



RIIHIMÄEN KESKUSTAN JA SISÄÄNTULOIDEIDEN LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMA 2040

Sisältö

JOHDANTO

1 LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN LÄHTÖKOHDAT

- 1.1 Tavoitteet ja lähtökohdat
- 1.2 Muut suunnitelmat

2 LIIKENNEJÄRJESTELMÄN NYKYTILANNE

- 2.1 Suunnittelualue
- 2.2 Liikkuminen ja kulkutavat
- 2.3 Ajoneuvoliikenteen verkko
- 2.4 Liikennemäärät ja liikenneverkon toimivuus
- 2.5 Liikenneverkon nopeusrajoitukset
- 2.6 Liikenneverkon nopeusrajoitukset keskusta-alueella
- 2.7 Raskaan liikenteen reitit
- 2.8 Pysäköinti
- 2.9 Joukkoliikenne – bussiliikenne
- 2.10 Joukkoliikenne – saavutettavuus
- 2.11 Joukkoliikenne – raideliikenne
- 2.12 Jalankulku ja pyöräily
- 2.13 Esteetön liikkuminen
- 2.14 Liikenneturvallisuus
- 2.15 Keskusta-alueen liikenneturvallisuus
- 2.16 Liikenteen meluvaikutukset
- 2.17 Ilmanlaatu

3 MAANKÄYTTÖ JA LIIKENNE-ENNUSTE

- 3.1 Maakuntakaava
- 3.2 Yleiskaava
- 3.3 Asemakaava
- 3.4 Liikenne-ennusteet ja liikenneverkon toimivuus

4 VAIHTOEHTOTARKASTELU

- 4.1 Vuorovaikutus
- 4.2 Keskustan katuverkon kehittämisen periaatteet
- 4.3 Vaihtoehto VE1
- 4.4 Vaihtoehto VE2
- 4.5 Vaihtoehto VE3
- 4.6 Vaihtoehdon valinta

5 LIIKENNEJÄRJESTELMÄ 2040

- 5.1 Sisääntuloväylien kehittäminen
- 5.2 Jalankulku ja pyöräily
- 5.3 Keskustan katuverkon kehittäminen
- 5.4 Nopeusrajoitukset
- 5.5 Esteetön liikkuminen
- 5.6 Keskusta-alueen koulujen liikenneturvallisuus
- 5.7 Joukkoliikenteen kehittäminen

6 JOHTOPÄÄTÖKSET

- 6.1 Johtopäätökset

LIITTEET

- Liite 1. Kehitettävät väylät, yhteydet ja poikkileikkaukset
- Liite 2. Kehittämistoimenpiteet

Johdanto

Riihimäen keskustan ja sisääntuloteiden liikennejärjestelmän suunnitelma pohjautuu Riihimäki-strategiaan 2030 sekä Riihimäen asemaseudun ja keskustan visioon (KV 4.2.2019 5 §). #UusiRiksu on yksi Riihimäki-strategian 2030 neljästä kärkihankkeesta. Sen painopisteitä ovat asemanseudun, elinympäristön ja elinvoiman kehittäminen sekä Riihimäen rooli osana Suomen kasvukäytävää. Suunnitelmassa esitetään Riihimäen liikenneverkon tavoitetilä vuodelle 2040, mutta toimenpiteitä toteutetaan vaiheittain alkaen jo vuonna 2020. **Tehtävät ratkaisut toteutetaan nykytarpeen mukaisesti niin, että niihin on tehtävissä liikenteen muutoksen edellyttämiä poikkileikkausmuutoksia mahdollisimman pienin toimenpitein.** Keskusta-aluetta kehitetään siten, että kaupunkiympäristö tukee kaupungin strategisten tavoitteiden mukaista viihtyisää elinympäristöä ja kestävästä liikkumisesta ohjaten läpiajavaa autoliikennettä pääasiassa keskustavision mukaisesti keskuskehälle ja muille pääväylille. Keskusta-alueen lisäksi suunnitelmassa määritellään toimenpiteet Riihimäen sisääntuloteiden kehittämiselle. Sisääntuloteiden kehittämisen lähtökohtana on kehittää yhteyksien palvelutasoa niin, että keskustan ulkopuoliset pääväylät olisivat kilpailukykyisiä yhteyksiä raskaan liikenteen ja keskustan katuverkkoa läpiajoon käytettävän liikenteen näkökulmasta.

Riihimäen seudulla väestönkasvun on ennustettu olevan maltillista lähivuosikymmeninä. Hämeen liiton laatiman väestösuunnitteen 2018-2040 mukaan väkiluku kasvaa n. 0,2 % vuodessa ja Riihimäen kaupungin laatimien ennusteiden mukaan 0,2-0,7 % vuodessa. Asukasmäärän kasvulla ei ole merkittävää vaikutusta liikennemäärän kasvuun Riihimäen kaupungin liikenneverkolla tavoitetilanteessa vuonna 2040.

Keskustan katuverkon kehittämiselle tutkittiin kolmea erilaisia toimenpiteitä sisältävää verkollista vaihtoehtoa. Vaihtoehtojen vaikutuksia vertailtiin liikenteellisten vaikutusten, ympäristövaikutusten sekä elinkeinovaikutusten osalta. Arviointien perusteella valittiin liikennejärjestelmän kehittämiseksi toimenpidetkokonaisuus, joka sisältää 30 km/h -aluenopeusrajoituksen toteuttamisen keskusta-alueelle, jalankulku- ja pyöräilyverkon laajan kehittämisen yhdessä katuverkon kehittämisen kanssa sekä moottoriajoneuvoliikenteen rauhoittamisen toimenpiteitä keskusta-alueella. Elinkeinoelämän kuljetusten matka-aikaa pyritään lyhentämään keskustan ulkopuolisten pääväylien liittymäjärjestelyitä parantamalla. Jaettu katutila -ratkaisulla pyritään lisäämään keskusta-alueen kivijalkaliikkeen houkuttelevuutta keskustan ydinalueilla. Toimenpiteet yhdessä nopeusrajoitusmuutosten kanssa edistävät kestävästä liikkumisesta ja viihtyisän kaupunkiympäristön toteuttamista.



Kuva 1. Riihimäen saavutettavuus (Riihimäen kaupunki).

Työ on laadittu Destia Oy:ssä. Työn ohjausryhmään kuuluivat Riihimäen kaupungilta Maria Vasko, Anna-Maija Jämsen, Otto Mäkelä, Niina Matkala, Kimmo Männistö, Toni Haapakoski sekä Jari Jokivuo. Destian työryhmään kuuluivat Mika Tuominen, Antti Udd, Elisa Huotari, Nina Lindroos sekä Antti Heininen.



1 LIIKENNEJÄRJESTELMÄSUUNNITELMAN LÄHTÖKOHDAT

1.1 Tavoitteet ja lähtökohdat

Liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteena on määritellä liikenteelliset lähtökohdat tuleville maankäytön ja katuverkon suunnitelmille. Suunnittelulla luodaan edellytykset kehittää Riihimäen liikennejärjestelmää turvallisena, kestäväenä sekä toimivana kokonaisuutena. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa kuvataan liikenteen, liikkumisen ja kuljetusten nykytilannetta, arvioidaan nykyisen liikennejärjestelmän palvelutasoa ja kehittämistarpeita sekä määrittään liikenteen kehittämistavoitteet. Tästä syntyy kokonaisuus, joka kuvaa liikennejärjestelmän tavoitetilannetta vuonna 2040. Toimenpiteitä tavoitetilanteen saavuttamiseksi toteutetaan vaiheittain alkaen jo vuonna 2020.

Suunnitelma pohjautuu Riihimäki-strategiaan 2030 sekä Riihimäen asemaseudun ja keskustan visioon (KV 4.2.2019 5 §). #UusiRiksu on yksi Riihimäki-strategian 2030 neljästä kärkihankkeesta. Sen painopisteitä ovat asemanseudun, elinympäristön ja elinvoiman kehittäminen sekä Riihimäen rooli osana Suomen kasvukäytävää. Kaavoituksen osalta #UusiRiksu-kärkihanketta toteutetaan asemanseutua ja keskustaa kehittämällä. Vuoden 2020 alussa kaupunginvaltuusto hyväksyi asemanseudun yleissuunnitelman. Yleissuunnitelmaa tarkennetaan edelleen viitesuunnitelmilla, jotka toimivat asemakaavoituksen pohjana.

Asemanseudun ja keskustan visiossa on määritetty kaupungin keskusta keskuskehän muodossa. Vision mukaan kehän alue luo Riihimäen keskustasta viihtyisemmän alueen jalankululle ja pyöräilylle. Helminauhamaisten keskustabulevardin muodostava Keskuskehä yhdistyy koko kaupunkia kiertävään kulttuurin, luonnon, virkistysalueiden ja koulutuksen reittiin. Kehän sisälle jäävä alue on hitaan liikenteen alue, jossa käveltävyyttä, kestäväää liikkumista ja kaupunkiympäristön miellyttävyyttä tullaan painottamaan. Keskuskatua on tarkoitus kehittää jalankulun ja pyöräilyn ehdoilla siten, että kaupunkiympäristö ohjaa hitaampaan liikkumiseen ja autoliikenne ohjautuu muille reiteille. Suunnittelulla luodaan edellytykset kehittää Riihimäen liikennejärjestelmää niin, että liikkuminen kaikilla kulkutavoilla on turvallista ja sujuvaa.



Kuva 2. Keskuskatu.

Keskusta-alueen kehittämisen tavoitteena on, että kaupunkiympäristö tukee kaupungin strategisten tavoitteiden mukaista viihtyisää elinympäristöä ja kestäväää liikkumista ohjaten läpiajavaa autoliikennettä asemanseudun ja keskustavision mukaisesti pääasiassa keskuskehälle ja muille pääväylille. Keskusta-alueen lisäksi suunnitelmassa määrittään toimenpiteet Riihimäen sisääntuloteiden kehittämiseksi.

1.2 Muut suunnitelmat

Työtä ohjaavia suunnitelmia ovat muun muassa Asemaseudun ja keskustan visio ja Asemanseudun yleissuunnitelmat. Työn aikana on ollut tekeillä Kantatie 54:n kehittämisselvitys ja Keskuskadun sekä Kauppakadun (väli Valtakäyrä–Junailijankatu) katusuunnitelmat. Tekeillä olevissa katusuunnitelmissa on otettu tämän liikennejärjestelmätyön linjaukset huomioon.

Asemanseudun ja keskustan visio on tavoitetilä Riihimäen kaupunkikeskustan tulevaisuudesta. Visiota toteutetaan ja täydennetään suunnitelma ja hanke kerrallaan, kuten tällä keskustan ja sisääntuloteiden liikennejärjestelmäsuunnitelmalla. Tulevaisuuden Riihimäki voisikin muodostua keskuskehästä, saarimaisista asuinalueista ja vihreästä kierroksesta. Kaupunginvaltuustossa hyväksytyn vision mukaisesti Riihimäen keskustaa on tarkoitus kehittää yhtenäisemmäksi. Vision mukainen keskuskehä liittää sen varrella sijaitsevat eriluonteiset alueet yhteen. Tavoitteena on liittää nykyinen keskusta tiiviimmin osaksi asemanseutua ja sen kautta päivittäin kulkevia ihmisvirtoja. Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman ratkaisut tukevat tätä tavoitetta.

Riihimäen kaupunginvaltuusto on hyväksynyt Asemanseudun yleissuunnitelman helmikuussa 2020. Yleissuunnitelma tarkoittaa visiossa määriteltyjä suunnitteluperiaatteita Veturitalleilta Jokikylään saakka ottaen kantaa myös Peltosaaren maankäyttöön. Yleissuunnitelma ja sitä tarkentavat viitesuunnitelmat esittävät maankäytön ja liikennejärjestelyjen ratkaisut jatkosuunnittelun tueksi. Riihimäen tavoitteena on kehittyä tiiviinä, ihmisenkokoisena kaupunkina, jossa lähellä olevat palvelut takaavat sujuvan arjen.

Kantatie 54:n kehittämisselvitys liittyy Riihimäen liikennejärjestelmään, sillä tie kulkee kaupungin pohjoispuolella itä-länsisuuntaisesti. Kantatien 54 liikennemäärä Riihimäen kohdalla on n. 5000-12000 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskasta liikennettä on 8-16 %. Kehittämisselvityksessä ovat mukana Uudenmaan ELY-keskus, Hämeen ja Päijät-Hämeen liitot sekä kantatien varrella sijaitsevat kunnat. Selvitys on valmistunut kesällä 2020.



Kuva 3. Keskuskehä (Riihimäen asemanseudun ja keskustan visio).



2

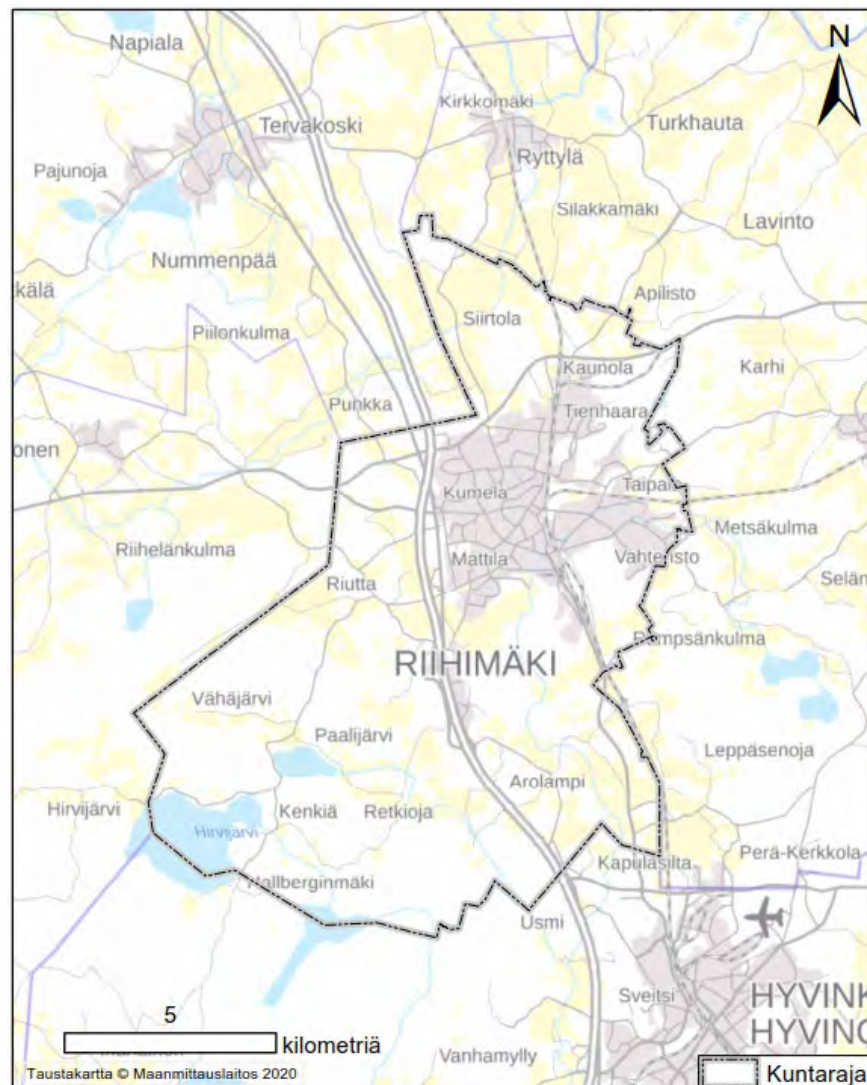
LIIKENNEJÄRJESTELMÄN NYKYTILANNE

2.1 Suunnittelualue

Riihimäen kaupunki sijaitsee Kanta-Hämeen maakunnassa, Helsinki–Tampere-moottoritien varrella. Kaupungin sijainti Helsingin, Tampereen ja Lahden muodostamassa kolmiossa on keskeinen. Ajoaika Riihimäeltä näihin muihin kaupunkeihin on alle tunti. Matka Riihimäeltä Lahteen on noin 65 kilometriä, Helsinkiin 70 ja Tampereelle 115 kilometriä.

Riihimäkeä halkoo kaksi isompaa tietä; etelä-pohjoissuunnassa valtatie 3 ja itä-länsisuunnassa Hollolan ja Tammelan välinen kantatie 54. Kantatie 54 toimii merkittävänä väylänä Riihimäen lähikuntiin Lopelle ja Hausjärvelle. Valtatiellä 3 on yhteensä kolme liittymää Riihimäelle.

Riihimäen keskustan tiivis palvelualue on rakentunut erityisesti pääradan länsipuolelle. Pääradan itäpuoli jakautuu Lahden radan pohjois- ja eteläpuolelle. Itäpuolen radan eteläisellä alueella on merkittäviä asuinalueita, kuten Peltosaaren kerrostalopainotteinen asuinalue ja Patastenmäen omakotialue. Lahden radan pohjoispuolella sijaitsee Riihimäen vankila sekä Riihimäen varuskunta. Tilastokeskuksen mukaan Riihimäen väkiluku oli vuoden 2019 lopussa 28 793 asukasta. Yli 90 % riihimäkeläisistä asuu kolmen kilometrin säteellä rautatieasemasta. Riihimäen kehittyvät työpaikka-alueet sijaitsevat valtatie 3 ja maantien 130 läheisyydessä sekä kantatien 54 varrella.



Kuva 4. Riihimäen kaupungin sijainti.

2.2 Liikkuminen ja kulkutavat

Riihimäkeläisten liikkumistottumuksia on selvitetty Liikenneviraston julkaisussa Henkilöliikennetutkimus 2016 (HLT16). Riihimäen lisäksi samaan julkaisuun on yhdistetty myös naapurikunnat Janakkala, Hausjärvi ja Loppi. Julkaisun mukaan Riihimäen seudulla asuva henkilö tekee päivittäin noin 2,7 matkaa. 31 % Riihimäen seudun matkoista liittyy asiointiin ja ostoksilla käymiseen. Työssäkäynnille ja opiskelulle vastaava luku on 25 %.

Julkaisun mukaan yli 80 % Riihimäkeläisistä asutokunnista omistaa vähintään yhden auton, jota käytetään ympäri vuoden hyvin samalla tavalla. **Riihimäen osalta voidaan todeta, että henkilöauton käyttäminen, joko kuljettajana tai matkustajana, korostuu voimakkaasti kaikissa tilastoissa. Tämä on huomioitava suunnittelussa.** Autoa käytetään erityisesti työmatkailuun, sillä matkojen alkamisajankohdissa korostuvat klo 7-8 ja 15-16. Autoa käytetään paljon myös yleiseen asioimiseen, kuten kaupassa käymiseen.

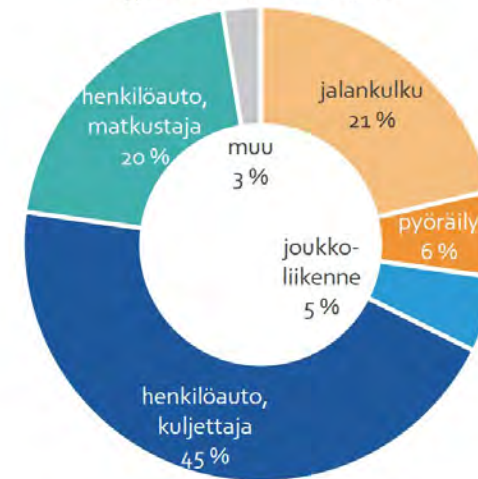
Joukkoliikenteellä matkoja tehdään vuorokausitasolla merkittävästi vähemmän kuin henkilöautolla. Joukkoliikennettä käytettäessä matkan keskipituus on kuitenkin huomattavasti pidempi kuin henkilöautolla liikuttaessa. Erityisesti vapaa-ajalla suoritettut matkat ovat pitkiä. Useimmiten julkisia käytetään kuitenkin työ- ja opiskelumatkoihin. Matkaketjuajattelussa korostuu joukkoliikenteen yhdistäminen jalankulkuun, sillä 58 % kaikista matkoista sisältää matkan joukkoliikenteen kulkuneuvolla ja tämän jälkeen jalankulun päämäärään.

Jalan ja pyörällä tehtävät matkat ovat hyvin usein lyhyitä ja nopeita. Alle kilometrin mittaisissa matkoissa jalankulku on selvästi suosituin kulkutapa, sillä 62 % näistä matkoista kävellään. Sekä jalan että pyörällä kuljetut matkat liittyvät usein vapaa-aikaan.

Riihimäeltä pendelöidään paljon. Riihimäen ulkopuolella työssäkäyvien osuus on noin 51,5 %. Tästä kertoo myös matkan keskipituus, joka on raideliikenteellä 58 km, bussilla 46 km ja henkilöautolla kuljettajana 23 km.

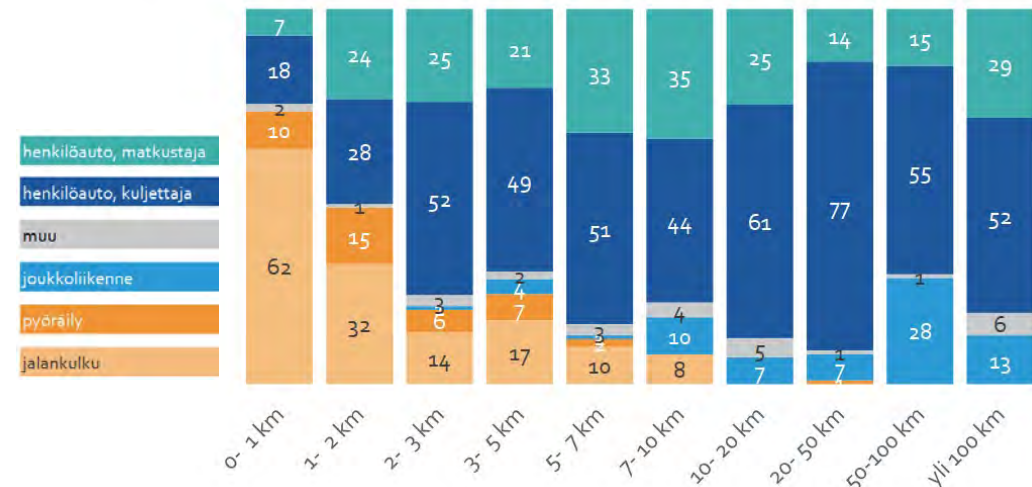
Kulkutapojen käyttö

2,7 matkaa/henkilö/vrk



Kuva 5. Kulkutapojen käyttö Riihimäellä (Henkilöliikennetutkimus 2016, Liikennevirasto).

Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan (prosenttia pituusluokan matkoista).



Kuva 6. Kulkutapaosuudet matkan pituuden mukaan Riihimäellä (Henkilöliikennetutkimus 2016, Liikennevirasto).

2.3 Ajoneuvoliikenteen verkko

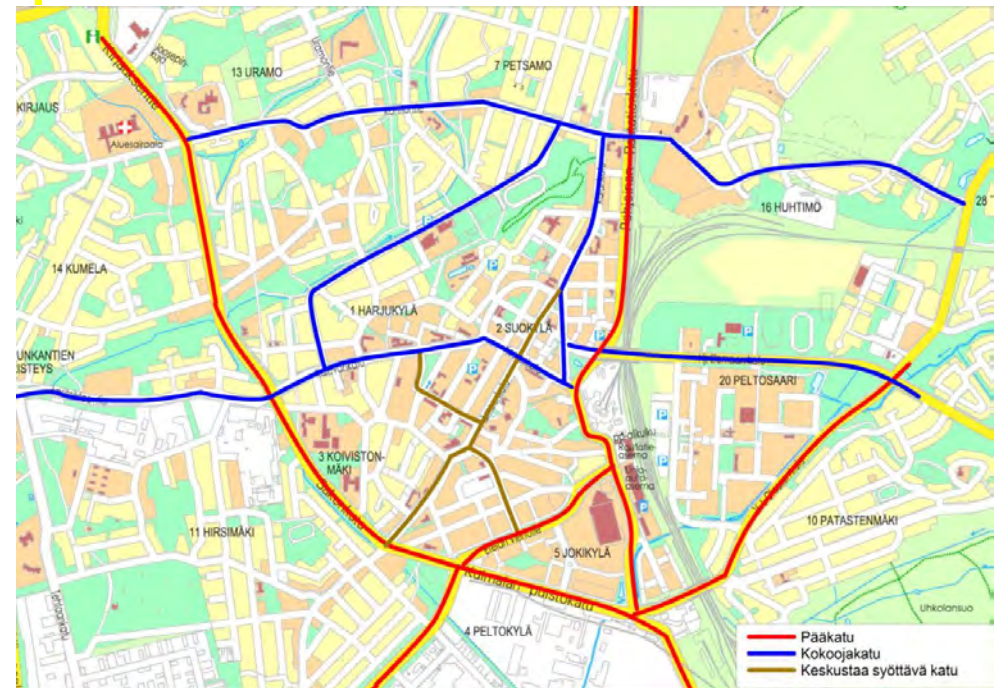
Riihimäen kaupungin alueella on useita liikenteellisesti merkittäviä maanteitä, joiden tarkoituksena on välittää sekä kauko- että kauttakulkuliikennettä. Liikenteellisesti vilkkain on moottoritietasoinen valtatie 3, jolta on kolme eritasoliittymää Riihimäelle. Muita merkittäviä maanteitä ovat kaupungin pohjoisosassa sijaitseva kantatie 54, länsipuolella seututie 130, eteläpuolella yhdystie 2850 Hyvinkäälle (Riihimäen jaksolla Arolammintie) ja itäpuolella 2879 Hausjärvelle.

Pääkatujen tarkoitus on välittää liikennettä keskustaan mutta myös tarvittaessa ohittaa keskusta-alue. Pääkadut ovat Riihimäellä yksiajorataisia, ja pysäköinti ei ole sallittua. Jalankulku ja pyöräily on eroteltu omalle väylälle. Jalankulku ja pyöräily risteävät ajoneuvoliikenteen kanssa samassa tasossa. Valo-ohjattuja suojateitä on pääkaduilla vain liittymissä. Pääkatujen liittymät ovat tyypillisesti joko kiertoliittymiä tai valo-ohjattuja liittymiä. Riihimäellä on muutettu kaksi valo-ohjattua liittymää kiertoliittymiksi. Toinen näistä liittymistä on Mattilantien – Uusi Herajointien liittymä ja toinen Etelän Viertotien ja Kulmalan puistokadun liittymä.

Valtatien 3 eteläisen liittymän ja seututien 130:n liikenteen keskustaa kohti välittää Mattilantie-Etelän Viertotie. Riihimäen keskusta-alueen ympärillä merkittävä pääkatu on Kulmalan Puistokatu-Sakonkatu-Kirjauksentie. Se yhdistää kantatien 54 sekä valtatie 3 pohjoisen liittymän keskustaan. Pääradan suuntaisesti kulkee Pohjoinen Rautatienkatu sekä Pohjoinen ja Eteläinen Asemakatu.

Kokoojakatujen tärkein tehtävä on palvella kaupungin sisäistä liikennettä ja kerätä liikenne esimerkiksi asuinalueiden tai keskustan kaduilta yhdelle suuremmalle kadulle. Kokoojakadut ovat Riihimäellä yksiajorataisia, ja pysäköinti on monin paikoin sallittua. Jalankulku ja pyöräily on eroteltu pääsääntöisesti omalle väylälle. Jalankulku ja pyöräily risteävät ajoneuvoliikenteen kanssa samassa tasossa. Valo-ohjattuja suojateitä on koulujen läheisyydessä ja liittymissä. Kokoojakatujen liittymät ovat tyypillisesti valo-ohjaamattomia. Keskustan kokoojakaduilla on myös tasa-arvoisia liittymiä.

Keskusta-alueen liikenteellisesti merkittävimpiä kokoojakatuja ovat Kalevankatu-Keskuskatu ja Karankatu-Valtakatu.

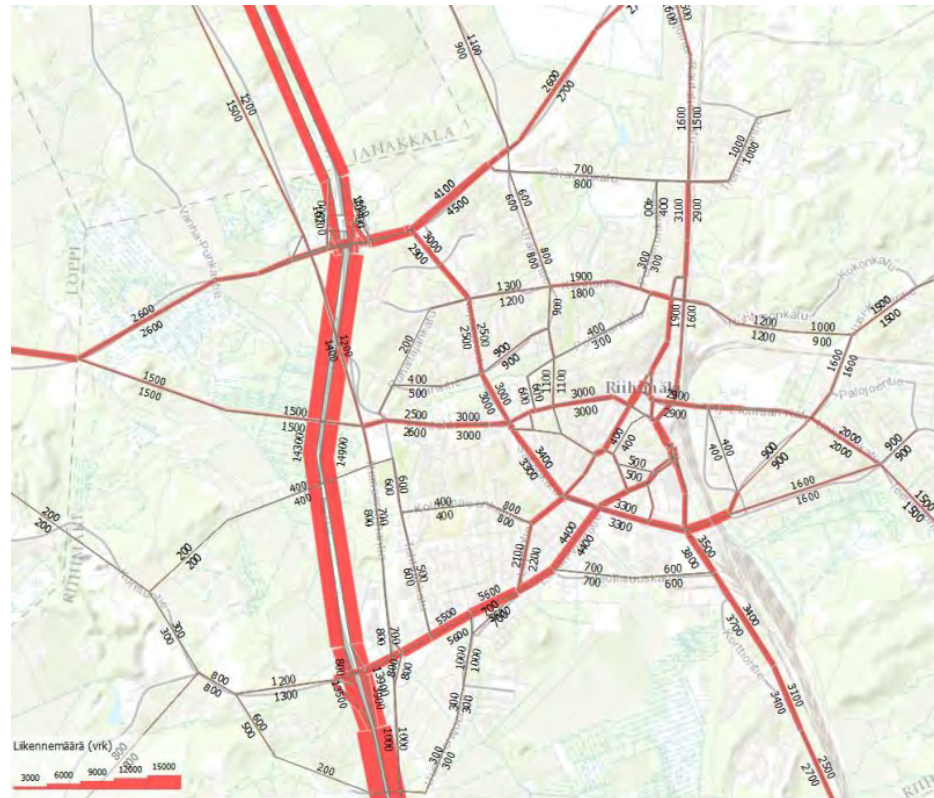


Kuva 7. Keskustan katuverkon luokittelu (Riihimäen keskustan liikennesuunnitelma 2013, Trafyx Oy).

2.4 Liikennemäärät ja liikenneverkon toimivuus

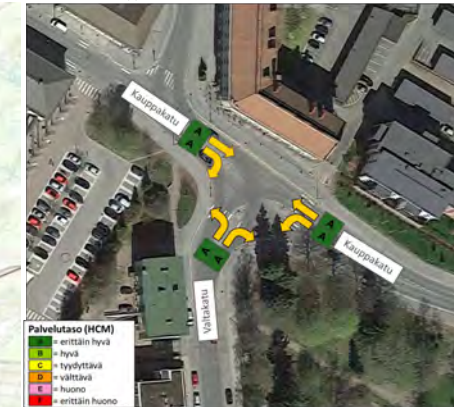
Nykytilanteessa Riihimäen katuverkon suurimmat liikennemäärät ovat sisääntuloväylillä, kuten Mattilantiellä, jossa keskimääräinen arkivuorokausiliikenne (KAVL) on n. 11100 ajoneuvoa. Muita vilkasliikenteisiä väyliä ovat lisäksi Kirjauksentie (KAVL n. 5900) ja Arolammintie (KAVL n. 7300). Keskustan kaduista vilkkaimpia ovat Pohjoinen Asemakatu, Keskuskatu, Hämeenkatu ja Valtakatu. Asuinalueilla merkittäviä liikennemääriä on Lopentiellä ja Erkyläntiellä. Suurin osa näiden katujen liikenteestä on läpiajoliikennettä. Lopentie ja Erkyläntie ovat olleet rauhoitettavan liikenteen kohteita.

Työn aikana tehtiin toimivuustarkasteluja keskustan keskeisiin liittymiin Synchro/SimTraffic -ohjelmistolla. Toimivuutta on arvioitu ajoneuvojen keskimääräisen viivytyksen (palvelutaso) ja jonoutumisen perusteella. Toimivuustarkasteluja varten tehtiin liikennelaskentoja. Toimivuustarkastelujen perusteella liittymien toimivuus on hyvä, eikä liikenne jonoudu huipputunnin aikana merkittävästi.



Kuva 8. Liikennemallilla lasketut vuorokausiliikennemäärät vuonna 2016 (Riihimäen kaupungin maankäytön ja liikenteen kehittämisselvitys, Trafix Oy).

2. Valtakatu-Kauppakatu, IHT 2020



Kuva 9. Valtakatu-Kauppakatu liittymän palvelutaso iltahuipputunnin aikana vuonna 2020.

3. Keskuskatu-Valtakatu, IHT 2020



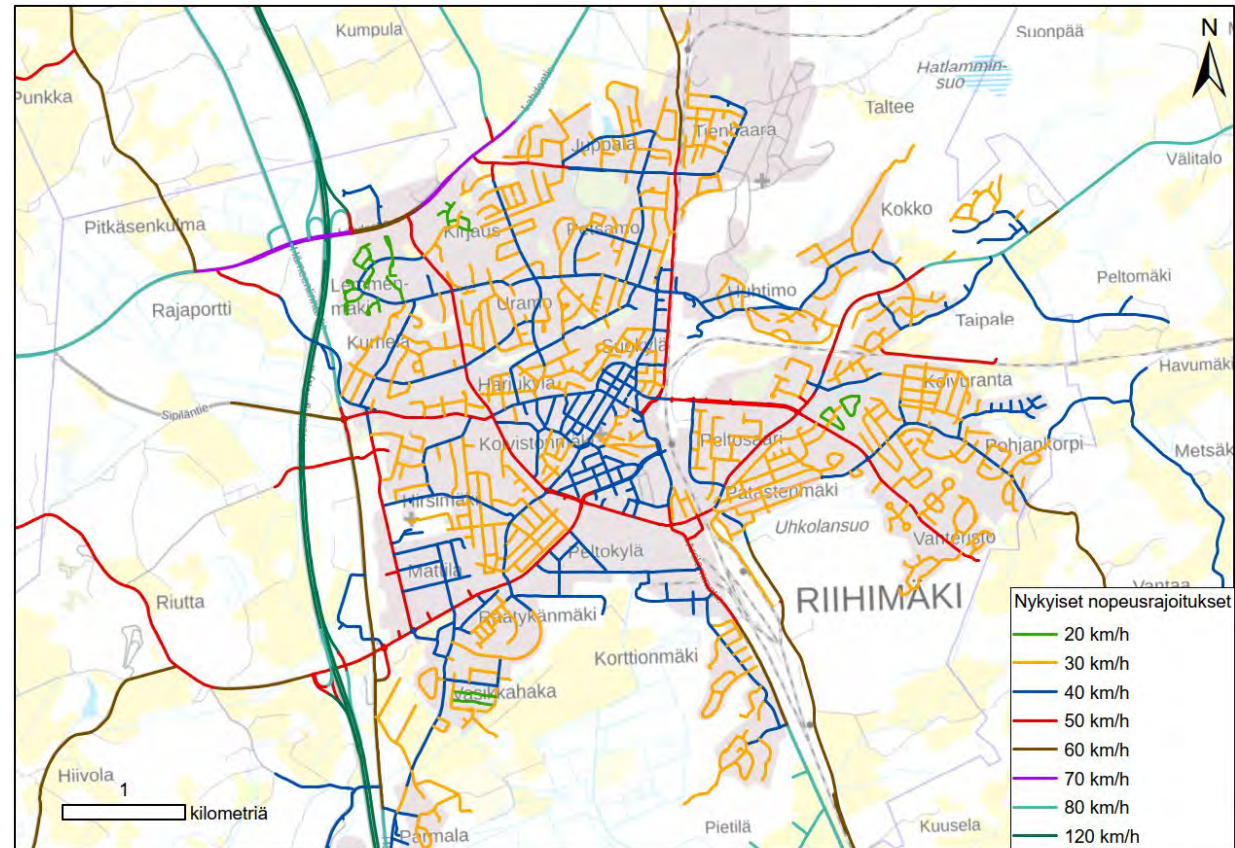
Kuva 10. Keskuskatu-Valtakatu liittymän palvelutaso iltahuipputunnin aikana vuonna 2020.

2.5 Liikenneverkon nopeusrajoitukset

Ajonopeudet ovat yksi merkittävimmistä onnettomuusriskiin ja onnettomuuksien seurauksiin vaikuttavista tekijöistä. Nopeusrajoituksilla voidaan vaikuttaa huomattavasti onnettomuuksien riskiin ja seurauksien vakavuuteen. Ajonopeuksien aleneminen vaikuttaa koettuun turvallisuuteen ja sitä kautta lisää omin voimin liikkumista. Nopeusrajoituksia alentamalla voidaan vähentää liikenteen melu- ja värinähaittoja sekä kehittää koko kaupunkiympäristöä viihtyisämmäksi.

Ajonopeuksia rajoitetaan ensisijaisesti liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Samalla voidaan vaikuttaa myös liikenteen sujuvuuteen, välityskykyyn, liikennekustannuksiin ja liikenteen aiheuttamiin ympäristöhaittoihin sekä koettuun turvallisuuteen. Riihimäellä on ollut käytössä nopeusrajoitusjärjestelmä vuodesta 2001. Päivitetty suunnitelma on hyväksytty teknisessä lautakunnassa 21.1.2003 §30. Järjestelmä on koettu pääasiassa toimivaksi. Nopeusrajoitusta määritettäessä on huomioitu kadun liikenteellinen tehtävä, kadun ja sitä ympäröivän maankäytön suhde, liikennejärjestelyt ja onnettomuustiedot.

Pääkaduilla on käytössä 50 km/h nopeusrajoitus ydinkeskustan ulkopuolella. Nopeusrajoitus on 40 km/h ydinkeskustassa, teollisuusalueilla sekä tonttikaduilta liikennettä välittävillä kokoojakaduilla. Pää- ja kokoojakatujen rajaamilla alueilla, joilla on asumista palvelevia paikallis- ja tonttikatuja, on voimassa 30 km/h rajoitus. 30 km/h alueilla on yleensä suorat tonttiliittymät ajoradalle ja pyöräily tapahtuu ajoradalla autoliikenteen seassa. Nopeusrajoitus 20 km/h on voimassa pihakaduilla.



Taustakartta © Maanmittauslaitos 2020, Digiroad © Väylävirasto 2020.

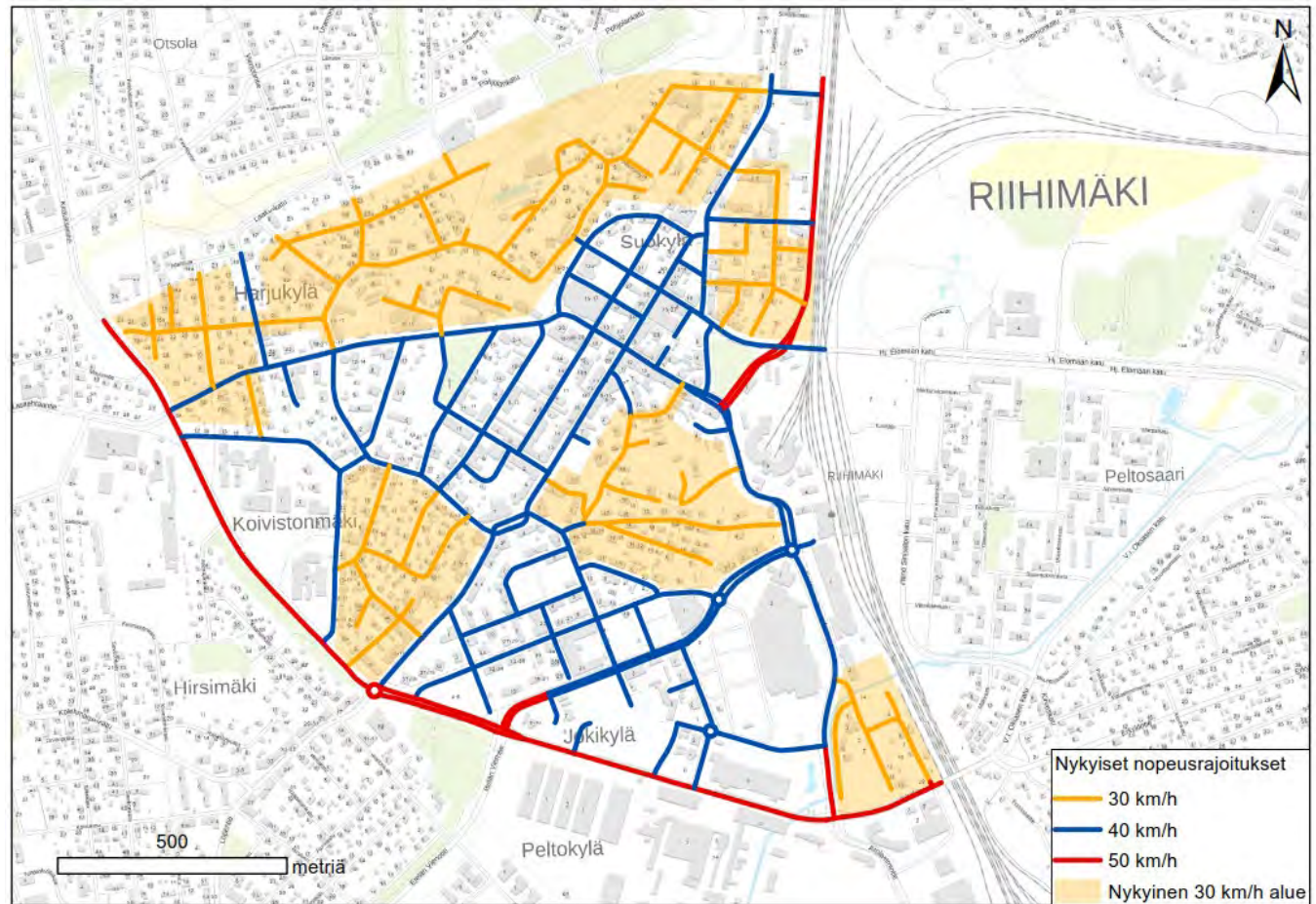
Kuva 11. Nopeusrajoitukset Riihimäellä.

2.6 Liikenneverkon nopeusrajoitukset keskusta-alueella

Riihimäen keskustan kaduista merkittävä osa on 40 km/h aluetta. Pääkaduilla (Sakonkatu-Kulmalan puistokatu, Pohjoinen Rautatienkatu) käytetään myös 50 km/h rajoitusta. Tonttikaduilla on pääosin 30 km/h rajoitus ja koulujen kohdalla 40 km/h.

Enintään 40 km/h rajoitus mahdollistaa rakenteellisten rauhoittamiskeinojen, kuten ajoradan kavennusten ja korotuksien, käyttämisen nopeusrajoitusta tukevin toimenpiteinä.

Nopeusrajoitusten 30 ja 40 km/h käyttö keskustassa on perusteltua, koska siellä liikkuu myös paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä, jotka ovat onnettomuustilanteessa kaikkein heikoimmassa asemassa. Alhaisemmalla nopeudella voidaan vaikuttaa onnettomuusriskiin ja sen seurauksiin.



Taustakartta © Maanmittauslaitos 2020. Nopeusrajoitukset © Riihimäen kaupunki 2017

Kuva 12. Nopeusrajoitukset Riihimäen keskustassa.

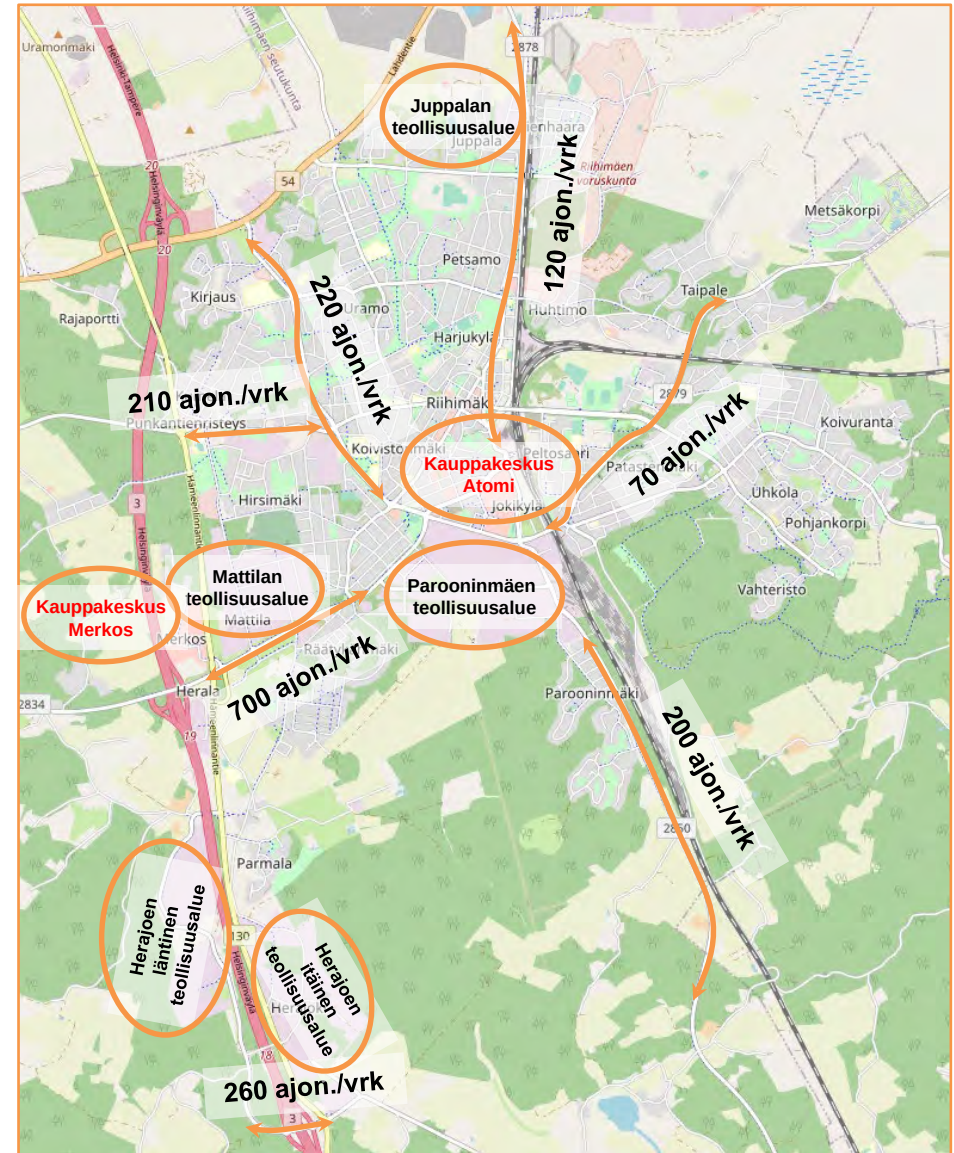
2.7 Raskaan liikenteen reitit

Riihimäen maantieteellinen sijainti hyvien liikenneyhteyksien varrella, pääkaupunkiseudun läheisyydessä, tarjoaa eri alan yrityksille hyvät mahdollisuudet sijoittaa omia palveluitaan Riihimäen kaupungin alueelle. Merkittävistä satamista esimerkiksi Vuosaareen on matkaa noin 80 kilometriä ja Helsingin keskustan terminaaleihin noin 70 kilometriä. Helsinki-Vantaan lentokenttä sijaitsee noin 60 kilometrin päässä.

Riihimäen kohdalla kulkee valtatietä 3 pitkin noin 3000 raskasta ajoneuvoa vuorokaudessa. Kantatiellä 54 vastaava luku on parhaimmillaan jopa yli 900 raskasta ajoneuvoa vuorokaudessa.

Merkittävästi raskasta liikennettä Riihimäellä tuottavat esimerkiksi Parooninmäen teollisuusalueella sijaitsevat Versowood ja VR Transpoint, Herajoen itäisellä teollisuusalueella Würth, Herajoen läntisellä teollisuusalueella Valio ja Kuulojan teollisuusalueella Fortum Waste Solutions.

Suurin osa katuverkon raskaasta liikenteestä (n. 700 ajon/vrk) kulkee Mattilantietä pitkin. Mattilantietä käyttää pääasiassa Helsingin suunnan raskas liikenne. Toiseksi suurin määrä raskasta liikennettä käyttää Kirjauksentietä (n. 220 ajon/vrk). Kirjauksentietä pitkin kulkee pääasiassa Tampereen ja Lahden suuntaan suuntautuva raskas liikenne. Lahteen suuntautuva raskas liikenne käyttää myös Pohjoista Rautatienkatua (n. 120 ajon/vrk). Arolammintietä käyttää pääasiassa Hyvinkäälle ja Mäntsälän suuntaan suuntautuva raskas liikenne (n. 200 ajon/vrk).



Kuva 13. Raskaan liikenteen vuorokausiliikennemäärät sisääntuloväylillä 2019 (Liikennemäärät, tierekisteri 2020).

2.8 Pysäköinti

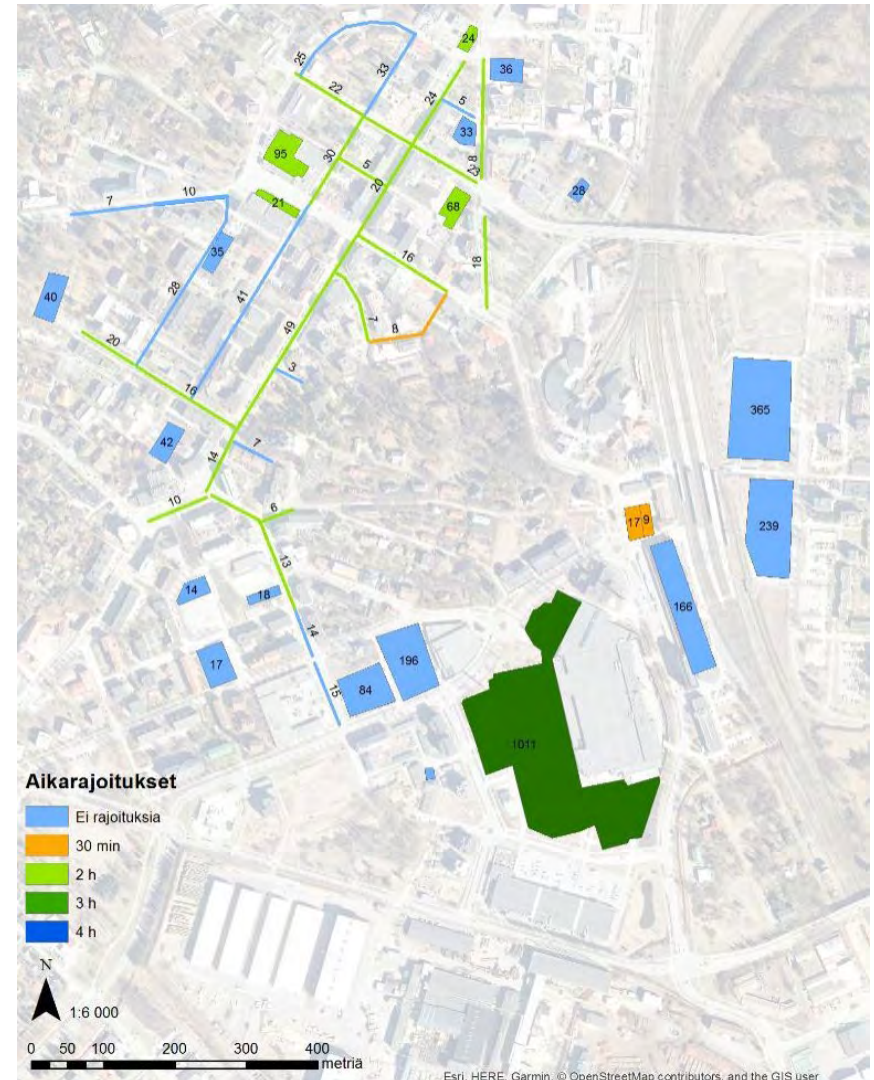
Riihimäen kaupungille on valmistunut vuonna 2019 pysäköintiohjelma, jossa on laadittu Riihimäelle pysäköinnin perusteet ja selkeät tavoitteet pysäköinnin kehittämiseen. Pysäköintiohjelma tähtää Riihimäen strategiaan 2030, jonka tavoitteena on käyttäjäystävällinen pysäköinti, joka ohjaa kestävään liikkumiseen.

Pysäköintiohjelman mukaiset normit toteutuvat kerrostalokortteleissa seuraavasti: Keskustan kävelyvyöhykkeellä 1 autopaikka 120:ä asuinkerrosneliometriä kohti, keskustan reunavyöhykkeellä 1 autopaikka 100 asuinkerrosneliometriä kohti. Muilla alueilla normina on yksi autopaikka joko 1 asuntoa tai 85 asuinkerrosneliometriä kohti. Vieraspaiikkojen määrä pohjautuu pysäköintinormin mukaisesti aina 1000 asuinkerrosneliometriin per yksi vieraspaikka.

Nykytilanteessa suurin osa Riihimäen pysäköintipaikoista on aikarajattomia ja ilmaisia. Kadunvarsipysäköinti on sallittu kaikilla katuosuuksilla, joilla se on liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta mahdollista. Ydinkeskustan alueella on kuitenkin jonkin verran pieniä pysäköintialueita ja kadunvarsipaikkoja, joilla on pääasiassa kahden tunnin aikarajoitus. Rajoituksilla pyritään turvaamaan keskustan liikkeissä asioiville pysäköintipaikkojen kierto sekä päiväkotien, koulujen ja rautatieaseman saattoliikenne.

Matkakeskuksen lähiympäristössä, pääradan molemmin puolin, on merkitty laajoja aikarajattomia pysäköintialueita, jotka on suunniteltu erityisesti liityntäpysäköinnin tarpeisiin.

Riihimäen kaupunkistrategian mukaan koko kaupungin alueella pyritään korostamaan kestävää liikkumista. Pyöräily kuuluu olennaisena osana strategiaan, ja sen mahdollisuuksia pyritään kehittämään myös pysäköinnin osalta. Nykytilanteessa laajimmat pyörien pysäköintimahdollisuudet sijaitsevat matkakeskuksen läheisyydessä.



Kuva 14. Riihimäen pysäköinnin nykytilanne, Riihimäen keskusta -alueen liikenteellisen kehittämisen lähtökohdat (kartassa on esitetty myös yksityiset pysäköintialueet), opinnäytetyö Mäntymaa 2018.

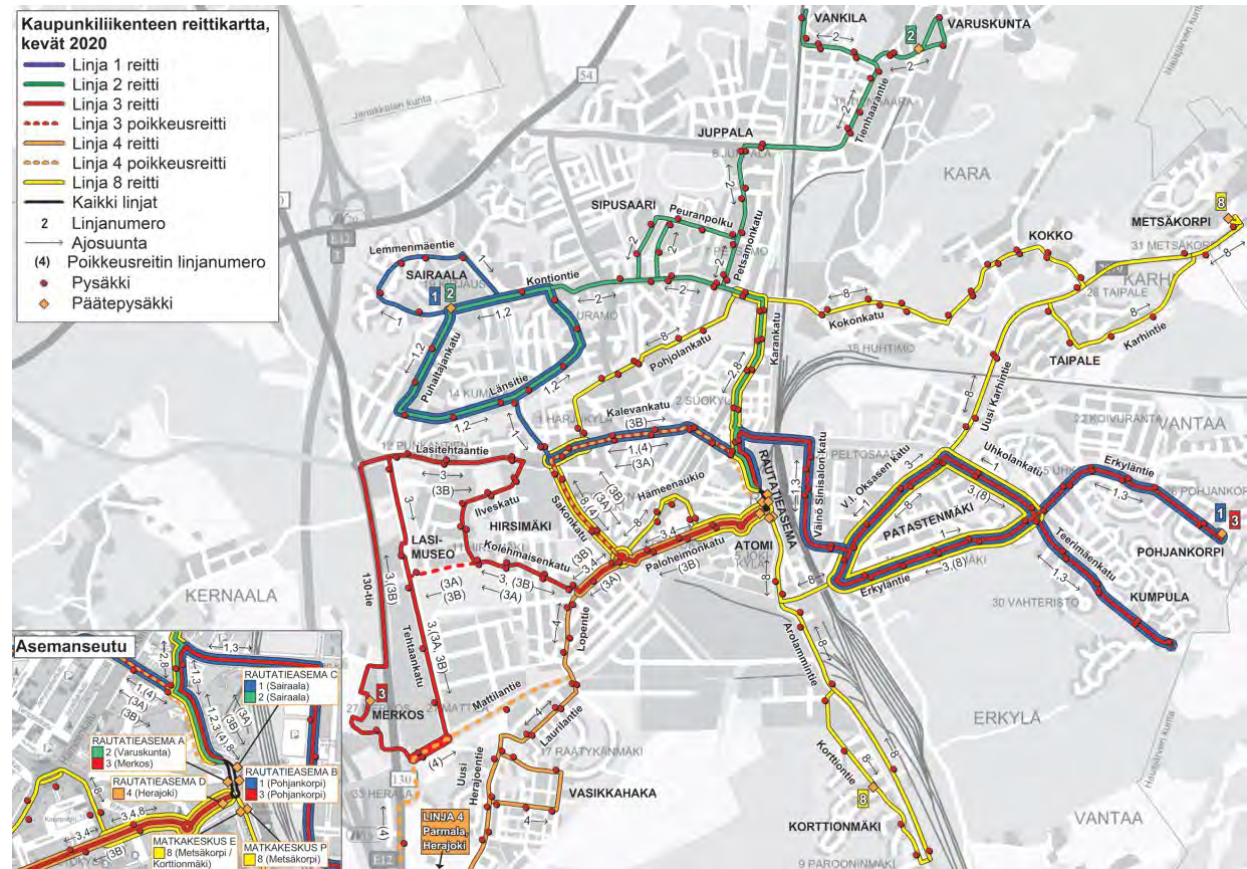
2.9 Joukkoliikenne – bussiliikenne

Riihimäen kaupunki on joukkoliikenteen toimivaltainen viranomainen. Kaupunki vastaa paikallisliikenteen järjestämisestä omalla toimivalta-alueellaan. Liikenne hankitaan liikenteenharjoittajalta, jonka kanssa yhteistyössä kaupunki suunnittelee paikallisliikenteen aikataulut ja reitit. Riihimäen paikallisliikenne koostuu viidestä kaupunkiliikennelinjasta ja yhdestä palvelulinjasta. Kaikki paikallisliikenteen linja-autot ovat matalalattaisia, joten niihin pääsee kyytiin myös esimerkiksi lastenvaunujen tai rollaattorin kanssa.

Riihimäellä on viisi lähiliikenteen linjaa, jotka on esitetty viereisessä kuvassa. Kaikki linjat kulkevat rautatieaseman kautta. Linjojen palvelutaso vaihtelee. Useimmilla linjoilla vakiovuoroväli on yksi tunti. Aamun huipputuntien (7:00–8:00) aikana linjalla 1 vuoroväli on 30 minuuttia. Arkisin linjojen lähdöt ovat 5:25–22:25, lauantaina 7:45–16:25 ja sunnuntaina 9:45–16:25. Lähiliikenteen aikatauluissa on huomioitu myös junien aikatauluja, jotta matkaketjut olisivat sujuvia.

Lähiliikenteen linjojen lisäksi Riihimäellä on palvelulinjoja, jotka voivat poiketa ennalta suunnitelluilta reiteiltä. Palvelulinjoilla on useita reittejä ja niiden toiminta on suunniteltu niin, että sitä voivat helposti hyödyntää myös esimerkiksi liikuntarajoitteiset henkilöt.

Kaukoliikenteen kannalta Riihimäen merkittävin pysäkki on Merkosen alueen läheisyydessä, Valtatien 3 Riihimäen eteläisen eritasoliittymän rampilla. Valtatietä 3 pitkin kulkeva kaukoliikenne pysähtyy rampilla ympäri vuorokauden. Kaukoliikenteen pysäkkien viereen valmistuu vuonna 2020 liityntäpysäköintialue, joka helpottaa pysäkkien käyttämistä. Itä-länsisuuntaista kaukoliikennettä Riihimäellä liikkuu selvästi harvemmin, mutta yhteyksiä naapurikuntiin löytyy kohtalaisesti.



Kuva 15. Riihimäen kaupunkiliikenteen reittikartta kevät 2020 (Riihimäen kaupunki).

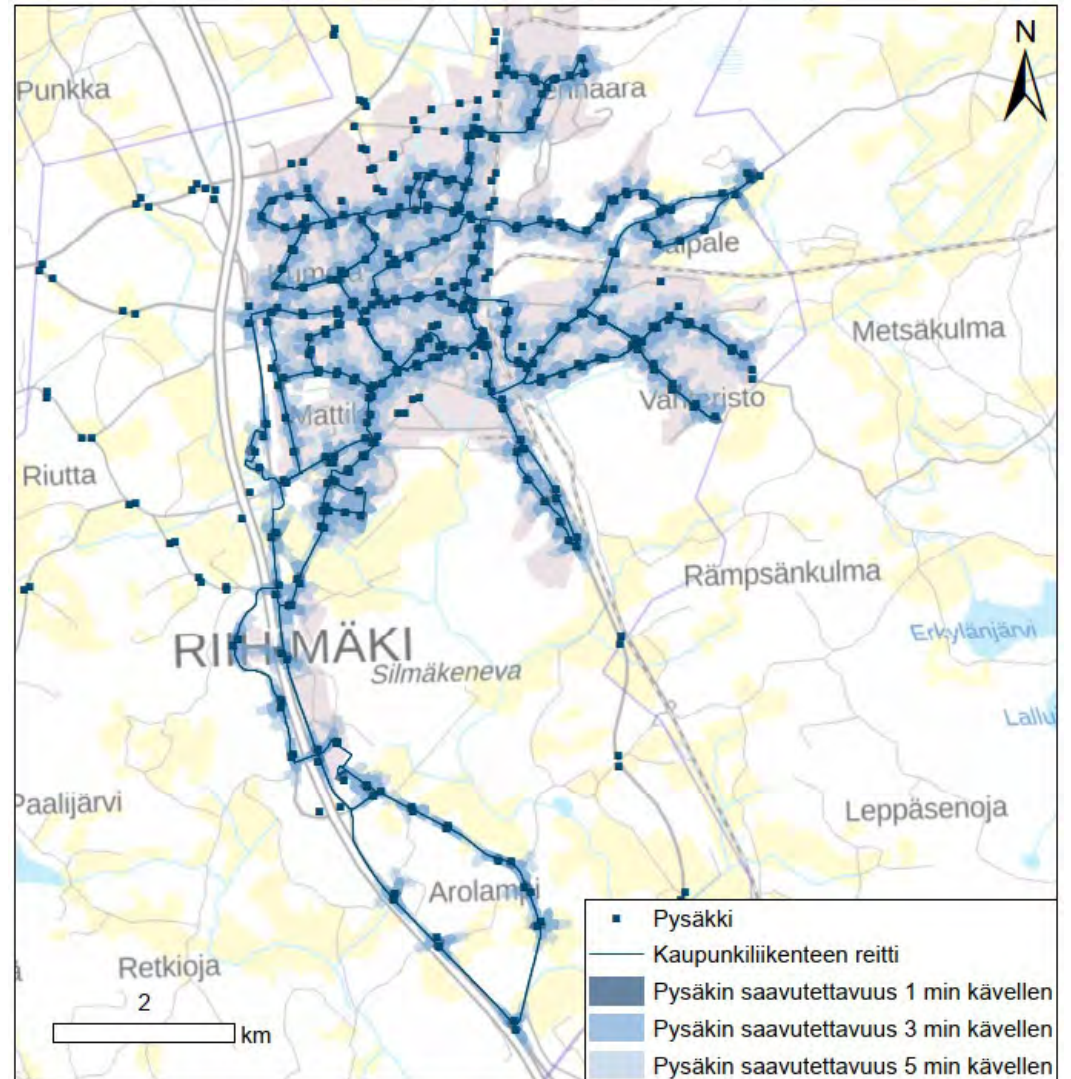
2.10 Joukkoliikenne - saavutettavuus

Kaupunkiliikenteen bussien pysäkkien saavutettavuus on Riihimäen keskustan alueella melko hyvä. Suuressa osassa taajama-alueita lähin bussipysäkki sijaitsee enintään viiden minuutin kävelymatkan päässä kotoa. Riihimäellä on kuitenkin myös alueita, joilla ei ole joukkoliikennetarjontaa.

Kuvassa on esitetty kaupunkiliikenteen tämän hetkinen bussilinjasto, pysäkkien saavutettavuusalueet kävellessä sekä kaikki alueella sijaitsevat pysäkit, joista osa ei ole kaupunkiliikenteen käytössä. Pysäkkien palvelutaso vaihtelee, ja niiden kehittämiseen varataan vuosittain määrärahaa. Saavutettavuusanalyysissä kävelynopeus on ollut 1,1 m/s eli n. 4 km/h.



Kuva 16. Keskuskadun linja-autopysäkki.



Taustakartta © Maanmittauslaitos 2020, Kaupunkiliikenteen reitit © Riihimäen kaupunki 2020.

Kuva 17. Kaupunkiliikenteen linja-autopysäkkien saavutettavuus kävellessä.

2.11 Joukkoliikenne - raideliikenne

Riihimäki sijaitsee Helsingistä Tampereen kautta Ouluun kulkevan pääradan varrella. Riihimäki on myös Lahti–Riihimäki-radnan pääteasema.

Lähiliikenteen junista Riihimäellä pysähtyvät D-, G-, R- ja T-junat, joista D-, R- ja T- junat operoivat pääradalla ja G-juna Riihimäen ja Lahden välillä. Normaalitilanteessa junaliikenne Riihimäen asemalta on likipitään ympärivuorokautista. Parhaimmillaan Riihimäen asemalta lähtee 5 lähiliikenteen junaa tunnissa.

Kaukoliikenteen junista Riihimäellä pysähtyvät säännöllisesti etelään ja pohjoiseen Riihimäeltä matkaavat junat. Osa kaukoliikenteen junista ohittaa Riihimäen pysähtymättä. Etelään suuntautuvilla junilla päätepukeena on aina Helsinki, kun taas pohjoiseen menevillä junilla Tampereen jälkeinen päätepuke voi olla esimerkiksi Kemijärvi, Kuopio tai Pori.

Pääradalle on suunniteltu parannustoimenpiteitä, jotka voivat vaikuttaa Riihimäen saavutettavuuteen raideliikenteellä. Suomiratana tunnettu hanke sisältää pääradan olosuhteita ja palvelutasoa parantavia toimenpiteitä. Riihimäen kaupungin tavoitteena on parantaa raideliikenteen palvelutasoa.



Kuva 18. Päärata.

2.12 Jalankulku ja pyöräily

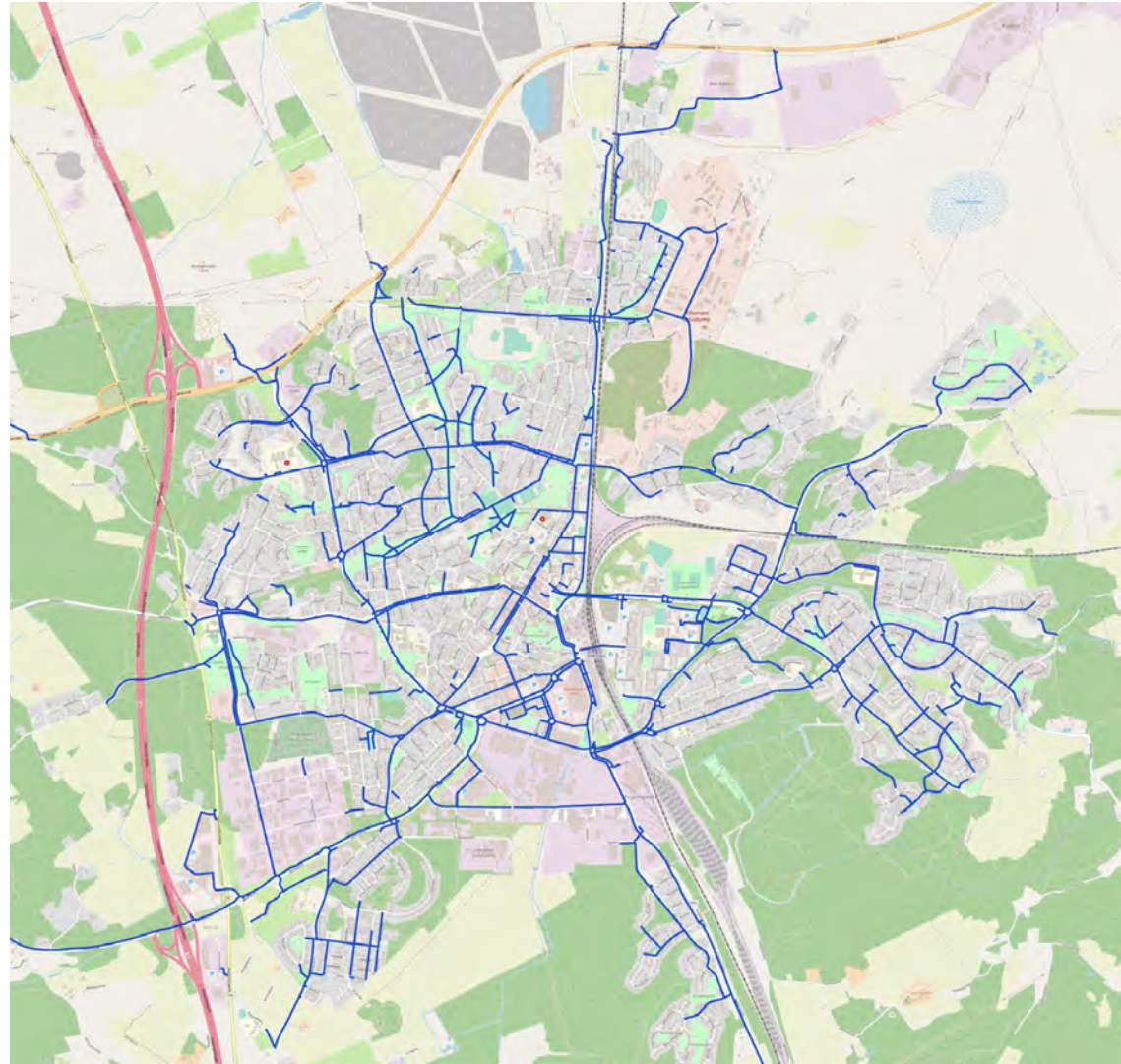
Riihimäen kaupunkirakenne on tiivis ja välimatkat ovat lyhyitä. Riihimäen kaupunki rakentaa vuosittain lisää jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Kaiken kaikkiaan Riihimäellä on noin 100 kilometriä jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Tyypillisimmin väylät ovat asfaltilla päällystettyjä, kaksisuuntaisia yhdistettyjä jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Keskustassa on myös eroteltuja jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Tonttikaduilla pyöräily tapahtuu pääasiassa ajoradalla.

Riihimäkeläiset liikkuvat keskimäärin 28 % kaikista matkoistaan joko jalan tai pyörällä. Jalankulku on suositumpaa kuin pyöräily, sillä 21 % Riihimäkeläisten matkoista tehdään jalan. Jalan ja pyörällä tehtävät matkat ovat hyvin usein lyhyitä ja nopeita. Jalankulkumatkan keskipituus on 1,7 km/matka ja pyöräilymatkan 2,4 km.

Riihimäen kaupunki on ottanut käyttöön kaupunkipyöräjärjestelmän asukkaiden ja matkailijoiden käytettäväksi keväällä 2020. Pyöriä on yhteensä 60 ja kaupunkipyöräasemia noin 20. Pyöriä voi vuokrata kertamaksulla, kuukausijäsenyydellä tai kausipassilla.



Kuva 19. Kaupunkipyöriä.



Kuva 20. Jalankulku- ja pyöräilyväylät Riihimäellä (Riihimäen kaupungin katurekisteri 7.5.2020).

2.13 Esteetön liikkuminen

Esteetön liikkumisympäristö palvelee kaikkia kaupunkilaisia, mutta erityisen tärkeää se on niille käyttäjäryhmille, joilla on vaikeuksia liikkumisessa. Esteettömyysvaatimukset otetaan huomioon suunnittelussa ja rakentamisessa.

Ympäristö on esteetön silloin, kun käyttäjien on turvallista, helppoa ja miellyttävää liikkua, ja heidän on mahdollista päästä joka paikkaan. Esteettömään ympäristöön vaikuttavat esimerkiksi korkeuserot, kaltevuudet, reittien jatkuvuus, valaistus, pintamateriaalit, jalankulun ja pyöräilyn erottelu, turvalliset kadunylitykset sekä levähdysmahdollisuudet.

Riihimäen kaupungille ei ole laadittu varsinaista esteettömyyssuunnitelmaa, mutta esteettömyyskävelyitä on järjestetty säännöllisesti. Esteettömyyskävelyiden tarkoituksena on kartoittaa keskustan ongelmakohtia niin katujen kuin rakennustenkin osalta. Kävelyille on osallistunut vanhus- ja vammaisjärjestöjen edustajia, päättäjiä sekä kaupungin työntekijöitä eri hallintokunnista.

Esteettömyyskävelyissä esiin nousseita ongelmia ovat olleet muun muassa liikennevalojen äänet, jotka tulevat monesta suunnasta tai ovat liian hiljaiset, liukkaat pinnat, reunakivien vaihtelevat korkeuserot sekä levähdyspenkkien vähäinen määrä. Vuonna 2019 lisättiin 20 esteetöntä penkkiä keskustan ja Uramon alueelle. Hankitut penkit ovat tarkoitettu erityisesti ikäihmisille ja liikuntarajoitteisille.

Penkkien istuinkorkeus on normaalia puistonpenkkiä korkeampi ja käsinojat ovat tukevat, jolloin istuutuminen ja penkiltä ylös nousu sujuisivat helpommin. Myös talvella liikkuminen koettiin usein hankalaksi, mutta kunnossapito sai kuitenkin kiitosta ripeästä puuttumisesta ongelmakohtiin.



Kuva 21. Esteetön ympäristö edistää omaehtoista liikkumista ja on erityisen tärkeää esimerkiksi vanhuksille rollaattorin kanssa liikkuessa.

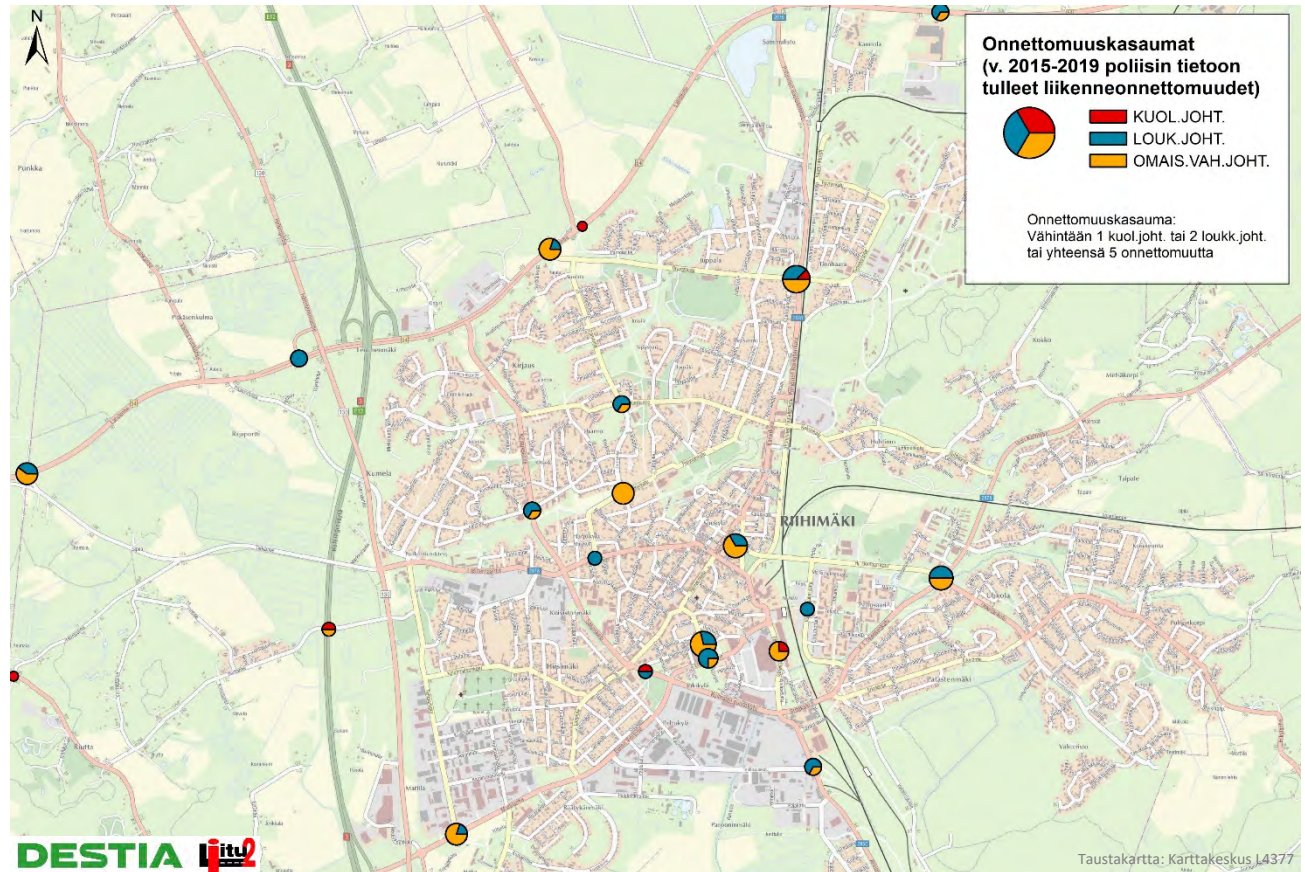
2.14 Liikenneturvallisuus

Riihimäellä tapahtui vuosina 2015-2019 yhteensä 468 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta (n. 94/vuosi). Onnettomuuksista henkilövahinkoon johti 122 kpl (n. 24/vuosi). Onnettomuuksissa kuoli 6 ja loukkaantui 116 henkilöä. Merkittävä osa henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista oli jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuuksia (38 %).

Onnettomuuskasaumat on esitetty viereisessä kuvassa. Onnettomuuskasaumassa on vähintään yksi kuolemaan johtanut onnettomuus, kaksi loukkaantumiseen johtanut onnettomuutta tai yhteensä vähintään viisi onnettomuutta.

Eniten onnettomuuksia on tapahtunut Oravankadun ja Pohjoisen Rautatienkadun risteyksessä. Liittymässä on tapahtunut useita polkupyörä- ja risteämisonnettomuuksia. Liittymään on suunnitteilla kiertoliittymä. Pahimpiin onnettomuuskasaumapaikkoihin on myös jo tehty parannustoimenpiteitä. Esimerkiksi liittymiin Kirjauksentie–Länsitie ja Hj. Elomaan katu – V.I. Oksasen katu on rakennettu kiertoliittymät, ja Paloheimonkatu–Torikatu-liittymään on asetettu STOP-merkit Paloheimonkadulle.

Riihimäellä on toiminut poikkihallinnollinen liikenneturvallisuusryhmä vuodesta 1988, ja Riihimäki osallistuu myös seudulliseen liikenneturvallisuustyöhön. Seudullinen turvallisen ja kestävä liikunnan suunnitelma on laadittu vuonna 2014. Lähes kaikki suunnitelmassa sovitut infrahankkeet on toteutettu Riihimäen kaupungin osalta. Liikenneturvallisuusryhmä kokoontuu Riihimäellä kaksi kertaa vuodessa. Ryhmän toiminnan tavoitteena on jatkuvan liikenneturvallisuustyön ylläpitäminen, liikenneturvallisuustyön painoarvon korostaminen päättäjille sekä resurssien järjestäminen liikenneturvallisuustyöhön. Nykyään ryhmän toiminnassa painottuu liikenneturvallisuustyön lisäksi vahvasti myös kestävä liikunnan edistäminen.



Kuva 22. Onnettomuuskasaumat Riihimäellä, poliisin tietoon tulleet onnettomuudet v.2015-2019.

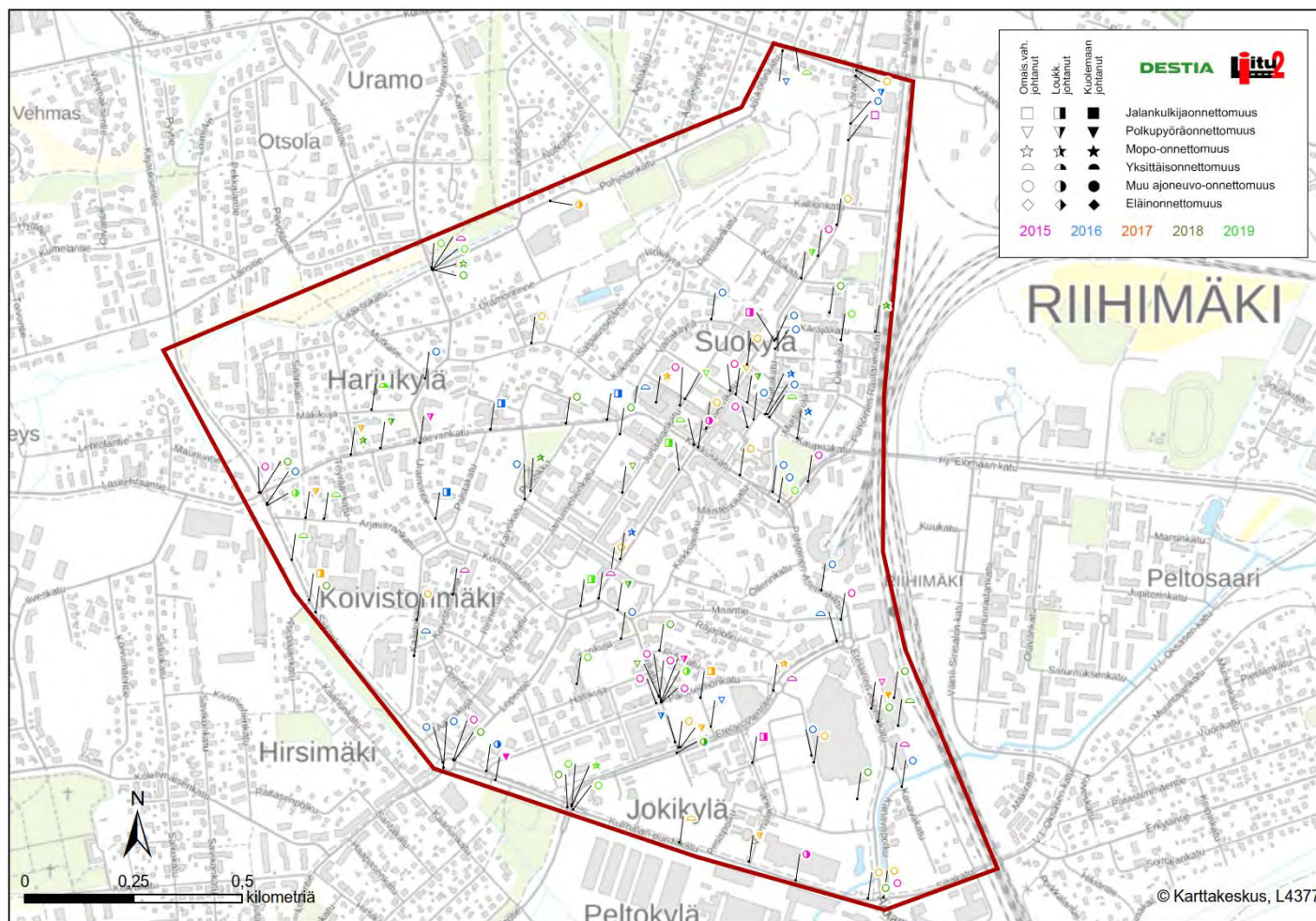
2.15 Keskusta-alueen liikenneturvallisuus

Riihimäen keskusta-alueella on tapahtunut vuosien 2015–2019 aikana yhteensä 126 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta (n. 25/vuosi). Onnettomuuksista henkilövahinkoon johti 40 kpl (n. 8/vuosi). Onnettomuuksissa kuoli 2 ja loukkaantui 44 henkilöä. Yli puolet henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista oli jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuuksia (58 %).

Viereisessä onnettomuuskartassa on esitetty vuosina 2015–2019 poliisin tietoon tulleet onnettomuudet vuoden ja onnettomuusluokan mukaan.

Onnettomuudet keskittyvät pääasiassa liittymiin. Tehtyjen toimenpiteiden johdosta onnettomuusmäärät ovat vähentyneet viime vuosina. Esimerkiksi Kirjauksentie–Länsitie-liittymään on rakennettu kiertoliittymä ja Paloheimonkatu–Torikatu-liittymään on asetettu STOP-merkit Paloheimonkadulle. Etelän Viertotie – Kulmalan puistokatu -liittymään on myös rakennettu kiertoliittymä, mutta sen vaikutukset eivät vielä näy vuosien 2015–2019 onnettomuustiedoissa.

Jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuuksia on tapahtunut näiden liittymien lisäksi etenkin Kalevankadulla, Torikatu – Etelän Vientotie -liittymässä ja Kauppakadulla.



Kuva 23. Poliisin tietoon tulleet liikenneonnettomuudet Riihimäen keskustassa v.2015–2019.

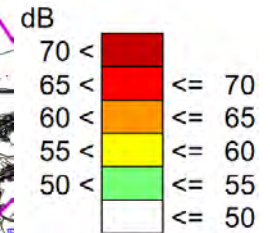
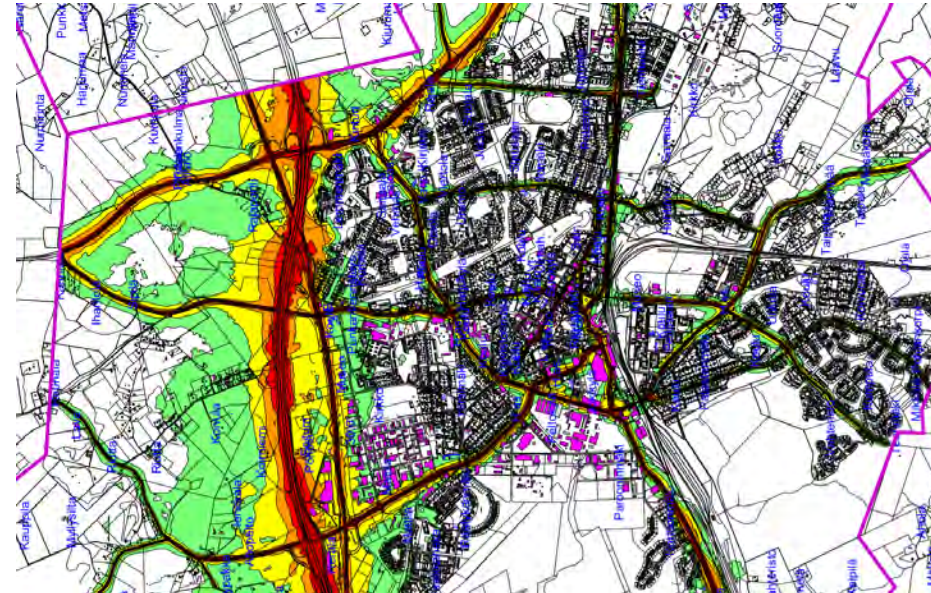
2.16 Liikenteen meluvaikutukset

Riihimäen kaupunki on teettänyt meluselvityksen vuonna 2019 (Ramboll Finland Oy). Selvityksessä kartoitettiin Riihimäen melutilanne nykytilanteessa ja ennustetilanteessa vuonna 2035. Meluselvitys kattoi Riihimäen alueella kulkevat pää- ja sisääntulotiet, kaupungin pääkadut ja pääkokoojakadut sekä kaupungin alueella kulkevat rautatiet.

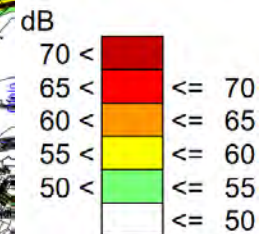
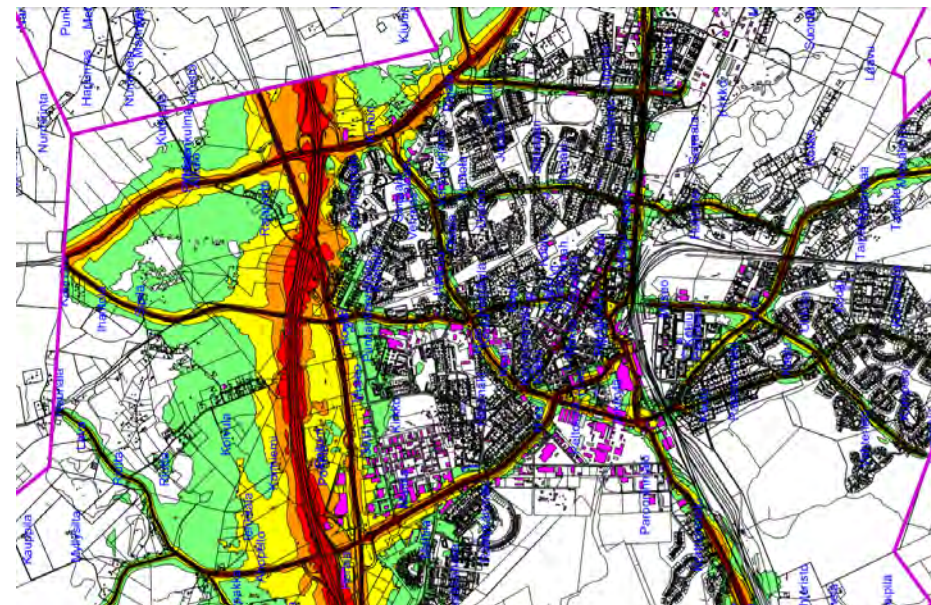
Selvityksen mukaan alueilla, joilla tieliikenteen melu päiväaikaan ylittää ohjearvon 55 dB, asuu nykytilanteessa n. 2000 henkilöä ja vuoden 2035 ennustetilanteessa n. 2300 henkilöä. Yöajan ohjearvon 50 dB ylittävillä alueilla olevien asukkaiden määrä on selvästi pienempi. Määriä voidaan pitää väkilukuun suhteutettuna pieninä.

Nykytilanteessa tieliikennemelua aiheutuu pääasiassa Helsinginväylän (vt 3) liikenteestä. Muita melulähteitä ovat Hämeenlinnantie (mt 130) ja Lahdentie (kt 54). Kaupunkialueella tieliikennemelua syntyy eniten Mattilantiellä / Eteläisellä Viertotiellä. Ennustetilanteessa vuonna 2035 tieliikennemelua lisääntyy Helsinginväylän ja Hämeenlinnantien vaikutusalueella, Kormuntien pohjoispuolella, Lahdentiellä Helsinginväylän ja Oravankadun välillä, Lemmenmäellä, Kirjauksessa ja Juppalan pohjoisosassa. Katuverkon osalta valtioneuvoston ohjearvot ylittyvät pääasiassa katualueelle rajoittuvilla kiinteistöillä. Kaupunkialueella melutasot nousevat ja melulle altistuvien määrä kasvaa mm. Pohjoisen Rautatienkadun, Kokonkadun ja Vanhan Kormuntien vaikutusalueella.

Helsinki–Riihimäki- ja Riihimäki–Lahti-rataosuuksien varressa on melko laajasti asutusta. Raideliikenteen osalta yö on merkittävämpi melun kannalta. Alueilla, joilla junaliikenteen melu yöaikaan ylittää ohjearvon, asuu nykytilanteessa noin 740 henkilöä ja vuoden 2035 ennustetilanteessa noin 800 henkilöä.



Kuva 24. Ote Riihimäen kaupungin meluselvityksestä: Tieliikenteen päiväajan keskiäänitaso nykytilanteessa (vuonna 2015). (© Ramboll Finland Oy 2019).



Kuva 25. Ote Riihimäen kaupungin meluselvityksestä: Tieliikenteen päiväajan keskiäänitaso ennustetilanteessa (vuonna 2035). (© Ramboll Finland Oy 2019).

2.17 Ilmanlaatu

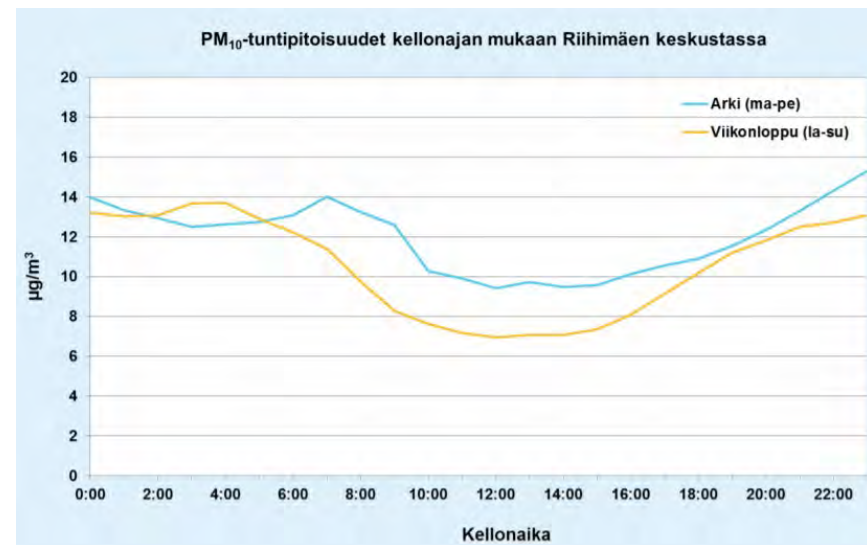
Riihimäen keskustan ilmanlaatu selvitettiin mittauksin vuonna 2016. Ilmatieteen laitoksen toteuttamien mittausten mukaan ilmanlaatu oli hiukkaspitoisuuksien osalta pääsääntöisesti hyvää ja pitoisuudet olivat tyypillisiä Riihimäen kokoisella kaupungilla. Mitatut hengitettävien hiukkasten pitoisuudet alittivat tarkastelujaksolla selvästi hiukkaspitoisuuksille annetun ilmanlaadun ohjearvon ja raja-arvotason.

Autoliikenteen pakokaasupäästöt ja liikenteen ilmaan nostama katupöly vaikuttivat eniten Kolmiopuistossa mitattuihin hengitettävien hiukkasten pitoisuuksiin. Keskimäärin suurimmat hengitettävien hiukkasten pitoisuudet havaittiin tyynellä säällä, jolloin pakokaasupäästöjen ja pölyämisestä aiheutuvien hiukkaspäästöjen laimeneminen on lähellä maanpintaa heikkoa ja pitoisuudet voivat kohota normaalia korkeammiksi.

Riihimäen Kolmiopuistossa mitatuista hengitettävien hiukkasten pitoisuuksista laskettiin ilmanlaadun indeksi, joka kuvaa vallitsevaa ilmanlaatuutilannetta viisiportaisella sanallisella asteikolla: hyvä, tyydyttävä, välttävä, huono ja erittäin huono. Indeksillä kuvattuna ilmanlaatu oli Riihimäellä hyvää tai tyydyttävää lähes koko mittausjakson ajan.



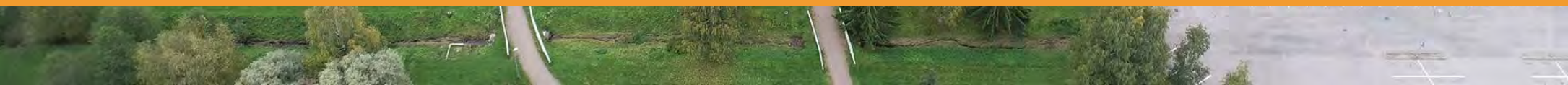
Kuva 26. Vuorokauden suurimmat ilmanlaatuindeksin arvot Riihimäen Kolmiopuistossa jaksolla 1.5.–31.10.2016 (© Ilmatieteen laitos 2016).



Kuva 27. Hengitettävien hiukkasten tuntipitoisuuksien keskiarvo ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) kellonajan mukaan arkisin ja viikonloppuisin Riihimäen Kolmiopuistossa jaksolla 1.5.–31.10.2016 (© Ilmatieteen laitos 2016).



3 MAANKÄYTTÖ JA LIIKENNE-ENNUSTE

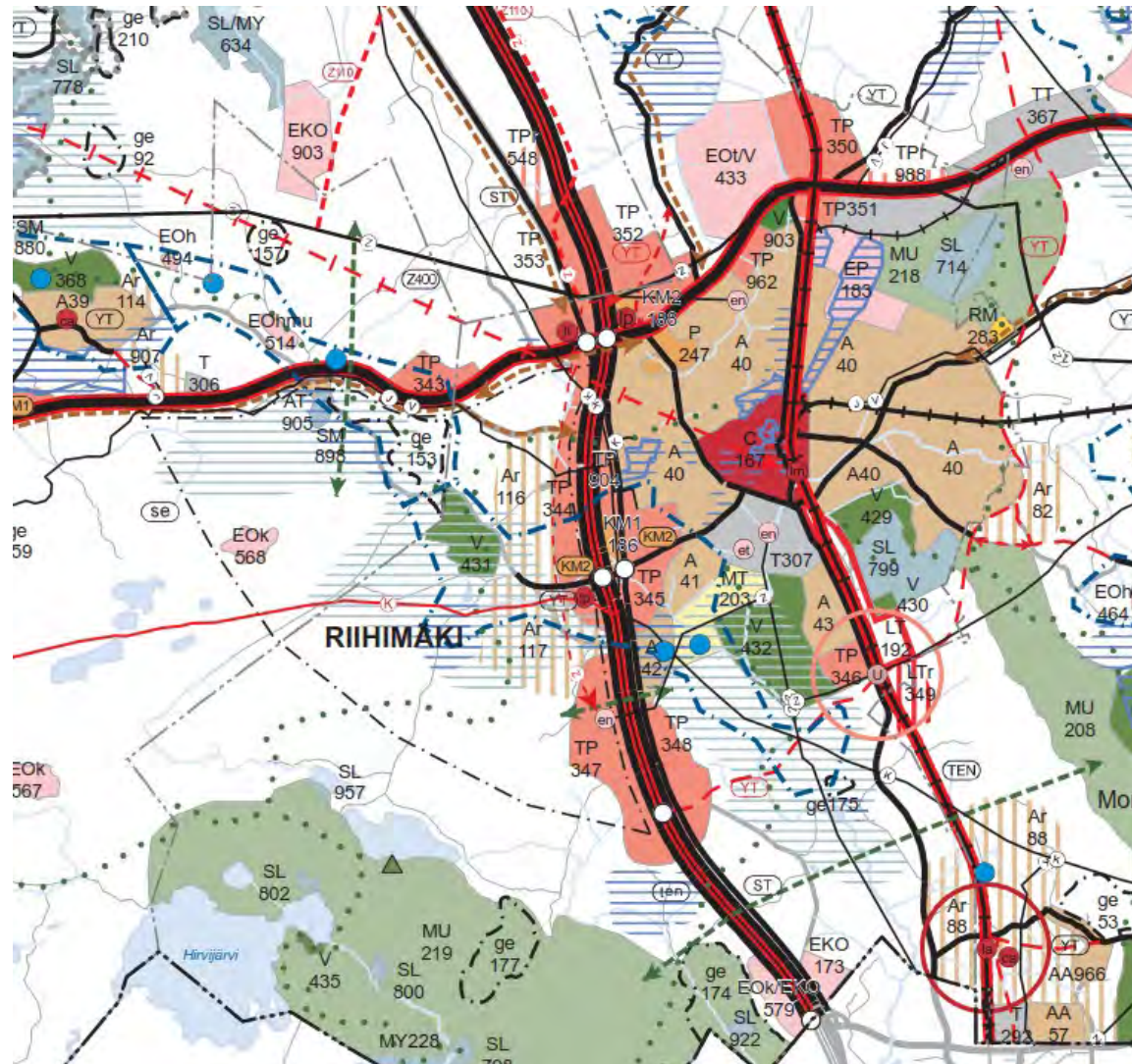


3.1 Maakuntakaava

Kanta-Hämeen maakuntakaavassa 2040 Riihimäen keskusta on merkitty keskustatoimintojen alueeksi, jota ympäröivät taajamatoimintojen alueet. Työpaikka-alueet keskittyvät valtatie 3 ja kantatie 54 varrelle. Valtatie 3 ja kantatie 54 on osoitettu merkittävästi parannettavaksi tieyhteydeksi. Merkinnällä osoitetaan maakunnan yhdyskuntarakenteen kannalta merkittäviä yhtenäisiä tieosia valta- ja kantateilla, joiden kunto, liikennetarve tai ympäröivä maankäyttö edellyttää tien merkittävää parantamista. ”Merkittävä parantaminen” sisältää myös uuden eritasoliittymän rakentamisen tapauksissa, joissa se osoittautuu tien suunnittelussa tarpeelliseksi.

Päärata on osoitettu merkittävästi parannettavaksi pääradaksi. Merkinnällä osoitetaan valtakunnallisesti merkittävään rataverkkoon kuuluvat pääradat, joiden liikennetarve edellyttää radan merkittävää parantamista ja raidekapasiteetin merkittävää lisäämistä.

Kantatien 54 eteläpuolelle ja valtatie 3 länsipuolelle Riihimäen ja Lopen kuntien alueelle on osoitettu Arolampi-Launosen selvitysalue. Ennen alueen käytön ratkaisemista on selvitettävä, millaisia edellytyksiä on alueen käyttämiseksi elinkeinotoimintojen ja/tai asumisen tarpeisiin. Samassa yhteydessä on myös selvitettävä mahdollisen kehäväylän rooli ja sijoittuminen.



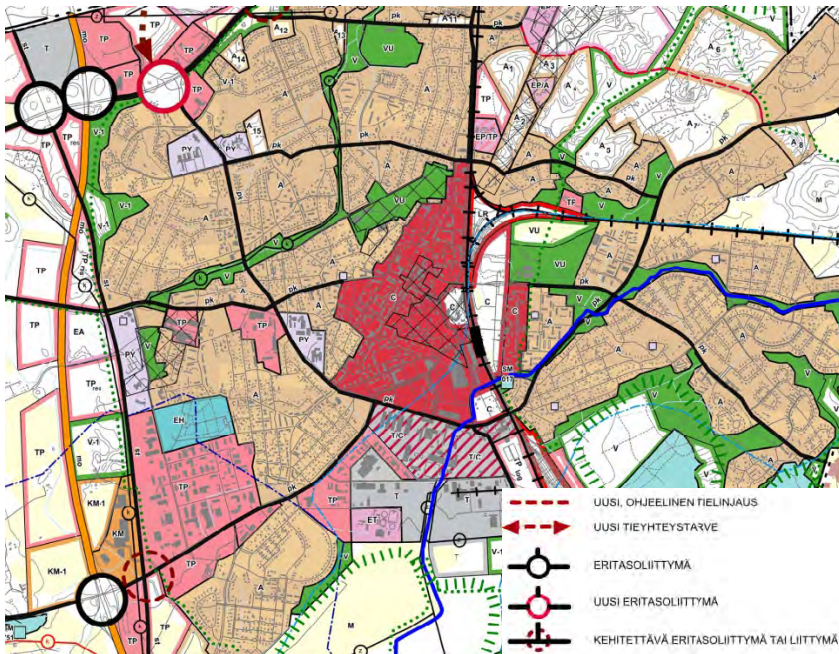
Kuva 28. Ote Kanta-Hämeen maakuntakaavasta 2040. (© Hämeen liitto 2019).

3.2 Yleiskaava

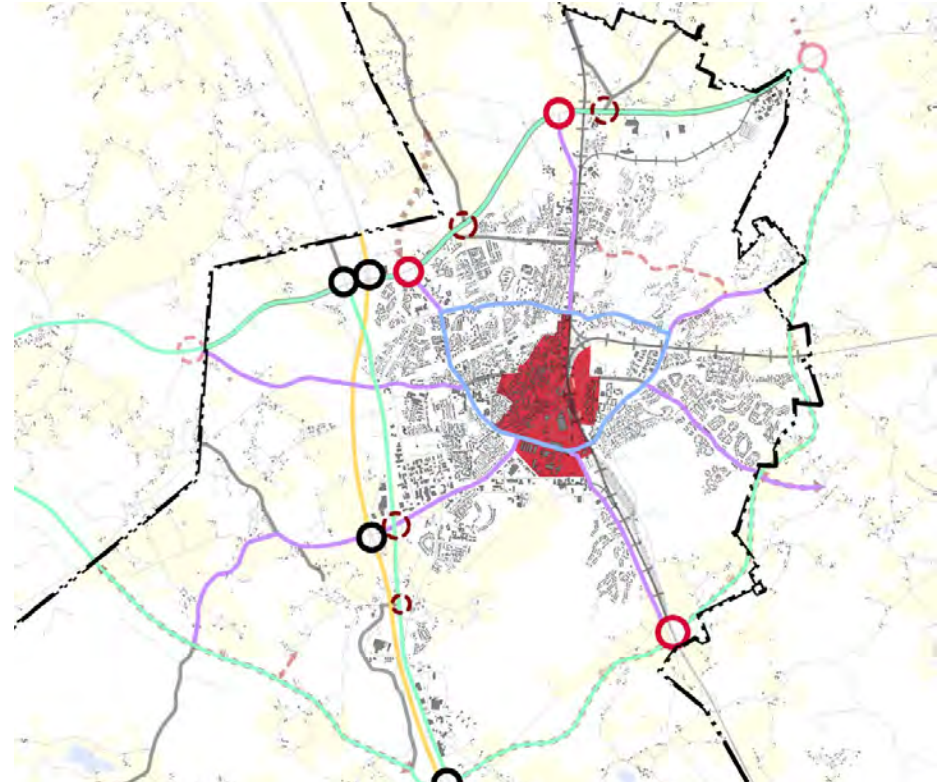
Riihimäen kaupungin yleiskaavassa 2035 Riihimäen keskusta on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi, jota ympäröivät asuinalueet. Työpaikka-alueet keskittyvät valtatie 3 ja kantatie 54 varrelle.

Yleiskaavassa 2035 uutena ohjeellisena tielinjauksena on merkitty Riihimäen kehätie sekä Arolammin orsi välillä vt 3 – Arolammintie. Uudeksi yhteystarpeeksi on merkitty Läntinen kehätie välillä vt 3 – kt 45 sekä Riihimäen portin jatke. Uudet ohjeelliset kokoojaväylät ovat niin kutsuttu Oravankadun jatke sekä Kalmun osayleiskaava-alueen sisääntuloväylä Läntiseltä kehätieltä.

Hämeenlinnantiellä Mattilantien liittymä sekä Vanhan



Kuva 29. Ote Riihimäen kaupungin yleiskaavasta 2035.
(© Riihimäen kaupunki 2017).



Kuva 30. Ajoneuvoliikenteen verkon kehät.
(Yleiskaava 2035 selostus © Riihimäen kaupunki 2017).

Kantatiellä 54 kehitettäviä liittymiä ovat Kirjauksentien, Oravankadun, Riihiviidantien, Pohjoisen Rautatienkadun ja Itäisen kehätieyhteyden (Hausjärvi) liittymät. Riihimäen kehätien Arolammintien liittymä rautatien eritasoristeyksen länsipuolella tulee ratkaista maankäytön suunnittelun yhteydessä.

Kehätien sisällä liikennesaneerauksen yhteydessä on tavoitteena rajoittaa tarpeetonta läpiajoa.

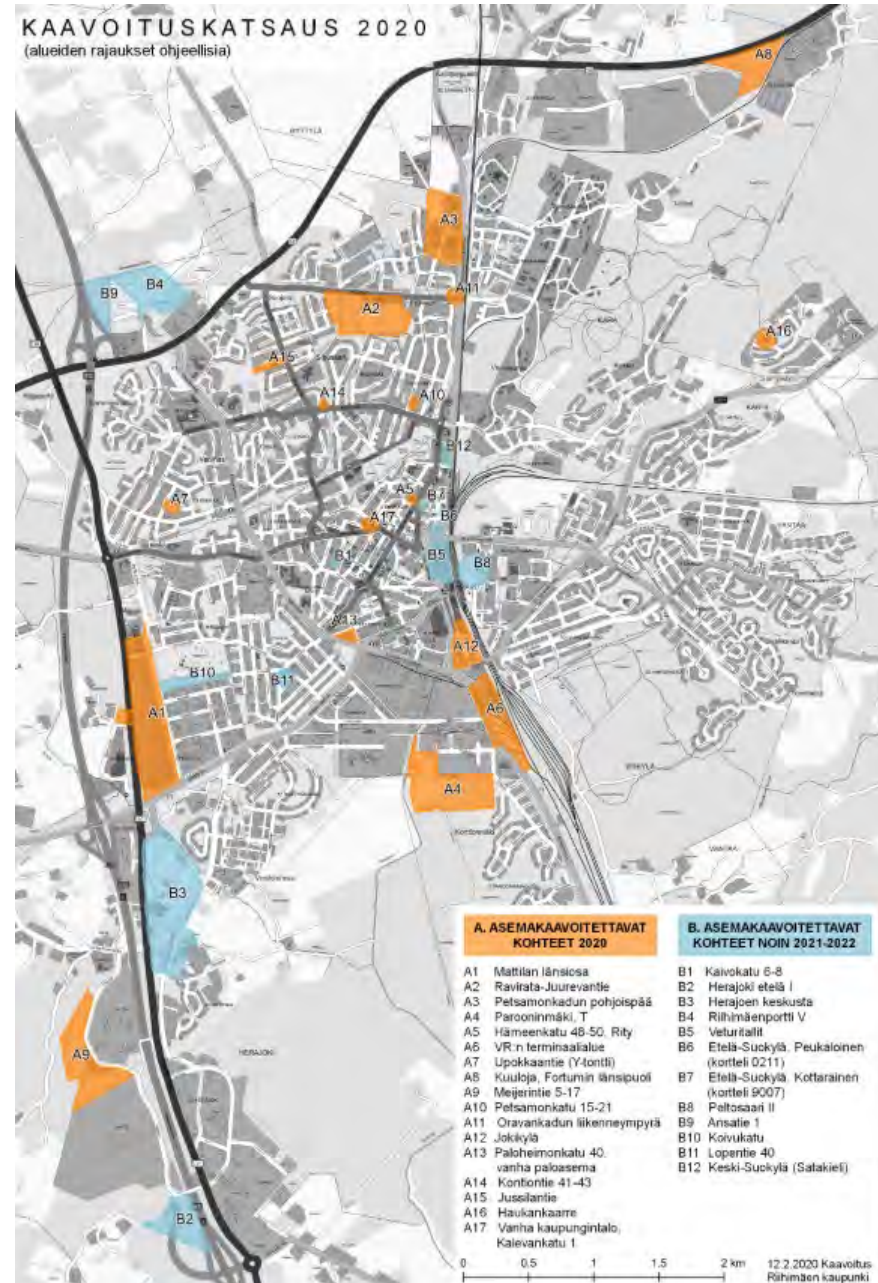
3.3 Asemakaava

Riihimäen keskusta on asemakaavoitettua aluetta. Kaavoituskatsauksen 2020 mukaan tulevaisuudessa asemakaavahankkeet sijaitsevat pääasiassa olemassa olevan kaupunkirakenteen sisällä. Tavoitteena on lisätä houkuttelevia asumisen mahdollisuuksia, palveluja ja työpaikkoja erityisesti keskeisillä paikoilla asemanseudulla ja keskustassa. Elinkeinoalueiden kaavoitus painottuu hyvien liikenneväylien varsille täydentämään jo olemassa olevia työpaikka-alueita.

Ajankohtaiset asemakaavat vuonna 2020 sekä kaavoitettavat kohteet vuosina 2021–2022 on esitetty Riihimäen kaupungin kaavoituskatsauksessa 2020.



Kuva 31. Meijerintie.



Kuva 32. Ote Riihimäen kaavoituskatsauksesta 2020 (© Riihimäen kaupunki 2020).

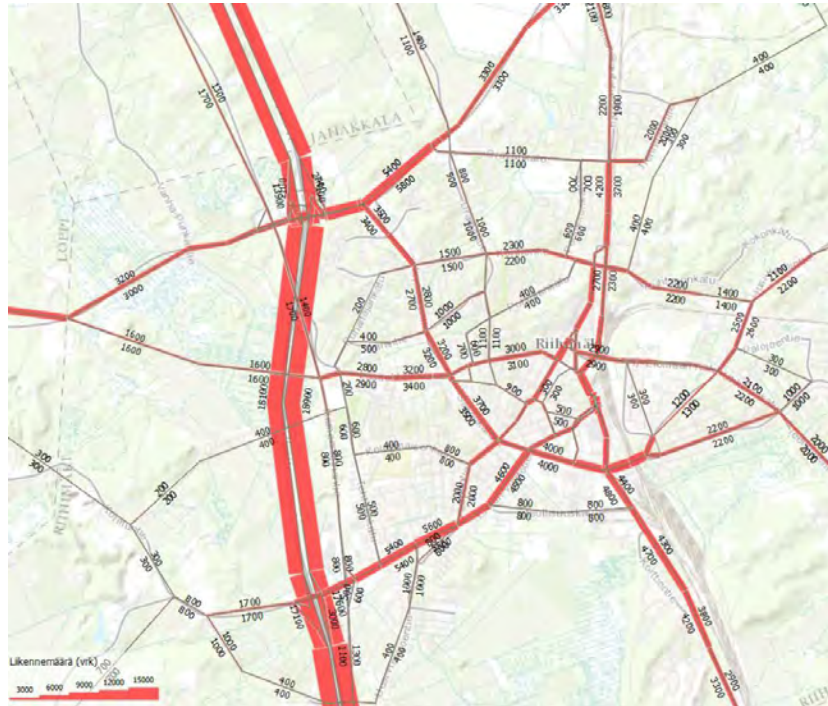
3.4 Liikenne-ennusteet ja liikenneverkon toimivuus

Riihimäelle on laadittu yleiskaavan maankäyttöön pohjautuva liikenne-ennuste ja liikennemalli vuonna 2016. Liikenne-ennusteen 2035 mukaan Riihimäen katuverkon suurimmat liikennemäärät ovat sisääntuloväylillä, kuten Mattilantiellä (KAVL n. 10800 ajoneuvoa), Kirjauksentiellä (KAVL n. 6900) ja Arolammintiellä (KAVL n. 9200). Keskustan kaduista vilkkaimpia ovat Pohjoinen Asemakatu, Keskuskatu, Hämeenkatu ja Valtakatu. Asuinalueilla merkittäviä liikennemääriä on Lopentiellä ja Erkyläntiellä. Näillä kaduilla on myös läpiajoliikennettä.

Tässä työssä laadittu keskustan suunnitelma vähentää läpiajoliikennettä keskustassa Hämeenkadulla, Keskuskadulla, Kalevankadulla ja Lopentiellä. Liikennemäärät puolestaan kasvavat keskustaa kiertävillä pää- ja kokoojakaduilla.

Riihimäen seudulla väestönkasvun on ennustettu olevan maltillista lähivuosikymmeninä. Esimerkiksi Hämeen liiton laatiman väestösuunnitteen 2018-2040 mukaan väkiluku kasvaa n. 0,2 % vuodessa ja Riihimäen kaupungin laatimien ennusteiden mukaan 0,2-0,7 % vuodessa. Asukasmäärän kasvu ei vaikuta merkittävästi liikennemäärään Riihimäen kaupungin liikenneverkolla.

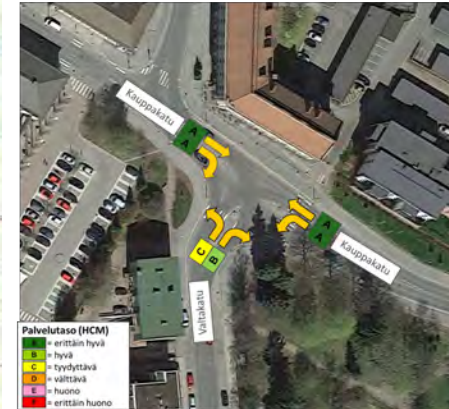
Yleiskaavassa esitetty uusi maankäyttö kasvattaa liikennemääriä osalla sisääntuloväylistä. Uusi maankäyttö on pääosin kaupan ja teollisuuden toimintoja. Maltillisella liikenteen kasvulla vuoteen 2040 mennessä ei kuitenkaan ole merkittäviä vaikutuksia Riihimäen liikenneverkon toimivuuteen. Työn aikana tehtiin toimivuustarkasteluja keskustan keskeisiin liittymiin Synchro/SimTraffic-ohjelmistolla. Toimivuutta arvioitiin ajoneuvojen keskimääräisen viivytyksen (palvelutaso) ja jonoutumisen perusteella.



Kuva 33. Liikennemallilla lasketut vuorokausiliikennemäärät ennustetilanteessa vuonna 2035 (Riihimäen kaupungin maankäytön ja liikenteen kehittämisselvitys, Trafix Oy).

Ennustetilanteen liikennemäärien arvioinnissa hyödynnettiin liikennemallia, ja liikennemääriä kasvatettiin tarkasteluissa vähintään 30 %. Toimivuustarkastelujen perusteella liittymien toimivuus on ennustetilanteessa hyvä, eikä liikenne jonoudu huipputunnin aikana merkittävästi.

2. Valtakatu-Kauppakatu, IHT 2040 ennuste



Kuva 34. Valtakatu-Kauppakatu liittymän toimivuus ennustetilanteessa, illan huipputunti v.2040.

3. Keskuskatu-Valtakatu, IHT 2040 ennuste



Kuva 35. Keskuskatu-Valtakatu liittymän toimivuus ennustetilanteessa, illan huipputunti v.2040.



4 VAIHTOEHTOTARKASTELU

4.1 Vuorovaikutus

Suunnittelutyön aikana järjestettiin kysely liikennejärjestelmäsuunnitelman vaihtoehtoista Riihimäen kaupungin asukkaille, päättäjille ja sidosryhmille. Verkkokysely oli kaupungin nettisivuilla 30.3.-13.4.2020 kiinnitettynä etusivun ajankohtaisiin asioihin sekä lisäksi Liikenne- ja kadut -osuuden etusivulla. Verkkokysely lähetettiin sähköpostilla 30.3.2020 kaupunginvaltuuston jäsenille, kaupunkikehityslautakunnan jäsenille (kaupunkikehityslautakunnan kokoonpanossa myös nuorisovaltuuston edustajat), Riihimäen vanhusneuvostolle, Riihimäen vammaisneuvostolle, We Cycle Riksu -verkostolle, Riihimäen Yrittäjille sekä Riihimäen-Hyvinkään kauppakamarille. Lisäksi kysely jaettiin kaupungin some-kanaviin.

Kyselyssä esiteltiin suunnitteluvaihtoehdot ja niiden vaikutukset liikenteeseen, ympäristöön ja elinkeinoelämään. Vastaajilla oli mahdollisuus jättää kommentteja suunnitelmista sekä ilmoittaa havaintonsa liikenteen ongelmapaikoista.

Kyselyvastauksia saatiin yhteensä 46 kpl, joista 16 kpl oli kommentteja suunnitelmavaihtoehtoista ja 30 kpl karttamerkintöjä havaituista ongelmapaikoista. Suurin osa ongelmapaikoista (63 %) liittyi jalankulun ja pyöräilyn haasteisiin: turvallisuuteen ja reitteihin. Noin kolmasosa vastauksista (33 %) liittyi ajoneuvoliikenteeseen: turvallisuuteen, nopeusrajoituksiin, katu- ja risteysjärjestelyihin ja pysäköintiin. Yksi vastaus koski lisäksi esteettömän liikkumisen haasteita Maantiellä. Suunnitelmavaihtoehtoja koskeissa kommentteissa tuettiin nopeusrajoitusten laskua keskusta-alueella ja toivottiin alueen kehittymistä kutsuvammaksi jalankulkijoille ja pyöräilijöille, ja että keskustan liike-elämä säilyisi elinvoimaisena.

”**Vaihtoehtojen näkeminen** hyvissä ajoin on **oikein hyvä**. Kysymysmerkiksi jäi, mitkä ovat eri vaihtoehtojen hintalaput.”

”Riihimäen **keskusta tuntuu** muihin kaupunkeihin verrattuna **kovin vanhanaikaiselta**, koska siellä on **selkeästi ajoneuvoliikenteelle suunniteltu ympäristö**: leveät ajoväylät ja kadunvarsipysäköintiä. Ehkä tästä syystä jalankulkijoita ja pyöräilijöitä on vähän. – Koko liikenne- ja **kaupunkiympäristö tarvitsee laadun kohentamista** kaupunkisuunnittelun uusimpien keinojen avulla.”

”Keskuskadun liikenteen katkaiseminen tai estäminen millään muotoa näivettää keskustan. **Yksityisautoilua ei pidä vaikeuttaa** nykytilanteesta.”

”**Yksisuuntaiset ja hidaskadut ikäihmisille vaikeita tottua.**”

”Liikenteen nopeusrajoitus **30 km/h on hyvä.**”

”**Ei yksisuuntaisille.** Ei Hämeenkadun liikenteelle heikennyksiä.”

”**Pääasia on, että ylileveät kadut saadaan maisemoitua** ja kaupungista saadaan tehtyä kutsuvampi.”

”**Jalankulun ja pyöräilyn ja esteettömyyden** reiteissä tulisi huomioida myös **pienet parannukset** HAMKin ja Hyrian kampuksille.”

”**Autot eivät noudata nopeusrajoitusta** eivätkä väistä suojatiellä olevia ihmisiä.”

”Hämeenkadulla on pyörätie vain toisella puolella katua. **Opasteita voisi olla enemmän**: pyöräilijät ovat jatkuvasti väärässä paikassa!”

4.2 Keskustan katuverkon kehittämisen periaatteet

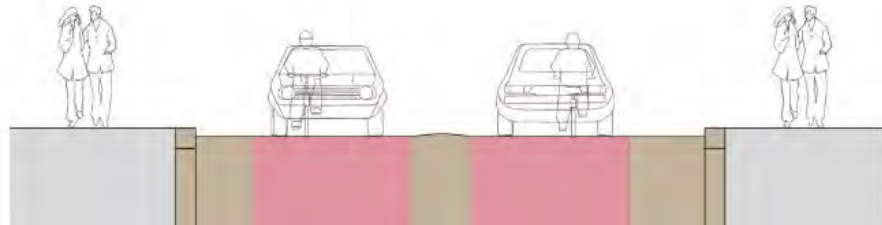
Työn aikana on tarkasteltu kolmea eri keskustan kehittämisvaihtoehtoa. Riihimäen asemanseudun ja keskustan vision mukaisesti keskusta-aluetta kehitetään siten, että kaupunkiympäristö tukee kaupungin strategisten tavoitteiden mukaista viihtyisää elinympäristöä ja kestäväää liikkumista ohjaten läpiajavaa autoliikennettä pääasiassa keskuskehälle ja muille pääväylille.

Hidaskaduilla pyritään luomaan miellyttävää jalankulkuympäristöä, jossa myös ajoneuvoliikenne on sallittua, mutta läpiajoliikenne pyritään ohjaamaan muille reiteille. Lyhytaikaisia asiointipysäköintipaikkoja säilytetään myös hidaskaduilla. Nopeusrajoitus on 20–30 km/h, ja pyöräily tapahtuu ajoradalla. Läpiajavan liikenteen väheneminen rauhoittaa myös keskusta-alueen koulujen läheisyydessä sijaitsevia katuja.

Tarkastelluilla katujen yksisuuntaistamisilla on pyritty mahdollistamaan jalankulku- ja pyöräilyväylän sekä kadunvarsipysäköinnin toteuttaminen, mikä ei ole tilan puolesta mahdollista katujen ollessa kaksisuuntaisia. Yksisuuntaisilla järjestelyillä saavutetaan myös esteettömyyden kannalta parempia ratkaisuja, kun ylitysmatkat lyhenevät. Myös ajoneuvoliikenteen keskinäiset risteämiset ovat vähäisempiä.

Paloheimonkatu on esitetty pyöräkaduksi. Paloheimonkatu on entinen pääkatu, joka on nykyisin rinnakkainen väylä Etelän Viertotien kanssa. Paloheimonkadun muuttaminen pyöräkaduksi parantaisi pyöräilyn olosuhteita rautatieasemalta kaupungin länsipuolelle. Myös potentiaalinen pyöräilijöiden määrä on suuri.

Keskustan liikennejärjestelyjen kehittäminen yhdessä nopeusrajoitusmuutosten kanssa parantaa merkittävästi etenkin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta. Jalankulku- ja pyöräilyväylien kehittämisen periaatteena on erotella jalankulku ja pyöräily toisistaan siellä, missä käyttäjiä on paljon.



Kuva 36. Pyöräkatu, jossa ajosuunnat eroteltu (Pyöräliikenteen suunnitteluohje, Helsingin kaupunki).



Kuva 37. Pohjoinen Asemakatu.

4.3 Vaihtoehto VE1

Vaihtoehdossa 1 keskuskehä on asemanseudun ja keskustan vision mukainen. Keskuskadulla on hidaskatuosuus, jossa myös ajoneuvoliikenne on sallittua ja pysäköiminen mahdollista. Hämeenkatu, Kauppakatu ja Keskuskatu ovat kehitettäviä katuja. Kehitettävien katujen lisäksi rakennetaan myös jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Kadunvarsipysäköintiä säilytetään myös kehitettävillä kaduilla. Nykyisen käyttöasteen perusteella pysäköintipaikkojen määrä riittää hyvin myös tulevaisuudessa.

Kalevankadulla ja Lopenttiellä on rauhoitettavia katuosuuksia koulujen kohdalla. Liittymiä kehitetään esimerkiksi kaventamalla liittymiä, poistamalla erillisiä kääntyvien kaistoja, korottamalla liittymiä, rakentamalla kiertoliittymä tai muuttamalla väistämisvelvollisuuksia.

Arvosteluasteikko

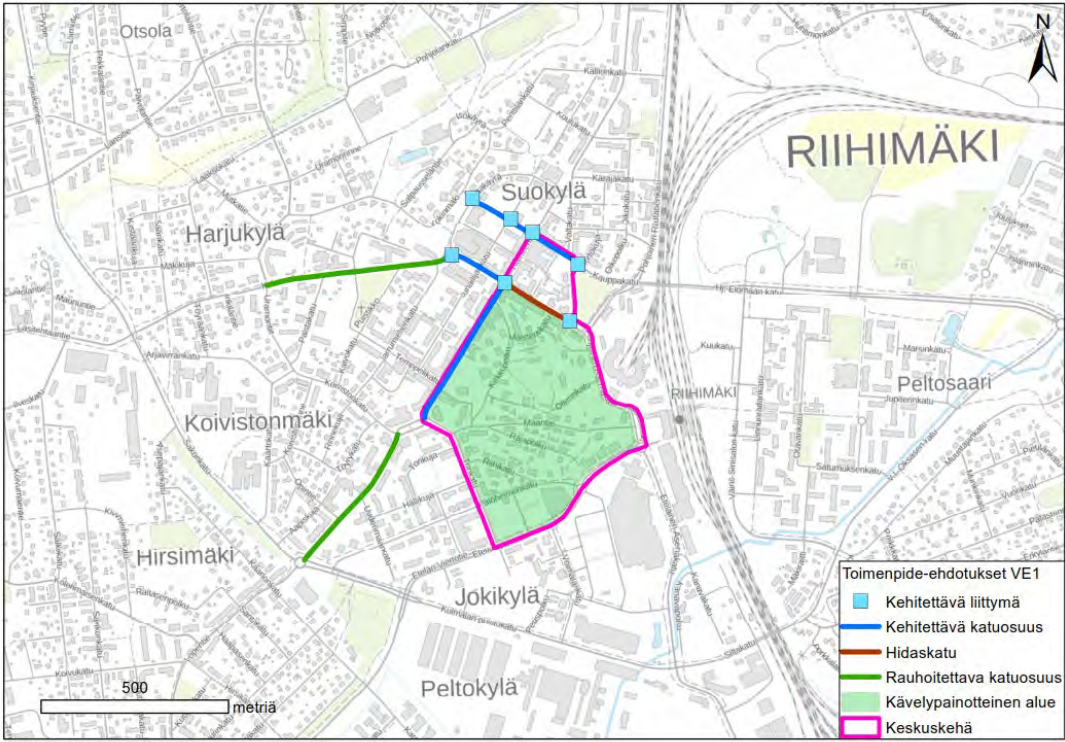
Suuri myönteinen vaikutus

Kohtalaisen myönteinen vaikutus

Ei vaikutusta tai vain vähäinen vaikutus

Kielteinen vaikutus

Erittäin kielteinen vaikutus



Kuva 38. Vaihtoehdossa 1 kehitettävät liittymät ja katuosuudet.

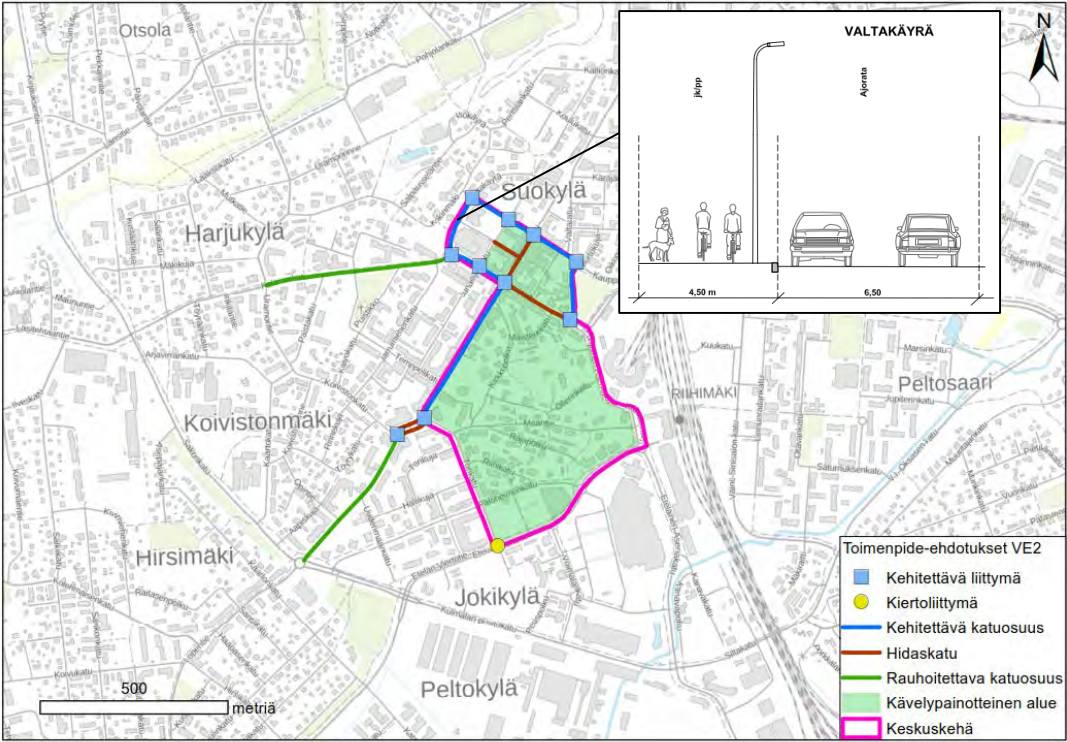
Liikenteelliset vaikutukset							Ympäristövaikutukset	Vaikutukset elinkeinoelämään
Ajoneuvoliikenneverkon toimivuus	Liikenneturvallisuus	Esteettömyys	Jalankulun olosuhteet	Pyöräilyn olosuhteet	Vaikutukset joukkoliikenteeseen	Saavutettavuus	Päästöt (Melu, ilmanlaatu)	Palveluiden saavutettavuus (mm. pysäköinti, kulkuyhteydet liikkeisiin) ja vaikutukset kuljetuksille
Liikenneverkon toimivuus on hyvä myös ennustetilanteen liikennemäärillä. Kaistakapasiteetin vähentäminen ei juurikaan heikennä liikenteen sujuvuutta.	Liikenneturvallisuus paranee hieman nykyisestä. Turvallisuuden paranemiseen vaikuttaa eniten 30 km/h nopeusrajoitus yhdessä rakenteellisten rauhoittamiskeinojen kanssa, joka vähentää myös keskustan läpiajoliikennettä. Lasten turvallisuuteen vaikuttaa eniten nopeusrajoituksen lasku ja läpiajoliikenteen väheneminen, joka voi edesauttaa lasten omatoimista liikkumista kouluun ja harrastuksiin.	Vaihtoehdoissa esitetään esteettömyyden kannalta vain vähäisiä toimenpiteitä. Esteettömyyteen vaikutetaan mm. kulkumuotojen erottelulla, reittien selkeydellä ja jatkuvuudella sekä selkeillä ajoradan ylityksillä. Väylien jatkuvuudessa on puutteita.	Jalankulun olosuhteet paranevat vain hieman nykyisestä.	Pyöräilyn olosuhteet paranevat hieman nykyisestä. Väylien jatkuvuudessa on puutteita. Alle 12v lasten pyöräily jalkakäytävillä on edelleen sallittua.	Vaikutukset joukkoliikenteeseen ovat vähäiset. Keskuskadun 20 km/h ja muun keskustan 30 km/h rajoitus vaikuttaa joukkoliikenteen matka-aikoihin vain hieman. Joukkoliikenne on edelleen mahdollista keskustan pääkaduilla. Osa pysäkeistä muutetaan ajoratapysäkeiksi liikenteen rauhoittamiseksi, mikä parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä.	Keskusta on saavutettavissa kaikilla kulkutavoilla. Saavutettavuus jalan ja pyörällä paranee hieman nykyisestä.	Melu ja päästöt vähenevät hieman, kun keskustan nopeusrajoitus laskee nykyisestä ja läpiajoliikenne vähenee hieman.	Palvelut ovat saavutettavissa melko hyvin kaikilla kulkumuodoilla. Pysäköintipaikkojen määrää vähennetään vain hieman nykyisestä jalankulun ja pyöräilyn tilantarpeen vuoksi. Keskustan liikennejärjestelyt eivät juurikaan vaikuta kuljetuksiin. Keskustan läpi ajava raskas liikenne ohjataan muille reiteille.

4.4 Vaihtoehto VE2

Vaihtoehdossa 2 keskuskehä kulkee asemanseudun ja keskustan visiosta poiketen Valtakäyrän ja Keskuskadun kautta. Keskuskadulla, Hämeenkadulla ja Kauppakujalla on hidaskatuosuus, jossa myös ajoneuvoliikenne on sallittua ja pysäköiminen mahdollista. Hämeenkatu, Keskuskatu, Kauppakatu, Valtakäyrä ja Valtakatu ovat kehitettäviä katuja. Kehitettävien katujen lisäksi rakennetaan myös jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Kadunvarsipysäköintiä säilytetään myös kehitettävillä kaduilla. Valtakäyrällä tila pysäköinnille yhdessä jalankulku- ja pyöräilyväylän kanssa ei riitä. Nykyisen käyttöasteen perusteella pysäköintipaikkojen määrä riittää hyvin myös tulevaisuudessa.

Kalevankadulla ja Lopentiellä on rauhoitettavia katuosuuksia koulujen kohdalla. Liittymiä kehitetään esimerkiksi kaventamalla liittymiä, poistamalla erillisiä kääntyvien kaistoja, korottamalla liittymiä, rakentamalla kiertoliittymä tai muuttamalla väistämisvelvollisuuksia.

Arvosteluasteikko
Suuri myönteinen vaikutus
Kohtalaisen myönteinen vaikutus
Ei vaikutusta tai vain vähäinen vaikutus
Kielteinen vaikutus
Erittäin kielteinen vaikutus



Kuva 39. Vaihtoehdossa 2 kehitettävät liittymät ja katuosuudet.

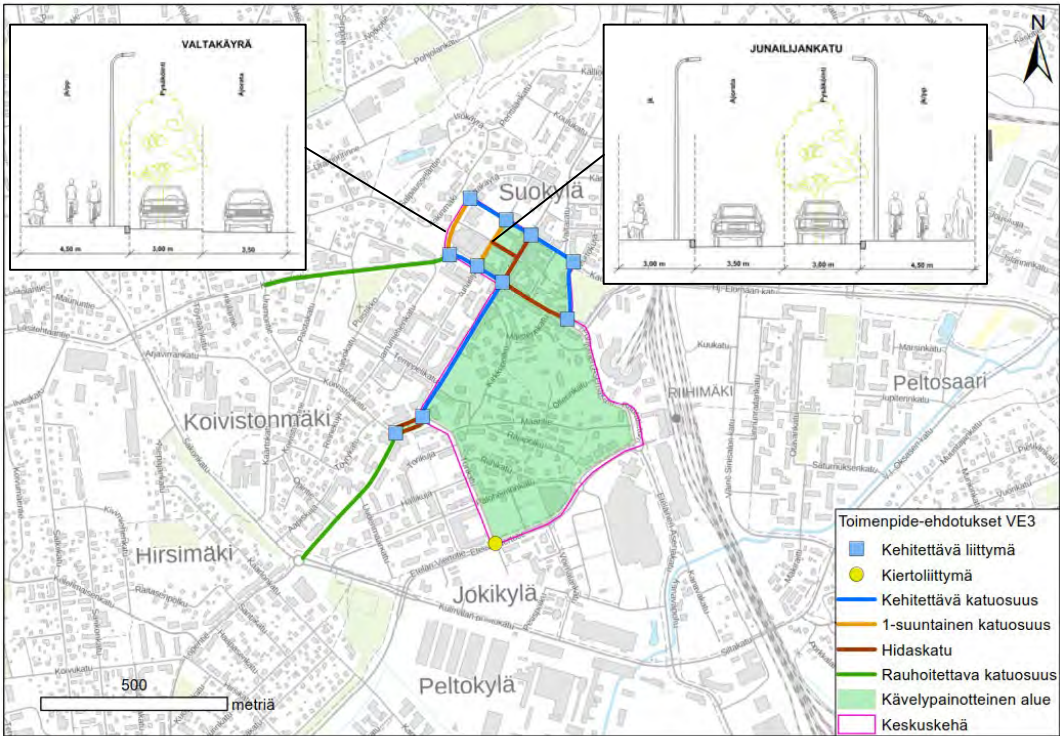
Liikenteelliset vaikutukset							Ympäristövaikutukset	Vaikutukset elinkeinoelämään
Ajoneuvoliikenneverkon toimivuus	Liikenneturvallisuus	Esteettömyys	Jalankulun olosuhteet	Pyöräilyn olosuhteet	Vaikutukset joukkoliikenteeseen	Saavutettavuus	Päästöt (Melu, ilmanlaatu)	Palveluiden saavutettavuus (mm. pysäköinti, kulkuyhteydet liikkeisiin) ja vaikutukset kuljetuksille
Liikenteen siirtyessä käyttämään keskuskehän ulkopuolisia reittejä, liikenteen sujuvuus keskusta-alueella paranee kohtalaisesti läpi ajavan liikenteen vähentyessä. Liikenneverkon toimivuus on ennustetilanteen liikennemäärillä on hyvä.	Liikenneturvallisuus paranee selvästi nykyisestä. Turvallisuuden paraneamiseen vaikuttaa eniten 30 km/h nopeusrajoitus yhdessä rakenteellisten rauhoittamiskeinojen kanssa, joka vähentää myös keskustan läpiajoliikennettä. Lasten turvallisuuteen vaikuttaa eniten jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen, joka edesauttaa myös omatoimista liikkumista kouluun ja harrastuksiin.	Esteettömyys paranee selvästi nykyisestä, kun uusia ratkaisuja toteutettaessa otetaan esteettömyys huomioon. Esteettömyyteen vaikutetaan mm. kulkumuotojen erottelulla, reittien selkeydellä ja jatkuvuudella sekä selkeillä ajoradan ylityksillä.	Jalankulun olosuhteet paranevat selvästi nykyisestä, kun jalankulku-painotteisia alueita lisätään. Lisäksi jalankulku ja pyöräily erotellaan pääasiassa toisistaan.	Pyöräilyn olosuhteet paranevat merkittävästi nykyisestä, kun uusia korkean luokan pyöräilyväyliä rakennetaan. Jalankulku ja pyöräily erotellaan pääasiassa toisistaan, mikä parantaa pyöräilyn sujuvuutta. Alle 12v lasten pyöräily jalkakäytävillä on edelleen sallittua.	Vaikutukset joukkoliikenteeseen ovat vähäiset. Keskuskadun 20 km/h ja muun keskustan 30 km/h rajoitus vaikuttaa joukkoliikenteen matka-aikoihin vain hieman. Joukkoliikenne on edelleen mahdollista keskustan pääkaduilla. Osa pysäkeistä muutetaan ajoratapysäkeiksi liikenteen rauhoittamiseksi, mikä parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä.	Keskusta on saavutettavissa kaikilla kulkutavoilla. Saavutettavuus jalan ja pyörällä paranee selkeästi nykyisestä.	Melu ja päästöt vähenevät, kun keskustan nopeusrajoitus laskee nykyisestä ja läpiajoliikenne vähenee.	Palvelut ovat saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla. Pysäköintipaikkoja on lähes kaikilla kaduilla, mutta niiden määrää vähenee nykyisestä jalankulun ja pyöräilyn tilantarpeen vuoksi. Keskustan liikennejärjestelyt eivät juurikaan vaikuta kuljetuksiin. Keskustan läpiajavaa raskasta liikennettä ohjataan muille reiteille.

4.5 Vaihtoehto VE3

Vaihtoehdossa 3 keskuskehä kulkee asemanseudun ja keskustan visiosta poiketen Valtakäyrän, Junailijankadun ja Keskuskadun kautta. Keskuskadulla, Hämeenkadulla ja Kauppakujalla on hidaskatuosuus, jossa myös ajoneuvoliikenne on sallittua ja pysäköiminen mahdollista. Yksisuuntaisia katuja ovat kuvassa esitetyltä osuudelta Junailijankatu ja Valtakäyrä. Yksisuuntaisilla kaduilla on mahdollista sijoittaa kadunvarteen jalankulku- ja pyöräilyväylän lisäksi pysäköintipaikkoja. Hämeenkatu, Keskuskatu, Kauppakatu, Valtakatu, Valtakäyrä ja Junailijankatu ovat kehitettäviä katuja. Kehitettävien katujen lisäksi rakennetaan myös jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Kadunvarsipysäköintiä säilytetään myös kehitettävillä kaduilla. Nykyisen käyttöasteen perusteella pysäköintipaikkojen määrä riittää hyvin myös tulevaisuudessa.

Kalevankadulla ja Lopentiellä on rauhoitettavia katuosuuksia koulujen kohdalla. Liittymiä kehitetään esimerkiksi kaventamalla liittymiä, poistamalla erillisiä kääntyvien kaistoja, korottamalla liittymiä, rakentamalla kiertoliittymä tai muuttamalla väistämisvelvollisuuksia.

Arvosteluasteikko
Suuri myönteinen vaikutus
Kohtalaisen myönteinen vaikutus
Ei vaikutusta tai vain vähäinen vaikutus
Kielteinen vaikutus
Erittäin kielteinen vaikutus



Kuva 40. Vaihtoehdossa 3 kehitettävät liittymät ja katuosuudet.

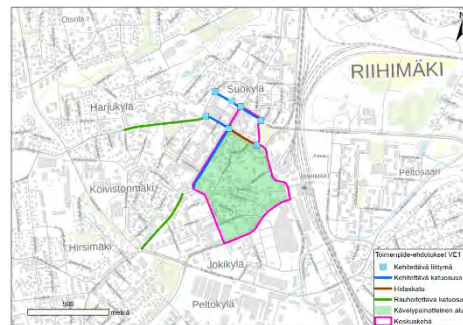
Liikenteelliset vaikutukset							Ympäristövaikutukset	Vaikutukset elinkeinoelämään
Ajoneuvoliikenneverkon toimivuus	Liikenneturvallisuus	Esteettömyys	Jalankulun olosuhteet	Pyöräilyn olosuhteet	Vaikutukset joukkoliikenteeseen	Saavutettavuus	Päästöt (Melu, ilmanlaatu)	Palveluiden saavutettavuus (mm. pysäköinti, kulkuyhteydet liikkeisiin) ja vaikutukset kuljetuksille
Liikenteen siirtyessä käyttämään keskuskehän ulkopuolisia reittejä, liikenteen sujuvuus keskusta-alueella paranee kohtalaisesti läpi ajavan liikenteen vähentyessä. Liikenneverkon toimivuus on ennustetilanteen liikennemäärillä on hyvä.	Liikenneturvallisuus paranee selvästi nykyisestä. Turvallisuuden paranemiseen vaikuttaa eniten 30 km/h nopeusrajoitus yhdessä rakenteellisten rauhoittamiskeinojen kanssa, joka vähentää myös keskustan läpiajoliikennettä. Lasten turvallisuuteen vaikuttaa eniten jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen, joka edesauttaa myös omatoimista liikkumista kouluun ja harrastuksiin.	Esteettömyys paranee merkittävästi nykyisestä, kun uusia ratkaisuja toteutettaessa otetaan esteettömyys huomioon. Esteettömyyteen vaikutetaan mm. kulkumuotojen erottelulla, reittien selkeydellä ja jatkuvuudella sekä selkeillä ajoradan ylityksillä. Yksisuuntaiset järjestelyt lyhentävät ajoradan ylitysmatkoja.	Jalankulun olosuhteet paranevat selvästi nykyisestä, kun jalankulku-painotteisia alueita lisätään. Lisäksi jalankulku ja pyöräily erotellaan pääasiassa toisistaan.	Pyöräilyn olosuhteet paranevat merkittävästi nykyisestä, kun uusia korkean luokan pyöräilyväyliä rakennetaan. Jalankulku ja pyöräily erotellaan pääasiassa toisistaan, mikä parantaa pyöräilyn sujuvuutta. Alle 12v lasten pyöräily jalkakäytävillä on edelleen sallittua.	Vaikutukset joukkoliikenteeseen ovat vähäiset. Keskuskadun 20 km/h ja muun keskustan 30 km/h rajoitus vaikuttaa joukkoliikenteen matka-aikoihin vain hieman. Joukkoliikenne on edelleen mahdollista keskustan pääkaduilla. Osa pysäkeistä muutetaan ajoratapysäkeiksi liikenteen rauhoittamiseksi, mikä parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä.	Keskusta on saavutettavissa kaikilla kulkutavoilla. Saavutettavuus jalan ja pyörällä paranee selkeästi nykyisestä.	Melu ja päästöt vähenevät, kun keskustan nopeusrajoitus laskee nykyisestä ja läpiajoliikenne vähenee.	Palvelut ovat saavutettavissa kaikilla kulkumuodoilla. Pysäköintipaikkoja on kaikilla kaduilla, mutta niiden määrää vähenee nykyisestä jalankulun ja pyöräilyn tilantarpeen vuoksi. Keskustan liikennejärjestelyt eivät juurikaan vaikuta kuljetuksiin. Keskustan läpiajavaa raskasta liikennettä ohjataan muille reiteille.

4.6 Vaihtoehdon valinta

Keskustan katuverkon kehittämiselle tutkittiin kolmea erilaisia toimenpiteitä sisältävää verkollista vaihtoehtoa. Vaihtoehtojen vaikutuksia vertailtiin liiketeellisten vaikutusten, ympäristövaikutusten sekä elinkeinovaikutusten osalta. Vaihtoehdossa VE1 esitettiin kahta muuta vaihtoehtoa suppeammat toimenpiteet jalankulun ja pyöräilyn sekä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Vaihtoehdoilla VE2 ja VE3 saavutettiin lähes samanlaiset vaikutukset. Vaihtoehdossa VE2 ei ole esitetty keskustaan yksisuuntaisia katuja. Vaihtoehdossa VE3 Valtakäyrä ja Junailijankatu on esitetty toteutettavaksi yksisuuntaisina katuina.

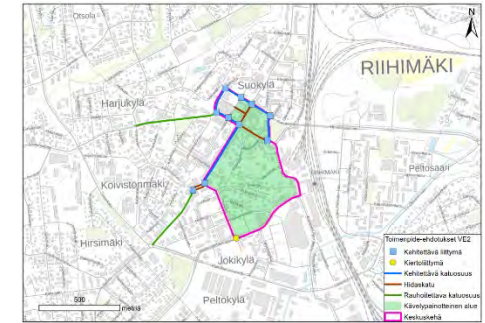
Vaihtoehdotarkastelun perusteella edistettäväksi liikenneverkon kehittämisvaihtoehdoksi valittiin VE2. Vaihtoehdon mukaisilla toimenpiteillä on vaihtoehtoon VE1 nähden huomattavasti laajemmat vaikutukset liikenneturvallisuuteen sekä jalankulun olosuhteiden parantumiseen. Vaihtoehdon toimenpiteet toteuttavat keskustavision tavoitteita viihtyisämmästä kaupunkikeskustasta.

VE1: Vaihtoehdossa ei ole esitetty toimenpiteitä, joilla olisi merkittäviä liikenne- tai ympäristövaikutuksia. Vaihtoehdolla ei ole merkittävää vaikutusta elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin. 30 km/h -aluenopeusrajoituksen toteuttamisen keskusta-alueelle on arvioitu parantavan liikenneturvallisuustilannetta kohtalaisesti. Vaihtoehdolla on kohtalaisia myönteisiä vaikutuksia jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin. Nopeusrajoituksen muutoksen vaikutukset jäävät kohtalaisiksi, koska keskusta-alueen katuverkko ei rakenteellisesti tue nopeusrajoitusta. Vaihtoehto ei tue riittävästi Riihimäen kaupunkistrategian ja keskustavision tavoitteita.

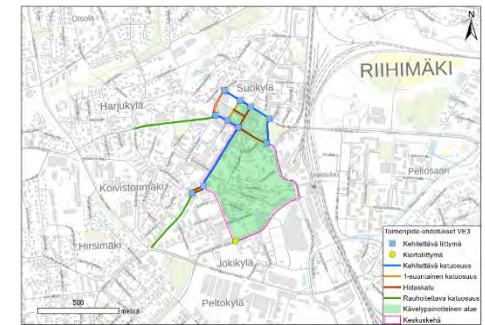


VE2: Vaihtoehto sisältää 30 km/h -aluenopeusrajoituksen toteuttamisen keskusta-alueelle, jalankulku- ja pyöräilyverkon laajan kehittämisen yhdessä katuverkon kehittämisen kanssa sekä ajoneuvoliikenteen rauhoittamisen toimenpiteitä keskusta-alueella. Vaihtoehdolla on merkittäviä myönteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin. Vaihtoehdolla on kohtalaiset myönteiset vaikutukset keskusta-alueen liikenteen päästöihin ja meluun liikenteen siirtyessä käyttämään läpiajoon keskuskehän ulkopuolisia väyliä. Keskusta-alueen palveluiden saavutettavuus kehittyy jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita kehittämällä. Kuljetusten matka-aikaa pyritään kehittämään keskustan ulkopuolisten pääväylien liittymäjärjestelyitä parantamalla. Viihtyisillä kaupunkiympäristöllä pyritään lisäämään keskusta-alueen kivijalkaliikkeiden houkuttelevuutta. Vaihtoehto tukee hyvin Riihimäen kaupunkistrategian ja keskustavision tavoitteita.

Versiosta Hämeenkadun hidaskatuosuus hylätään suunnitelmasta toistaiseksi. Hämeenkadun kadunvarsipysäköinti turvataan.



VE3: Vaihtoehto sisältää 30 km/h -aluenopeusrajoituksen toteuttamisen keskusta-alueelle, jalankulku- ja pyöräilyverkon laajan kehittämisen yhdessä katuverkon kehittämisen kanssa sekä ajoneuvoliikenteen rauhoittamisen toimenpiteitä keskusta-alueella. Vaihtoehdossa on esitetty ratkaisuja, jotka edistävät liikenneturvallisuutta ja esteettömyyttä merkittävästi keskusta-alueella. Vaihtoehdolla on merkittäviä myönteisiä vaikutuksia jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin. Vaihtoehdolla on kohtalaiset myönteiset vaikutukset keskusta-alueen liikenteen päästöihin ja meluun liikenteen siirtyessä käyttämään läpiajoon keskuskehän ulkopuolisia väyliä. Keskusta-alueen palveluiden saavutettavuus kehittyy jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita kehittämällä. Kuljetusten matka-aikaa pyritään kehittämään keskustan ulkopuolisten pääväylien liittymäjärjestelyitä parantamalla. Viihtyisillä kaupunkiympäristöllä pyritään lisäämään keskusta-alueen kivijalkaliikkeiden houkuttelevuutta. Vaihtoehto tukee hyvin Riihimäen kaupunkistrategian ja keskustavision tavoitteita.





5

LIIKENNEJÄRJESTELMÄ 2040

5.1 Sisääntuloväylien kehittäminen

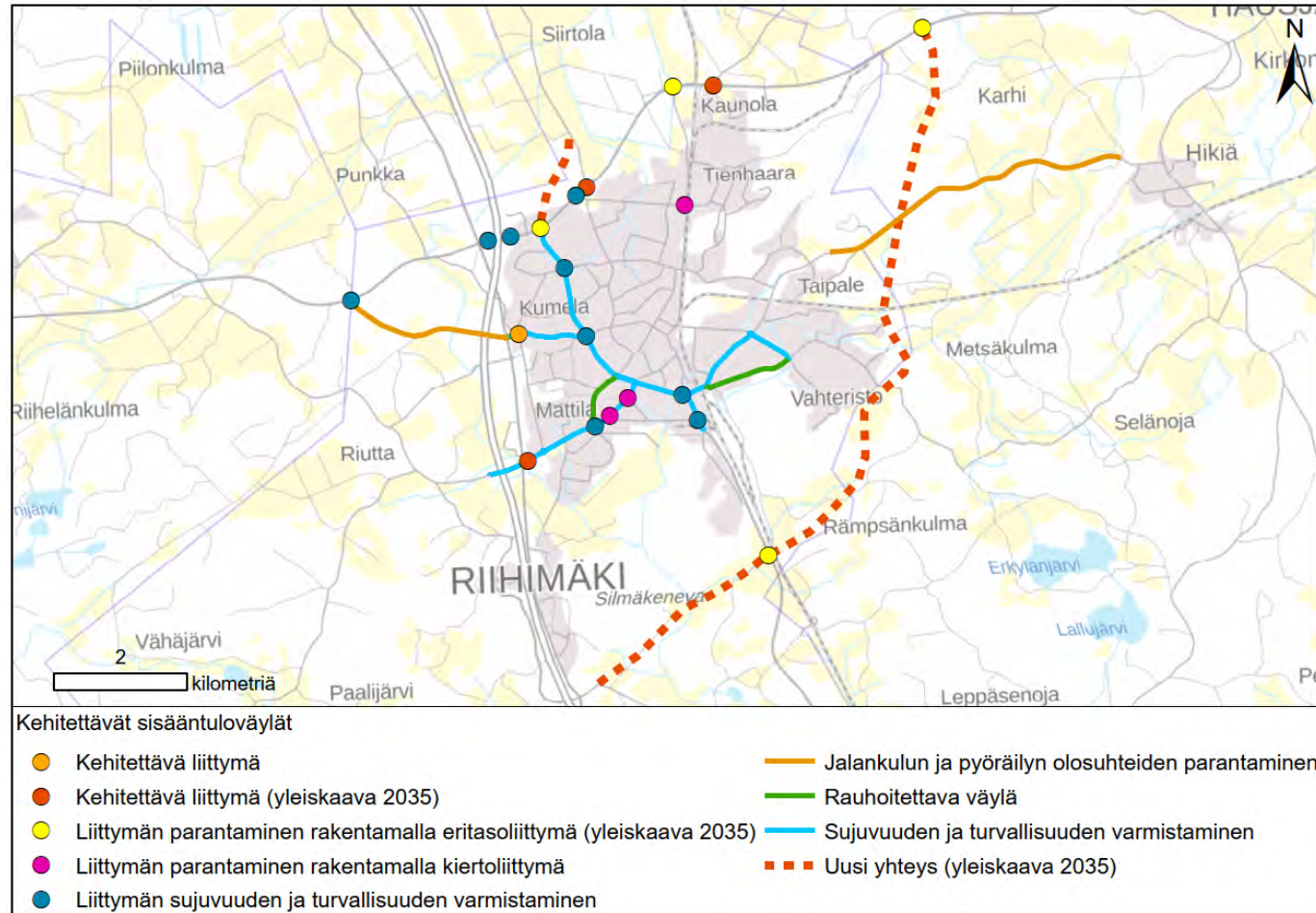
Sisääntuloväyliä pyritään kehittämään niin, että ne olisivat sujuvia ja turvallisia myös vuonna 2040.

Sujuvuutta ja turvallisuutta parannetaan kehittämällä liittymäalueita. Liittymiä parannetaan kaistajärjestelyin, rakentamalla kierto- tai eritasoliittymä tai parantamalla valo-ohjauksen toimivuutta. Lisäksi varmistetaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kadunliitysjärjestelyjen turvallisuus. Pää- ja kokoojakaduilla, joilla on 50 km/h nopeusrajoitus ja suuret liikennemäärät, tulee tutkia mahdollisuus toteuttaa turvallisempia kadunliityksiä lisäämällä kaduille suojatien keskisaarekkeita, valo-ohjattuja ylityspaikkoja tai ali-/ylikulkuja.

Sisääntuloväylien kehittämisellä pyritään myös siihen, ettei asuinalueille ohjautuisi läpiajoliikennettä. Raskasta liikennettä pyritään ohjaamaan Pohjoisen Rautatiekadun sijaan Kirjauksentielle. Toteutuessaan Riihimäen kehätie ja Arolammin orsi vähentänevät raskasta liikennettä Riihimäen katuverkolla.

Yhteysvälin Riihimäki-Hikiä jalankulku- ja pyöräilyväylän rakennussuunnittelu on käynnissä. Tavoitteena on aloittaa Rakentaminen toteutetaan loppuvuonna 2021.

Sipiläntie (yksityistie) on osa jalankulun ja pyöräilyn yhteyttä Riihimäen ja Lopen välillä. Se on tunnistettu seudullisessa pääpyöräilyn tavoiteverkossa 2013 ja osoitettu myös Kanta-Hämeen maakuntakaavassa 2040.



Taustakartta © Maanmittauslaitos 2020

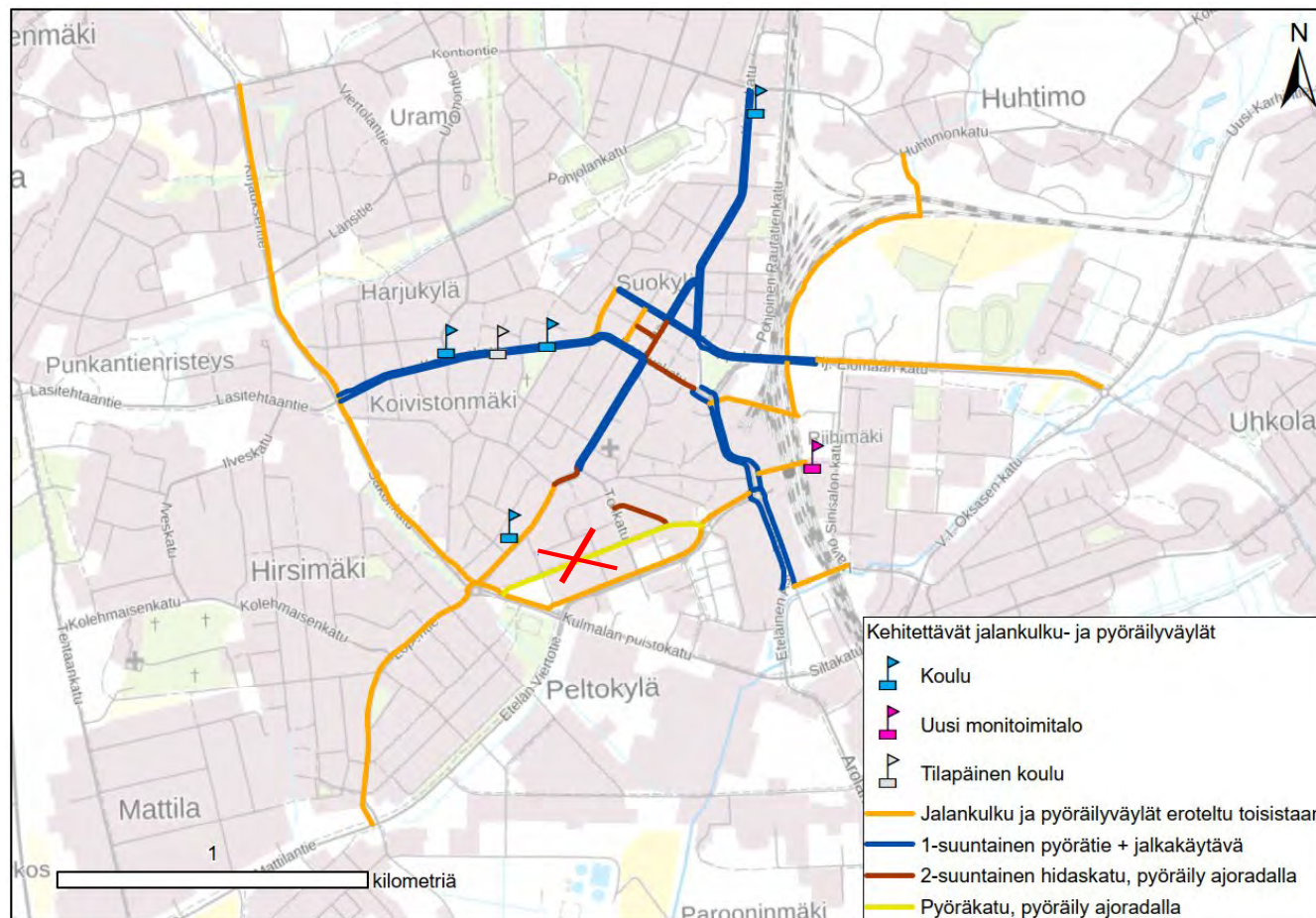
Kuva 41. Kehitettävät sisääntuloväylät.

5.2 Jalankulku ja pyöräily

Jalankulkua ja pyöräilyä on aiemmin yleisesti käsitelty yhtenä kulkumuotona. Jalankulku ja pyöräily eroavat kuitenkin toisistaan merkittävästi esimerkiksi nopeudessa. Kävelystä poiketen pyörä on ajoneuvo ja se tulisi suunnittelussa myös huomioida ajoneuvona. Mikäli jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrät eivät ole suuret, ne voivat edelleen turvallisesti käyttää yhteisiä jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Mikäli käyttäjämäärät ovat kuitenkin merkittävät, kuten kaupunkien keskustoissa yleensä on, on pyöräily suositeltavaa erottaa jalankulusta. Turvallisinta on, jos pyöräily tapahtuu vain yhteen suuntaan omalla kaistallaan.

Vaihtoehtoisia keinoja parantaa pyöräilyn ja kävelyn olosuhteita on useita. Erottelemalla kulkumuodot omille alueilleen molempia voidaan kehittää täysipainoisesti niiden erilaisten vaatimusten mukaisesti. Kävely-ympäristöissä voidaan huomioida paremmin esimerkiksi viihtyvyys ja levähdysmahdollisuudet. Pyöräilyssä taas saadaan sujuvia ja turvallisia yhteyksiä, ja pyöräily on kaikin puolin mukavampaa kuin puikkelehtiessa kävelijöiden välissä.

Työssä on määritelty kehitettävät jalankulku- ja pyöräilyväylät keskustassa ja sen läheisyydessä. Suunnittelussa on huomioitu mm. keskustan ala- ja yläkoulujen sekä suunnitteilla olevan monitoimitalon sijainnit. Suunnittelun lähtökohtana on ollut, että yhteydet ovat jatkuvia, sujuvia ja turvallisia. Jalankulku ja pyöräily on erotettu pääasiassa aina toisistaan silloin, kun se on mahdollista. Pyörätiet ovat mahdollisuuksien mukaan yksisuuntaisia, eli pyöräily tapahtuu aina samaan suuntaan muun ajoneuvoliikenteen kanssa, mikä parantaa turvallisuutta ja sujuvuutta. Lain mukaan alle 12v lapset saavat kuitenkin edelleen pyöräillä myös jalkakäytävällä. Paloheimonkatu on esitetty pyöräkaduksi. **Tätä ei kuitenkaan toteuteta suunnitelmassa esitetysti.** Pyöräkatu on sekaliikenteenä toteutettu korkeatasoinen pyöräliikenteen yhteys. Pyöräliikenteellä on pyöräkadulla ensisijainen asema.



Taustakartta © Maanmittauslaitos 2020, Digiroad © Väylävirasto 2020

Kuva 42. Kehitettävät jalankulku- ja pyöräilyväylät.

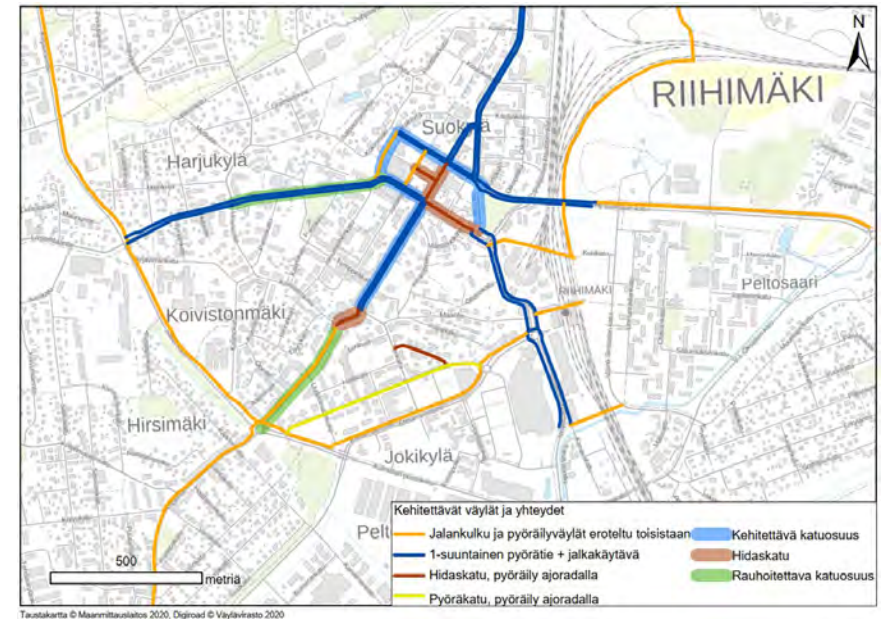
5.3 Keskustan katuverkon kehittäminen

Keskustan katuverkkoa kehitetään vaihtoehdon 2 mukaisesti, jossa keskuskehä kulkee asemanseudun ja keskustan visiosta poiketen Valtakäyrän ja Keskuskadun kautta. Keskuskadulla, **Hämeenkadulla** ja Kauppakujalla on hidaskatuosuus, jossa myös ajoneuvoliikenne on sallittua ja pysäköiminen mahdollista. Hämeenkatu, Keskuskatu, Kauppakatu, Valtakäyrä ja Valtakatu ovat kehitettäviä katuja. Kalevankadulla ja Lopentiellä on rauhoitettavia katuosuuksia koulujen kohdalla.

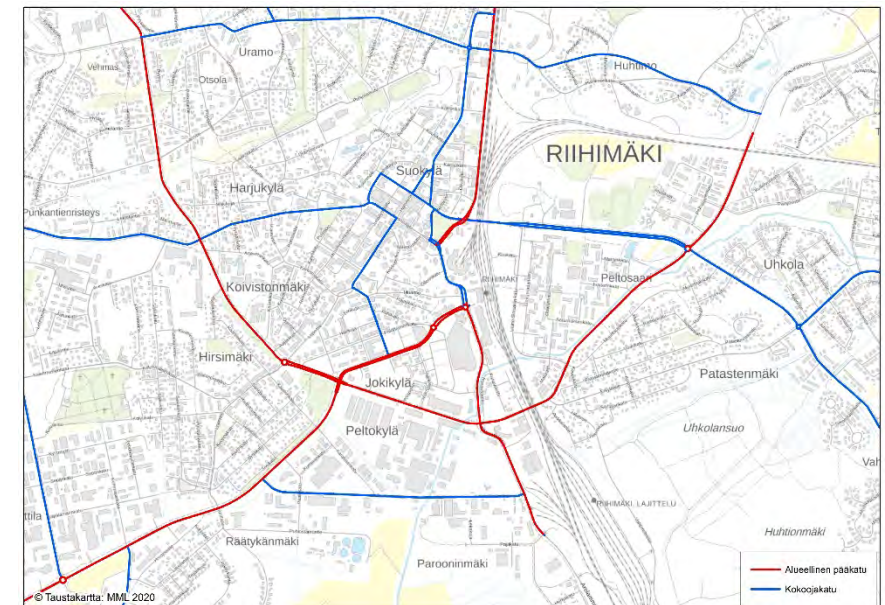
Katujen toiminnallinen luokitus muuttuu nykyisestä. Pääkadut säilyvät pääosin ennallaan. Pohjoinen Asemakatu – Rautatientori muuttuu luokaltaan pääkadusta kokoojakaдуksi. Tarkoituksena on rauhoittaa rautatieaseman edustaa erityisesti raskaan liikenteen läpiajolta. Pääkaduilla ei ole kadunvarsipysäköintiä. Nopeusrajoitus on pääsääntöisesti 40–50 km/h. Pääkatujen liikenteen välityskyky hyvällä tasolla varmistetaan, jotta liikenne ei ohjaudu alemmalle katuverkolle, esimerkiksi asuinalueille.

Kokoojakaduissa tapahtuu keskustan osalta muutoksia, mutta muuten ne pysyvät ennallaan. Keskustan kokoojakaдуt kulkevat jatkossa keskuskehän mukaisesti. Uusia kokoojakatuja ovat Valtakäyrä, Hämeenkatu ja Torikatu. Jatkossa Keskuskadun hidaskatuosuus (Hämeenkatu-Valtakatu) ei ole enää kokoojakatu. Kokoojakaduilla voi olla kadunvarsipysäköintiä. Nopeusrajoitus on 40-50 km/h ja keskustassa 30 km/h. Jalankulku ja pyöräily on eroteltu omalle väylälleen. Keskustassa jalankulku ja pyöräily on eroteltu toisistaan, ja pyöräilyväylät ovat pääasiassa yksisuuntaisia.

Kehitettävien katujen lisäksi rakennetaan myös jalankulku- ja pyöräilyväyliä. Viereisessä kuvassa on esitetty kehitettävät katuosuudet sekä jalankulku- ja pyöräilyväylät keskustassa. Kehitettävien katujen poikkileikkauksia on esitetty seuraavilla sivuilla.



Kuva 43. Kehitettävät kadut sekä jalankulku- ja pyöräilyväylät.



Kuva 44. Katujen toiminnallinen luokka.

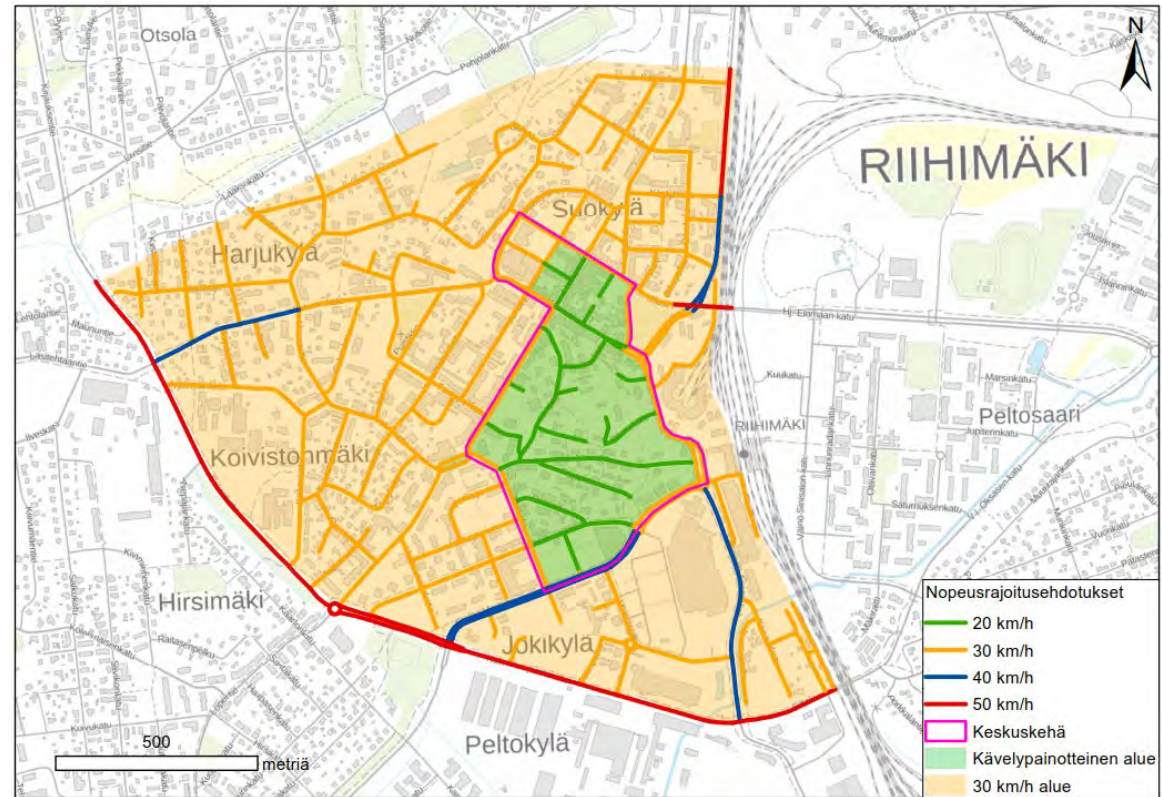
5.4 Nopeusrajoitukset

Tavoitetilanteessa keskustassa on pääosin 30 km/h nopeusrajoitus. Jalankulkupainotteisella alueella tavoitteena on 20 km/h rajoitus. Pääkaduilla nopeusrajoitus on suurimmalta osin 50 km/h. Kokoojakaduilla käytetään enimmäkseen 40 km/h rajoitusta. Keskuskehällä nopeusrajoitus on pääosin 30 km/h. Koulujen kohdalla nopeusrajoitus on 30 km/h. Enintään 40 km/h rajoitus mahdollistaa rakenteellisten rauhoittamiskeinojen, kuten ajoradan kavennusten ja korotuksien, käyttämisen nopeusrajoitusta tukevin toimenpitein.

Nopeusrajoitusten 30 ja 40 km/h käyttö keskustassa on perusteltua, koska siellä liikkuu myös paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä, jotka ovat onnettomuustilanteessa kaikkein heikoimmassa asemassa. Alhaisemmalla nopeudella voidaan vaikuttaa onnettomuusriskiin ja sen seurauksiin.

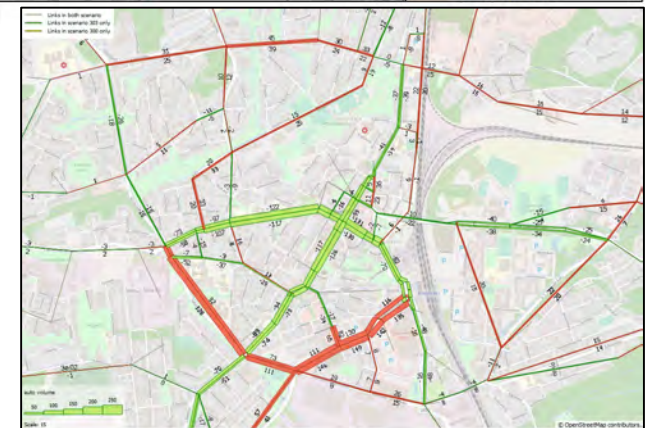
Nopeusrajoitusten noudattamisen kannalta on tärkeää, että ympäristö tukee rajoitusta. Nopeusrajoituksia on syytä tarkentaa jatkosuunnittelussa, jolloin kunkin kadun osalta määritellään sopiva nopeusrajoitus ja tarvittaessa rauhoittamistoimenpiteitä rajoituksen tueksi.

Tavoitetilanteen nopeusrajoitusten muutoksella on vaikutuksia liikenteen suuntautumiseen. Merkittävimmät vaikutukset ovat Keskuskadulla ja Hämeenkadulla, joista liikennettä siirtyy käyttämään Sakonkatua ja Etelän Vientotieltä. Nopeusrajoituksen muutoksen vaikutukset tukevat keskustavision tavoitteita rauhoittaa keskustan katujen ajoneuvoliikennemääriä, mikä lisää keskustan viihtyisyyttä melun ja tarpeettoman läpiajoliikenteen vähentyessä.



Taustakartta © Maanmittauslaitos 2020

Kuva 45. Nopeusrajoitusten tavoitetilä.



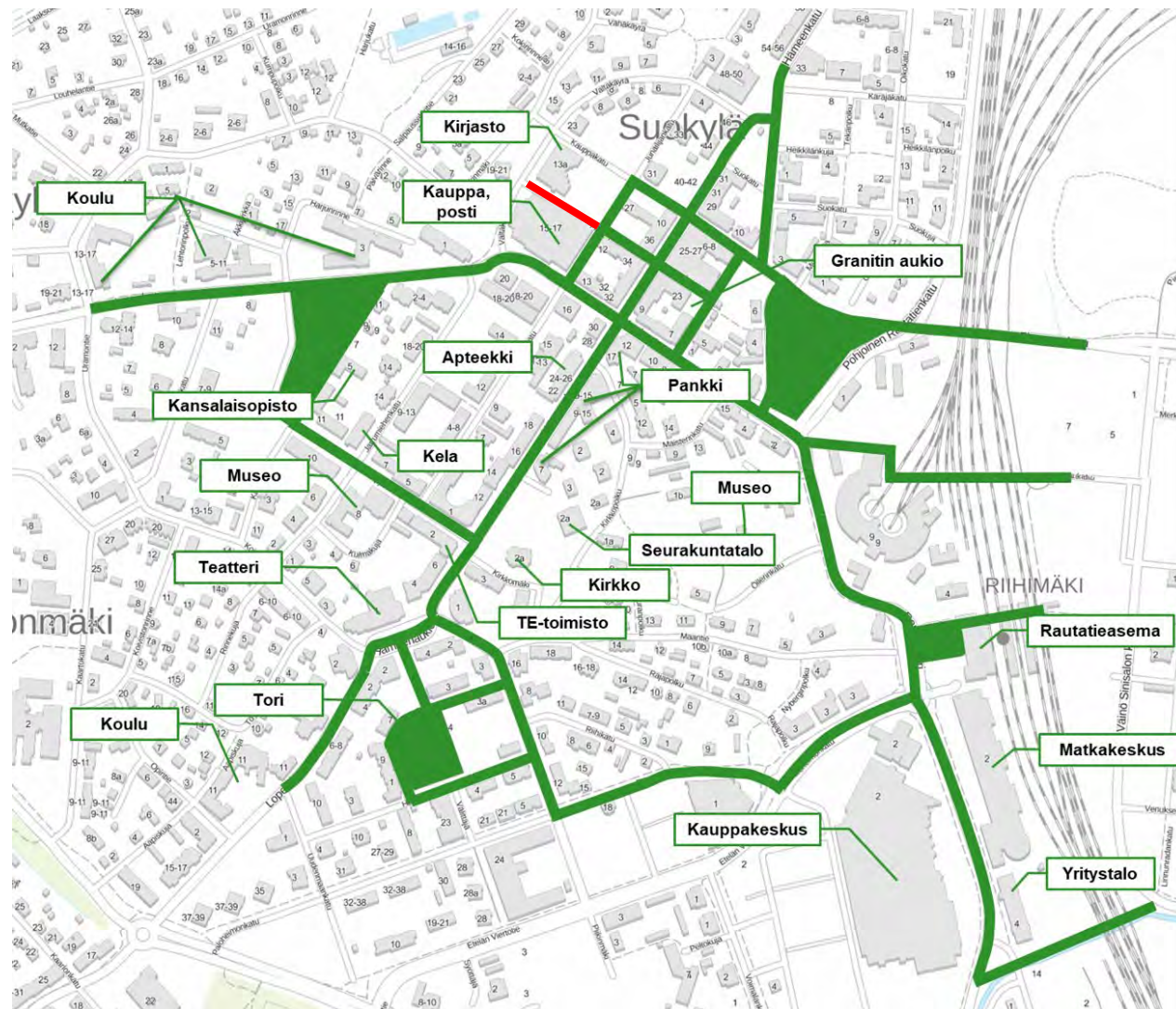
Kuva 46. Väylät, joilla nopeusrajoitusmuutos vaikuttaa liikenteen suuntautumiseen. Punainen tarkoittaa kasvava ja vihreä vähenevää liikennettä.

5.5 Esteetön liikkuminen

Tavoitteena on parantaa esteettömän liikkumisen edellytyksiä Riihimäen keskustan alueella. Esteettömät reitit palvelevat kaikkia Riihimäen keskustassa liikkuvia ihmisiä, mutta erityisen tärkeää se on niille, joilla on liikkumisrajoitteita. Esteetön ympäristö mahdollistaa esimerkiksi palveluiden saavutettavuuden liikkumisrajoitteisille ja lisää mahdollisuuksia omin voimin liikkumiseen.

Työssä on määritetty keskustan esteettömän liikkumisen tavoiteverkko. Tavoiteverkko kattaa keskusta-alueen pääkatuja, puistoja sekä torialueita. Sen laadinnassa on kiinnitetty huomiota palveluiden saavutettavuuteen, reittien ja alueiden pituuskaltevuuksiin, selkeyteen ja jatkuvuuteen.

Määritetyllä tavoiteverkolla on tavoitteena saavuttaa esteettömyyden erikoistason laatutaso. Tämä tarkoittaa esteettömyyden kokonaisvaltaista huomioimista. Katujen ja yleisten alueiden, kuten torien ja puistojen, kohdalla tämä tarkoittaa, että pintoihin, korkeuseroihin, kaltevuuksiin, ylityskohtien turvallisuuteen, kulkumuotojen erotteluun, valaistukseen, palveluiden saavutettavuuteen ja levähdyspaikkojen määrään kiinnitetään erityistä huomiota. Aistiympäristön esteettömyydessä huomioidaan myös muun muassa liikennevalojen ääniohjaus. Myös kunnossapidon merkitys on esteettömyyden kannalta suuri.



Kuva 47. Esteettömyyden erikoistason laatutason tavoiteverkko.

5.6 Keskusta-alueen koulujen liikenneturvallisuus

Tavoitteena on parantaa keskusta-alueen koulujen lähiympäristöjen liikenneturvallisuutta. Tarkastelussa olivat mukana Karankoulu, Harjunrinteen koulu, Peltosaaren koulu, joka sijaitsee tarkasteluajankohtana Kalevantalossa Kalevankadulla, Eteläinen koulu sekä Pohjoinen koulu. Parantamisehdotukset on esitetty koulujen vieressä oleville pääkaduille eli Kalevankadulle, Lopentielle sekä Karankadulle. Toimenpiteissä huomiota kiinnitettiin jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin, kuten puuttuviin väyliin ja väylien laatutasoon, ylityskohtiin sekä liikenteen rauhoittamistoimenpiteisiin, kuten nopeusrajoituksiin, liikenteen ohjaamiseen muualle sekä hidasteisiin. Kaduille esitetään seuraavat parannusehdotukset:

Kalevankatu (Karan koulu, Harjunrinteen koulu, Peltosaaren koulu)

- 30 km/h nopeusrajoitus
- Pyöräteiden muuttaminen yksisuuntaiseksi
- Läpiajoliikenteen vähentäminen Kalevankadun ja Keskuskadun ratkaisulla
- Korotetut suojatiet tärkeimpiin kohteisiin
 - Suojateiden käyttäjämäärien laskenta ja ajoneuvoliikenteen liikennemäärä- ja nopeustasomittaukset

Lopentie (Eteläinen koulu)

- 30 km/h nopeusrajoitus
- Yhdistetyn jalankulku- ja pyöräilyväylän muuttaminen erotelluksi
- Läpiajoliikenteen vähentäminen Hämeenaukion ja Hämeenkadun ratkaisulla
- Kiertoliittymään korotettu pyörätien jatke Lopentien puolelle

Karankatu (Pohjoinen koulu)

- **30 km/h nopeusrajoitus**
- Kiertoliittymään korotettu pyörätien jatke Karankadun puolelle
- Eroteltu jalankulku- ja pyöräilyväylä molemmin puolin (yksisuuntaiset pyörätiet)
- Läpiajoliikenteen vähentäminen Hämeenaukion ja Hämeenkadun ratkaisulla
- Liikennevalo-ohjatun suojatien korvaaminen korotetulla suojatiellä
 - Suojateiden käyttäjämäärien laskenta ja ajoneuvoliikenteen liikennemäärä- ja nopeustasomittaukset



Kuva 48. Liikennevalo-ohjattu suojatie Karankadulla.

5.7 Joukkoliikenteen kehittäminen

Tavoitteena on kehittää Riihimäen joukkoliikennejärjestelmää palvelemaan entistä paremmin nykyisiä käyttäjiä sekä tavoittaa uusia käyttäjiä parantamalla joukkoliikenteen kilpailukykyä.

Joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteitä lähivuosina ovat:

- Kahden uuden kaupunkiliikenteen linjan käyttöönotto syksyllä 2020
- Tunnistepohjainen lippujärjestelmä käyttöön vuodenvaihteessa 2020-2021
- Uusien lipputuotteiden käyttöönotto
- Matkustajainformaation kehittäminen pysäkeillä ja päätelaitteilla
- Pysäkkien kehittäminen.

Suunnitelman laadinnan yhteydessä tunnistetut tarpeet joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseksi ovat:

- Paikallisliikenteen linja-autolinjaston kehittäminen tukemaan aiempaa paremmin asiointi-, koulu- ja työmatkoja. Lähivuosien tavoitteena on lisätä nykyisen linjaston vuorotarjontaa kysyntälähtöisesti.
- Linja-autoliikenteen aikataulujen kehittäminen paremmin kysyntää palvelevaksi. Tavoitteena on vuorotarjonnan lisääminen viikonloppuisin ja kesäaikana.
- Tulevaisuudessa tutkitaan mahdollisuuksia hyödyntää uusia kutsuohjatun joukkoliikenteen ratkaisuja.
- **Palveluliikennettä kehitetään tarpeen mukaisesti.**



Kuva 49. Paikallisliikenteen linja-auto Rautatientorin kiertoliittymässä



6 JOHTOPÄÄTÖKSET

6.1 Johtopäätökset

Riihimäen keskustan ja sisääntuloväylien liikennejärjestelmä pohjautuu Riihimäen asemaseudun ja keskustan visioon sekä kaupungin strategiaan tavoitteisiin kaupunkiympäristön kehittämisestä. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetään liikenneverkon tavoitetilanne sekä periaatteet ja toimenpiteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Suunnitelma tukee maankäytön ja liikenteen jatkosuunnittelua.

Tehtävät ratkaisut toteutetaan nykytarpeen mukaisesti niin, että niihin on tehtävissä liikenteen muutoksen edellyttämiä poikkileikkausmuutoksia mahdollisimman pienin toimenpitein.

Suunnitelman lähtökohtana on kestävien kulkutapojen olosuhteiden kehittäminen erityisesti jalankulun ja pyöräilyn osalta. Keskeisenä tavoitteena on toimiva, turvallinen ja kestävä liikennejärjestelmä. Suunnitelmassa on esitetty periaatteita esteettömän liikkumisen turvaamiseksi Riihimäen kaupungin keskusta-alueilla. Sisääntuloväylien kehittämisen kannalta keskeinen kehittämistavoite on turvata raskaan liikenteen välityskyky sekä raskaan liikenteen reittien toimivuus kaista- ja liittymäjärjestelyitä kehittämällä. Tavoitteena on vähentää raskaan liikenteen osuutta keskustan katuverkolla.

Riihimäen sisäisistä matkoista 65 % tehdään henkilöautolla, 21 % jalan, 6 pyörällä ja 5 % joukkoliikenteellä. **Riihimäen osalta voidaan todeta, että henkilöauton käyttäminen, joko kuljettajana tai matkustajana, korostuu voimakkaasti kaikissa tilastoissa. Tämä on huomioitava suunnittelussa.** Nykytilassa Riihimäen liikenneverkon suurimmat liikennemäärät esiintyvät kaupungin sisääntuloväylillä Mattilantiellä, Kirjauksentiellä ja Arolammintiellä. Keskustan kaduista vilkkaimpia ovat Pohjoinen Asemakatu, Keskuskatu, Hämeenkatu ja Valtakatu. Suuri osa katuverkon raskaasta liikenteestä kulkee Mattilantietä pitkin. Toinen keskeinen raskaan liikenteen reitti kulkee Kirjauksentietä. Riihimäen keskusta-alueella korostuvat erityisesti 30 ja 40 km/h nopeusrajoitukset. Pääkaduilla kuten Kulmalan Puistokadulla, Siltakadulla ja Pohjoisella Rautatienkadulla on voimassa 50 km/h nopeusrajoitus. Kokoojakaduilla nopeusrajoitus on pääasiassa 40 km/h.

Riihimäellä tapahtui vuosina 2015–2019 yhteensä 468 poliisin tietoon tullutta onnettomuutta (n. 94/vuosi). Onnettomuuksista henkilövahinkoon johti 122 kpl (n. 24/vuosi). Merkittävä osa henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista oli jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuuksia (38 %).

Riihimäen seudulla väestönkasvun on ennustettu olevan maltillista lähivuosikymmeninä. Esimerkiksi Hämeen liiton laatiman väestösuunnitteen 2018-2040 mukaan väkiluku kasvaa n. 0,2 % vuodessa ja Riihimäen kaupungin laatimien ennusteiden mukaan 0,2-0,7 % vuodessa. Asukasmäärän kasvu ei vaikuta merkittävästi liikennemäärään Riihimäen kaupungin liikenneverkolla.

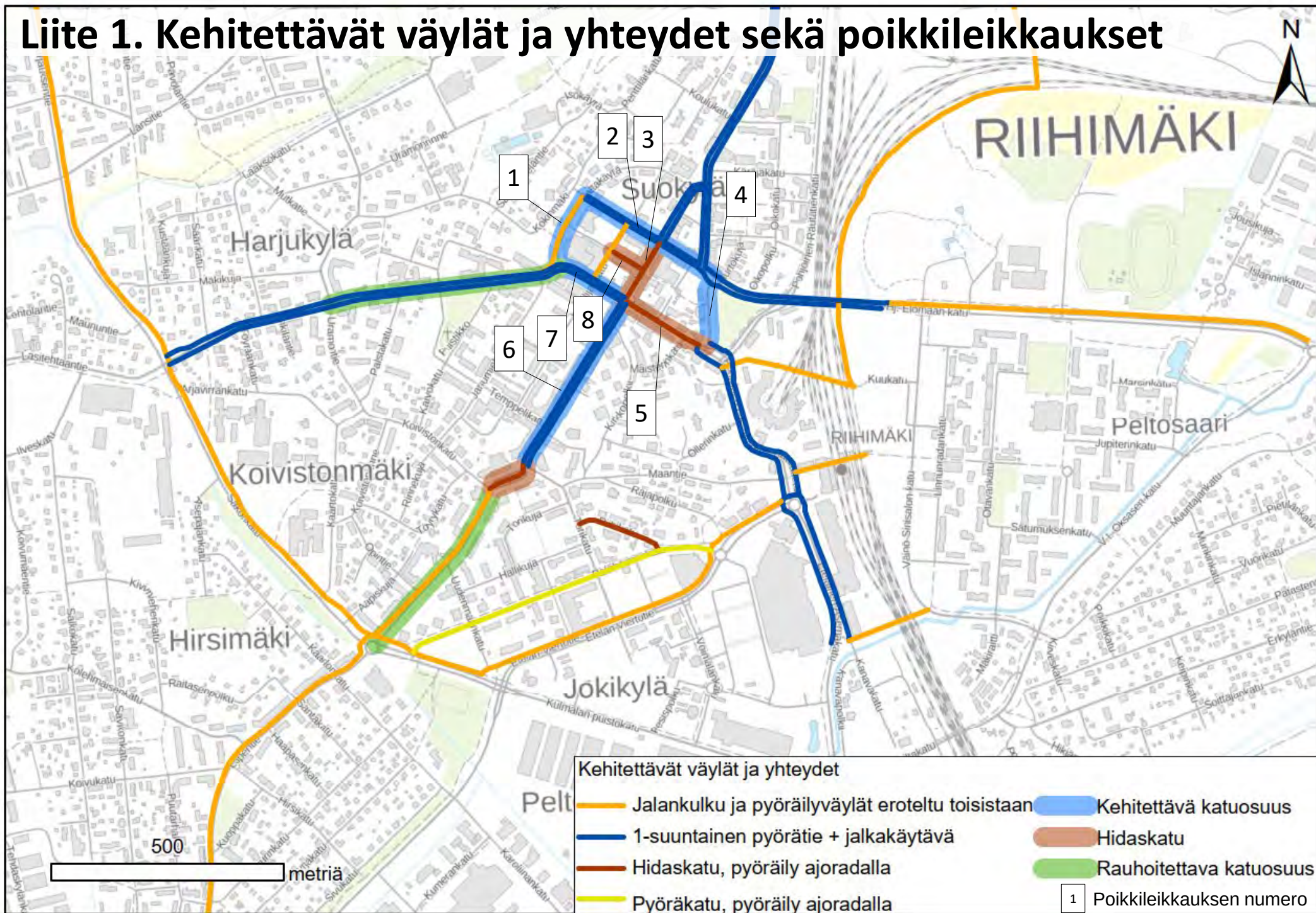
Keskustan katuverkon kehittämiseksi tutkittiin kolmea erilaisia vaihtoehtoa. Vaihtoehtojen vaikutuksia vertailtiin liikenteellisten vaikutusten, ympäristövaikutusten sekä elinkeinovaikutusten osalta. Vaihtoehdossa VE1 esitettiin kahta muuta vaihtoehtoa suppeammat toimenpiteet jalankulun ja pyöräilyn sekä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Vaihtoehdoilla VE2 ja VE3 saavutettiin lähes samanlaiset vaikutukset. Vaihtoehdossa VE2 ei ole esitetty keskustaan yksisuuntaisia katuja. Vaihtoehdossa VE3 Valtakäyrä ja Junailijankatu on esitetty toteutettavaksi yksisuuntaisina katuina. **Versiosta Hämeenkadun hidaskatuosuus hylätään suunnitelmasta toistaiseksi. Hämeenkadun kadunvarsipysäköinti turvataan.**

Arviointien perusteella keskustan liikenneverkon suunnitelmaan valittiin vaihtoehto VE2. Vaihtoehto sisältää 30 km/h -aluenopeusrajoituksen toteuttamisen keskusta-alueelle, jalankulku- ja pyöräilyverkon laajan kehittämisen yhdessä katuverkon kehittämisen kanssa sekä moottoriajoneuvoliikenteen rauhoittamisen toimenpiteitä keskusta-alueella. Keskustan katuverkon toimenpiteillä on merkittäviä myönteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin. Toimenpiteillä saavutetaan myönteiset vaikutukset keskusta-alueen liikenteen päästöihin ja meluun liikenteen siirtyessä käyttämään läpiajoon keskuskehän ulkopuolisia väyliä. Keskusta-alueen palveluiden saavutettavuus ja houkuttelevuus paranee tai lisääntyy jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita kehittämällä. Kuljetusten matka-aikaa pyritään lyhentämään keskustan ulkopuolisten pääväylien liittymäjärjestelyitä parantamalla. Jaettu katutila -ratkaisulla pyritään lisäämään keskusta-alueen kivijalkaliikkeen houkuttelevuutta Hämeenkadulla ja Keskuskadulla. Toimenpiteet yhdessä nopeusrajoitusmuutosten kanssa tukevat Riihimäen kaupunkistrategian ja asemaseudun ja keskustan vision tavoitteita edistää kestävästä liikkumisesta ja toteuttaa viihtyisää kaupunkiympäristöä. Keskustan liikenneverkon toimenpiteitä edistettäessä huomioidaan suunnitelmassa esitetty esteettömän liikkumisen tavoiteverkko.

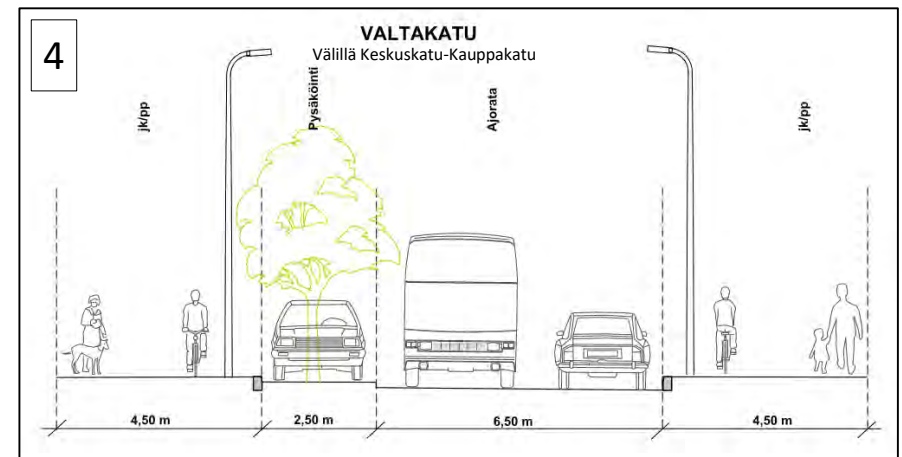
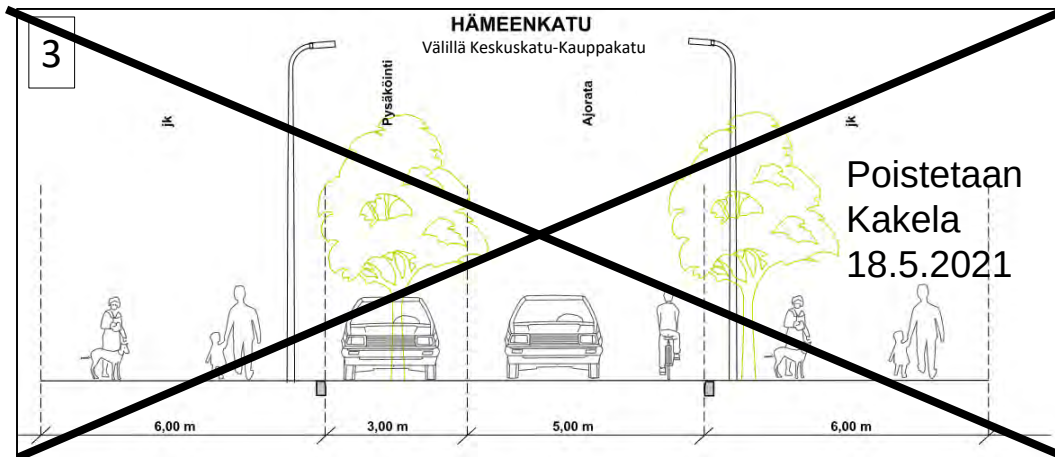
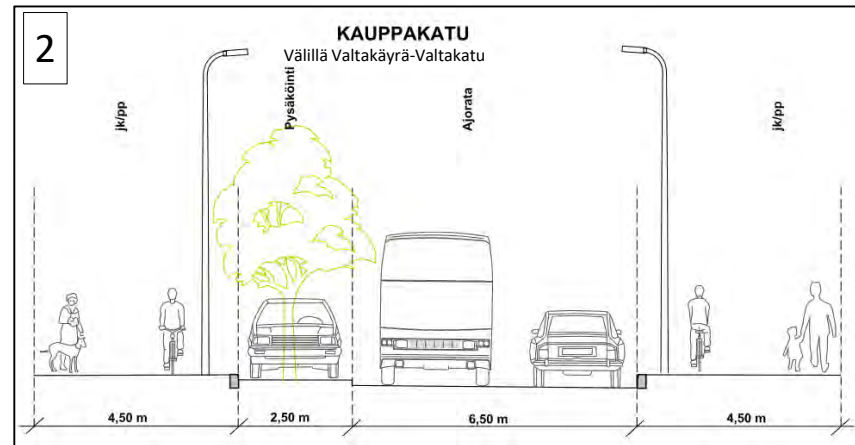
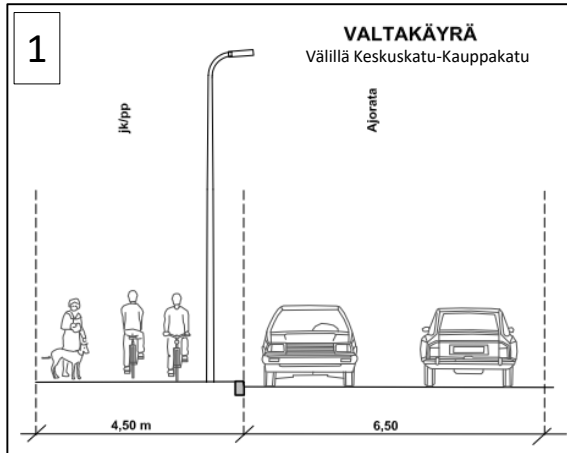


LIITTEET

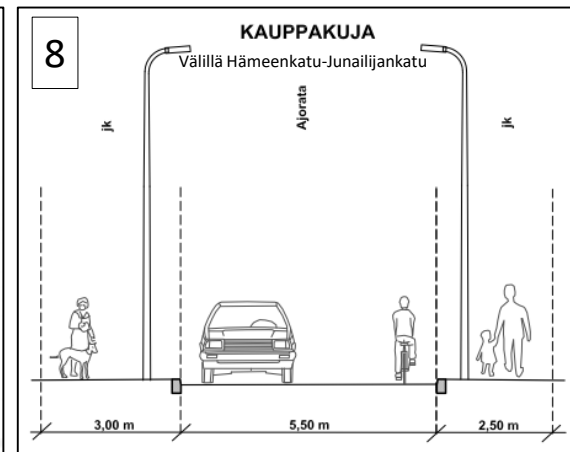
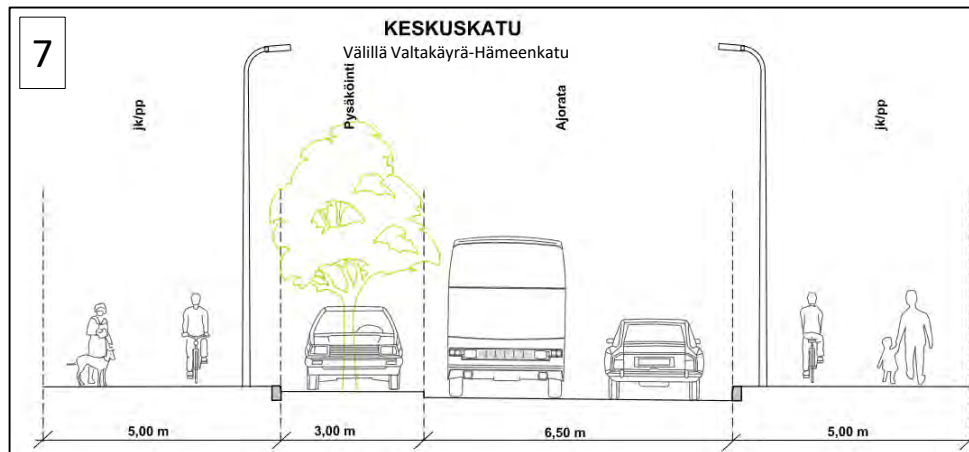
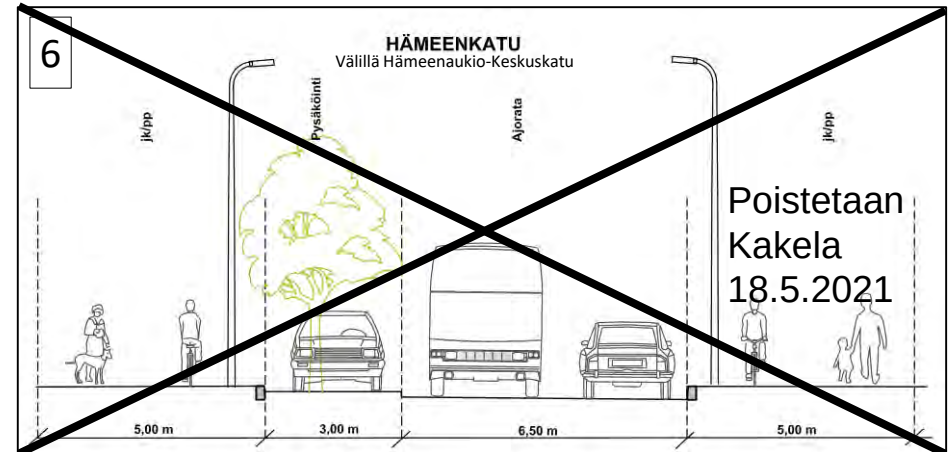
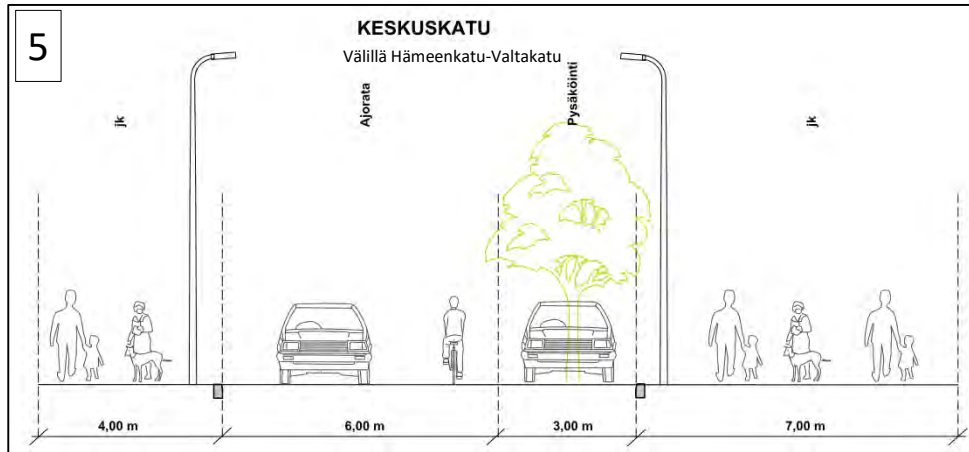
Liite 1. Kehitettävät väylät ja yhteydet sekä poikkileikkaukset



Liite 1. Kehitettävät väylät ja yhteydet sekä poikkileikkaukset



Liite 1. Kehitettävät väylät ja yhteydet sekä poikkileikkaukset



Liite 2. Kehittämistoimenpiteet

Kohde	Tavoitteet	Toimenpiteet	Kustannukset	Tavoiteaikataulu
Keskusta	Keskustan kehittäminen, täydennysrakentamisen mahdollistaminen.	Yleissuunnitelman laadinta.	n. 100 000 €	2021-2022
Keskusta	Liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen. Kestävän liikkumisen edistäminen.	Keskusta-alueen nopeusrajoitusten muuttaminen.	n. 10 000 €	2021-2024
Keskusta, esteettömyyden tavoiteverkko	Parantaa esteettömän liikkumisen edellytyksiä keskustassa ja siten edistää omin voimin liikkumista sekä mahdollistaa palveluiden saavutettavuuden mm. liikuntarajoitteisille.	Tarkastellaan tavoiteverkon reitit, laaditaan suunnitelmat esteettömyyden parantamiseksi niiltä osin kuin ne eivät sisälly keskustan katujen saneeraukseen sekä tehdään tarvittavat korjaukset.	Arvioitava tarkemmassa suunnittelu- vaiheessa	2030
Hj. Elomaan katu väli Väinö Sinisalon katu – V.I. Oksasen katu	Kestävien kulkutapojen edistäminen, jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden sekä esteettömyyden parantaminen. Maankäytön kehittäminen.	Kiertoliittymän sekä jalankulku- ja pyöräilyväylien rakentaminen.	n. 800 000 €	Suunnitteluun 2021 Rakentaminen 2023 mennessä
Hämeenaukio	Pyöräilyverkon täydentäminen. Kestävien kulkutapojen edistäminen, jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden sekä esteettömyyden parantaminen ja kaupunkiympäristön viihtyisyyden lisääminen.	Kadun rakentaminen 1+1-kaistaiseksi. Pyöräily- ja jalankulkualueiden sekä puistomaisen aukion rakentaminen esteettömyyden erikoistaso huomioiden.	n. 800 000 €	Suunnitelman tarkistus ja päivitys 2021 Rakentaminen 2023 mennessä
Hämeenkatu väli Hämeenaukio – Kalapojankuja	Pyöräilyverkon täydentäminen. Kestävien kulkutapojen edistäminen, jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden sekä esteettömyyden parantaminen ja kaupunkiympäristön viihtyisyyden lisääminen.	Kadun saneeraus, liittymien korottaminen ja pyöräilyverkon täydentäminen rakentamalla yksisuuntaiset pyörätiet. Esteettömyys erikoistasoa.	n. 500 000 €	Suunnitteluun 2022 Rakentaminen 2025 mennessä
Hämeenkatu väli Kalapojankuja – Keskuskatu	Pyöräilyverkon täydentäminen. Kestävien kulkutapojen edistäminen, jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden sekä esteettömyyden parantaminen ja kaupunkiympäristön viihtyisyyden lisääminen.	Kadun saneeraus, liittymien korottaminen ja pyöräilyverkon täydentäminen rakentamalla yksisuuntaiset pyörätiet. Esteettömyys erikoistasoa.	n. 500 000 €	Suunnitteluun 2022 Rakentaminen 2025 mennessä

Liite 2. Kehittämistoimenpiteet

Kohde	Tavoitteet	Toimenpiteet	Kustannukset	Tavoiteaikataulu
Hämeenkatu väli Keskuskatu – Kauppakatu	Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen sekä kaupunkiympäristön viihtyisyyden lisääminen.	Kadun saneeraus hitaan liikkuksen kaduksi, jossa jalankulkualueita levennetään ja pyöräily siirretään ajoradalle. Jalankulkuosuudelle rakennetaan katulämmitys. Ajokaistoja vähennetään. Esteettömyys erikoistasoa.	n. 500 000 €	Suunnitteluun 2023 Rakentaminen 2026 mennessä
Junailijankatu väli Keskuskatu – Kauppakatu	Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen sekä kaupunkiympäristön viihtyisyyden lisääminen.	Kadun saneeraus esteettömyyden erikoistaso huomioiden.	n. 300 000 €	Suunnittelu- ohjelmaan 2025
Kalevankatu	Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden sekä esteettömyyden parantaminen.	Pyöräteiden muuttaminen yksisuuntaisiksi ja tärkeimpien suojateiden korottaminen. Esteettömyystarkastelu ja mahdolliset toimenpiteet esteettömyyden parantamiseksi.	n. 50 000 €	2024 mennessä
Karankatu	Kestävien kulkutapojen edistäminen. Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen (erityisesti koulumatkat).	Kontiontien ja Karankadun kiertoliittymän Karankadun puoleisen suojatien muuttaminen korotetuksi sekä jalankulkuvalo-ohjatun suojatien korvaaminen korotetulla suojatiellä.	n. 20 000 €	Suunnitteluun 2021 Rakentaminen 2022 mennessä
Kauppakatu väli Hämeenkatu – Valtakatu	Pyöräilyverkon täydentäminen. Kestävien kulkutapojen edistäminen. Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen (erityisesti koulumatkat).	Kadun saneeraus, liittymien korottaminen ja yhdistetyn jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen esteettömyyden erikoistaso huomioiden.	n. 150 000 €	Suunnitteluun 2020 Rakentaminen 2023 mennessä
Kauppakatu väli Junailijankatu – Hämeenkatu	Pyöräilyverkon täydentäminen. Kestävien kulkutapojen edistäminen, jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden sekä esteettömyyden parantaminen.	Kadun saneeraus, liittymien korottaminen ja yhdistetyn jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen esteettömyyden erikoistaso huomioiden.	n. 150 000 €	Suunnitteluun 2020 Rakentaminen 2023 mennessä

Liite 2. Kehittämistoimenpiteet

Kohde	Tavoitteet	Toimenpiteet	Kustannukset	Tavoiteaikataulu
Kauppakatu väli Valtakäyrä – Junailijankatu	Pyöräilyverkon täydentäminen. Kestävien kulkutapojen edistäminen, jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden sekä esteettömyyden parantaminen ja kaupunkiympäristön viihtyisyyden lisääminen.	Kadun saneeraus, liittymien korottaminen ja yhdistetyn jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen esteettömyyden erikoistaso huomioiden.	n. 200 000 €	Suunnitelmat valmiit Rakentaminen 2020
Kauppakatu väli Valtakäyrä – Kokinmäki	Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden sekä liikenneturvallisuuden parantaminen.	Kadun saneeraus.	n. 100 000 €	Suunnittelu- ohjelmaan 2021 Rakentaminen 2022 mennessä
Kauppakuja	Toimivuuden ja kaupunkiympäristön parantaminen.	Kadun saneeraus esteettömyyden erikoistaso huomioiden.	n. 600 000 €	Suunnittelu- ohjelmaan 2024
Keskuskatu väli Hämeenkatu – Keskusaukio	Kestävien kulkutapojen edistäminen, jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden sekä esteettömyyden parantaminen ja kaupunkiympäristön viihtyisyyden lisääminen.	Kadun saneeraus hitaan liikkumisen kaduksi, jossa jalankulkualueita levennetään ja pyöräily siirretään ajoradalle. Jalankulkuosudelle rakennetaan katulämmitys. Hämeenkadun ja Keskuskadun liikennevalo-ohjattu liittymä muutetaan korotetuksi liittymäksi. Ajokaistoja vähennetään. Esteettömyys erikoistasoa.	n. 1 000 000 €	Katu- ja rakennus- suunnitelmat tekeillä Rakentaminen 2023 mennessä
Keskuskatu väli Valtakäyrä – Hämeenkatu	Kestävien kulkutapojen edistäminen, jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden sekä esteettömyyden parantaminen ja kaupunkiympäristön viihtyisyyden lisääminen.	Kadun saneeraus, liittymien korottaminen ja jalankulun ja pyöräilyn erottaminen sekä yksisuuntaisten pyöriteiden rakentaminen. Ajokaistoja vähennetään nykyisestä 2+2 -> 1+1. Esteettömyys erikoistasoa niiltä osin, kun pituus- ja sivukaltevuus huomioon ottaen on mahdollista.	n. 500 000 €	Katu- ja rakennus- suunnitelmat tekeillä Rakentaminen 2023 mennessä
Lopentie	Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen (erityisesti koulumatkat) sekä Lopentien rauhoittaminen läpiajoliikenteeltä.	Nopeusrajoituksen alentaminen 30 km / h. Yhdistetyn jalankulku- ja pyöräilyväylän muuttaminen erotelluksi. Katutilan levennys.	n. 150 000 €	Rakentaminen 2025 mennessä
Lopentie – Kulmalan puistokatu -kiertoliittymä	Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen (erityisesti koulumatkat) sekä Lopentien rauhottaminen läpiajoliikenteeltä.	Liittymän pohjoispuolen suojatien rakentaminen korotettuna.	n. 10 000 €	Suunnitteluun 2021 Rakentaminen 2022 mennessä

Liite 2. Kehittämistoimenpiteet

Kohde	Tavoitteet	Toimenpiteet	Kustannukset	Tavoiteaikataulu
Paloheimonkatu väli Etelän-Viertotie – Kulmalan Puistokatu	Pyöräilyn edistäminen ja esteettömyyden parantaminen.	Kadun muuttaminen pyöräkaduksi. Pysäköintitaskujen rakentaminen. Nopeusrajoituksen alentaminen 30 km/h.	n. 300 000 €	Suunnitteluun 2022 Rakentaminen 2023 mennessä
Pohjoinen Rautatienkatu	Raskaan liikenteen ohjaaminen pois keskustasta. Liikenneturvallisuuden lisääminen, melu- ja pienhiukkashaittojen vähentäminen. Asumisviihtyvyyden lisääminen.	Raskaan liikenteen läpiajon kieltäminen Pohjoisella Rautatienkadulla.		2025 mennessä
Riihikatu	Kestävien kulkutapojen edistäminen ja esteettömyyden parantaminen.	Kadun saneeraus hidaskaduksi, jossa jalankulku on erotettu ajoneuvoliikenteestä.	n. 250 000 €	Rakentaminen 2030 mennessä
Valtakatu väli Kauppakatu – Käräjäkatu	Pyöräilyverkon täydentäminen. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden ja liikenneturvallisuuden parantaminen.	Kadun poikkileikkauksen muuttaminen leventämällä jalankulku- ja pyöräilyväylää.	n. 100 000 €	Suunnittelu- ohjelmaan 2022
Valtakäyrä väli Kauppakatu – Keskuskatu	Pyöräilyverkon täydentäminen. Kestävien kulkutapojen edistäminen, jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden sekä esteettömyyden parantaminen.	Jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen. Kauppakadun ja Valtakäyrän liittymän korottaminen.	n. 300 000 €	Suunnittelu- ohjelmaan 2021 Rakentaminen 2022 mennessä
Tori sekä kävelyn ja pyöräilyn yhteys Hämeenaukiolle	Toimivuuden ja kaupunkiympäristön parantaminen.	Torin ja yhteyden rakentaminen Hämeenaukiolle huomioiden esteettömyyden erikoistaso.	n. 400 000 €	Suunnitteluun 2022 2028 mennessä
Uuden Karhintien jalankulku- ja pyöräilyväylä (Riihimäki–Hikiä- yhteys mt 2879)	Pyöräilyverkon täydentäminen. Kestävien kulkutapojen edistäminen sekä jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen.	Valaistun jalankulku- ja pyöräilyväylän rakentaminen Uudelle Karhintielle ja siitä edelleen Hikiälle (yhteishanke Uudenmaan ELY-keskuksen ja Hausjärven kunnan kanssa).	n. 400 000 €	Rakennussuunnitelmat tekeillä Rakentaminen 2020-2021
Sipiläntie (yksityistie)	Pyöräilyverkon täydentäminen. Kestävän liikkumisen edistäminen sekä jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen.	2,5 km uutta jalankulku- ja pyöräilyväylää. (Toteuttaminen vaatii yhteishankkeen.)		Pääpyöräilyverkko- selvityksen mukaan toteutus vuoden 2025 jälkeen

Liite 2. Kehittämistoimenpiteet

Kohde	Tavoitteet	Toimenpiteet	Kustannukset	Tavoiteaikataulu
Arolammintie – Teollisuuskatu -liittymä	Liikenteen turvallisuuden ja välityskyvyn parantaminen.	Kiertoliittymän rakentaminen.	n. 300 000 €	Suunnittelu-ohjelmaan 2021 Rakentaminen 2023 mennessä
Etelän Viertotie – Karoliinankatu -liittymä	Liikenteen turvallisuuden ja välityskyvyn parantaminen.	Kiertoliittymän rakentaminen.	n. 300 000 €	Katu- ja rakennus-suunnitelmat tekeillä Rakentaminen 2023 mennessä
Etelän Viertotie – Teollisuuskatu -liittymä	Raskaan liikenteen ohjaaminen pois keskustasta. Liikenteen turvallisuuden ja välityskyvyn parantaminen.	Kiertoliittymän rakentaminen.	n. 300 000 €	Rakennetaan 2020
Etelän Viertotie – Torikatu -liittymä	Liikenteen turvallisuuden ja välityskyvyn parantaminen.	Liittymän parantaminen (kiertoliittymä).	n. 400 000 €	Rakentaminen 2030 mennessä
Kirjauksentie – Kontiontie -liittymä	Raskaan liikenteen ohjaaminen pois keskustasta. Liittymän liikenteen välityskyvyn parantaminen.	Kiertoliittymän rakentaminen.	n. 350 000 €	Rakentaminen 2025 mennessä
Kirjauksentie – Sakonkatu -liittymä	Raskaan liikenteen ohjaaminen pois keskustasta. Liittymän liikenteen välityskyvyn parantaminen.	Kiertoliittymän rakentaminen.	n. 350 000 €	Rakentaminen 2025 mennessä
Kirjauksentie – V.O. Mäkisenkatu -liittymä	Raskaan liikenteen ohjaaminen pois keskustasta. Liittymän liikenteen välityskyvyn parantaminen.	Kiertoliittymän rakentaminen.	n. 350 000 €	Rakentaminen 2025 mennessä

Liite 2. Kehittämistoimenpiteet

Kohde	Tavoitteet	Toimenpiteet	Kustannukset	Tavoiteaikataulu
Kulmalan puistokatu – Eteläinen Asemakatu -liittymä	Liikenteen turvallisuuden ja välityskyvyn parantaminen.	Kiertoliittymän rakentaminen.	n. 400 000 €	Suunnittelu-ohjelmaan 2022 Rakentaminen 2023 mennessä
Lasitehtaantie – Tehtaankatu -liittymä	Liikenteen turvallisuuden ja välityskyvyn parantaminen.	Liittymän parantaminen.	n. 300 000 €	Suunnittelu-ohjelmaan 2022 mennessä Rakentaminen 2024 mennessä
Pohjoinen Rautatienkatu – Oravankatu -liittymä	Liikenteen turvallisuuden ja välityskyvyn parantaminen.	Kiertoliittymän rakentaminen.	n. 450 000 €	Rakentaminen 2020–2021
Mt 130 – Mattilantie -liittymä	Liikenneturvallisuuden ja välityskyvyn parantaminen, kestävien kulkutapojen edistäminen sekä maankäytön kehittäminen.	Mattilantie – maantie 130 -liittymäjärjestelyjen uusiminen sekä jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen.	Arvioitava tarkemmassa suunnittelu-vaiheessa	Rakentaminen 2025 jälkeen
Kt 54 liittymät	Liikenneturvallisuuden ja välityskyvyn parantaminen, kestävien kulkutapojen edistäminen sekä maankäytön kehittäminen.	Eritasoliittymän rakentaminen Kirjauksentie – kt 54 -liittymään sekä jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien rakentaminen Kirjauksentien ja Riihimäen portin välille.	n. 2 000 000 €	Rakentaminen 2035 mennessä

Liite 2. Kehittämistoimenpiteet

Kohde	Tavoitteet	Toimenpiteet	Kustannukset	Tavoiteaikataulu
Etelän Viertotie väli Kulmalan puistokatu – Paloheimonkatu	Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen.	Jalankulun ja pyöräilyn kulkumuotojen erottelu maalauksella.	n. 20 000 €	Rakentaminen 2025 mennessä
Kulmalan puistokatu – Sakonkatu – Kirjauksentie väli Kontiontie – Etelän Viertotie	Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen.	Jalankulun ja pyöräilyn kulkumuotojen erottelu maalauksella.	n. 20 000 €	Rakentaminen 2025 mennessä
Lopentie väli Etelän Viertotie – Kulmalan puistokatu	Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen.	Jalankulun ja pyöräilyn väylän parantaminen ja kulkumuotojen erottelu.	n. 100 000 €	Rakentaminen 2030 mennessä
Linja-autopysäkit	Pysäkkien odotusmukavuuden ja esteettömyyden parantaminen. Kaikilla pysäkeillä kelvolliset odotustilat.	Käytetyimmille pysäkeille lisätään mm. katoksia, ja odotustilaa korotetaan. Odotustilaksi tehdään tarpeeksi leveä ja vähintään soralla päällystetty alue.	n. 10 000 € / vuosi	
Riihimäen asemanseudun yleissuunnitelman mukaiset jalankulun ja pyöräilyn yli- ja alikulut	Parantaa asemanseudun saavutettavuutta kestävillä kulkutavoilla.	Ali- ja ylikulun rakentaminen, nykyisen alikulun parantaminen.	Arvioitava tarkemmassa suunnittelu- vaiheessa	