu ➕ Pohjoinen ali/ylikulku ➕ Veturitallien alue hyvin huomioitu ➕ Jokikylän rakentamisen pienimittakaavaisuus ➕ Yritystalon uudisrakennus ➖ Suokylän rakennus ➖ Rautatietorin rakennukset ❓ Toteutusaikataulu ❓ Koulun sijainti ❓ Atomin ja Matkakeskuksen sisäkadut
Liikenne ja pysäköinti	➕ Koulun sijainti pendelöinnin kannalta ➕ Koulurakennuksen yhteydessä oleva parkkitalo ➖ Pohjoisen rautatiekadun sulkeminen ➖ Atomin parkkipaikka ❓ Rautatieaseman saattoliikenne	➕ Pohjoisen Asemakadun liikennejärjestelyt ⚡ Viherkatu Matkakeskuksen ja Atomin välissä ⚡ Radan itäpuolen uusi katu ➖ Kevyen liikenteen reitti koulun pihan poikki ❓ Koulun saattoliikenne	➕ Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen suosiminen ➖ Pohjoisen Asemakadun liikennejärjestelyt ➖ Liityntäpysäköinnin etäisyys asemasta ❓ Saattoliikenne asemalle ❓ Pysäköintilaitokset
Viherrakenne ja julkinen tila	➕ Koulun piha Peltosaassa ➕ Rautatietorin rakennusratkaisut ➕ Vantaanjoen uoma ➖ Julkinen tila hajallaan ➖ Atomin ympäristö on ankea ❓ Jokikylän puiston julkisuusaste	➕ Peltosaaren keskuspuiston säilyminen ➖ Liikaa julkista tilaa ➖ Jokikylän sulkeutuneisuus ⚡ Jokikylän pohjoispuolen aukio ⚡ Atomin parkkipaikka ❓ Viherkatu	➕ Kolmen aukion kolmio ➕ Jokikylän tekolampi ➕ Vihervyöhyke radan vieressä Peltosaassa ➕ Peltosaaren keskuspuiston säilyminen ➖ Rautatietorin rakennukset ➖ Koulun piha/puisto ❓ Vaiheistus

TYÖPAJOJEN JOHTOPÄÄTÖKSET

Kaikissa kolmessa yleissuunnitelmaluonnoksessa oli palautteen perusteella erotettavissa niin hyviä kuin kehitettäviäkin ratkaisuja ja kohteita, minkä vuoksi yhden vaihtoehdon valitsemisen sijaan tarkoituksenmukaisinta on jatkaa yleissuunnittelua yhdistämällä eri luonnosten parhaita elementtejä toimivaksi kokonaisuudeksi. Näitä elementtejä peilataan aiemmin tehtyyn ja hyväksyttyyn asemanseudun visiotyöhön (KV 4.2.2019 § 5). Tässä esitellään positiivista palautetta saaneita ratkaisuja, joita voidaan hyödyntää jatkosuunnittelun tukena:

- Visiotyön mukaiset näkemykset asemanseudun kehittämisestä (Tähti)
- Tiivis kehittämisakseli nykyisen keskustan, ratapihan ja Peltosaaren välillä (Väylä)
- Uusi pohjoinen alikulku tai ylikulku osana kehittämisakselia (Väylä, Rata)
- Peltosaaren uuden palvelukeskuksen, koulun ja päiväkodin sijainti joko radan lähellä (Tähti, Rata) tai entisellä paikallaan (Väylä)
- Autoliikenteen säilyttäminen Pohjoisella Rautatiekadulla (Rata)
- Yksityisautoliikenteen säilyttäminen Pohjoisella Asemakadulla (Tähti, Rata)
- Veturitallien ympäristön kehittäminen ja saaminen monipuoliseen käyttöön (kaikki vaihtoehdot)
- Rautatietorin reunojen maltillinen rakentaminen; ei maisemaa estäviä rakennuksia (Tähti)
- Matkakeskuksen ja Atomin välisen Eteläisen Asemakadun parantaminen viherkadulla (Rata)
- Voimalan huomioiminen keskeisenä osana kaupunkitilaa (Rata)
- Atomin ympäristön laadun parantaminen
- Yritystalon tontin uudisrakentaminen (Väylä)
- Jokikylän terassitalot (Tähti) ja/tai pientalovaltaisuus (Väylä)
- Jokikylän tekolampi (Väylä)

- Radan itäpuolen vihervyöhyke kevyen liikenteen väylineen ja niittyineen (Väylä)
- Peltosaaren keskuspuiston säilyttäminen (Rata, Väylä)
- Peltosaaren täydennysrakentamisessa myös pienimittakaavaisia kortteliratkaisuja (Rata)
- Uuden kevyen liikenteen yhteyden rakentaminen Hj. Elomaankadun alitse Peltosaaren pohjoispuolelle (FCG Finland)
- Taide osana rakennettua ympäristöä (kaikki vaihtoehdot)

Hajontaa palautteessa aiheutti esimerkiksi uuden koulun ja palvelukeskuksen sijainti Peltosaarella; keskuksen sijaintia radan varressa kannatettiin mm. palvelujen saavutettavuuden kannalta kun taas vanha paikka koettiin turvallisemmaksi. Koulun ja palvelukeskuksen lopullinen tarve ja paikka tullaan määrittelemään Riihimäen palveluverkkoselvityksessä ja -suunnitelmassa syksyn 2019 aikana. Yleissuunnitelmapalautteen ja asiantuntija-arvioiden perusteella radanvartta voidaan pitää kuitenkin parempana vaihtoehtona erityisesti palvelujen saavutettavuuden kannalta, joskin tällöin pitää kiinnittää erityistä huomiota koulupihan viihtyisyyteen ja turvallisuuteen.

Liikenne- ja pysäköintijärjestelyt aiheuttivat odotusti paljon keskustelua eri yleissuunnitelmaluonnosten osalta. Palautteen vuoksi esimerkiksi pysäköintikysymyksiä tullaan tämän vuoksi pohtimaan yhdessä Riihimäen pysäköintiohjelman laatijoiden kanssa, jotta rautatieaseman toimiva liityntäpysäköinti saadaan paremmin turvattua. Myös saattoliikennealueet merkitään paremmin näkyviin. Keskeistä kaikille yleissuunnitelmaluonnoksille on Veturitallien kehittäminen, josta myös tullaan käymään neuvotteluja kiinteistö- ja maanomistajien kanssa. Veturitallien korkean rakentamisen suhteen palaute vaihteli, mutta toiveena oli monipuolisen kulttuuri-, palvelu- ja liikehuoneistokeskittymän luominen Veturitalleille. Jatkosuunnitelmissa tullaan huomioimaan Veturitallin ja ratapihan rakentamisen ja infrastruktuurin kehittämisen (mahdollinen ali-/ylikulku) vaiheistus, toteutuksen pitkä aikataulu sekä kustannukset. Jokikylän pienimittakaavainen rakentaminen ja erityisesti

uusi tekolampi saivat suurta kannatusta. Tavoitteena on tämän vuoksi lisätä lopulliseen yleissuunnitelmaan vastaava vesielementti. Viheralueet ja historialliset rakennukset ovat tärkeitä riihimäkeläisille. Rautatiepuiston uudet rakennukset jakoivat mielipiteitä, mutta maltillisesti toteutettuna niistä myös pidettiin. Uusi yleissuunnitelma tulee huomioimaan myös kulttuuripalvelujen kehittämisen asemanseudulla. Esimerkiksi Voimalaan esitettiin erilaisia kulttuuri- ja vapaa-ajantoimintoja, joita voidaan täydentää asumisella ja muilla palveluilla.

Asukkaiden, sidosryhmien ja muiden toimijoiden osallistuminen asemanseudun kehittämisen suunnitteluun on ollut kiitettävän aktiivista. Tässä raportissa on esitelty vain joitain keskeisimpiä osallistumisen tuloksia. Kaikki osallistumismateriaali kuten työpajojen karttamerkinnot ja mielipidematriisit sekä verkkokyselyn yksityiskohtaiset vastaukset ja kommentit on käyty läpi, tallennettu ja toimitettu suunnittelijoille ja kaupungille mahdollista jatkokäyttöä varten. Haluamme kiittää kaikkia osallistujia hyvästä ja välillä kriittisestäkin palautteesta, jonka ansiosta asemanseudun yleissuunnitelmaa voidaan kehittää toimivammaksi ja toivottavasti kaupunkilaisia monipuolisesti miellyttäväksi. Riksu tehdään yhdessä!

© **Riihimäen kaupunki**

Elinvoiman toimialue | Kaavoitus

Eteläinen Asemakatu 4

11101 Riihimäki

p. 019 758 4000

www.riihimäki.fi

Arkkitehdit LSV Oy www.arkkitehditlsv.fi

Jolma Arkkitehdit Oy www.jolma.fi

TUPA architecture Oy www.tupa-architecture.fi

Ramboll Finland Oy www.ramboll.fi

Nomaji maisema-arkkitehdit Oy www.nomaji.fi