



KESKUSTAN LIIKENNE- SUUNNITELMA

TAMMIKUU 2013

Sisällysluettelo

Esipuhe	3
1. Tehtävän kuvaus	4
2. Nykytilanne	5
2.1 Liikenneverkko	5
2.2 Keskustan ajoreitit ja liikennemäärät	6
2.3 Liikenneturvallisuus	7
2.4 Olemassa olevat suunnitelmat	9
2.5 Keskeisimmät katujaksot	10
2.6 Jalankulku ja pyöräily	11
2.7 Pysäköinti	12
2.8 Joukkoliikenne	13
3. Liikenneverkon kehittäminen	14
3.1 Verkon kehittäminen	14
3.2 Pysäköinnin kehittäminen	16
3.3 Katujen kehittämistarpeet	17
3.4 Kehittämismahdollisuudet	18
3.5 Katujaksojen vaihtoehdot	23
4. Toteuttamisohjelma	37

Esipuhe

Riihimäen keskustan liikennesuunnitelma laadittiin kaupungin teknisen keskuksen katu- ja puistoyksikön toimesta. Edellinen keskustan liikenteen kehittämissuunnitelma on laadittu 1999 ja koko kaupunkia käsittävässä liikennesuunnitelmassa (valmistui tammikuussa 2011) ei voitu paneutua keskustan erityiskysymyksiin.

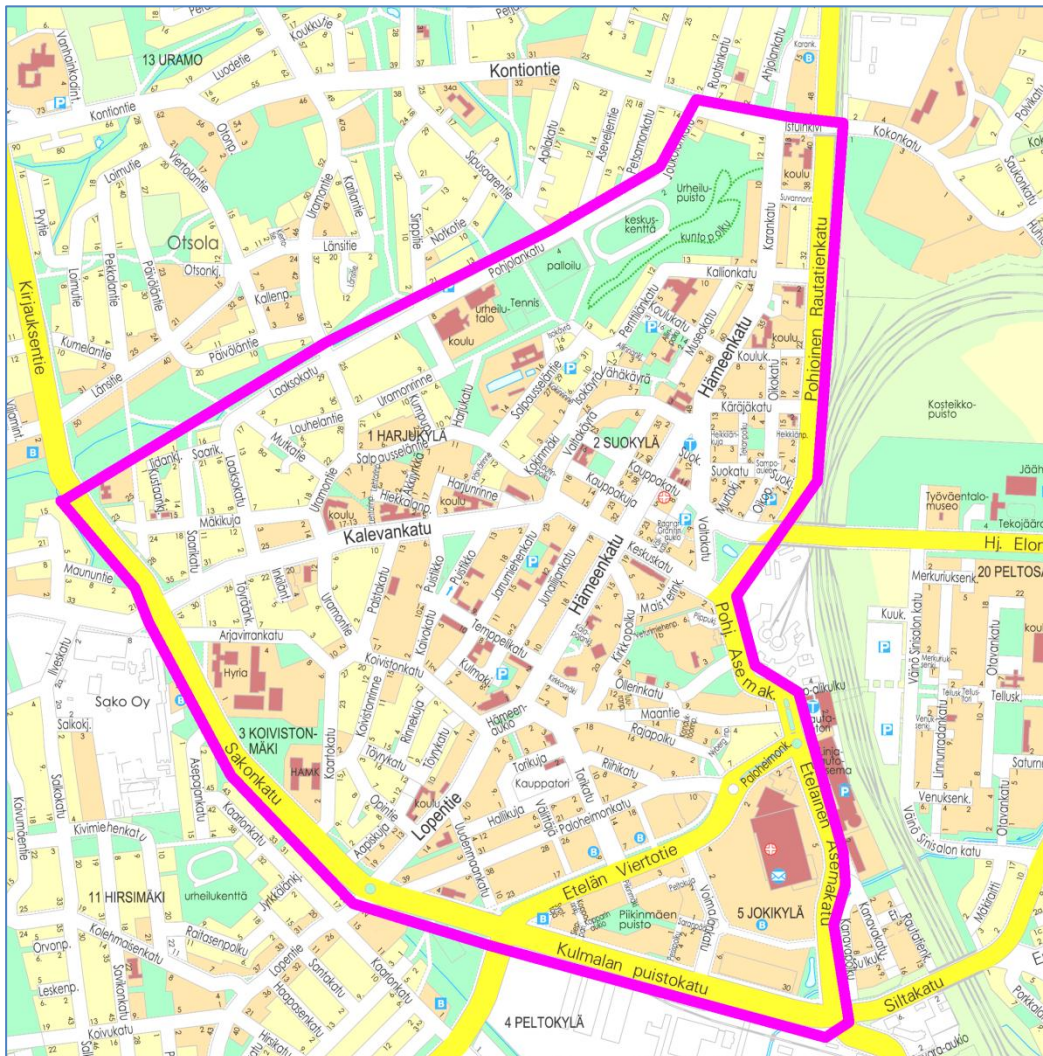
Työssä keskeisenä tekijänä oli vetovoimaisuuden lisääminen ja pysäköintipaikkojen saatavuuden parantaminen.

Työtä ohjasi työryhmä, johon osallistuivat Aili Tuppurainen (pj) , Raija Niemi, Anna-Maija Jämsen ja Carita Uronen. Trafix Oy:ssä työtä tekivät Matti Keränen, Noora Kumpulainen ja Leena Gruzdaitis.

1. Tehtävän kuvaus

Työn tarkoituksena on laatia keskustan liikenteen kehityssuunnitelma. Keskeisenä tekijänä oli kartoittaa keskustan viihtyisyyden ja vetovoimaisuuden lisäämistä liikennesuunnittelun keinoin. Eri osapuolten näkemysten kartoittamiseksi järjestettiin työpaja – tyyppinen seminaari, jonne kutsuttiin kattavasti eri tahojen edustajia. Erillinen kaupallinen selvitys (HAMK) keskustan yrittäjille tehtiin alkusyksystä, jonka tulokset olivat tässä työssä käytettävänä.

Työssä keskityttiin keskustan liikenneverkon ja etenkin keskeisimpien ostoskatujen kehittämiseen. Tavoitteena oli lisätä keskustassa asioinnin viihtyisyyttä siten, että palveluiden hyvä saatavuus turvataan. Lisäksi tarkasteltiin keskustan läpimenoliikenteen vähentämismahdollisuuksia



Kuva 1. Selvitysalue

2. Nykytilanne

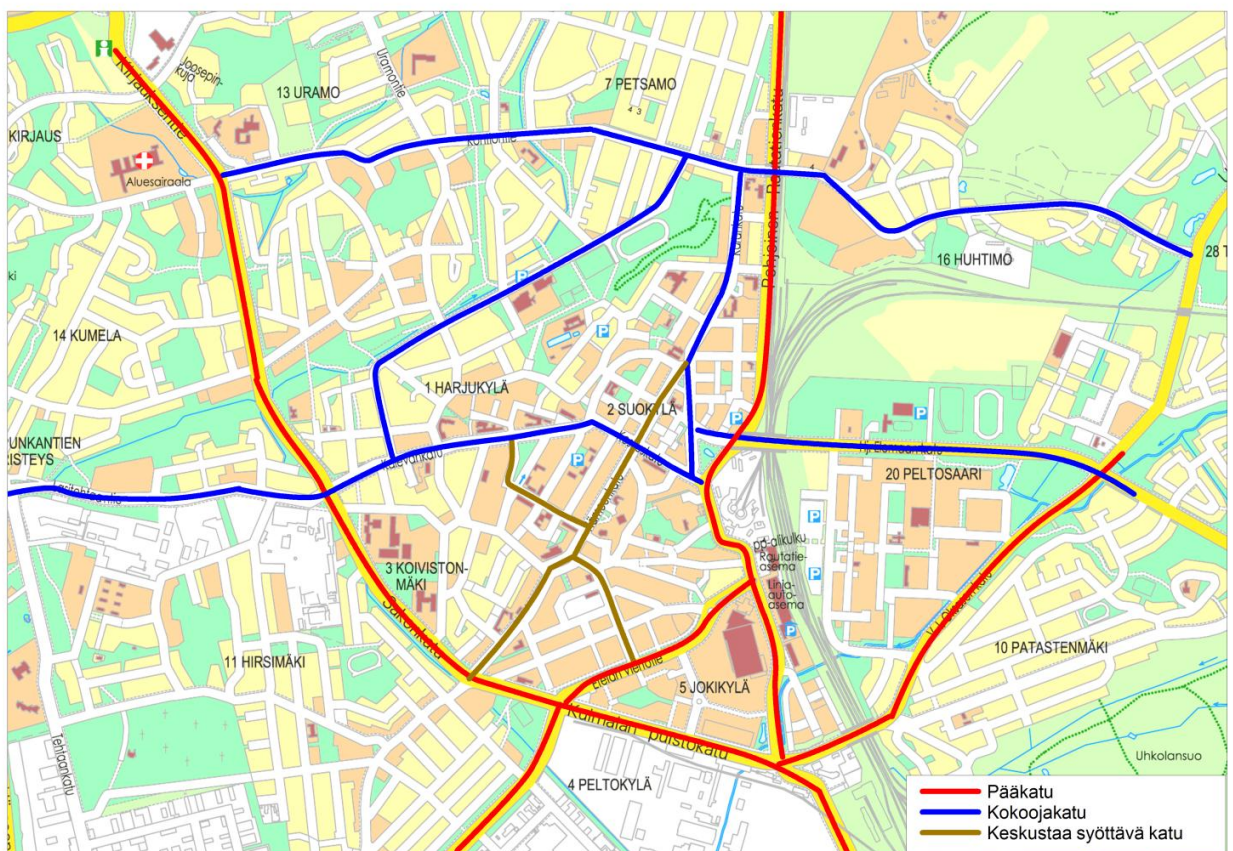
2.1 Liikenneverkko

Keskustaan itäpuolitse radanvieressä menee keskeinen pohjois-eteläsuuntainen pääyhteys: Eteläinen Asemakatu – Pohjoinen Asemakatu - Pohjoinen Rautatienkatu. Keskustan länsi- ja eteläpuoleinen pääkatu on Kirjauksentie – Sakonkatu – Kulmalan Puistokatu. Radan ylitse pääsee keskustan pohjoisosassa Kokonkatua - Istuinkiveä, joka jatkuu Kontiontienä, keskellä Hj. Elomaankatua, joka jatkuu Kauppakatuna keskustassa ja eteläinen radanylitys on Siltakatua pitkin, joka jatkuu Kulmalan puistokatuksi.

Keskustan sisääntulokatuina ovat Kalevankatu, Hämeenkatu, Kauppakatu, Pohjoinen Asemakatu - Keskuskatu ja etelässä Lopentie ja Torikatu. Keskeisimmät ostoskadut ovat Hämeenkatu, Keskuskatu ja Kauppakatu.

Keskustan liikenneverkolle on tyypillistä tasa-arvoisten liittymien suuri määrä. Tasa-arvoiset liittymät alentavat autoilijoiden nopeuksia, mutta laajoissa liittymissä tasa-arvoisuus tekee liittymistä hieman sekavia, joissa ajaminen ei ole luontevaa. Myös pyöräilijän kannalta tasa-arvoisuus on ongelmallinen väistämisvelvollisuuden ollessa monessa tapauksessa epäselvä. Kärkikolmio selkeyttää tilannetta. Hankalinta on, jos samalla kadulla on sekä väistämisvelvollisia että tasa-arvoisia liittymiä.

Katuverkon jäsennöinti esitetään kuvassa 2.



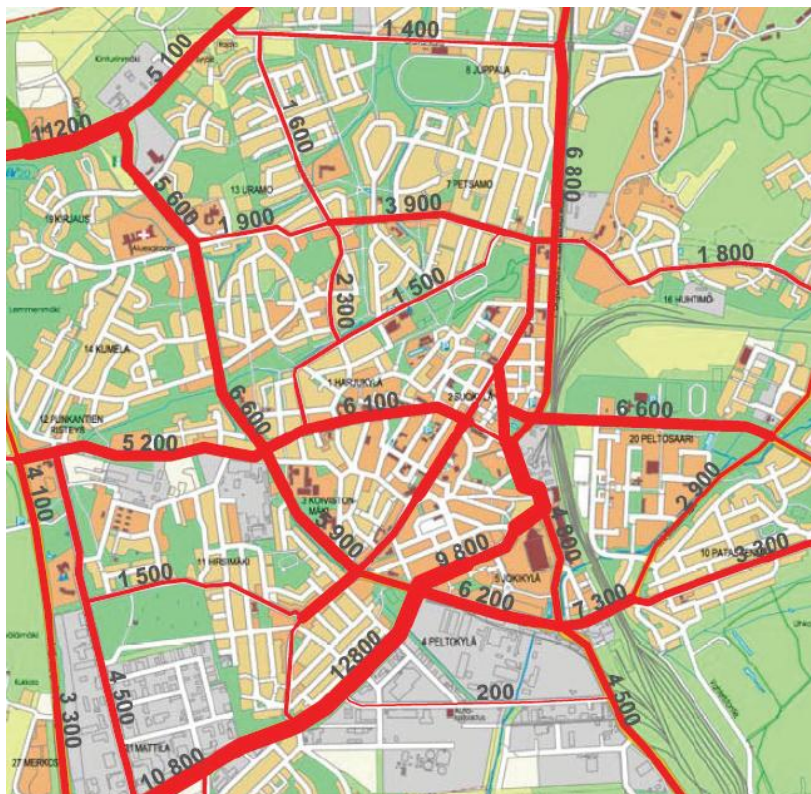
Kuva 2. Keskustan katuverkon jäsennöinti

2.2 Keskustan ajoreitit ja liikennemäärät

Riihimäen keskustan pääyhteys moottoritieltä etelästä päin on Etelän Viertotie. Sieltä pääyhteys pohjoiseen menee Pohjoiselle Asemakadulle, josta liikenne hajaantuu Valtakadulle, osittain keskustaan Keskuskadulle ja Kauppakadulle ja osa Peltosaaren suuntaan radan yli. Etelästä keskustaan Hämeenkadulle ei suuntaudu kovinkaan paljon liikennettä. Arolammintien liikenne etelästä jatkaa Kulmalan puistokatua sekä Eteläistä Asemakatua. Keskustaan menevä liikenne voi käyttää Hämeenkatua tai todennäköisemmin Keskuskatua ja Kauppakatua. Lännen suunnasta merkittävä paikallisempi yhteys on Lasitehtaantie, joka kerää liikennettä lähialueilta sekä kaukaisempaa liikennettä Hämeenlinnantieltä ja Sipiläntieltä. Lasitehtaantie jatkuu keskustan suuntaan Kalevankatuna. Kalevankatu on myös Kirjauksentieltä tulevan liikenteen pääyhteys keskustaan. Pohjoisesta päin tuleva liikenne käyttää Pohjoista Asemakatua keskustan ohittavan liikenteen osalta ja keskustaan tuleva liikenne käyttää Karankatua – Hämeenkatua. Peltosaaren suunnasta idästä keskustaan tuleva liikenne tulee Hj. Elomaankatua Kauppakadulle.

Keskustassa suurin läpikulkeva liikenne on todennäköisesti Keskuskadulla, mutta liikennemäärien perusteella Kalevankatua pitkin tuleva liikenne hajaantuu Hämeenkadulle ja muille keskustan kaduille. Kalevankatu – Keskuskatu ei ole oikein sujuva läpikulkuyhteys muualle, paitsi juna-asemalle.

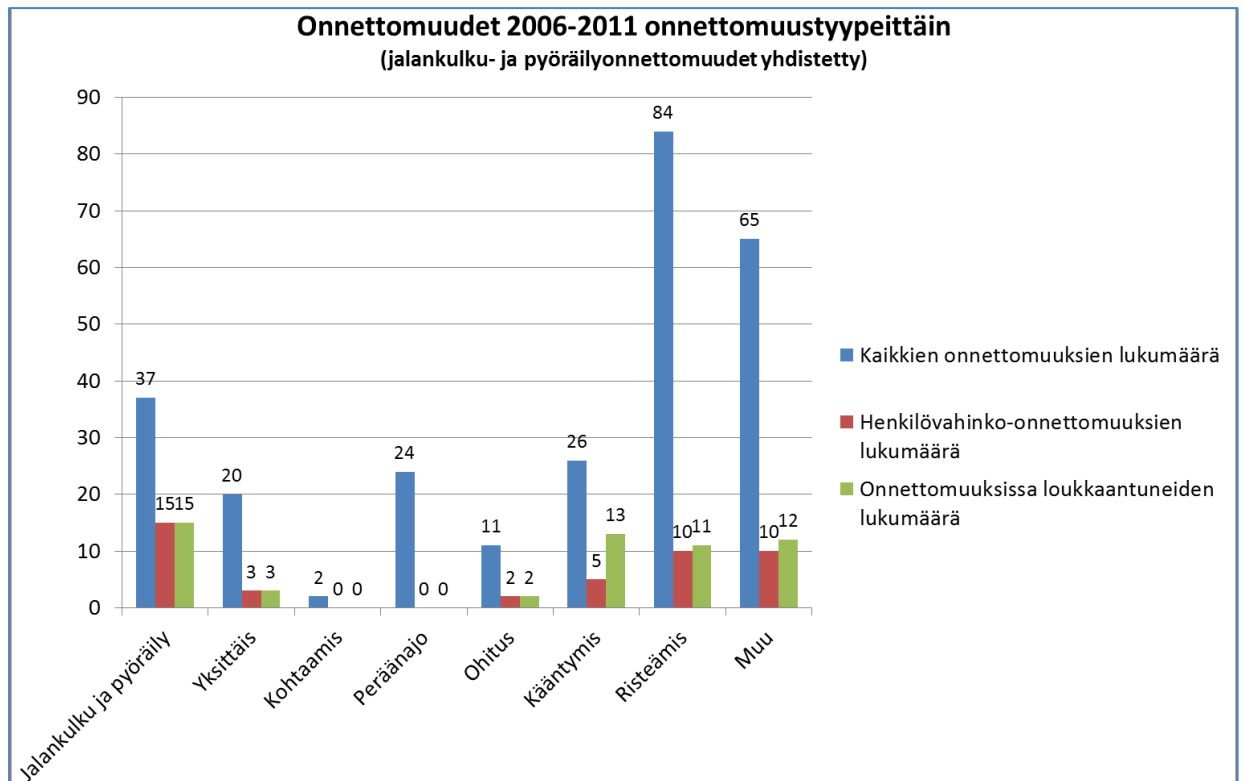
Hämeenkadun liikennemäärien perusteella voi todeta, että kokonaan keskustan läpi menevän liikenteen määrä ei ole kovin suuri. Valtakatu – Karankatu yhteys on keskustassa merkittävä läpikululiikenteen reitti. Tälle rinnakkainen yhteys olisi Pohjoisen Rautatiekadun kautta, mutta Pohjoiselta Rautatiekadulta ei ole hyvää ajoyhteyttä Karankadulle. Lisäksi tasa-arvoiset liittymäjärjestelyt helpottavat Valtakadun kautta ajamista.



Kuva 3. Liikennemäärät vuonna 2010 (Riihimäen liikenneselvitys 2035)

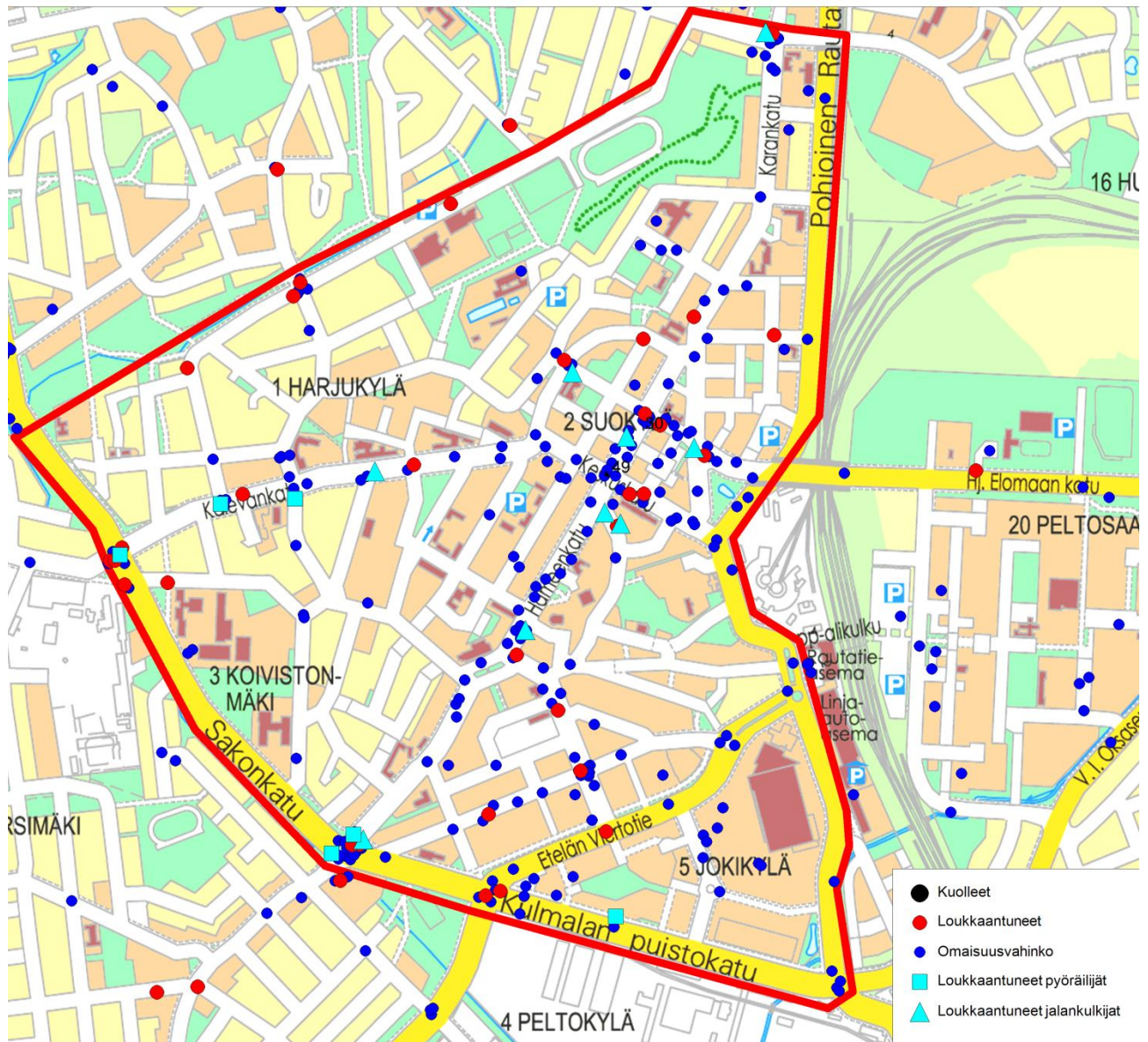
2.3 Liikenneturvallisuus

Risteämisonnettomuudet ovat selvästi yleisin onnettomuustyyppi. Näissä eniten loukkaantuneita tulee kääntymisonnettomuuksissa. Jalankulku- ja pyöräilyonnettomuudet muodostavat määrältään toiseksi suurimman onnettomuusryhmän ja suurimman henkilövahinkoihin johtava ryhmän. Kadunvarsipysäköinnille tyypilliset onnettomuustyyppit muodostavat noin yhden neljäsosan kaikista moottoriajoneuvojen onnettomuuksista. Hankaliin väistämissääntöihin liittyvät onnettomuustyyppit muodostavat noin yhden kolmasosan kaikista moottoriajoneuvojen onnettomuuksista



Kuva 4. Onnettomuustyyppit keskustan onnettomuuksissa. (Luokka "muu" sisältää paljon pysäköintiin liittyviä onnettomuuksia, joiden tyyppiä ei ole tarkemmin koodattu)

Kuvassa 5 esitetään tapahtuneet onnettomuudet vuosina 2006 - 2011. Keskustan alueella ei ole tapahtunut yhtään kuolemaan johtanutta onnettomuutta. Vaarallisimpia katuja ovat olleet Kalevankatu, Keskuskatu, Kauppakatu, Hämeenkatu ja Torikatu. Keskustaa kiertävien vilkkaiden pääkatujen liittymissä on tapahtunut paljon loukkaantumisia.



Kuva 5. Keskustassa tapahtuneet liikenneonnettomuudet vuosina 2006-2011.

2.4 Olemassa olevat suunnitelmat

Keskustan alueella on tehty useita suunnitelmia, joita ei vielä ole toteutettu:

- Hämeenaukio
- Keskusaukio
- Istuinkivi kiertoliittymä
- Pohjolankatu - Joukolankatu



Kuva 6. Olemassa olevat suunnitelmat

2.5 Keskeisimmät katujaksot

Selvitystyön tärkein kohde oli aivan ydinkeskustan keskeisimmät katujaksot: Hämeenkatu, Keskuskatu ja Kauppakatu, sekä osittain kävelykatuna oleva Kauppakuja sekä Hämeenkadun rinnakkaisena yhteytenä toimiva Junailijankatu. Selvityksessä kiinnitettiin huomiota myös keskeisimpiin liittymiin, joiden kautta saavutaan näille tärkeimmille ostoskatujaksoille. Näissä liittymissä on jokaisessa omat ongelmansa.

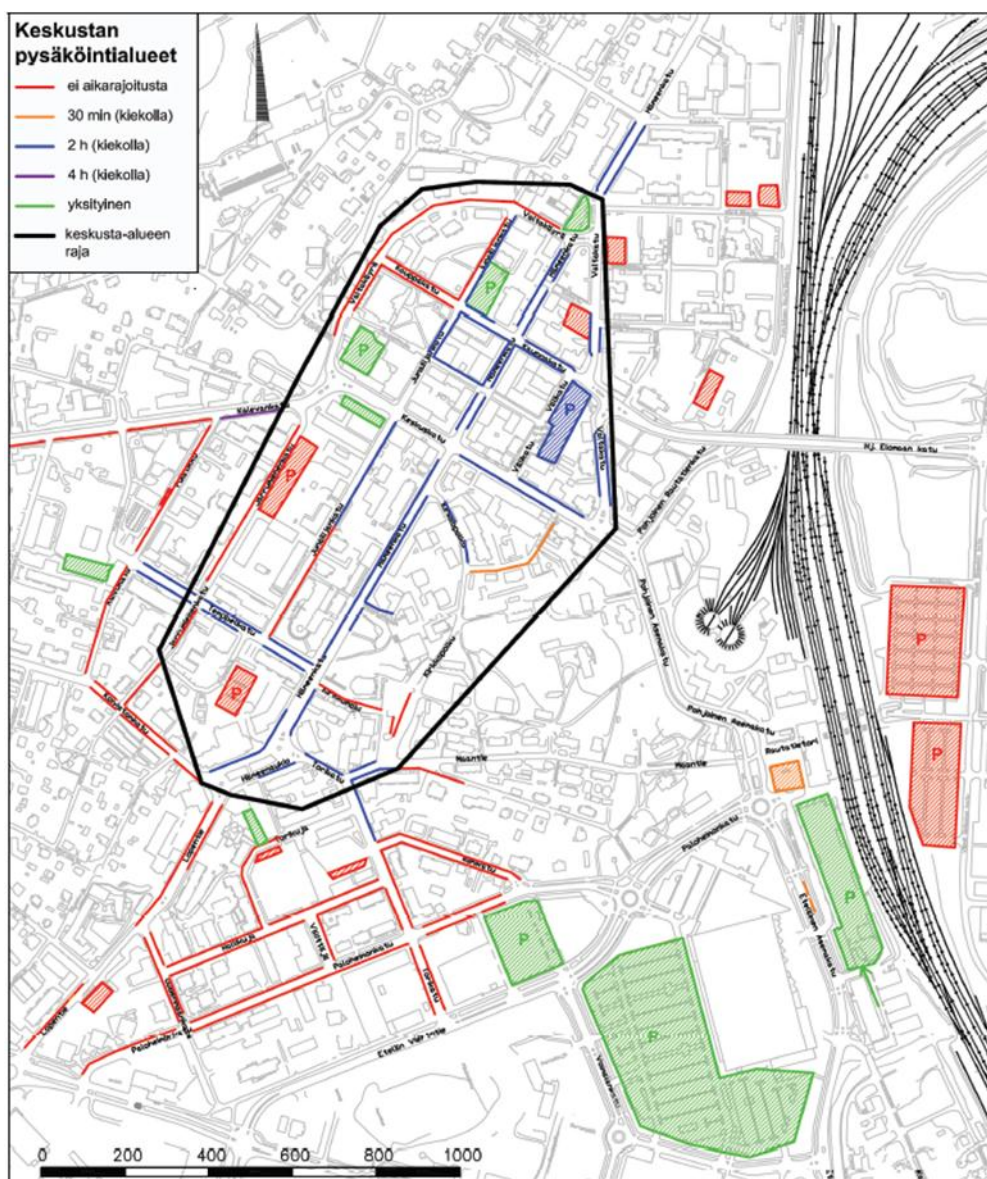
Liittymässä Valtakäyrä – Kauppakatu – Kokinmäki - Isokäyrä (1) tapahtuu paljon onnettomuuksia. Kalevankatu – Keskuskatu - Valtakäyrä (2) toimii sisääntulona keskeiselle ostosalueelle ja liittymä koetaan ongelmalliseksi. Temppeilikatu - Hämeenkatu (3) on turvaton ja Hämeenkadun ylitys on ja-lankulkijalle ongelmallinen. Katu on leveä ilman keskisaarekettä. Katujakso kuitenkin sisältyy Hämeenaukion katusuunnitelmaan, jonka pitäisi mennä toteutukseen lähivuosina. Keskuskatu–Valtakatu–Pohjoinen Asemakatu (4) on laaja liittymäalue ja melko sekava tasa-arvoisine liittymiin. Tämä tullaankin saneeraamaan kiertoliittymäksi lähivuosina. Hj. Elomaankatu – Valtakatu - Kauppakatu (5) on samoin laaja alue. Tulo Hj. Elomaankatua alas siltaa pitkin nostaa autojen nopeuksia keskustaan saavuttaessa. Tulevan sillan remontoinnin yhteydessä voidaan toteuttaa nopeuksia hidastavia toimenpiteitä.



Kuva 7. Keskustan keskeisimmät katujaksot ja liittymät

2.7 Pysäköinti

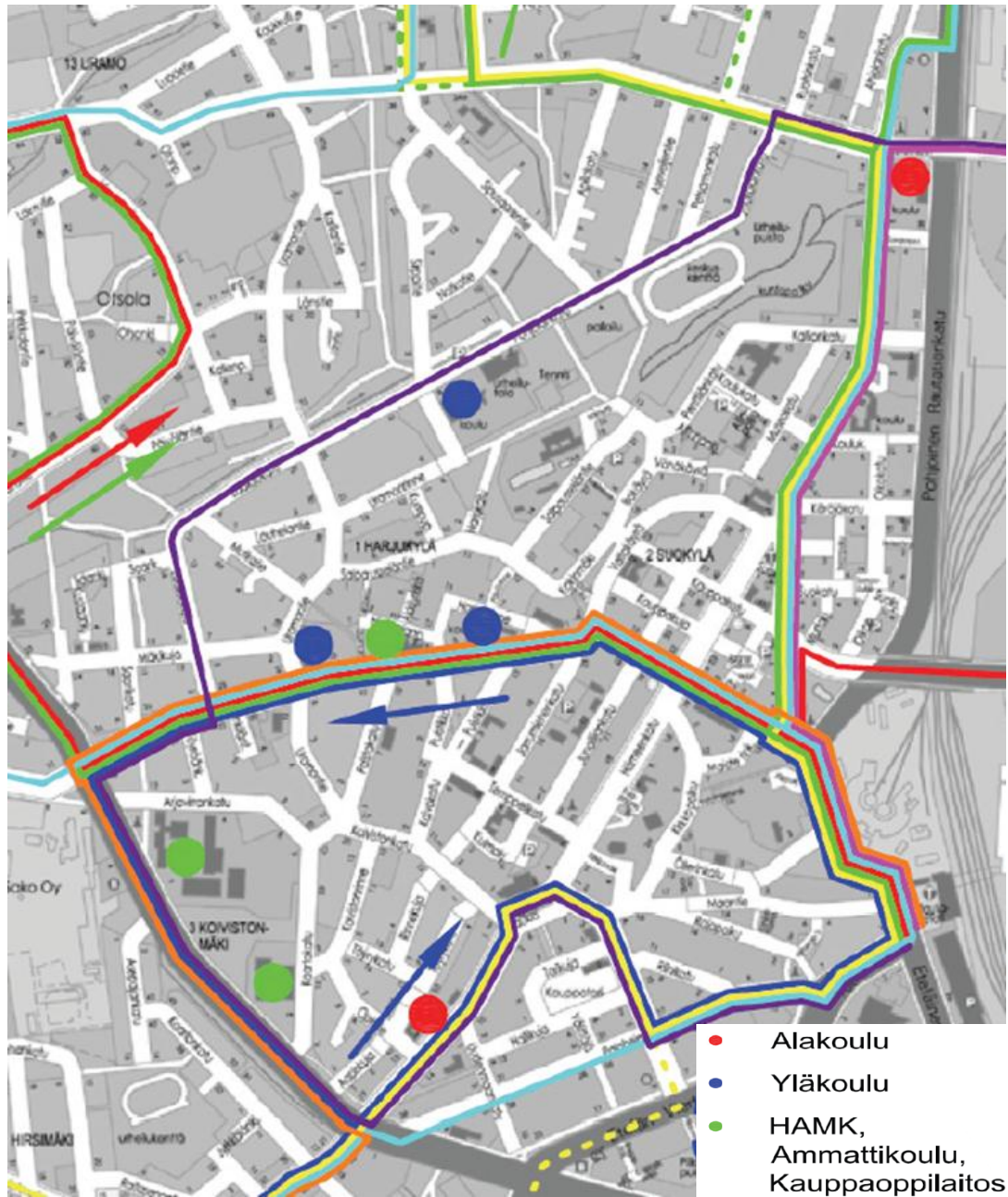
Keskustassa on kokonaisuutena riittävästi pysäköintipaikkoja. Katujen varsilla on 320 paikkaa kuvassa 8 rajatulla alueella ja pysäköintialueilla vielä 200 paikkaa. Aseman tuntumassa on itäpuolella rataa 630 liityntäpaikkaa ja Liikerata – keskuksen yhteydessä olevassa laitoksessa 220 liityntäpysäköintipaikkaa ja liikeyksikön käytössä olevia paikkoja. Ydinkeskustan kannalta aseman paikat ovat vain liian kaukana. Aivan vilkkaimmat katujaksot ovat kuormitettuja. Kaduille on kuitenkin vaikea saada lisää pysäköintipaikkoja, katujen pituus ei lisäännä ja toisaalta autoilija ei kovin pitkää matkaa suostu kävelemään. Ongelmana on, että keskustassa ei ole isompaa, keskitettyä pysäköintilaitosta. Pysäköinti on ilmaista ja aikarajoitettua. Kahden tunnin rajoitus on yleinen ja hieman ydinkeskustan ulkopuolella aikarajoitusta ei ole. Valvonta on kohtuullisen tehokasta. Mainittakoon, että ostosmatkalla keskustaan tehdään keskimäärin 2,5 pysäköintitapahtumaa.



Kuva 9. Keskustan pysäköintipaikat (Riihimäen liikenneselvitys 2035)

2.8 Joukkoliikenne

Riihimäellä on kahdeksan bussilinjaa. Kaikki linjat kulkevat rautatieaseman kautta. Keskustassa bussien päätyteys on Pohjoinen Asemakatu - Keskuskatu - Kalevankatu. Neljä linjaa kulkee yhteyttä Lopentie - Torikatu - Eteläinen Viertotie. Samoin yhteydellä Valtakatu - Hämeenkatu - Karankatu on neljä linjaa. Pohjolankadulla kulkee yksi linja.



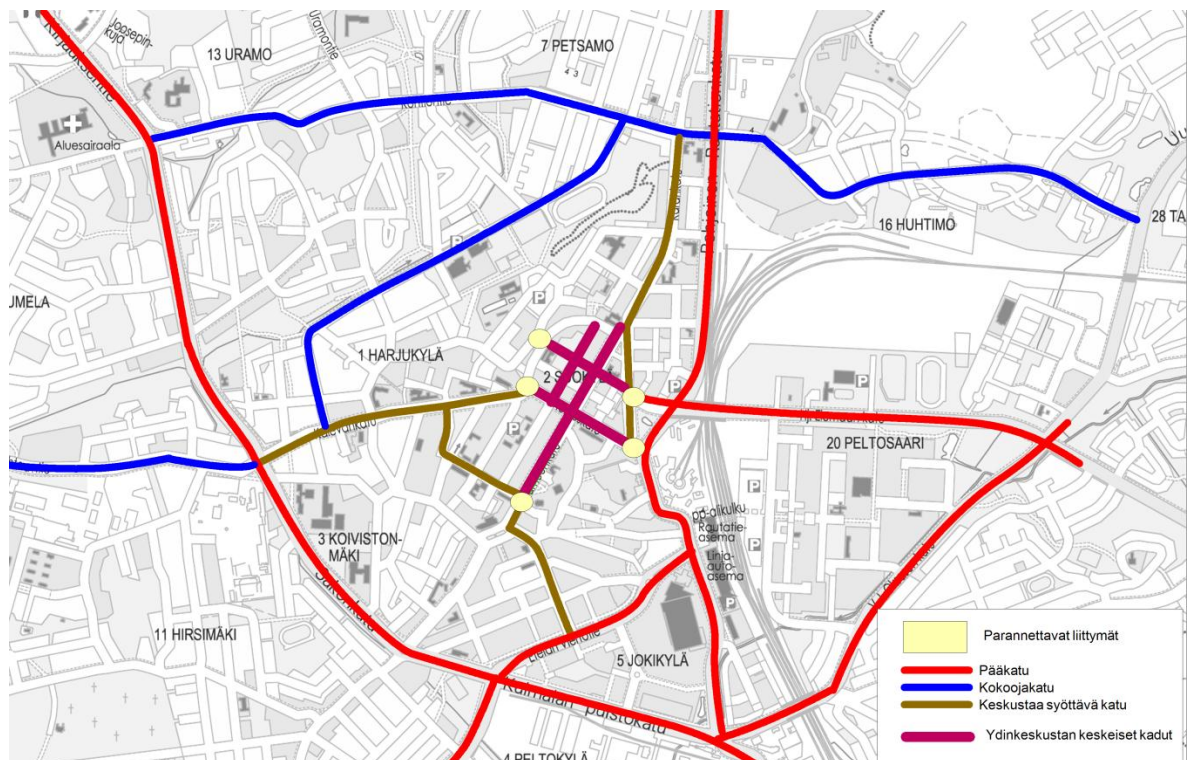
Kuva 10. Bussilinjat

3. Liikenneverkon kehittäminen

3.1 Verkon kehittäminen

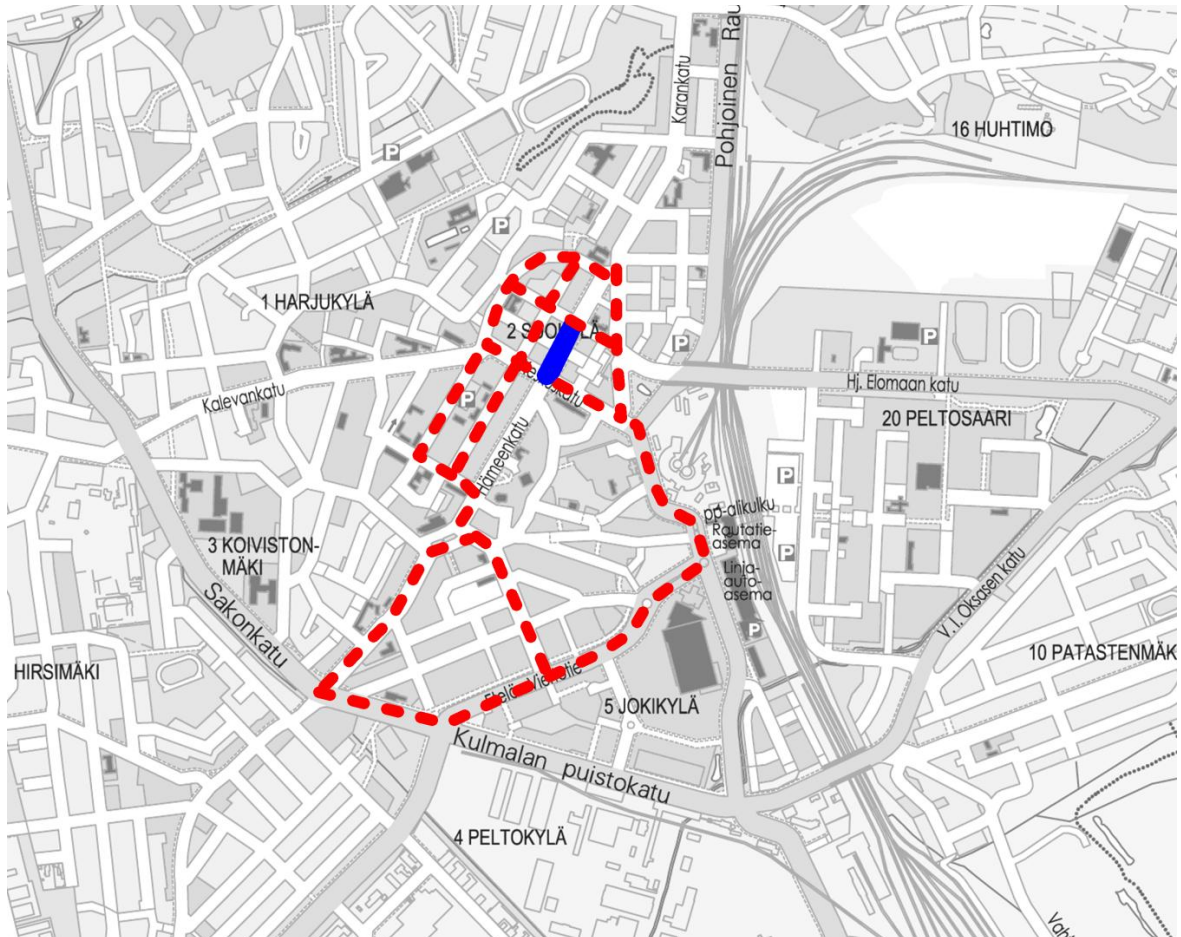
Keskustan pääyhteydet ovat Kalevankatu - Keskuskatu, Torikatu - Hämeenkatu, Pohjoinen Asemakatu, Hj. Elomaankatu. Mahdollista läpikulkuliikennettä on ydinkeskustassa Hämeenkadulla, Keskuskadulla, Kauppakadulla ja Valtakadulla. Keskuskadulla kulkee paljon busseja, eikä hyvää vaihtoehtoja yhteyttä busseille ole. Keskuskatu on jatkossakin luonteva keskustan pääyhteys itä – länsi-suunnassa. Keskuskadun vaihtoehtoisena yhteytenä on Kauppakatu ja jossain määrin yhteys Torikadun ja Temppelikadun kautta. Pohjois-etelä - suunnassa Hämeenkatu on ydinkeskustan pääyhteys ja läpikulkuliikenteen osalta reitti Etelän Viertotie - Pohjoinen Asemakatu – Valtakatu - Karankatu. Hämeenkadun vaihtoehtoisena yhteytenä on Junailijankatu ja jossain määrin Keskuskatu – Valtakatu ja myös Valtakäyrä. Pohjois-eteläsuunnassa Hämeenkadun liikenteelle on olemassa myös reitti Torikatu - Temppelikatu – Kalevankatu - Valtakäyrä, mutta yhteys on mutkainen, eikä kovin houkutteleva. Mainittu yhteys on ainoa jonkinlaisen kehämäisen reitin tarjoava keskustassa. Valtakäyrän länsipuolella ei ole enää rinnakkaisia yhteyksiä, eikä Hämeenkadun itäpuolella ole rinnakkaiskatua. Valtakäyrä ei myöskään ole nykyisellään soveltuva suuremmille liikennemäärille. Jos sinne haluttaisiin enemmän liikennettä, pitäisi pysäköintijärjestelyitä muuttaa.

Keskustassa erotetaan omaksi ryhmäkseen keskeiset kadut, joilla on monta tehtävää: ne ovat tärkeitä ostos- ja asiointikatuja ja niillä kulkee paljon autoja ja jalankulkijoita sekä pyöräilijöitä. Näillä kaduilla liikkumiseen viihtyisyyteen on kiinnitettävä huomiota. Näiden keskeisten katujen ja keskustaa syöttävien katujen liittymät toimivat portteina, joiden läpi tullaan keskeiselle ydinkeskustan alueelle.



Kuva 11. Keskustan liikenneverkon ehdotettu jäsennöinti

Keskustassa keskeiset katuparit ovat Hämeenkatu ja Junailijankatu. Jos mietitään Hämeenkadun yksisuuntaistamista, niin Junailijankadun on oltava yksisuuntainen toiseen suuntaan. Toiset katuparit muodostavat Keskuskatu ja vaihtoehtoiset Kauppakatu ja jossain määrin Temppeilikatu - Torikatu. Keskuskatua ei voi yksisuuntaistaa bussien vuoksi. Kauppakadun yksisuuntaistaminen siirtäisi liikennettä Valtakäyrälle ja Keskuskadulle.

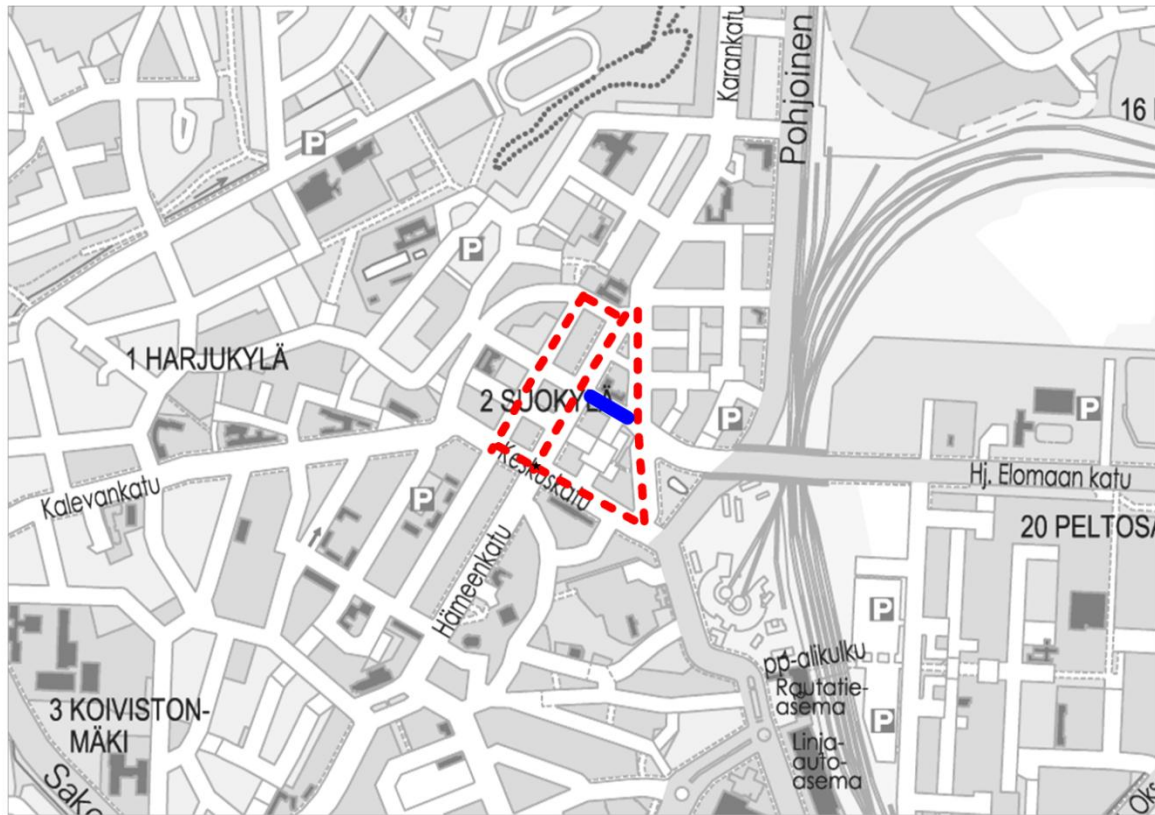


Kuva 12. Hämeenkadun pääasialliset vaihtoehtoiset ajoreitit

Jos Hämeenkadulla tehdään toimenpiteitä (yksisuuntaistaminen, katkaisu), mahdollisia muita reitti- vaihtoehtoja autoilijoille ovat ydinkeskustassa Junailijankadun, Valtakäyrän, Keskuskadun - Valtakadun reitit. Pidemmillä matkoilla Etelän Viertotie - Pohjoinen Asemakatu - Valtakatu on vaihtoehtoinen reitti, jos Hämeenkadun reitti on poikki tai koettu hankalaksi. Näistä Junailijankatu on selvin todennäköisin reittivaihtoehto. Keskuskatu – Valtakatu tekee suhteellisen pitkän kierroksen. Valtakäyrälle suuntautuisi jonkin verran liikennettä, joka ei ole toivottavaa kadun kapeuden vuoksi. Torikadun - Lopentien suuntainen liikenne käyttäisi myös Junailijankadun – Jarrumiehenkadun reittejä. Hämeenkadun mahdollisen yksisuuntaistamisen tai katkaisun aiheuttamia liikennemäärien kasvuja ei-toivotuilla kaduilla voidaan vähentää esimerkiksi hidasteiden avulla.

Hämeenkadun liikennemäärät eivät ole kovin suuret. Siten suuria paineita ei ole vähentää Hämeenkadun liikennemäärää radikaalisti. Hämeenaukiosta on olemassa kehittämissuunnitelma, jonka mukaan Lopentiestä tulee selvästi alisteinen Torikatuun verrattuna. Tämä muuttaa Hämeenkadun jatkojohdeiden Torikaduksi, kun se nykyään on Lopentie. Muutos todennäköisesti vähentää

Hämeenkadun liikennemääriä, koska Torikadun yhteys on mutkaisempi. Keskuskatu on luonteva jatke Kalevankadulle ja bussiliikenteen tarpeet on huomioitava.



Kuva 13. Kauppakadun pääasialliset vaihtoehtoiset ajoreitit

Kauppakadun yksisuuntaistaminen tai katkaisu välillä Valtakatu – Hämeenkatu siirtäisi autoilijat pääsääntöisesti Valtakadun – Keskuskadun – Hämeenkadun kolmioon. Kauppakadun vaihtoehtoiset reitit ovat suppealla alueella kattaen kuvassa 13 esitetyt reitit. Jonkin verran autoja siirtyisi myös Junailijankadulle ja jotkut autoilijat saattaisivat käyttää myös Valtakäyrää.

Keskustan katuverkossa ei ole tarpeita muuttaa katujen hierarkiaa, muuten kuin Lopentien osalta. Sen sijaan on oleellisempaa saneerata keskeiset katujaksot tavalla, joka luonnostaan hillitsee ajoneuvojen nopeuksia. Näiden toimenpiteiden vaikutukset ovat myös verkollisia, mutta katujen hierarkiaa se ei varsinaisesti muuta.

3.2 Pysäköinnin kehittäminen

Keskustaan on toivottu lisää pysäköintipaikkoja. Käytännössä ainoa mahdollisuus paikkamäärien lisäämiseen on lisätä kadunvarsipaikkoja. Keskuskadun suunnitelmaluonnoksessa on esitetty noin 14 paikan lisäystä. Yksi mahdollisuus lisätä paikkoja on yksisuuntaistaa joitakin katujaksoja ja tehdä niistä tehokkaita pysäköintikatuja lisäämällä vinopysäköintiä. Yksisuuntaistamiseen sopivia katujaksoja ei ole montaa: Junailijankatu, Kauppakatu ja Hämeenkatu. Junailijankadulle mahtuisi vinopysäköintiä vain toiselle puolelle katua, joka ei lisää paikkamäärää verrattuna nykytilanteeseen molemmipuolisina kadunvarsipaikoina. Kauppakadulle saisi lisää paikkoja muuttamalla katu yksisuuntaiseksi ja laittamalla toiselle puolelle katua vinopysäköintiä ja toiselle normaalin kadunvarsi-

pysäköinnin. Muutos lisäisi 9 – 10 pysäköintipaikkaa. Tällöin joudutaan jonkin verran kaventamaan jalkakäytävää toisella puolella katua. Yksisuuntaistaminen lisäisi liikennettä Keskuskadulla ja Valta-
kadulla.

Kadunvarsipaikat on nykyisin ryhmitelty usein kahden auton ryhmiin, jonka jälkeen välissä on puu tai valaisin enne seuraavaa ryhmää. Paikkojen uudelleen ryhmittely kolmen – neljän auton ryhmiin tehostaa tilankäyttöä ja voi tuoda katujaksolle muutaman lisäpaikan. Lisäksi pysäköinti on hieman helpompaa.

Yksi keino saada lisää pysäköintipahtumia on tehostaa olemassa olevien paikkojen käyttöä. Viik-
kaimmilla katujaksoilla voitaisiin siirtyä yhden tunnin aikarajoitukseen siellä, missä kysyntä on ko-
vinta.

3.3 Katujen kehittämistarpeet

Keskustan on tarjottava jalankulkijoille viihtyisä ja turvallinen liikkumisympäristö. Keskustan saavu-
tettavuuden on oltava hyvä pyörillä, joukkoliikenteellä sekä autoilla. Keskustassa on oltava riittävä
määrä pysäköintipaikkoja, jotka ovat helposti saavutettavissa. Ostoskaduilla on oltava riittävästi ti-
laa kaikille liikkujille ja ajonopeuksien on oltava alhaisia.

Keskustan kehittämisen periaatteena on kävelypainotteisuuden lisääminen. Tämä tarkoittaa ajono-
peuksien hillintää pehmein keinoin ja kävely- ja pyöräalueiden leventämisiä. Lisäksi tavoitteena on
saada enemmän pysäköintipaikkoja keskustaan ja tehostaa olemassa olevien paikkojen käyttöä.

Useilla kaduilla reunakiveyksien väliin jäävä ajoratojen tila on leveä. Leveällä kadulla autojen no-
peudet huomaamattaan nousevat turhan korkeiksi.



Kuva 14. Keskuskatu (Junailijankatu - Hämeenkatu)

Keskustan ajoneuvoliikenteen nopeuksia tulee hillitä. Hämeenkadulla on Temppelinkadun ja Kauppakadun välillä ajettaessa tunne siitä, että ollaan keskeisellä alueella ja tunnelma kadulla on aika tiivis. Joissain liittymissä on käytetty suojateillä kiveystä. Nämä hillitsevät luontevasti ajonopeuksia.

Keskustan katujaksoilla esitetään noudatettavaksi Torikadun mallia, jossa pysäköintitila erotetaan ajoradasta matalalla katukiveyksellä ja mahdollisesti samalla tavalla jalankulusta ja pyöräilystä. Ajoradan kaventaminen tekee autoilijan tilasta tiiviimmän. Tarpeen mukaan liittymäalueilla käytetään korotettuja liittymiä, korotettuja suojateitä ja erilaisia pintamateriaaleja. Usein kaupunkien keskuksissa näkee yhdellä katujaksolla yhdenlaista ja toisella toisenlaisia pinnoitteita ja materiaaleja, jolloin kokonaisuudesta tulee helposti hieman sekavan oloista. Yhtenäinen keskustan katuilme lisää myös viihtyisyyttä. Aivan keskeisimmillä jalankulkualueilla voi harkita shared space tyyppistä katutilan rakentamista (esimerkiksi Hämeenkatu Keskuskatu – Kauppakatu).

Keskustan keskeisimmät kehittämiskohteet ovat ydinkeskustan katujaksot Hämeenkatu, Keskuskatu, Kauppakatu ja Junailijankatu sekä keskeisimmät sisääntuloliittymät. Kehittämistoimenpiteiden painopisteinä ovat liikenneturvallisuuden parantaminen, viihtyisyyden lisääminen sekä asioinnin käyttämien pysäköintipaikkojen saatavuuden turvaaminen. Lisäksi pyöräily-yhteyksiä on keskustalualueella parannettava tarjoamalla yhtenäisiä yhteyksiä keskustan läpi. Joitakin keskeisiä liittymiä pitää saneerata. Väistämisvelvollisuuksien osalta joissain kohdissa voisi harkita tasa-arvoisten liittymien poistoa. Myös pyöräpysäköintipaikkoja on lisättävä keskustaan.

3.4 Kehittämisvaihtoehdot

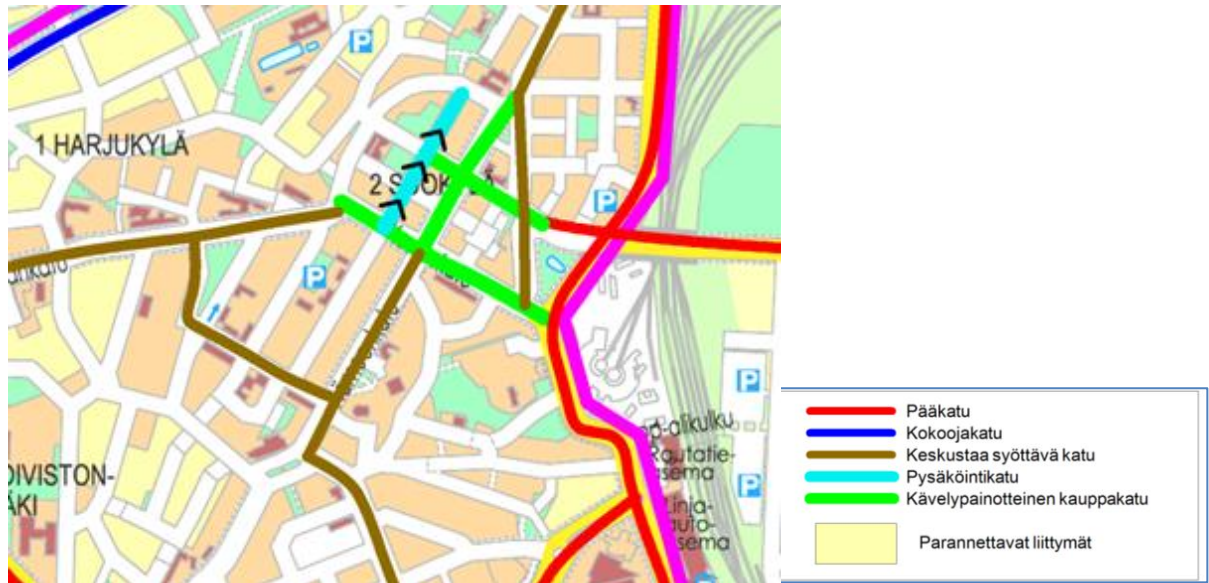
Katuverkon jäsennöönnissä on erilaisia vaihtoehtoja. Toimenpiteet koskevat Hämeenkatua, Kauppakatua, Keskuskatua ja Junailijankatua. Lisäksi keskeisiin liittymiin ehdotetaan parannustoimenpiteitä. Kaikissa tapauksissa ehdotetaan Keskuskadun, Kauppakadun ja Hämeenkadun saneeraamista kävelypainotteiseksi kauppakaduiksi.

Hämeenkadun toimenpiteet voivat käsittää lyhyemmän tai pidemmän katujakson ja Hämeenkatu voi olla yksisuuntainen. Junailijankatu voi olla samoin yksi- tai kaksisuuntainen. Yksisuuntaisena Junailijankatu voidaan saneerata pysäköintikaduksi välillä Keskuskatu – Valtakäyrä. Pysäköinnin järjestelyt voi tehdä vinopysäköintinä kadun toiselle puolelle tai molemmin puolisina kadunvarsipaikoina. Junailijankadun jaksolle Keskuskatu - Temppelikatua ei esitetä toimenpiteitä.

Pintamateriaaleina ei tule keskustassa käyttää liian epätasaista kiveystä esteettömän liikkumisen vuoksi. Kadunvarsipysäköinti ryhmitellään niin, että peräkkäin tulee kolme – neljä pysäköintipaikkaa.

Alla esitetään muutamia hieman eri laajuisia katujaksojen toimenpiteitä. Toimenpiteet tehdään katujaksoittain ja niiden laajuus vaihtelee etenkin Hämeenkadun osalta. Sen sijaan Junailijankadun osalta on vaihtoehtona, onko katu yksi- vai kaksisuuntainen. Kauppakadun osalta toimenpiteet kohdistuvat luontevasti välille Valtakatu – Junailijankatu. Keskuskadulla on selvää, että koko katujakso Kalevankatu – Valtakatu on katsottava yhtenä kokonaisuutena ja on siten työn laajin ja pisin yksittäinen osuus.

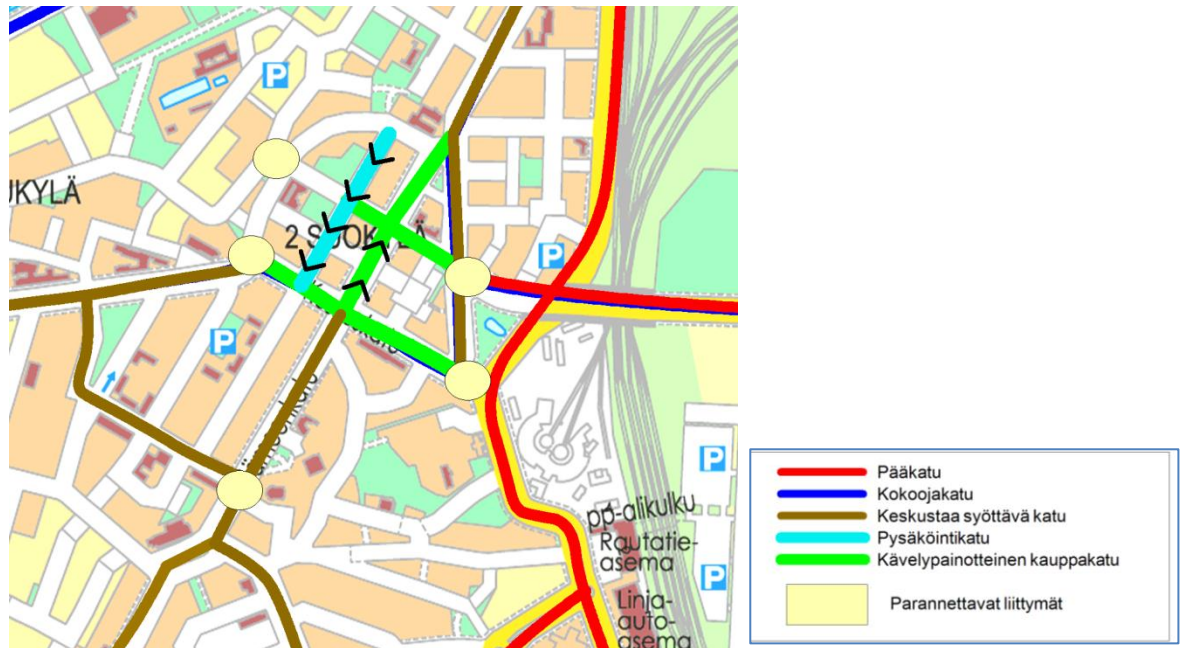
Vaihtoehto 1. Junailijankatu on 1-suuntainen pysäköintikatu, Hämeenkatu (Keskuskatu – Valtakäyrä), Keskuskatu ja Kauppakatu ovat kävelypainotteisia ostoskatuja.



Kuva 15. Vaihtoehto 1

Vaihtoehdossa Junailijankatu voi olla yksisuuntainen kumpaankin suuntaan tahansa, kuvassa ajosuunta on pohjoiseen. Pysäköintiä olisi molemmilla puolilla katua. Yksisuuntaistaminen mahdollistaisi leveämmät jalkakäytävät ja pyöräväylät. Junailijankadun liikenne siirtyisi Hämeenkadulle ja osittain Valtakäyrälle. Pysäköintipaikkojen määrä ei Junailijankadulla lisäänty. Junailijankadulle tutkittiin myös vinopysäköinnin käyttämistä, mutta tällöin pysäköinti on vain toisella puolella katua, jolloin paikkamäärä ei myöskään lisäänty. Hämeenkadun saneerausta voidaan jatkaa myös Tempelikadulle saakka.

Vaihtoehto 2. Junailijankatu on yksisuuntainen pysäköintikatu ja Hämeenkatu yksisuuntainen (Keskuskatu – Valtakäyrä). Keskuskatu ja Kauppakatu ovat kävelypainotteisia ostoskatuja.



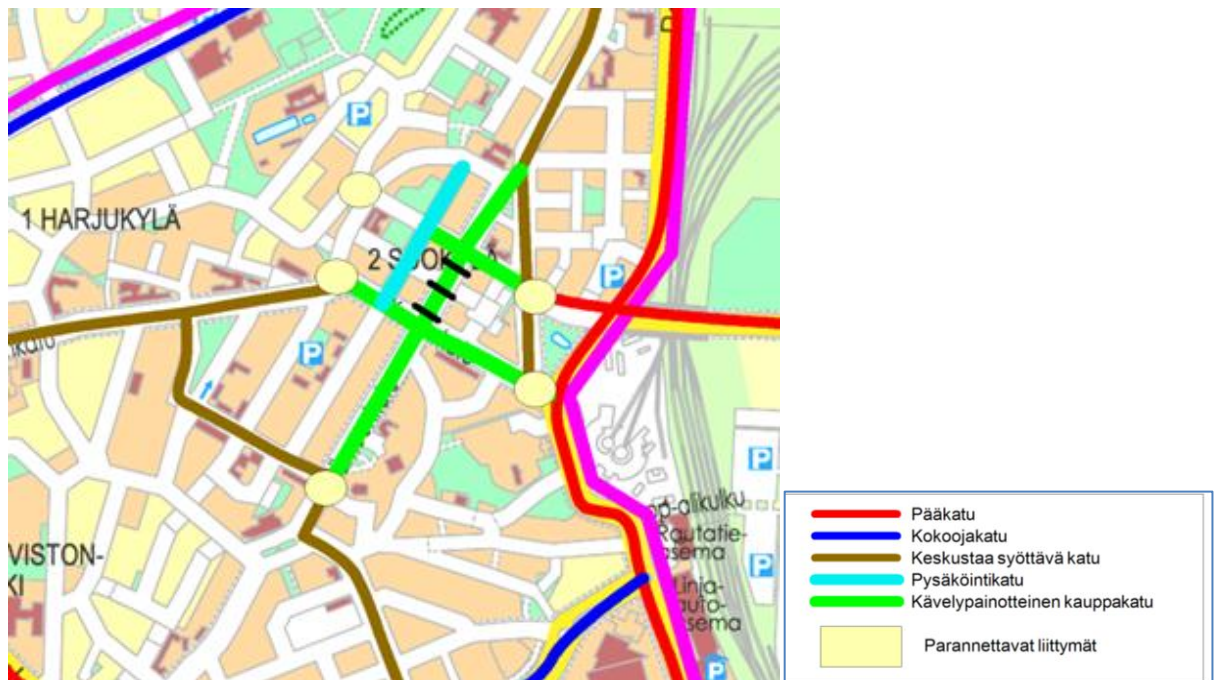
Kuva 16. Vaihtoehto 2

Hämeenkadun ja Junailijakadun on oltava yksisuuntaisia eri suuntiin, jolloin ne toimivat katuparina. Yksisuuntaisuus voi olla toiseenkin suuntaan. Hämeenkadulle olisi tässä mahdollista saada leveä jalkakäytävä/pyöräväylä aurinkoiselle puolelle katua. Pysäköintipaikkojen määrä ei lisäännä nykyisestä, mutta leveämmät jalkakäytävät ovat miellyttävämpiä liikkua ja pyöräilyn olosuhteet paranevat.

Yksisuuntaiset yhteydet lisäävät kortteleita kiertävää liikennettä ja hieman pidentää ajomatkoja. Hämeenkadun yksisuuntaisuus lisäisi Valtakadun – Keskuskadun liikennettä, sekä vähäisemmässä määrin myös Valtakäyrän liikennettä. Yksisuuntaisuudet lisäävät myös lisää vasemmalle kääntyvää liikennettä Keskuskadun liittymässä. Toisaalta yksi ajosuunta liittymässä jää pois, joten todennäköisesti vaikutus liittymän toimivuuteen on pieni.

Hämeenkadun yksisuuntaisuuden on päätyttävä pohjoisessa Kauppakatuun. Jos väli Kauppakatu – Valtakäyrä olisi yksisuuntainen, paljon liikennettä siirtyisi Valtakäyrälle, joka ei ole toivottavaa. Valtakäyrä on kapea asuntokatu, jonne enempää liikennettä kuin mitä siellä nykyisin kulkee, ei pidä sallia. Junailijankatu voi puolestaan olla yksisuuntainen Kauppakadun ja Valtakäyrän välillä.

Vaihtoehto 3. Junailijankatu on kaksisuuntainen ja Hämeenkatu on kävelykatu (Keskuskatu – Kauppakatu). Kauppa- ja Keskuskatu ovat kävelypainotteisia ostoskatuja.



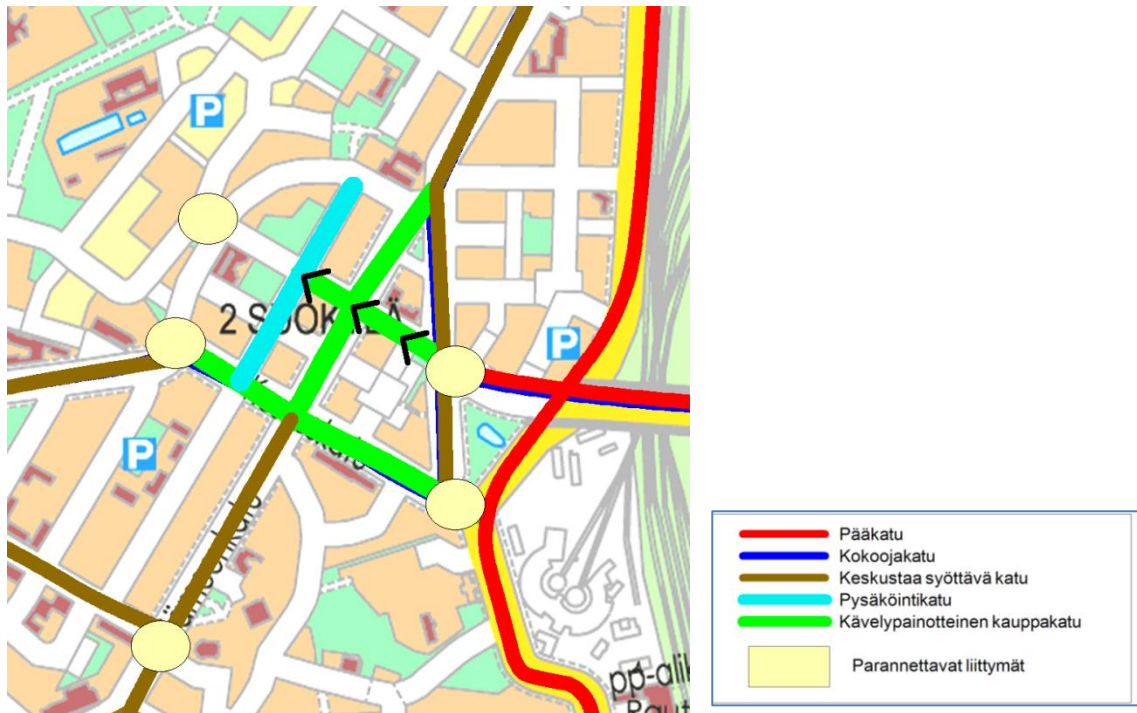
Kuva 17. Vaihtoehto 3

Hämeenkadun katkaiseminen toisi laajemman kävelyalueen nykyisen kävelykadun jatkeeksi. Hämeenkadun kävelykatu ja Kauppakuja muodostaisivat yhtenäisen aukion kaupungin keskeisimpään kohtaan.

Junailijankadun rooli autoliikenteen katuna korostuu ja sen on oltava kaksisuuntainen. Kasvava liikennemäärä todennäköisesti edellyttäisi Junailijankadun toisen puolen pysäköinnin poistamista liikenteen sujuvuuden turvaamiseksi. Hämeenkadun liikenne siirtyisi Junailijankadulle, Keskuskadulle – Valtakadulle ja jossain määrin Valtakäyrälle. Liikenteen siirtymät ovat suurimmat kaikista vaihtoehdoista. Hämeenkadun pysäköintipaikat poistuisivat (25 kpl).

Yllä esitetyistä katujaksojen jäsentelyvaihtoehdoista saa rakennettua lisää vaihtoehtoja. Vaihtoehtojen erot eivät ole suuria, kyse on saneerattavien katujaksojen pituuksista ja Junailijankadun ja Hämeenkadun suuntaisuuksista. Toisaalta on nähtävä, että toteutuksen voi tehdä pienissä vaiheissa jakso kerallaan ja että tämä pienten askelten politiikka on helpommin hyväksyttävissä kuin suuremmat kertamuutokset.

Vaihtoehto 4. Kauppakatu on yksisuuntainen välillä Hämeenkatu – Junailijankatu.



Kuva 18. Vaihtoehto 4

Kauppakadun katkaiseminen mahdollistaisi pysäköintipaikkojen lisäämisen Kauppakadulla. Toisen puolen pysäköinti voitaisiin muuttaa vinopysäköinniksi, jolloin pysäköintipaikkoja saataisiin 4-5 kpl lisää korttelivälille. Näin Valtakadun ja Junailijankadun välille saataisiin kymmenkunta lisäpaikkaa.

Kauppakatu toimisi yksisuuntaisena paremmin länteen päin kuin itään päin. Tällöin keskustan suuntaan voidaan ajaa luontevasti Kauppakadulle ja siitä eteenpäin.

Kauppakadun liikenne siirtyy suurimmaksi osaksi Keskuskadulle-Valtakadulle. Jonkin verran liikenne lisääntyisi myös Hämeenkadun pohjoispäässä ja Valtakadun pohjoispuolisella osuudella. Jonkin verran liikennettä kulkisi myös Valtakäyrää pitkin. Tätä voi hillitä toteuttamalla hidastimia Valtakäyrälle.

Yllä esitetyistä katujaksojen jäsentelyvaihtoehdoista saa rakennettua lisää vaihtoehtoja. Vaihtoehtojen erot eivät ole suuria, kyse on saneerattavien katujaksojen pituuksista ja Junailijankadun ja Hämeenkadun suuntaisuuksista. Toisaalta on nähtävä, että toteutuksen voi tehdä pienissä vaiheissa jakso kerallaan ja että tämä pienten askelten politiikka on helpommin hyväksyttävissä kuin suuremmat kertamuutokset.

Keskusta pääkävely-yhteydet ovat Kauppakujan kautta kulkeva akseli Valtakäyrän ja Valtakadun välillä ja yhteys jatkuu aina Asemakadulle saakka. Keskuskadulla on leveät jalkakäytävät ja se on samansuuntainen rinnakkainen hyvä yhteys. Hämeenkatu on keskeisin pohjois-eteläsuuntainen kulkuyhteys.

3.5 Katujaksojen vaihtoehdot

Hämeenkatu

Hämeenkadulla on kolme kehitettävää katujaksoa: Temppelekatu - Keskuskatu; Keskuskatu - Kauppakatu; Kauppakatu - Valtakäyrä. Katujaksot muodostavat saneeraamisen vaiheistuksen, joista keskeisin ja ensimmäinen on väli Keskuskatu - Kauppakatu. Olennainen kysymys on, yksisuuntaistaanko Hämeenkatu. Hämeenkadun yksisuuntaistaminen muuttaisi autoilijoiden reittejä. Hämeenkadun korvaavina yhteyksinä toimivat Junailijankatu, Keskuskatu - Valtakatu ja myös Valtakäyrä. Ainakaan Valtakäyrälle ei pitäisi ohjata enempää autoliikennettä, katu on kapea ja näkemät ovat huonot. Siten Hämeenkadun yksisuuntaistaminen voi edellyttää joidenkin hidastavien toimenpiteiden tekoa myös Valtakäyrälle. Mahdollinen yksisuuntaistaminen edellyttää myös Junailijankadun yksisuuntaistamista.

Hämeenkadulle ei ole saatavissa juuri enempää pysäköintipaikkoja kuin mitä siellä nyt on. Pysäköintipaikkojen ryhmittely kolmen – neljän auton ryhmiin tuo jonkin verran lisätilaa ja saattaa lisätä muutaman autopaikan. Mahdollisella yksisuuntaistamisella saadaan etupäässä leveämmät jalkakäytävät ja pyöräkaistat.

Hämeenkadun nykyistä poikkileikkausta ei muuteta, jos katu jää kaksisuuntaiseksi. Katutila on aikanaan jäsennelty hyvin ja suurin muutos koskee pysäköinnin järjestelyitä.

Hämeenkatu välillä Temppelekatu–Keskuskatu

Katutila saneerataan Torikadun mallin mukaiseksi. Pyöräväylät tehdään kadun molemmin puolin. Jakson alkupäästä on olemassa valmis suunnitelma Kalapojankujalle saakka (Hämeenaukion suunnitelmat).

Hämeenkatu välillä Keskuskatu–Kauppakatu

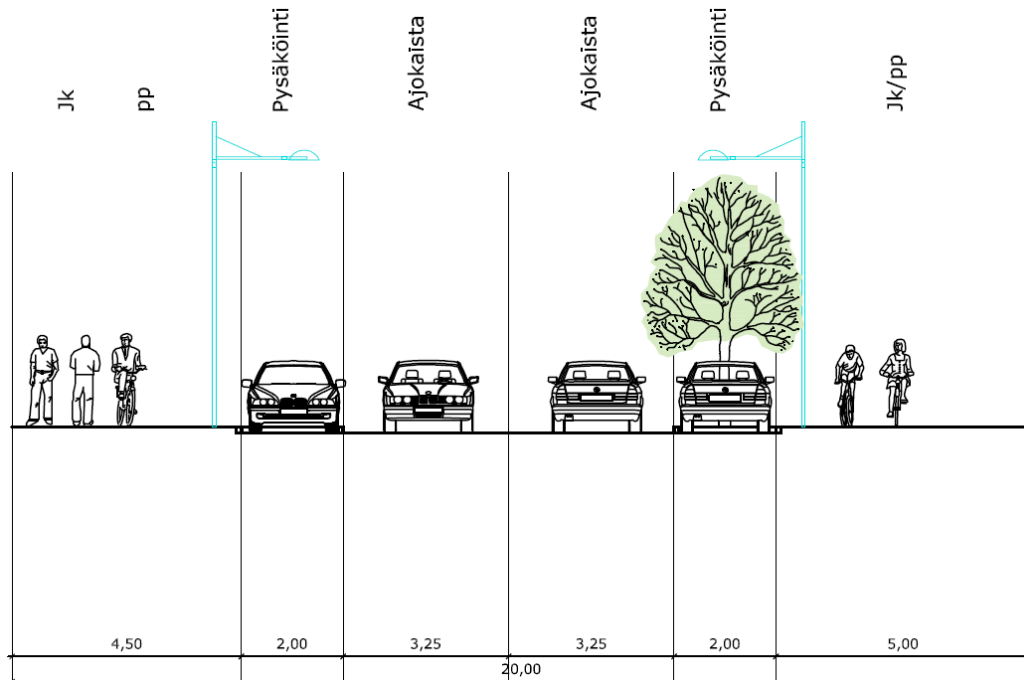
Ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan katutilan jäsennöinti Torikadun mallin mukaan. Pyöräväylät tehdään kadun molemmin puolin. Katujakson kehittämisessä on erilaisia mahdollisuuksia:

- Hämeenkatu on yksisuuntainen välillä Keskuskatu–Kauppakatu. Tällöin poikkileikkauksessa on yksi ajokaista ja pysäköinti molemmin puolin, pyöräily erotettuna jalkakäytävästä. Jalankululle ja pyöräilylle saadaan lisätilaa.
- Katujakson voisi toteuttaa myös shared space – tyyppisenä ratkaisuna, jolloin se yhdistyy enemmän Kauppakujaan. Hämeenkadulla on yhtenäinen pintamateriaali (sama kuin nykyisin kauppakujalla) jatkuen Keskuskadun ja Kauppakadun liittymiin. Hämeenkadun liittymäalueiden korottamista harkittiin, mutta liikennevalojen ja bussiliikenteen kanssa korotus ei ole oikein toimiva yhdistelmä ainakaan Keskuskadun liittymässä. Hämeenkadulla läpiajo olisi edelleen sallittu, mutta kadulla liikkuminen tapahtuisi jalankulkijan ehdoilla.

Hämeenkadun tälle jaksolle on mahdollista toteuttaa katulämmitys. Jos Kauppakuja joskus katettaisiin, olisi kate jatkettavissa myös tälle osuudelle.

Hämeenkatu välillä Kauppakatu–Valtakäyrä

Jatketaan Hämeenkadun saneerausta edelleen Torikadun mallin mukaan. Pyöräväylät toteutetaan kadun molemmin puolin



Kuva 19. Nykyinen Hämeenkadun poikkileikkaus (Keskuskatu - Kauppakatu)

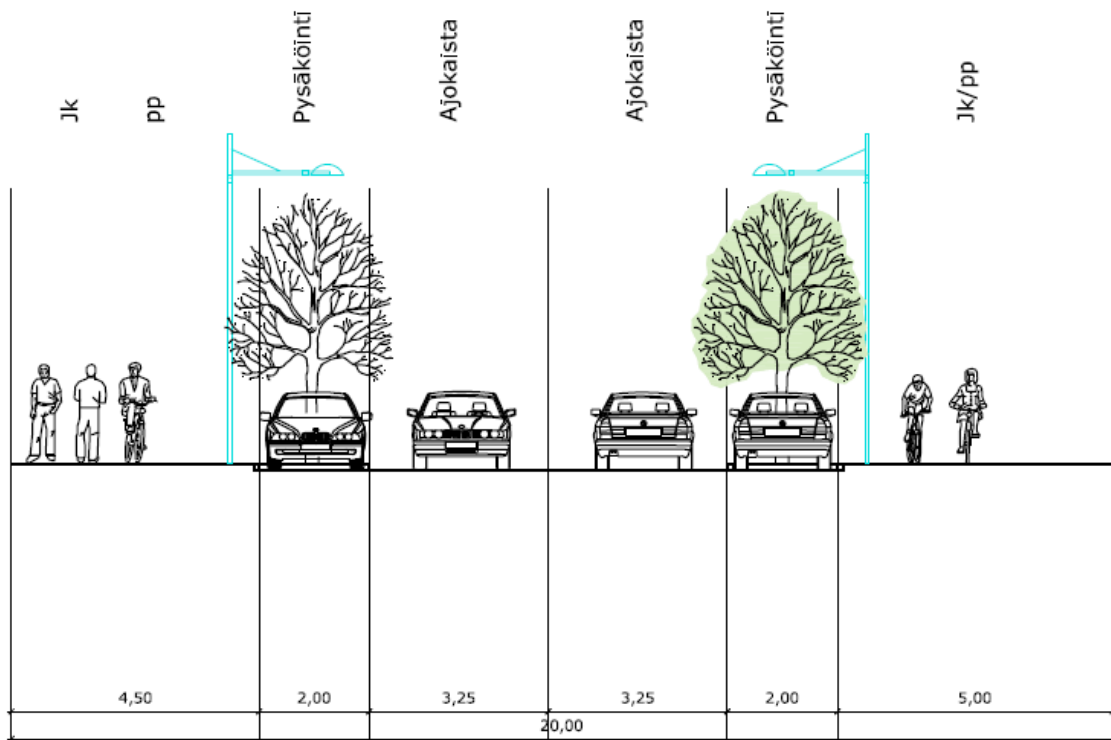


Kuva 20. Nykyinen Hämeenkatu (Keskuskatu - Kauppakatu)

Hämeenkadun uudet poikkileikkaukset

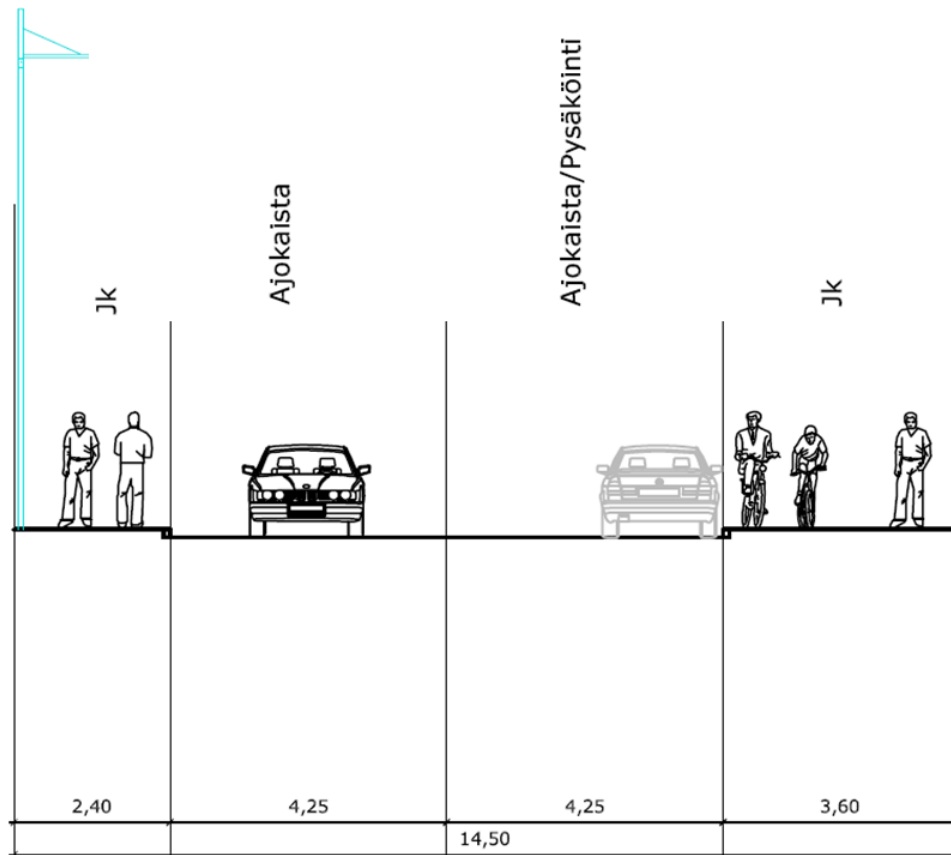


Kuva 21. Hämeenkadun yksisuuntainen vaihtoehto



Kuva 22. Hämeenkadun kaksisuuntainen vaihtoehto

Junailijankatu



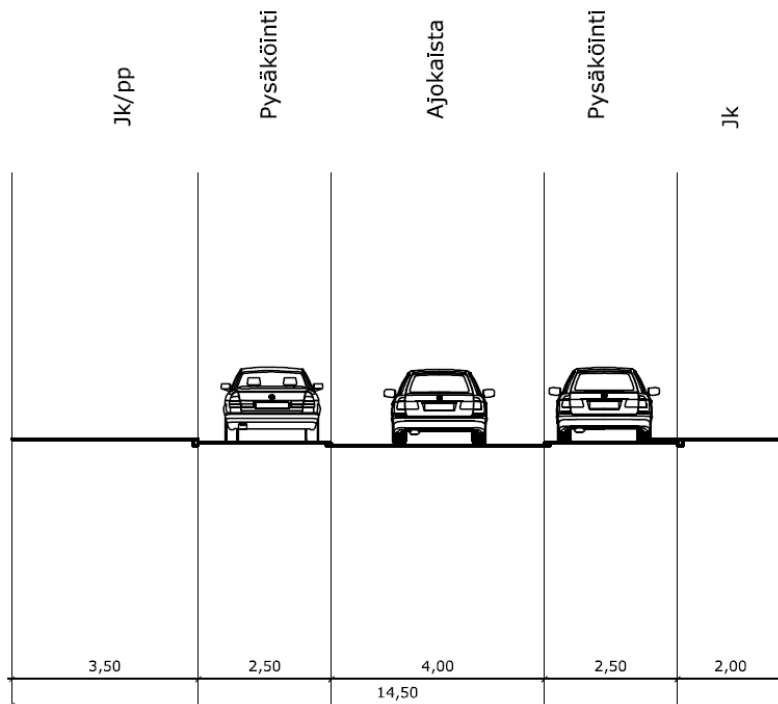
Kuva 23. Nykyinen Junailijankatu

Junailijankatua sopii hyvin pysäköintikaduksi. Junailijankadun varrella sijaitsevasta puistosta on mahdollista lohkaista pala pysäköinnille. Toteutus olisi Torikadun mallinen. Junailijankatu voi olla yksi- tai kaksisuuntainen riippuen Hämeenkadun suuntaisuudesta.

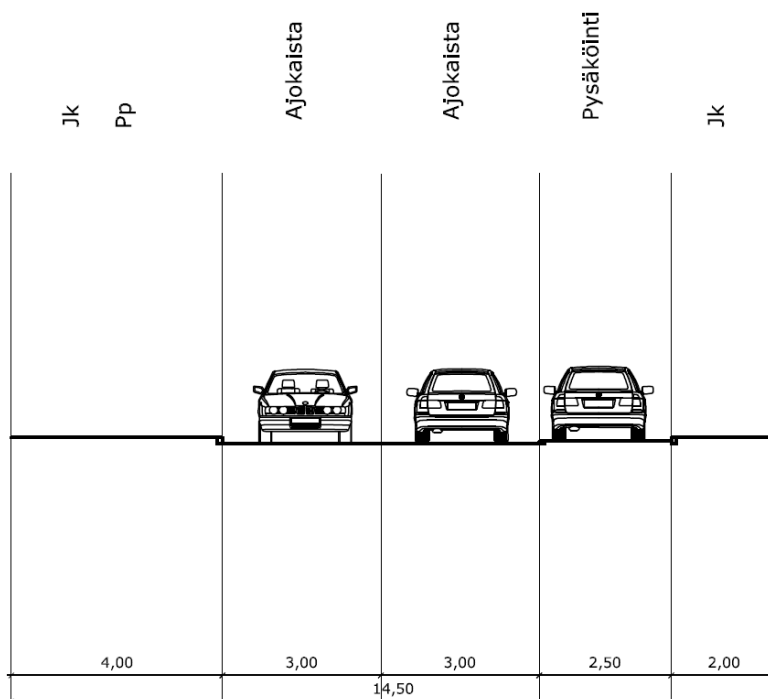


Kuva 24. Junailijankatu

Yksisuuntaisena Junailijankadulle saa molemminpuoliset pysäköintitaskut. Kaksisuuntaisena pysäköintiä voi olla vain toisella puolella katua. Vinopysäköintiä tutkittiin myös, mutta silloin jalkakäytävän saa vain toiselle puolelle katua. Molemminpuolisella pysäköinnillä saadaan yhtä paljon paikkoja kuin yksipuoleisella vinopysäköinnillä ja kadun ilme on tällöin paljon parempi. Yksisuuntaistaminen ei lisää paikkamäärää, mutta sillä saadaan leveämmät jalkakäytävät. Junailijankatu voi olla yksisuuntainen välillä Keskuskatu – Valtakäyrä.



Kuva 25. Yksisuuntainen Junailijankatu



Kuva 26. Kaksisuuntainen Junailijankatu



Kuva 27. Esimerkki yksisuuntaisesta kadusta molemmin puoleisella pysäköinnillä (kuva: Google)

Hämeenkadun ja Junailijankadun yksisuuntaisuus

Katujen yksisuuntaisuus on mahdollinen. Junailijankatu voidaan toteuttaa yksisuuntaisena yksinkin, mutta Hämeenkadun yksisuuntaistaminen edellyttää myös Junailijankadun yksisuuntaistamista. Ajokaistan poistaminen Junailijankadulta mahdollistaa pysäköintipaikkojen lisäämisen lyhyen matkan päässä keskeisistä ostoskatujaksoista. Hämeenkadulla yksisuuntaisuus tuo lisää tilaa jalankululle ja pyöräilylle.

Yksisuuntaistaminen voi toteuttaa kahdessa vaiheessa: välille Keskuskatu–Kauppakatu ja välille Kauppakatu–Valtakäyrä. Sen sijaan välille Tempelikatu–Keskuskatu ei yksisuuntaisuutta ole liikenteellisesti järkevää toteuttaa. Tällöin yksisuuntaistetun Hämeenkadun liikenne ohjautuisi asuntoka-
duille; etupäässä Junailijankadulle ja Jarrumiehenkadulle.

Kauppakuja välillä Hämeenkatu - Valtakäyrä

Kävelykatu tai shared space tyyppinen ratkaisu on mahdollinen nykyisen kävelykadun mallisena. Tonteille sallitaan ajo Hämeenkadun suunnasta. Kauppakuja toimii myös jalankulun ja myös hitaan pyöräilyn yhteytenä Valtakäyrältä Valtakadulle saakka. Kauppakujalle voisi olla mahdollista sijoittaa pyöräpysäköintiä.



Kuva 28. Kauppakuja (Hämeenkatu - Junailijankatu)



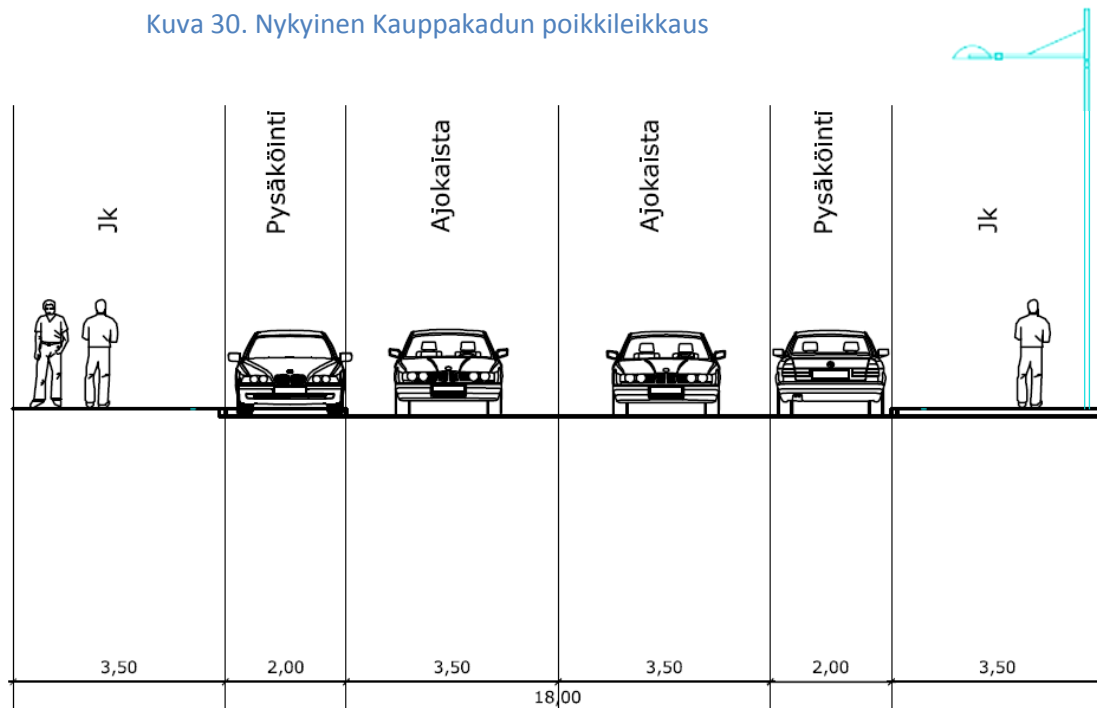
Kuva 29. Kauppakuja Hämeenkadusta itään

Kauppakatu välillä Junailijankatu - Valtakatu

Kauppakatu on normaali keskustan katu. Pysäköintiä on nykyisin molemmin puolin katua, tosin ravintolan terassi vie kesäaikaan valtaosan kadun aurinkoisen pohjoispuolen paikoista.

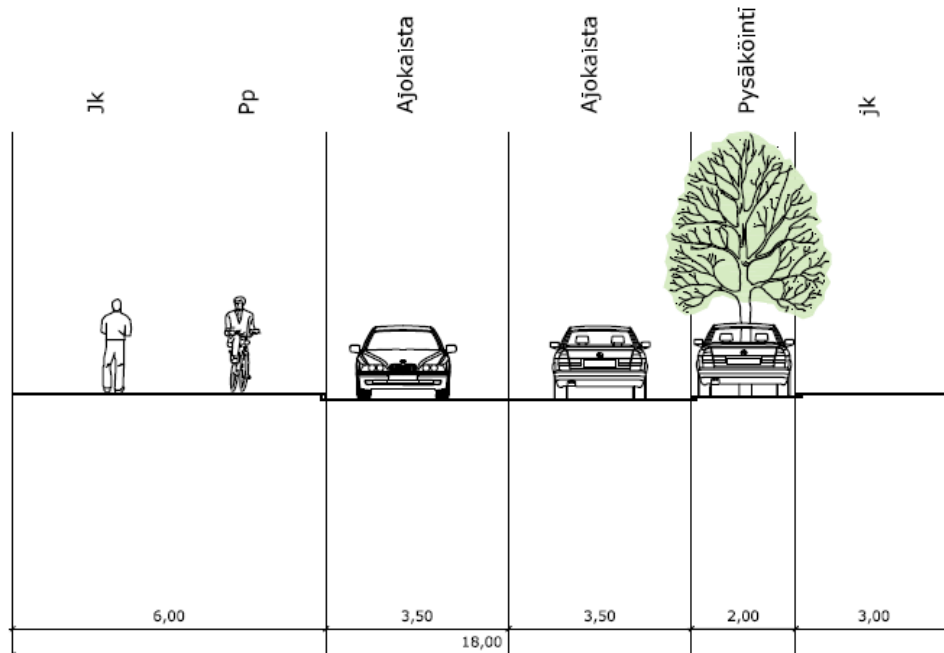


Kuva 30. Nykyinen Kauppakadun poikkileikkaus

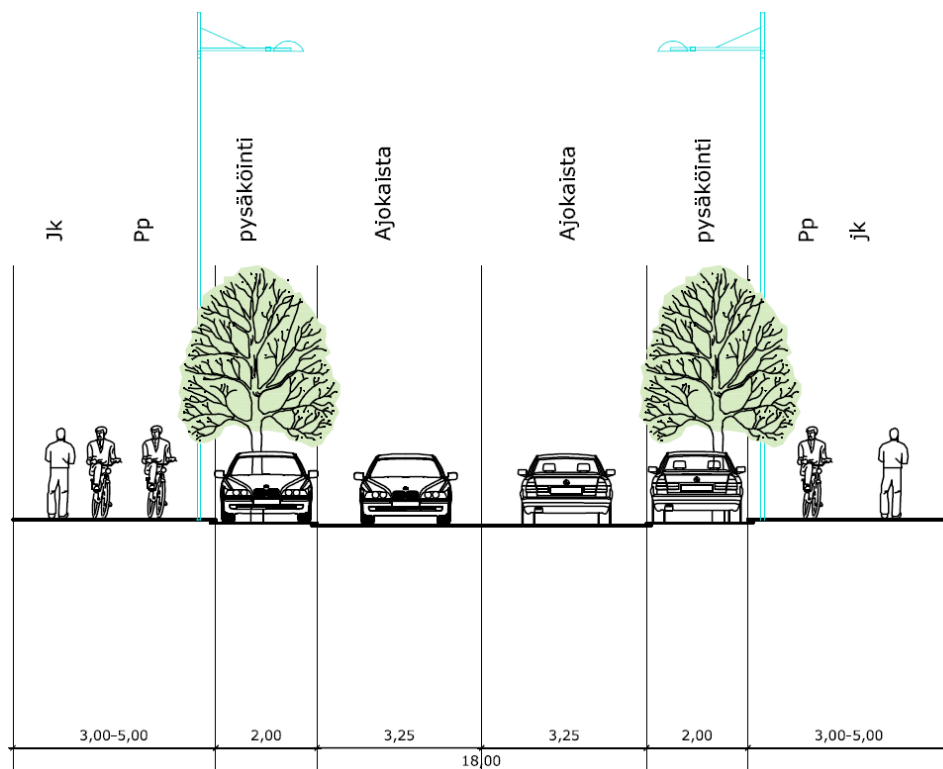


Kuva 31. Kauppakatu välillä Hämeenkatu - Valtakatu

Peltosaaren suunnasta tuleva pyörätie jatketaan Kauppakadun pohjoisreunaa pitkin aina Valta-
käyrälle ja edelleen Kalevankadulle saakka. Kauppakadun yksisuuntaistaminen lisäisi Keskuskadun
ja todennäköisesti, Hämeenkadun ja ehkä Junailijankadun ja Valtakäyrän liikennettä. Yksisuuntais-
tamisen avulla toiselle puolelle voitaisiin saada vinopysäköintiä, jolloin pysäköintipaikkoja saataisiin
9 - 10 lisää. Nykyisin käytössä on 11 paikkaa.

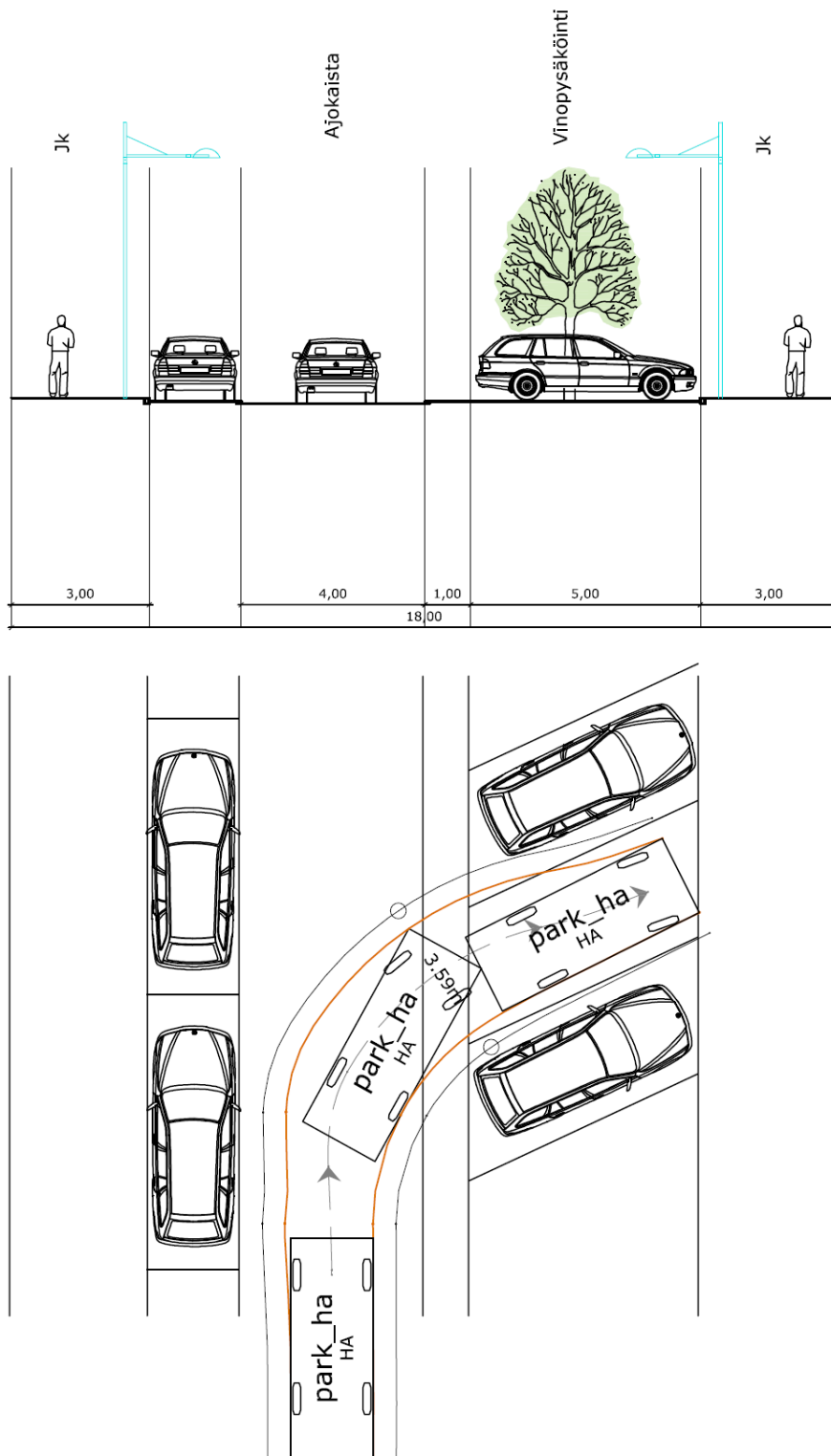


Kuva 32. Kauppakatu kaksisuuntaisena molemminpuolisin pysäköinnein.



Kuva 33. Kauppakatu kaksisuuntaisena toispuolisella pysäköinnillä ja leveällä jalkakäytävällä

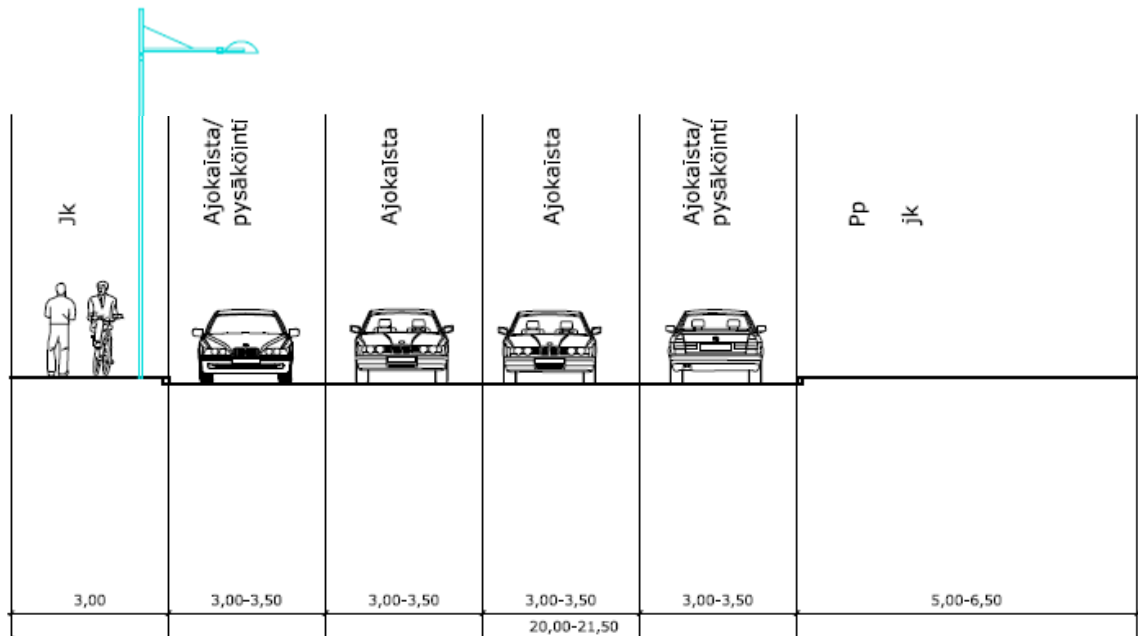
Kauppakatu on myös mahdollista yksisuuntaistaa. Se mahdollistaisi pysäköintipaikkojen lisäämisen välillä Junailijankatu – Valtakatu. Kuvassa 34 esitetään ratkaisun mukainen poikkileikkaus. Paikkoja voisi saada kymmenkunta lisää.



Kuva 34. Kauppakatu yksisuuntaisena vinopysäköinnillä ja toisen puolen kadunvarsipysäköintinä

Keskuskatu välillä Kalevankatu–Pohjoinen Asemakatu

Keskuskatu on nykyisellään leveä ja tilankäyttö on epämääräistä. Periaatteessa kadulla on 2+2 kaistaa, mutta pysäköinti on osittain sallittu kadun reunassa. Keskuskadulla kulkee lisäksi useita bussilinjoja.

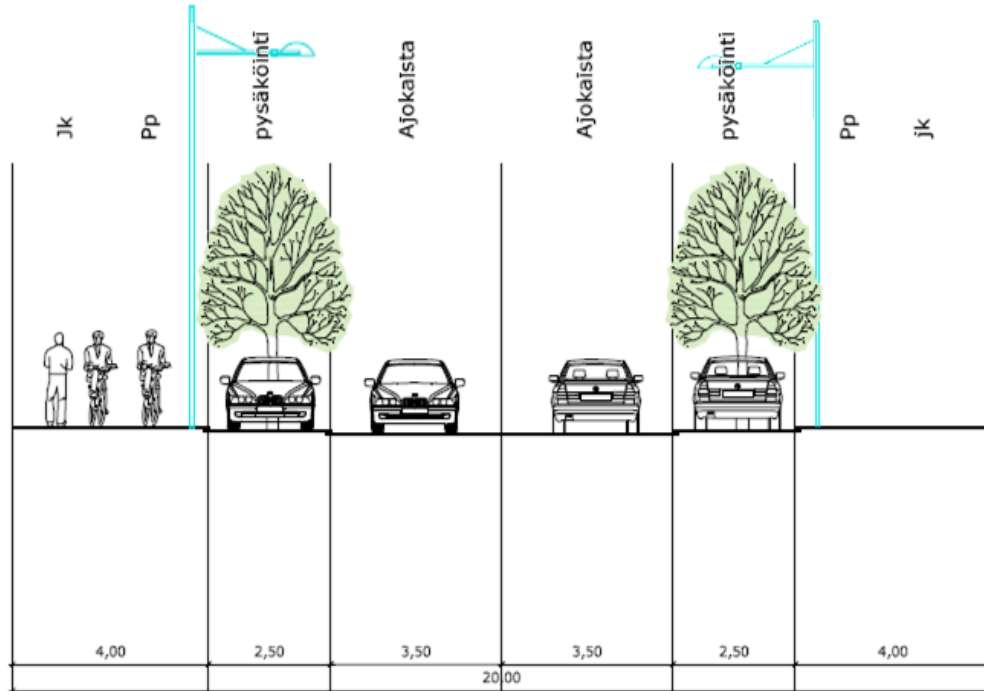


Kuva 35. Nykyisen Keskuskadun poikkileikkaus

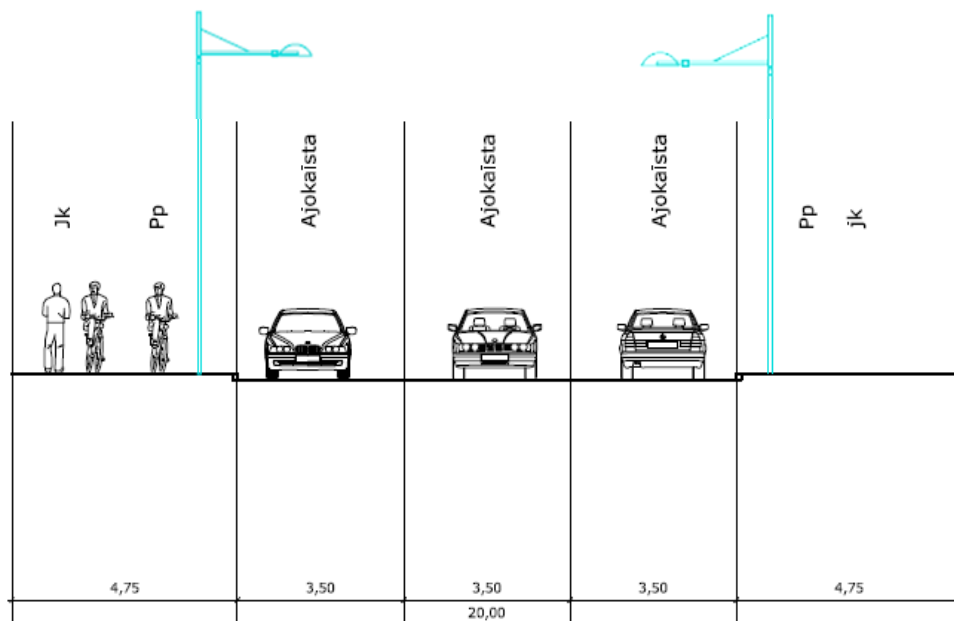


Kuva 36. Keskuskatu Hämeenkatu - Valtakatu (kuva: Google)

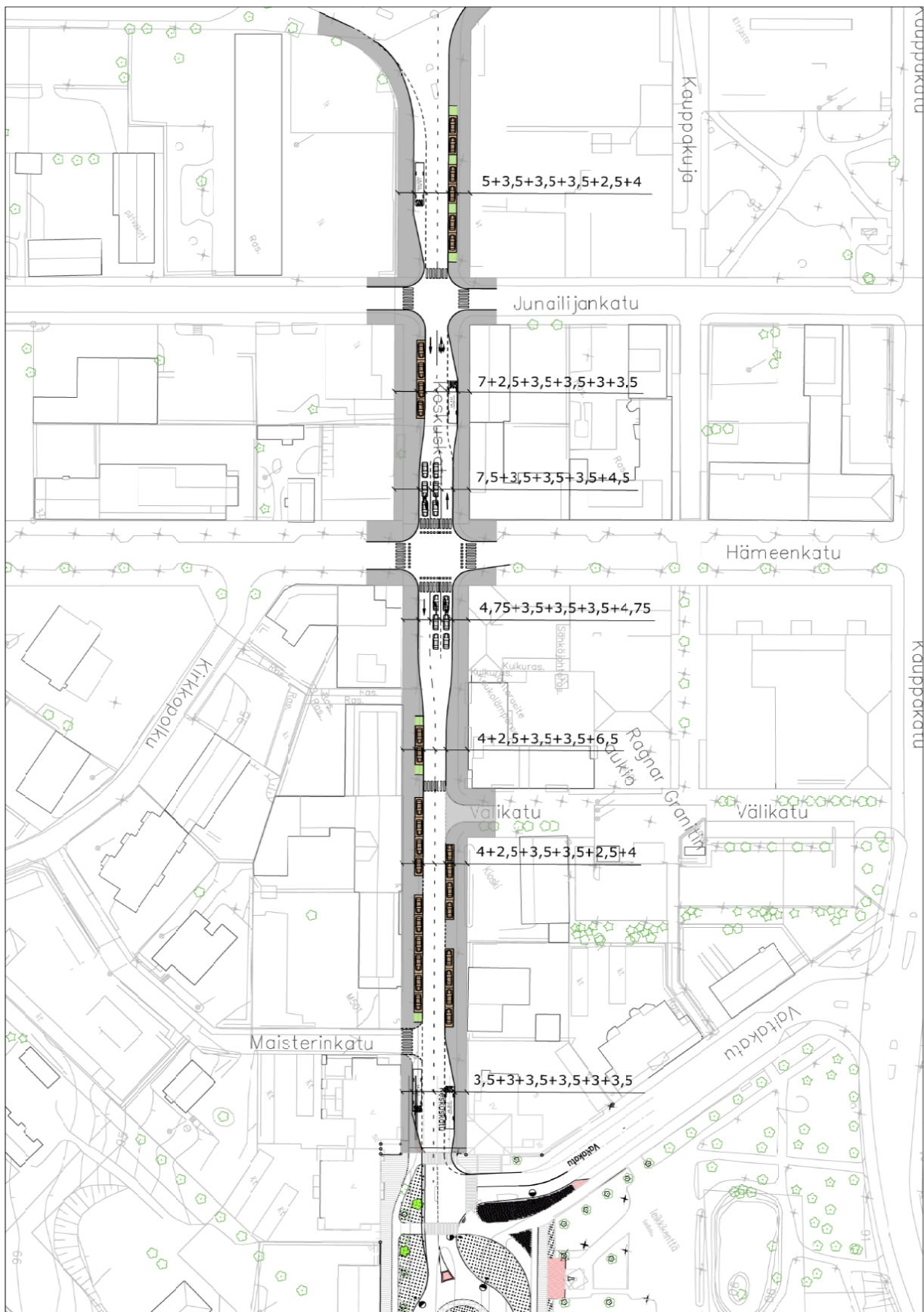
Katua kavennetaan nykyisestä selkeästi 1+1-kaistaiseksi, jonka lisäksi tarvitaan ryhmittymiskaistat Hämeenkadun liittymässä. Katutila toteutetaan Torikadun mallin mukaan. Pyöräväylät toteutetaan kadun molemmin puolin. Länsipään bussipysäkit on siirretty Hämeenkadun tuntumaan ja itäiset pysäkit ovat nyt samalla kohdalla. Pysäköintipaikat on selkeästi merkitty ja niitä on saatu noin 14 lisää, joista 10 ostoskeskuksen kohdalle. Keskuskadun luonnospiirustus on kuvassa 36.



Kuva 37. Keskuskatu 1+1 kaistaisella osuudella



Kuva 38. Keskuskatu ryhmittymiskaistaosuudella

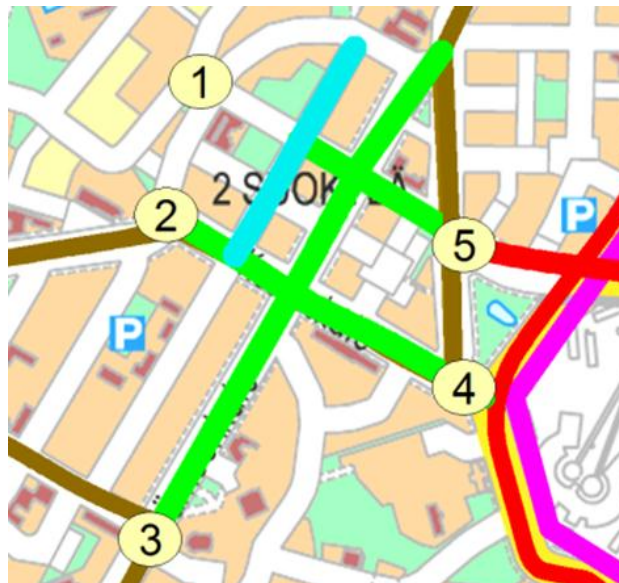


Kuva 39. Keskuskadun suunnitelmaluonnos

Liittymät

Riihimäellä on paljon tasa-arvoisia katuliittymiä keskustassa. Tasa-arvoisten liittymien hyvänä puolelana on se, että liittymiin tullaan varovaisesti ja tällöin autojen nopeudet eivät pääse nousemaan. Ulkopaikkakuntalaiselle on hankalaa, kun osa Hämeenkadun poikkikaduista on merkitty kolmiolla ja osa ei. Toisaalta Torikadulla etuajo-oikeus toimii hyvin. Tasa-arvoiset liittymät ovat pyöräilijöille huono ratkaisu, autoilijat eivät yleensä väistä oikealta tulevaa pyöräilijää.

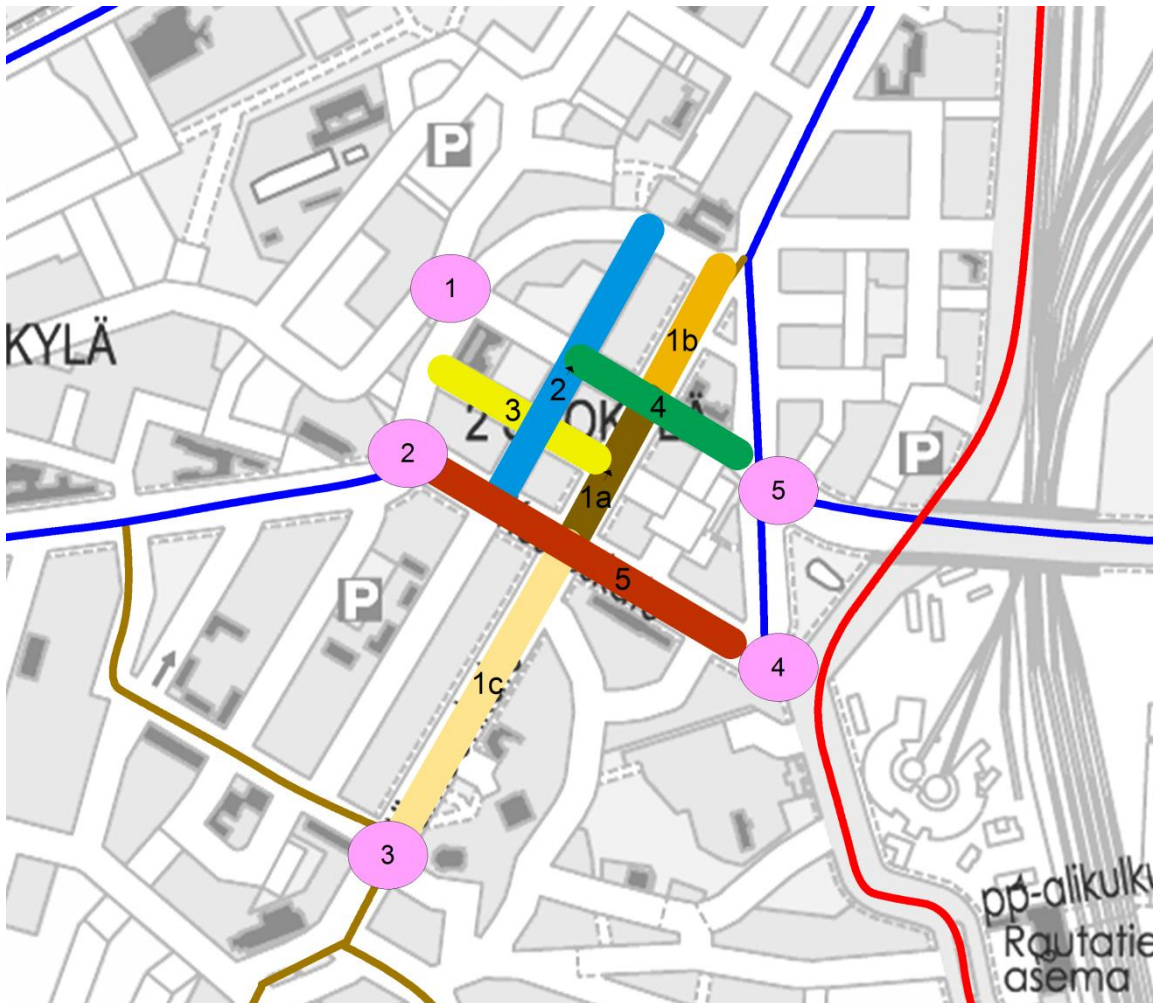
- 1 Kauppakatu – Valtakäyrä - Kokinmäki - Isokäyrä
 - kaksi liittymää aivan vierekkäin
 - nykyisin turvaton ja huonot näkemät
 - ratkaisuna liittymän parempi muotoilu
- 2 Keskuskatu - Kalevankatu - Valtakäyrä
 - verkollisesti olisi hyvä kiertoliittymän paikka, mutta paikka on hyvin ahdas ja hyvää toteutusta ei taida saada. Hyvä ratkaisu voisi olla korotettu liittymä (portti keskustaan)
- 3 Temppelikatu - Hämeenkatu
 - turvattomuus
 - tulo keskeiselle alueelle
 - liittymään voisi tehdä korotetut suojatiet
- 4 Pohjoinen Asemakatu - Valtakatu - Keskuskatu
 - nykyisellään laaja alue, joka on melko sekavan oloinen
 - tärkeä liittymä
 - kiertoliittymä on jo suunniteltu
- 5 Valtakatu - Kauppakatu - Hj. Elomaankatu
 - Peltosaaresta tulevan liikenteen nopeuksien hillitseminen ennen liittymää (sillan saneerauksen yhteydessä esimerkiksi kadun kaventaminen, pintamateriaalien käyttö, korotettujen suojateiden teko)



Kuva 40. Parannettavat liittymät

4. Toteuttamisohjelma

Saneerattavat katujaksot ja liittymät ovat kuvassa 35. Katujaksojen toteuttamistarkeys noudattaa kuvan numerointia. Kiireellisimmäksi on koettu Hämeenkadun Keskuskatu – Kauppakatu välin toteuttaminen ensimmäisenä (1a), jonka jälkeen arvioidaan jaksojen 1b ja 1c muutostarpeet. Seuraava toteutettava jakso on Junailijankatu, jonka jälkeen Kauppakujan länsiosan saneeraus, seuraavaksi Kauppakadun toteutus ja viimeisenä Keskuskadun saneeraus. Liittymien osalta ensimmäisenä tulee toteuttaa Pohjoisen Asemakadun ja Keskuskadun liittymäalue. Kauppakadun ja Valtakäyrän liittymässä toimenpiteet eivät ole suuria, joten sen toteutus lienee kustannusmielessä helpoin.



Kuva 41. Katujen saneerausjärjestys

Vaihtoehtojen osalta ei tässä työssä ole tehty tarkempia piirustuksia muilta kuin Keskuskadulta. Toteuttamiskustannuksia on haarukoitu Torikadun toteutuneiden rakennuskustannusten avulla soveltaen saneerattavien katujaksojen pinta-aloihin. Taulukossa 1 ovat saneerattavien katujaksojen perustiedot ja taulukossa 2 arvioidut rakentamiskustannukset. Rakennuskustannukset on arvioitu nellihinnalla 140 euroa/m².

Taulukko 1. Saneerattavien katujaksojen perustiedot

katujakso		Leveydet (m)					Pinta-alat		
		pituus (m)	katutila	ajorata	jk+pp	pysäköinti	ajorata (m ²)	jk+pp (m ²)	pysäköinti (m ²)
Hämeenkatu (Keskuskatu - Kauppakatu)	1a	150	20	6.5	10	4	975	1425	600
Hämeenkatu (Kauppakatu - Valtakäyrä)	1b	130	20	6.5	10	4	845	1235	520
Hämeenkatu (Temppelikatu - Keskuskatu)	1c	310	20	6.5	10	4	2015	2945	1240
Keskuskatu (Kalevankatu - Valtakatu)	2	310	22	7	8-10	5	2170	2790	1550
Junailijankatu (Keskuskatu - Valtakäyrä)	3	210	14,5	4	6	5	840	1260	945
Kauppakuja (Hämeenkatu - Valtakäyrä)	4	90	11	6	5		540	450	0
Kauppakatu (Junailijankatu - Valtakatu)	5	170	18	6.5	6-10	4	1105	1360	680

Taulukko 2. Katujaksojen arvioidut kustannukset

katujakso		ajorata (euroa)	jk+pp (euroa)	pysäköinti (euroa)	yhteensä (euroa)
Hämeenkatu (Keskuskatu - Kauppakatu)	1a	136 500	199 500	84 000	420 000
Hämeenkatu (Kauppakatu - Valtakäyrä)	1b	118 300	172 900	72 800	364 000
Hämeenkatu (Temppelikatu - Keskuskatu)	1c	282 100	412 300	173 600	868 000
Keskuskatu (Kalevankatu - Valtakatu)	2	303 800	390 600	217 000	911 400
Junailijankatu (Keskuskatu - Valtakäyrä)	3	117 600	176 400	132 300	426 300
Kauppakuja (Hämeenkatu - Valtakäyrä)	4	75 600	63 000	0	138 600
Kauppakatu (Junailijankatu - Valtakatu)	5	154 700	190 400	95 200	440 300

KOTIKAUPUNKI YMPÄRI VUODEN LÄHELLÄSI



CLOSE TO YOU ALL YEAR ROUND HOMETOWN



RIIHIMÄEN KAUPUNKI ■ PL 125 11011 RIIHIMÄKI



WWW.RIIHIMAKI.FI ■ WWW.RIIHIMAKI.FI