16.1.2020

RIIHIMÄEN ASEMANSEUDUN YLEISSUUNNITELMA

Kaupunginvaltuusto 3.2.2020 § 9

RIIHIMÄKI
Kotikaupunki

Riihimäen kaupunki

www.riihimäki.fi

jolma Architects · RAMBOLL · TUPA · NOMAJI · arkkitehditLSV CREATING IDEAS – BUILDING SOLUTIONS

SISÄLLYS

1. PROSESSI 4

JOHDANTO 5
RIIHIMÄKI-STRATEGIA 2030 6
ASEMANSEUDUN JA KESKUSTAN VISIOTYÖ 7
RAKENNETUN YMPÄRISTÖN OHJELMA 2018 7
ASEMANSEUDUN YLEISSUUNNITELMAN OHJAUSVAIKUTUS 7
SUUNNITTELUPROSESSI 8
OSALLISTUMINEN JA OSALLISUUS 9
SUUNNITTELIJOILTA 9

2. ANALYYSI 10

JOHDANTO 11
YMPÄRISTÖTYYPIT JA KAUPUNKITILA 12
RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ JA HISTORIA 14
KULTTUURI JA TAIDE 16
VIHERRAKENNE 18
SINIRAKENNE 20
PALVELUT 22
LIIKENNE JA PYSÄKÖINTI 24
OSALLISTUMINEN 26
MELU JA TÄRINÄ 28
MAANOMISTUS 29
YLEISKAAVA 2035 30
ASEMAKAAVA 32
ANALYYSIEN SYNTEESI 34

3. SUUNNITTELUPERIAATTEET 36

JOHDANTO 37
TIIVIS JA IHMISEN KOKOINEN 38
KAUPUNKI 38
ELÄVÄ JA AKTIIVINEN KAUPUNKI 39
VIIHTYISÄ, TURVALLINEN JA EKOLOGINEN KAUPUNKI 40
KULTTUURIN JA TAITEEN KAUPUNKI 41

4. YLEISSUUNNITELMA 42

JOHDANTO 43
HAVAINNEKUVA 44
YLEISSUUNNITELMAKARTTA 45
VETURITALLIT & RAUTATIEASEMA 47
PELTOSAARI 49
JOKIKYLÄ 51
KAAVARUNKO 52
MITOITUS 53
VIHERALUEKAAVIO 54
POLKUPYÖRÄLIIKENNE 56
MOOTTORILIIKENNE 57
OHJEELLINEN VAIHEISTUS 58
PALVELUT 59

5. LÄHTEET 60

LIITEET

LIITE 1. RIIHIMÄEN ASEMASEUDUN YLEISSUUNNITELMA_ YLEISSUUNNITELMALUONNOKSET JA VAIKUTUSTEN ARVIOINTI
LIITE 2. RIIHIMÄEN ASEMASEUDUN YLEISSUUNNITELMA_ OSALLISTUMINEN RAPORTTI

TYÖRYHMÄ

RIIHIMÄEN KAUPUNKI

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

* hankkeen ohjausryhmässä

SUUNNITTELIJAT

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

1

PROSESSI

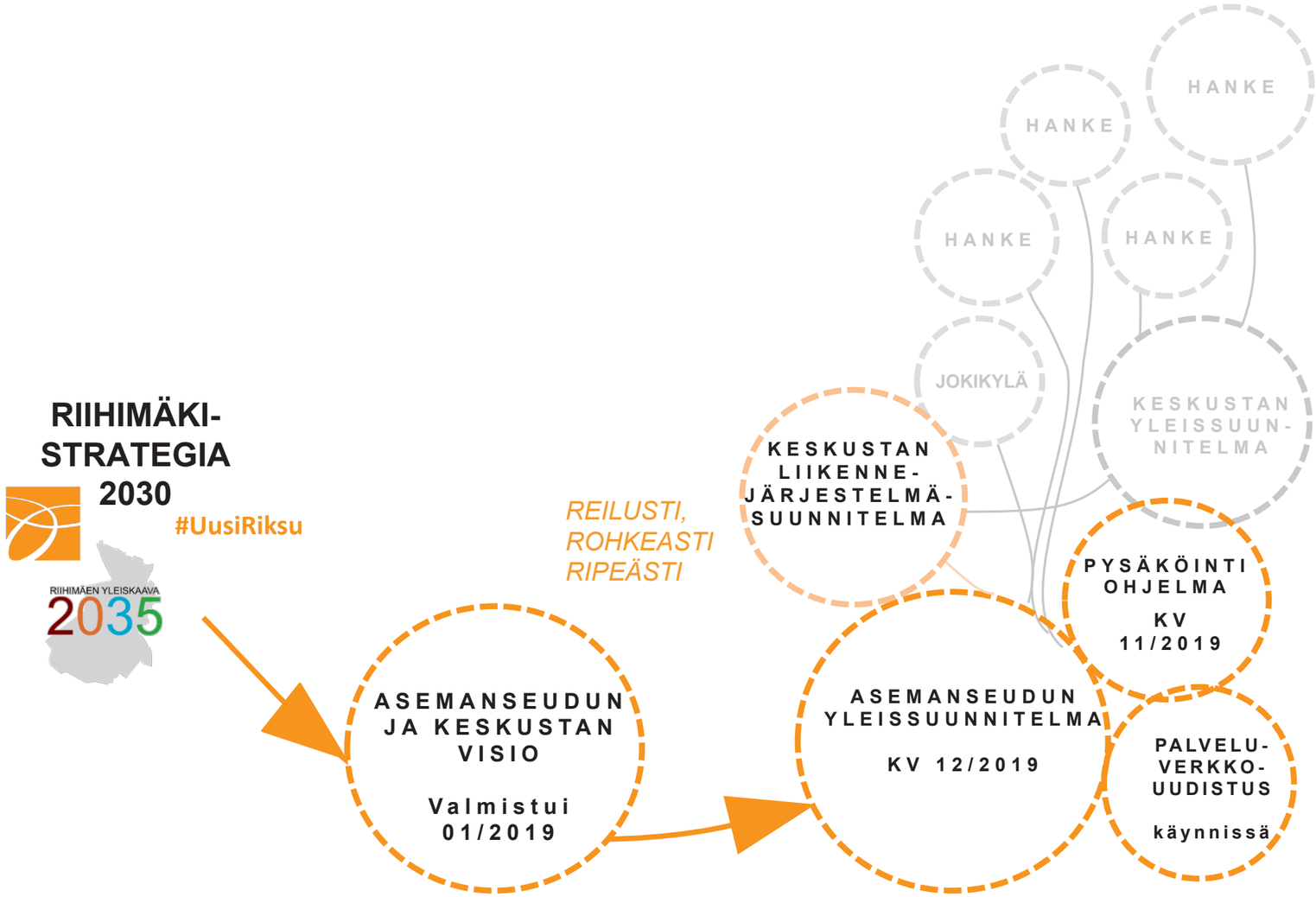
JOHDANTO

Asemanseudun ja keskustan kehittäminen ovat Riihimäki-strategian 2030 kärkihankkeita. Riihimäen keskustan painopiste siirtyy tulevaisuudessa vahvemmin lähemmäs rautatieasemaa. Keskustaa määritetään uudelleen ja yhteyksiä asemanseudun ja vanhan liikekeskustan välillä parannetaan. Asemanseudun ja keskustan alueella varaudutaan noin 5 000 asukkaan lisäykseen tulevien vuosikymmenien aikana. Asemanseudun ja keskustan maankäytön tavoitetila määriteltiin helmikuussa 2019 hyväksytyssä visiotyössä (KV 4.2.2019 § 5). Siinä on tunnistettu keskustan laajentuminen kohti rautatieasemaa ja kaupallisen ydinkeskustan siirtyminen asemanseudulle. Visiotyössä bulevardimainen keskuskehä sitoo helminauhamaisesti yhteen tärkeät paikat asemanseudulla ja keskustassa. Keskuskehä määrittää myös liikkumisympäristöä rajaamalla sisälleen hitaan liikkumisen alueet. Keskuskehä yhdistyy koko kaupunkia kiertävään kulttuurin, luonnon, virkistysalueiden ja koulutuksen reittiin. Samalla kaupungin eri osa-alueiden identiteettejä vahvistetaan ja selkeytetään.

Asemanseudun yleissuunnitelmassa esitetään asemanseudun maankäytön, liikenteen ja palvelujen kokonaisuuden tavoitetila visiota tarkemmin. Suunnittelualueeseen kuuluu myös radan itäpuolelta Peltosaaren länsiosat. Yleissuunnitelma ohjaa asemanseudun tarkempaa kaupunkiympäristön suunnittelua ja asemakaavoitusta.

Yhteinen näkemys asemanseudun yleissuunnitelmasta muodostettiin keräämällä tietoa ja näkemyksiä kolmen eri luonnosvaihtoehdon avulla. Tässä esitellyt luonnosvaihtoehdot Tähti, Rata ja Väylä toimivat pohjana varsinaiselle yleissuunnitelmalle. Elokuussa 2019 järjestetyillä työpajoilla, esittely- ja keskustelutilaisuudella sekä karttakyselyllä tuotettiin tietoa asukkaiden, paikallisten toimijoiden ja muiden sidosryhmien näkemyksistä. Saadun palautteen perusteella muodostettiin jatkosuunnitteluperiaatteet yleissuunnitelman viimeistelemistä varten. Yleissuunnitelma on valmis kaupunginvaltuuston hyväksymistä varten vuoden 2020 alussa.

Sen jälkeen laaditaan viitesuunnitelmat neljältä osa-alueelta ja ne toimivat asemakaavamuutosten pohjana. Yleissuunnitelmaan ja sen viitesuunnitelmiin pohjautuvien asemakaavojen laatiminen voidaan aloittaa keväällä 2020 viitesuunnitelmien valmistumisen jälkeen.

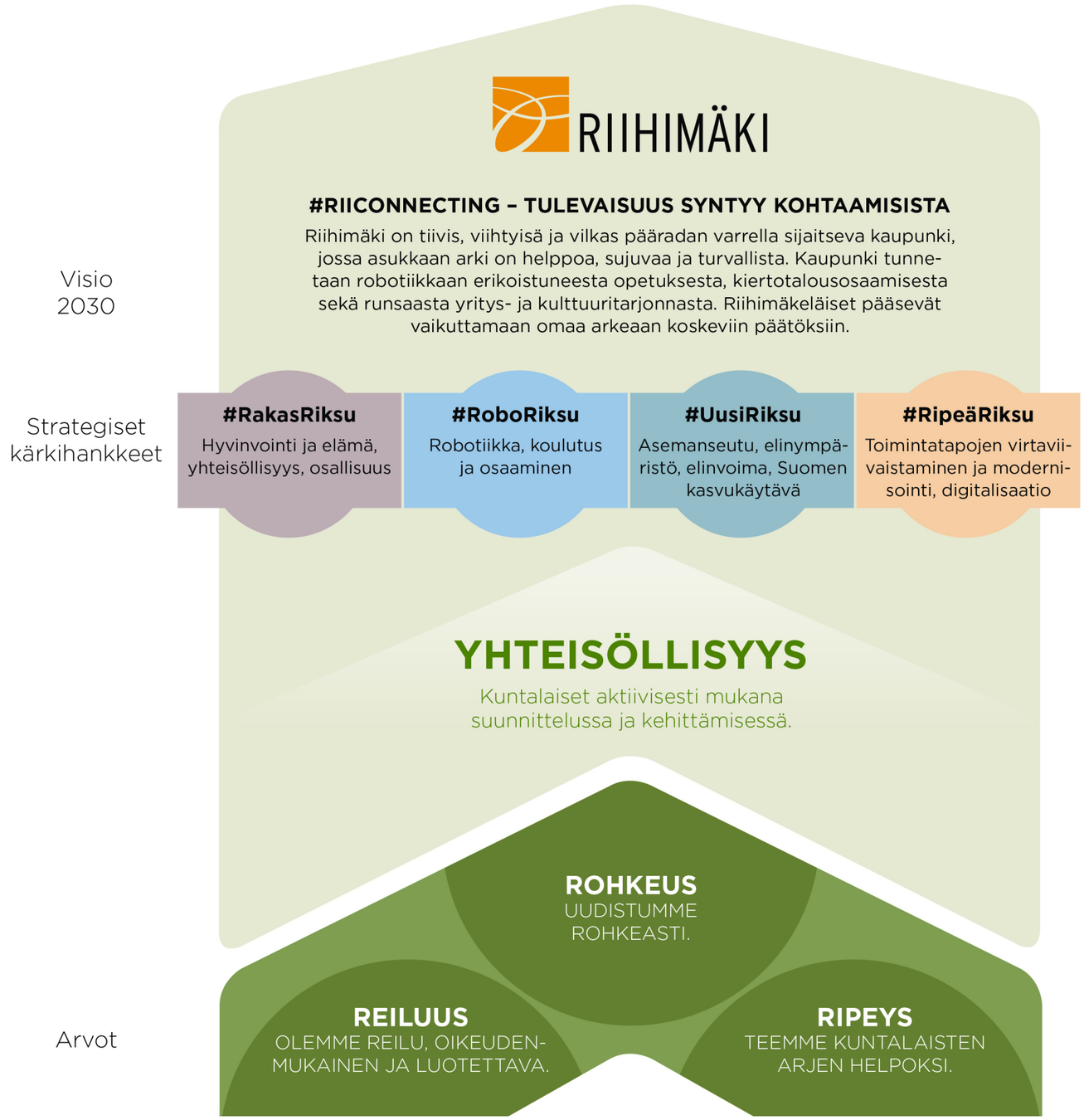


RIIHIMÄKI-STRATEGIA 2030

#Riiconnecting - tulevaisuus syntyy kohtaamisista

Visio
Riihimäki on tiivis, viihtyisä ja vilkas pääradan varrella sijaitseva kaupunki, jossa asukkaan arki on helppoa, sujuvaa ja turvallista. Kaupunki tunnetaan robotiikkaan erikoistuneesta opetuksesta, kiertotalousosaamisesta sekä runsaasta yritys- ja kulttuuritarjonnasta. Riihimäkeläiset pääsevät vaikuttamaan omaa arkeaan koskeviin päätöksiin.

Riihimäen kaupungin strategia 2030 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa vuonna 2017. Strategiaa on tarkistettu vuonna 2019 ja sen yhteydessä myös kaupungin visiota on kirkastettu. Kaupungin strategia rakentuu neljästä kärkihankkeista. Asemanseudun kehittäminen kuuluu #UusiRiksu –kärkihankkeeseen. Strategian #UusiRiksu-kärkihankkeen tavoitetilan mukaisesti vuonna 2030 asemanseudulle on rakentunut uusi Riihimäki. Houkutteleva asuminen kiinnostaa metropolialueen nuoria aikuisia ja Riihimäen asukasluku on kääntynyt nousuun. Alueella on myös monipuolista julkista ja yksityistä palvelutarjontaa, joka vastaa asukkaiden vaatimuksia. Riihimäen kaupungin palvelutarjonta vastaa asukkaiden tarpeita ja houkuttelee uusia asukkaita.
Strategian tavoitetilan mukaisesti liikkuminen Riihimäen asemanseudulla tukeutuu suurelta osin jalankulkuun, pyöräilyyn, joukkoliikenteeseen ja yhteiskäyttöisiin liikkumisvälineisiin.
Kaupunki myös osallistuu aktiivisesti Suomen Kasvukäytävää koskevaan kehittämistyöhön saavutettavuuden, liikenneolojen sekä joukkoliikennettä koskevien järjestelmien kehittämiseksi. Kiertotalous on tullut osaksi kaikkea kaupungin toimintaa.



ASEMANSEUDUN JA KESKUSTAN VISIOTYÖ

Yleissuunnitelman pohjana on Riihimäen kaupungin ja Lundén Architecture Companyn laatima Riihimäen asemanseudun ja keskustan visiotyö. Vision mukaisesti kaupungin keskusta siirtyy Hämeenkadulta kohti asemanseutua ja suurempia ihmis- ja liikennevirtoja. Visiotyön strategiana on ollut 1) keskustan määrittäminen ja yhteyksien parantaminen ns. keskuskehällä, 2) eri alueiden ja kaupunginosien identiteettien selkeyttäminen ja kaupunkitilan parantaminen sekä 3) kaupungin eri osien yhdistäminen luontoon, kulttuuriin ja virkistysalueisiin.

"Kaupunki muodostuu eloisaksi ja tulevaisuudesta välittäväksi kohtaamispaikaksi hyödyntämällä teollisuushistoriaansa, ilmapiiriään ja sijaintiaan. Riihimäki on ihmisen mittakaavainen kotikaupunki, jossa hyvät palvelut ovat lähellä."

Visiotyö korostaa Riihimäen eri alueiden identiteettiä. Tavoitteena on eheyttää kullekin alueelle ominaista mittakaavaa yhteneväisemmäksi ja erityisesti parantaa yhteyksiä Peltosaareen, jolloin kaupunkitila eheytyy. Rautatieasemalle, Veturitalleille, Atomin ympäristöön, Voimalaan ja Jokikylään esitetään erilaisia kehittämistoimenpiteitä ja suunnitelmia, joissa korostuvat monipuoliset asumisratkaisut, urbaanius ja ekologisuus sekä uudentyyppiset palvelut ja vireä kulttuuritoiminta.

"Kun Riihimäki hyödyntää kaupunkikehityksessä olemassa olevia vahvuuksiaan, se erottuu edukseen muista radanvarren kaupungeista!"

RAKENNETUN YMPÄRISTÖN OHJELMA 2018

Riihimäen rakennetun ympäristön ohjelmassa on määritelty kaupungin rakennettua ympäristöä koskevat laatutavoitteet. Nämä tavoitteet huomioidaan myös asemanseudun suunnittelussa.

Ohjelman mukaisia tavoitteita ovat muun muassa:

- Pyrkimys yhdyskuntarakenteen täydentämiseen ja palvelujen tehostamiseen
- Kaupunkikuvan ja kulttuuriympäristön kannalta herkkien alueiden tunnistaminen
- Rakennushistoriallisten, kaupunkikuvallisten ja maisemallisten arvojen ja erityispiirteiden huomioiminen
- Ihmisen mittakaava suunnittelussa ja rakentamisessa
- Kiinnostava kaupunkiympäristö, jossa on houkuttelevaa kulkea ja kohdata muita kaupunkilaisia
- Suunnittelulla pyritään kannustamaan asukkaita kävelyyn ja pyöräilyyn
- Asukkailla on arjessaan mahdollisuus virkistäytymiseen ja ulkoiluun
- Julkinen taide luo rakennetulle ympäristölle omaleimaisen ilmeen sekä lisää kaupunkitilan viihtyisyyttä
- Asukkaiden ja muiden toimijoiden osallistumista rakennetun ympäristön suunnitteluun ja kehittämiseen tuetaan eri tavoin.

ASEMANSEUDUN YLEISSUUNNITELMAN OHJAUSVAIKUTUS

Yleissuunnitelma on yleiskaavaa täsmentävä, asemakaavoitusta ja hankkeita ohjaava suunnitelmataso. Voimassa oleva yleiskaava on melko yleispiirteinen, eikä sellaisenaan ohjaa riittävästi asemakaavoitusta ja keskeisen asemanseudun kehittämistä.

Asemanseudun yleissuunnitelmassa on maankäyttötavoitteet esitetty yleiskaavaa tarkemmin ja ne on päivitetty vastaamaan nykyisiä ajatuksia. Yleissuunnitelma ohjaa alueen asemakaavoitusta määrittäen alueen kehityssuunnan ja osoittaen yleispiirteiset maankäytön ratkaisut.

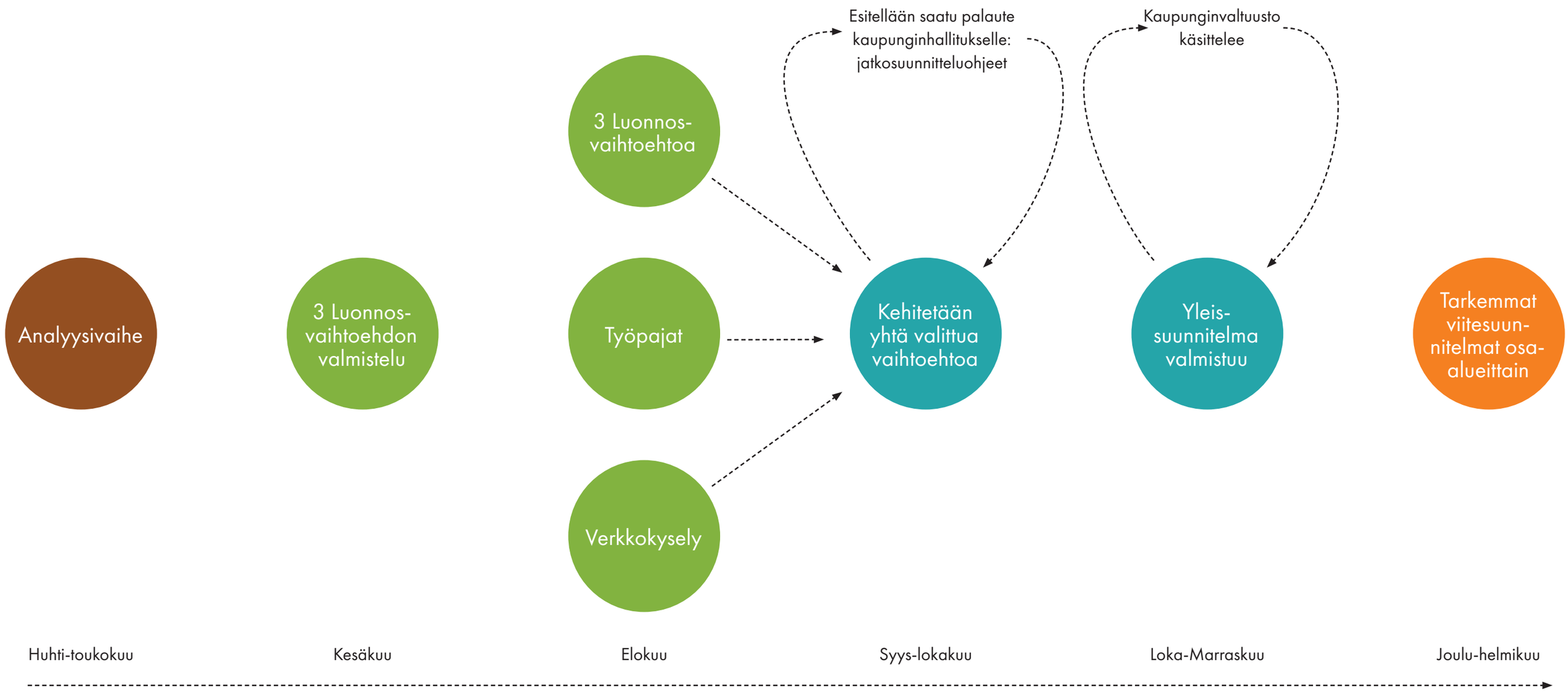
Yleissuunnitelma ohjaa tulevaa, mutta antaa myös joustoa sellaisille uusille ideoille, joita ei vielä tiedetä.

Toimintojen sijoittumisen tarkkuus on korttelitasoinen. Mitoitus on suuntaa-antava, ei kerrosalaa vastaava tarkkuus.

Valmis yleissuunnitelma ohjaa asemakaavoitusta ja hankekehitystä siellä, missä asemakaavoitus ei ole ristiriidassa yleiskaavan kanssa. Alueilla, missä yleissuunnitelma on ristiriidassa yleiskaavan kanssa, on tarpeen muuttaa yleiskaavaa yleissuunnitelman tavoitteiden mukaisesti.

Kaupunginvaltuusto hyväksyy asemanseudun yleissuunnitelman.

SUUNNITTELUPROSESSI



OSALLISTUMINEN JA OSALLISUUS

Riihimäen osallisuusohjelmassa (2018) osallisuus määritellään haluksi ja mahdollisuudeksi päättää ja vaikuttaa. Esimerkiksi Riihimäen Rakennetun ympäristön ohjelmassa (2018) tavoitteeksi on asetettu, että asukkaiden ja muiden toimijoiden osallistumista rakennetun ympäristön suunnitteluun ja kehittämiseen tuetaan eri tavoin.

Yleissuunnitelmatyön taustalla on ollut vuoden 2018 aikana toteutettu Riihimäen asemanseudun ja keskustan visiotyö (KV 4.2.2019 § 5; Lundén Architecture Company 2019), jonka aikana kaupunkilaiset ja muita sidosryhmät saivat aktiivisesti osallistua alueen kehittämisen ideointiin. Asemanseudun yleissuunnitelmatyössä jatketaan visiotyössä aloitettua asukkaiden ja muiden toimijoiden osallistumismahdollisuuksien edistämistä osana kaupunkisuunnittelua. Visiotyön osallistumistulokset on huomioitu erikseen esimerkiksi yleissuunnitelman analyysiosiossa, luonnoksissa ja vaikutustenarvioinnissa.

Asemanseudun yleissuunnitteluvaiheessa on järjestetty osallistumistilaisuuksia asukkaille ja eri sidosryhmille seuraavasti:

Työpajat

13.8.2019: sidosryhmät + viranhaltijat

14.8.2019: asemanseudun kumppanuussopimuksen osapuolet + viranhaltijat

5.9.2019: luottamushenkilöt

Esittely- ja keskustelutilaisuus

14.8.2019: kaikille avoin tilaisuus Kauppakeskus Atomissa

Verkkokysely

13.–26.8.2019

Osallisumisen toteutuksesta ja analyysistä on laadittu erillinen raportti 1.9.2019.

SUUNNITTELIJOILTA

Asemanseudun yleissuunnitelman laativat kolmen arkkitehtitoimiston työyhteenliittymä LSV-Jolma-TUPA. Maisema- ja hulevesisuunnittelusta vastaa Nomaji Oy ja liikennesuunnittelusta Ramboll Oy. Suunnittelijat kuvasivat yleissuunnitelmatyön tavoitteitaan projektin alussa seuraavasti:

Riihimäen asemanseudun yleissuunnitelman laatiminen on mahdollisuus kehittää Riihimäkeä kokonaisuutena kohti kaupungin strategisia tavoitteita. Suunnittelutehtävä on mielenkiintoinen Riihimäen useiden erityispiirteiden ansiosta: kehittämisen kohteena on historiallinen asemakaupunki, joka katsoo rohkeasti eteenpäin, panostaa asukkaiden hyvinvointiin, tarjoaa pohjan kulttuurille ja elinkeinoelämän edistämiselle sekä huomioi kestävän kehityksen ja resurssiviisauden toiminnoissaan. Taustan suunnittelullemme muodostaa Riihimäen asemanseudun ja keskustan kehittämisen visiotyö, jossa korostuvat Riihimäen vahvuuksien esille tuominen sekä yhteyksien ja kaupunkitilan laadun parantaminen.

Suunnittelutyömme tavoitteena on luoda Riihimäen asemanseudusta
koko kaupungin kilpailukykyä kasvattava, vetovoimainen ja innostava
solmukohta, joka tukee kestäviä elämäntapoja. Asemanseutu sitoo yhteen nykyisen keskustan, rautatieaseman palvelut sekä Peltosaaren alueet tiiviiksi ja yhtenäiseksi kaupunkialueeksi, jossa on hyvä elää, asua, yrittää, tehdä töitä ja käyttää palveluita. Painotamme suunnittelussamme laadukasta kaupunkiympäristöä, jossa huomioidaan ympäristön viihtyisyys, ekologisuus ja turvallisuus. Uskomme, että monimuotoiset asumisratkaisut ja -typologiat, kestävät liikkumismuodot sekä keskitetyt palvelut vastaavat tulevaisuuden asumisen, liikkumisen ja työnteon tarpeisiin niin paikallisesti kuin laajemminkin. Tämä tekee Riihimäen asemanseudusta vetovoimaisen ja houkuttelevan alueen uusien asukkaiden ja yritysten kannalta. Tavoitteenamme on luoda asemanseudusta elävä ja aktiivinen osa kaupungin keskustaa, jonka kattavat palvelut ja monipuolinen kulttuuritarjonta muodostavat alueesta kaupunkilaisten arjen ja vapaa-ajan kohtaamispaikan.

Suunnittelun lähtökohtana on joustava kaupunkirakenne, jossa yksityiskohtia voidaan muuttaa tarpeiden mukaan suunnitelman laadun heikkenemättä. Liikennesuunnittelun tavoitteena on turvata asemanseudun liikenneverkon toimivuus painottaen vähäpäästöisiä ja kestäviä kulkumuotoja, mikä kasvattaa alueen viihtyisyyttä ja vähentää liikenteestä aiheutuvia päästöjä. Viher- ja virkistysalueiden sekä hulevesisuunnittelun lähtökohtana on muodostaa alueelle monitoiminnallinen ja ekologinen viheralueiden verkosto. Tavoittelemme laadukkaita julkisia tiloja, joissa ihmiset viihtyvät ja haluavat viettää aikaa. Kulttuuri ja julkinen taide huomioidaan suunnitelmassa eri tavoin: Riihimäen asemanseudun yleissuunnitelma
mahdollistaa niin laadukkaiden kulttuuripalveluiden tarjoamisen suurelle yleisölle kuin matalan kynnyksen kulttuuri- ja taide-elämysten kokemisen jokapäiväisessä arjessa. Eri kaupunginosien ja alueiden identiteettiä vahvistetaan ja kehitetään visiotyön mukaisesti.

Riihimäen asukkaat ja sidosryhmät voivat osallistua aktiivisesti kaupunkinsa kehittämiseen. Haluamme osaltamme edistää osallisuuden ja osallistumisen mahdollisuuksia asemanseudun suunnittelussa. Lopputuloksena toivomme pystyvämme tarjoamaan kaikille riihimäkeläisille uudistuneen, laadukkaan ja helposti saavutettavan asemanseudun, josta he voivat olla ylpeitä ja jonka he kokevat kodikseen.

2

ANALYYSI

JOHDANTO

Tässä analyysiosiossa esitetään analyysikartat ja tiivistetyt selvitykset suunnittelualueen lähtökohdista. Tarkastelun kohteina ovat muun muassa asemanseudun kaavatilanne, viher- ja virkistysalueet sekä kaupunkiluonto, valuma-alueet, hulevedet ja tulvariskialueet, liikkuminen ja pysäköinti, kaupalliset ja julkiset palvelut, rakennetun kulttuuriympäristön arvot sekä julkinen taide ja kulttuuri. Tietoja on verrattu asemanseudun visiotyön tavoitteisiin ja selvityksessä on huomioitu myös aiempien osallistumistyöpajojen ja asukaspalautteen tulokset. Analyysi luo pohjan yleissuunnitelmatyölle ja antaa kattavan kuvan suunnittelualueen kehittämistä kaipaavista osa-alueista, arvoista ja potentiaaleista.

YMPÄRISTÖTYYPIT JA KAUPUNKITILA

Kerrostaloympäristö

Tyypillisistä asuinkerrostaloista muodostuvat korttelialueet sisältävät pelkästään asumisen edellyttämiä toimintoja kuten leikkiin ja oleskeluun osoitettuja piha-alueita, mahdollisia asukkaiden yhteistiloja, pysäköintialueita tai – laitoksia sekä yhdyskuntahuollon toimintoja. Alueet ovat luonteeltaan puolijulkisia. Rakennukset muodostavat ympäröivän kaupunkirakenteen kaltaisesti selkeästi rajautuvia kortteleita. Rakentamistehokkuus vaihtelee riippuen kerrosluvuista ja pysäköintiratkaisuista, mutta on yleensä enintään e=1,0.

Suuren mittakaavan ympäristö

Alue voi muodostua liike- varasto- teollisuus- tai julkisista rakennuksista ja niitä tukevista liikenne-, huolto- ja pysäköintialueista tai -rakennuksista.

Alueen rakennusten mittakaava on selvästi ympäröivää kaupunkirakennetta suurempi, ympäristön tapahtumatiheys harva, erilaisten toimintojen määrä vähäinen ja niiden valikoima alueen laajuuteen nähden pelkistynyt. Kaupunkitilat ovat väljiä ja osin rajaamattomia. Alue sisältää runsaasti liikenne- ja pysäköintialueita. Alue julkisuusaste riippuu toiminnallisesta sisällöstä. Rakentamistehokkuus on yleensä enintään e=1,0.

Vaihteleva ympäristö

Alue muodostuu toiminnoiltaan, mittakaavaltaan ja arkkitehtuuriltaan toisistaan voimakkaasti poikkeavista rakennuksista. Alueen rakentamishistoria on yleensä pitkä ja monivaiheinen ja eri rakennusvaiheet on toteutettu lisäämisperiaatteella ilman kokonaisvaltaista suunnittelua. Toimintoja tukevat liikenne- ja pysäköintiratkaisut ovat vaihtelevia ja toteutettu eri rakentamisvaiheiden kulloistenkin tarpeiden ja resurssien mukaan. Kaupunkitilojen luonne ja julkisuusasteet vaihtelevat alueen toiminnallisten sisältöjen mukaisesti. Rakentamistehokkuus ei mittakaavavaihteluiden ja rakennusten satunnaisen sijoittelun vuoksi ole yleensä korkeampi kuin e=0,2.

Luonnonympäristö

Ympäristö on yleisilmeeltään rakennettujen alueiden väleihin tai ulkopuolelle suunnitelmallisesti tai suunnittelemattomasti jäänyttä rakentamatonta aluetta, joka palvelee ympäristön asukkaita ensisijaisesti ulkoilu-, liikunta- ja virkistysalueena. Alueelle on sijoitettu myös ulkoilua ja liikuntaa palvelevia rakennelmia tai kalusteita. Alueen alkuperäistä luonnonympäristöä on muokattu vain mahdollisten toiminnallisten tarpeiden mukaisesti.

Avoin joutomaa

Alue on pääosin rakentamatonta ja sitä on käytetty melko suunnittelemattomasti varastointi-, lastaus-, liikenne- ja pysäköintialueena. Alueen erilaiset käyttötavat ovat olleet väliaikaisia ja satunnaisia sekä maankäytöllisesti tehottomia. Alkuperäinen kasvillisuus on poistettu ja alkuperäistä topografiaa on muutettu. Alueella on aikojen saatossa ollut mahdollisesti erilaisia varastorakennuksia.

Vaihteleva puoliavoin

Alue on harvaan rakennettu ja koostuu julkisuusasteiltaan toisistaan poikkeavista osa-alueista. Rakennusten koko ja arkkitehtuuri on vaihtelevaa ja rakennuksilla on yksilöllinen luonne. Julkisuusasteiltaan eri luonteisten osa-alueiden rajat ovat liukuvia tai viitteellisesti osoitettuja. Julkisia alueita on jätetty yksityisten alueiden väleihin ja kaupunkikuva on puutarhakaupunkimainen. Rakentamistehokkuus on alueen avoimen luonteen vuoksi alhainen.

Lähiöympäristö

Arkkitehtuuriltaan pelkistetyistä asuinkerrostaloista muodostuvat korttelialueet sisältävät pelkästään asumisen edellyttämiä toimintoja kuten leikkiin ja oleskeluun osoitettuja piha-alueita, mahdollisia asukkaiden yhteistiloja, pysäköintialueita tai – laitoksia sekä yhdyskuntahuollon toimintoja. Alueet ovat luonteeltaan puolijulkisia. Korttelirakenne on avoin ja ulkoalueet pääosin rajaamattomia. Ulkoalueiden eri toimintojen väliset rajaukset ovat viitteellisiä. Rakentamistehokkuus vaihtelee riippuen kerrosluvuista ja pysäköintiratkaisuista, mutta on yleensä enintään e=1,0.

Pientaloympäristö

Rakennukset ovat yksi-, puolitoista- tai kaksikerroksisia ja harjakattoisia. Ne sijoittuvat selkeästi, mutta kevyesti rajatuille tonteille, joille sijoittuvat asuinrakennuksen lisäksi autotallit ja mahdolliset muut apurakennukset. Alueen rakentamismittakaava ja rakentamistapa on yhtenäinen. Rakennusten arkkitehtuuri on vaatimatonta ja tyyppitalomaista. Ajallisia kerrostumia ei juurikaan ole, vaan rakennukset on toteutettu pääosin n. kymmenen vuoden aikavälillä. Alueen rakentamistehokkuus on korkeintaan e=0,2.

Kaupunkitilat

Aseman seudun kaupunkitilat ovat luonteeltaan vaihtelevia ja niitä rajaavat erilaiset ympäristötyypit. Voimakkaimmin kaupunkitilassa korostuvat rautatieasema, voimala ja veturitallit. Kaupunkitila rajautuu löyhästi. Rajautumista keventää osaltaan Maantien alue, joka toisaalta tuo kaupunkikuvaan myönteistä puutarhakaupunkimaista ilmettä. Kaupunkitilan toiminnallista ja kaupunkikuvallista kiinnostavuutta heikentää suuren mittakaavan ympäristö kauppakeskus Atomin ja matkakeskuksen alueella.

Peltosaaren ydinalueen puisto- ja liikunta-alue julkisine palvelurakennuksineen jäsentää avoimena kaupunkitilana muutoin monotonista lähiömäistä kaupunkikuvaa ja -rakennetta. Se muodostaa kaupunkirakenteeseen myös kaupunginosan eri reunoja yhdistävän viherakselin. Alueen rajaus on paikoitellen epämääräinen.

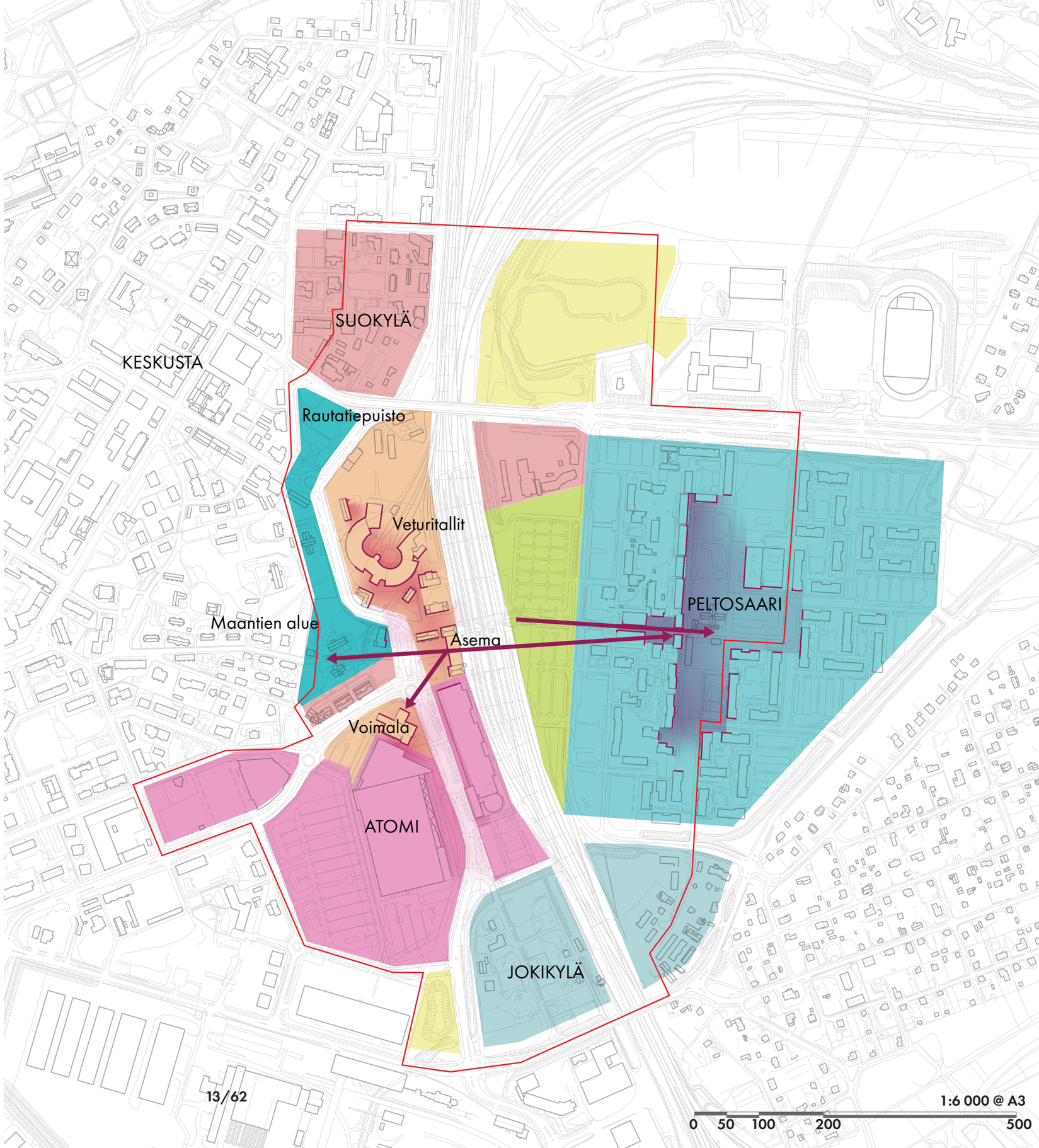
Näkymäakselit

Isossa mittakaavassa kaupunkirakenteessa on havaittavissa pitkä, kahden täysin erilaisen ympäristötyypin: Maantien alueen ja Peltosaaren välinen näkymäakseli.

Rautatien alikulun päästä aukeaa Peltosaaren keskeisen jalankulku- ja pyöräilyväylän suuntainen näkymäakseli, joka kaupunkikuvallinen laatu on nykyisellään vaatimaton ja löyhästi rajautuva.

Kaupunkirakenteessa on runsaasti muitakin näkymäakseleita ja kaupunkitiloja, joita voidaan hyödyntää ja kehittää kaupunkirakennetta edelleen kehitettäessä.

- Merkittävät kaupunkitilat
- Näkymiä
- Kerrostaloympäristö
- Suuren mittakaavan ympäristö
- Vaihteleva ympäristö
- Luonnonympäristö
- Avoin joutomaa
- Vaihteleva/puoliavoin
- Lähiöympäristö
- Pientaloympäristö



RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ JA HISTORIA

Historialliset rakennukset

Suunnittelualueen historialliset rakennukset sijoittuvat lähinnä Riihimäen rautatieaseman ympäristöön. Alueen rakennuskantaa luonnehtii erityisesti kaksi erillistä kehittämisvaihetta. Ensimmäinen vaihe liittyy alkuperäisen Helsinki-Tampere-junaradan rakentamiseen 1800-luvun puolivälissä. Tämän aikakauden rakennukset ovat pitkälti puurakenteisia kuten Vihreä talo (1800), Punainen Talo (1881), Paloheimon pääkonttori (1879) ja Turun kasarmi (1876). Poikkeuksen puurakentamiseen muodostaa punatiilinen Lennätinkonepaja (1881) sekä vaiheittain vuosina 1869-1954 rakennetut Veturitallit.

Asema-alueen kehittämisen toinen vaihe liittyy rautatieaseman korvaamiseen uudella rakennuksella 1930-luvulla. Uusi rautatieasema (1935) ja Postitalo (1936) edustavat rapattuine julkisivuineen yhtenäistä esteettistä ilmettä. Muut keskeiset rakennukset samalta ajalta ovat lähinnä punatiilisiä käyttö- ja huoltorakennuksia kuten Huoltorakennus Hakanen (1936) ja VR:n vesitorni (1936).

Muita merkittäviä rakennuksia, jotka eivät liity suoraan edellä mainittuihin kehittämisvaiheisiin, ovat Paloheimon sähkölaitos (1910-1959) ja Kino-Sampon rakennus (1920). Paloheimon sähkölaitos on paikallisesti tärkeä maamerkki korkeine savupiippuineen ja se on keskeinen osa Riihimäen asema-alueen maisemaa. Kino-Sampon rakennus sijaitsee Etelä-Suokylän alueella. Rakennukseen jälkikäteen tehty betonirappaus on muuttanut rakennuksen alkuperäistä tyyliä.

Merkittävät rakennetut ympäristöt

Suunnittelualueella ja sen ympäristössä on useita valtakunnallisesti merkittäviä rakennetun kulttuuriympäristön alueita ja aluerajauksia. Huomattavimpia kohteita ovat Riihimäen rautatieasema ja Rautatienpuisto suunnittelualueen länsiosassa sekä Riihimäen keskusliikekatu, joka sijaitsee suunnittelualueesta luoteeseen alueen välittömässä läheisyydessä. Keskusliikekadun kehityksestä pääosa on tapahtunut 1930- ja 1940-luvuilla.

Rakennusperintörekisterin suojeltujen rakennusten aluerajoitus sijoittuu suunnittelualueelta länteen siten, että se kattaa osan suunnittelualueen länsirajasta (esim. Punainen Talo). Lennätinkonepaja, Veturitalli ja Turun kasarmi ovat suojeltuja rautatiesopimuksen 1998 nojalla, ja loput suojelurakennuksista on suojeltu asemakaavalla. Myös suojeltujen rakennusten historiallinen ympäristö on suojeltu.

Suunnittelualueella ja sen läheisyydessä on useita maakunnallisesti arvokkaita rakennettuja kulttuuriympäristöjä. Maakunnallisten merkittävien kulttuuriympäristöjen aluerajat noudattavat pitkälti valtakunnallisia aluerajauksia muutamia vähäisiä poikkeuksia lukuun ottamatta.

Silmäkenevan muinaisjärvi

Silmäkenevan muinaisjärven alue on vanhaa järvialuetta, joka on kokenut suuria muutoksia jääkauden jälkeen. Muinaisjärvi on alueellisesti merkittävä useiden kivikautisten arkeologisten löydösten vuoksi. Silmäkenevan muinaisjärven luoteisosa leikkaa osittain suunnittelualuetta ja kattaa suuren osan Peltosaaren kaupunginosasta jatkuen suunnittelualueelta kaakkoon. Suunnittelualueella sijaitsee yksi muinaismuistokohteeksi merkitty paikka, Szolnokin puisto/kuppikivi Patastenmäessä.

1. **Riihimäen asema, 1935**
2. **Postitalo, 1936**
3. **Huoltorakennus Hakanen, 1936**
4. **Vihreä Puutalo, 1800-luvun loppu**
5. **Lennätinkonepaja, 1881**
6. **Veturitallit 1869–1954**
7. **Turun kasarmi, 1876**
8. **Korjauspajan konttori, 1930-luku**
9. **Läntinen varasto, 1950-76**
10. **Itäinen varasto, 1930-luvun loppu**
11. **Asuintalo, 1937**
12. **Asuintalon varasto, 1937**
13. **Paloheimon pääkonttori, 1879**
14. **Paloheimon sähkölaitos, 1910-1959**
15. **VR:n vesitorni, 1936**
16. **Entinen Karan kartanon ulkotilan asuinrakennus, 1868**
17. **Rautatielääkärin talo, 1890**
18. **Työväentalomuseo, 1907**
19. **Paloheimonkatu 18, 1911**
20. **Kino-Sampo, 1920**
21. **Punainen Talo, 1881**
22. **Kuppikivi, Szolnokin puisto**

1850-1875

1875-1900

1900-1925

1925-1950

1950-1975

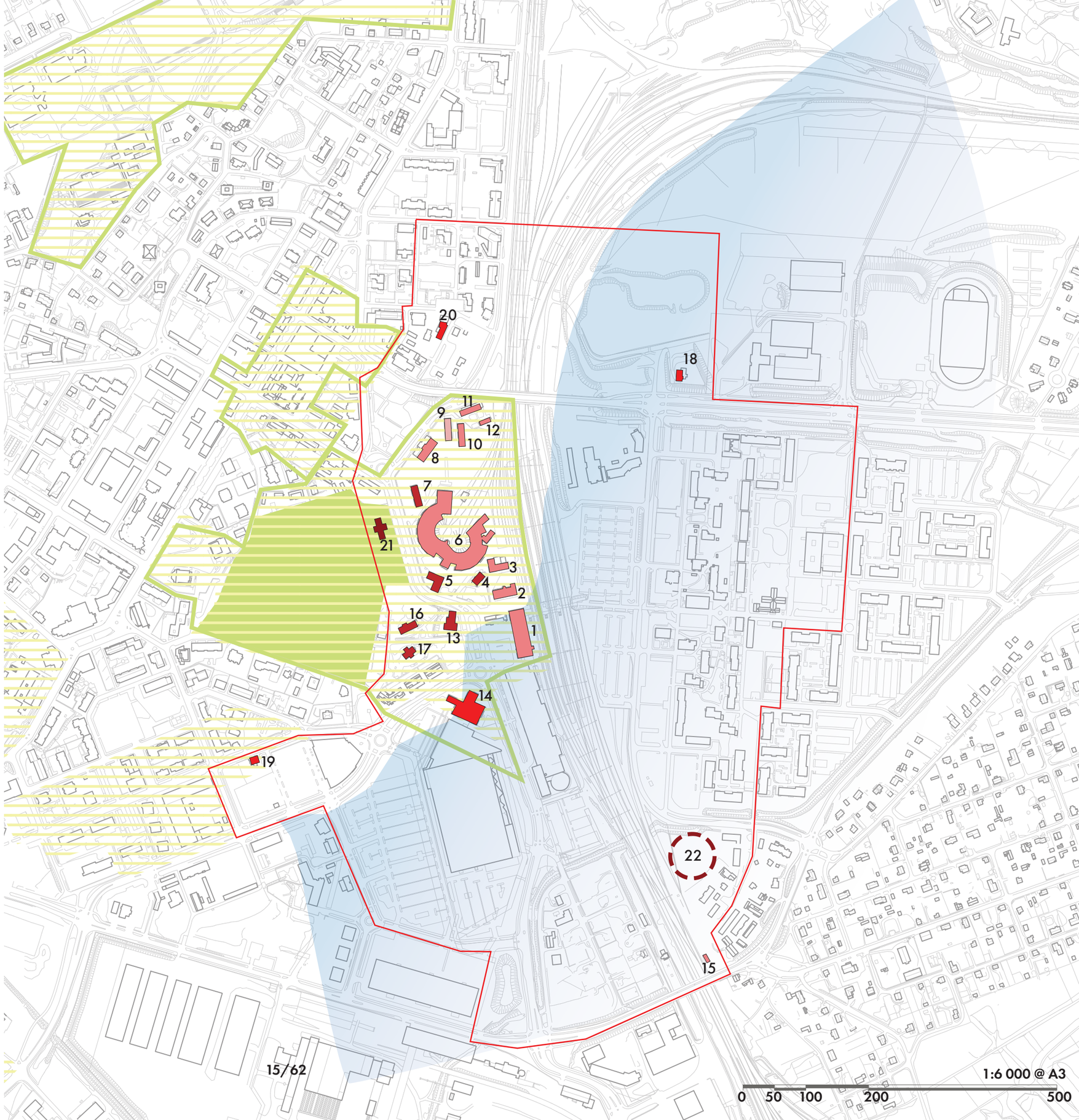
Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut ympäristöt, aluerajaukset

Maakunnallisesti arvokas rekennettu kulttuuriympäristö (Rakennettu Häme 2003)

Suojellut rakennukset, aluerajaukset (Rakennusperintörekisteri)

Silmäkenevan muinaisjärvi

Szolnokinpuisto SM 017, kuppikivi



KULTTUURI JA TAIDE

Julkisen taiteen merkitys on huomioitu Riihimäen Rakennetun ympäristön ohjelmassa (2018), jossa yhtenä pyrkimyksenä on vakiinnuttaa julkisen taiteen hyödyntäminen osaksi erilaisia rakennus- ja saneeraushankkeita. Lisäksi tavoitteena on edistää asukkaiden, yrittäjien ja muiden toimijoiden aktiivisuutta julkisen taiteen toteuttamisessa. Kaupunki on mukana Taide käyttöön -hankkeessa, jonka pohjalta laaditaan Riihimäelle julkisen taiteen periaatteet, joissa määritellään kaupungin julkisen taiteen hankinnan menettelytavat ja toimijat sekä se, miten taide on mukana julkisen tilan suunnittelussa osana rakennettua ympäristöä.

Asemanseudun suunnittelualueella ja sen välittämättömässä läheisyydessä on useita taideteoksia ja muistomerkkejä, jotka edustavat keskenään erilaisia aikakausia ja tyylisuuntia. Alueella on sekä perinteisiä veistoksia ja muistolaattoja, mutta myös uudempia katutaide- ja yhteisötaidetyyppisiä teoksia.

Nykyisellään suunnittelualueen teokset ovat toisistaan melko irrallisia yksittäisteoksia eivätkä ne muodosta yhtenäistä kokonaisuutta. Teoksia varten voitaisiin luoda esimerkiksi oma koko kaupungin kattava taidekävely- tai suunnistusreitti. Myös näkyvämmälle ja kookkaammalle taideteokselle olisi tilaa esimerkiksi Riihimäen rautatieaseman välittömässä läheisyydessä, jossa tarkkaan harkittu nimikkoteos voisi samalla vahvistaa Riihimäen tunnettuuta ja identiteettiä.

Asemanseudun suunnittelualueella on jonkin verran pienimuotoista mutta asukkaille tärkeä kulttuuritoimintaa (mm. Vihreä talo, Punainen talo, Peltosaaren asukastoimintatilat). Isommat kulttuuritilat ja -kohteet, kuten Suomen lasimuseo, Suomen Metsästysmuseo, Riihimäen taidemuseo, kaupunginmuseo ja kirjasto sijaitsevat suunnittelualueen ulkopuolella. Riihimäen Kuvataiteilijat ry on vuokrannut laajan galleriatilan Riihimäen matkakeskuksesta, mutta tila sijaitsee melko piilossa tällä hetkellä vajaakäyttöisen liikekeskuksen sisällä.

Suunnittelualueella on potentiaalia laajemmalle joko julkiselle ja/tai yksityiselle kulttuuritoiminnalle eritysesti Voimalan ja Veturitallien yhteydessä. Kyseisten kohteiden saaminen kulttuurikäyttöön vaatii kuitenkin merkittävää saneerausta ja omistus- tai vuokrasuhteiden päivitystä. Matkakeskuksen tyhjät liiketilat sekä alueen julkiset ulkotilat ja aukiot tarjoavat mahdollisuuksia pop up -kulttuurille lyhyelläkin aikajänteellä.

Asemanseudun suunnittelualue tarjoaa monia mahdollisuuksia pysyvälle ja tilapäiselle julkiselle taiteelle. Potentiaalisia taideteospaikkoja ovat mm. nykyiset ja myöhemmin rakentuvat uudet alikulut ja aukiot, uuden pysäköintilaitoksen asemalaitureiden puoleinen seinä sekä Veturitallien ja Voimalan alue. Julkisen taiteen rahoitusmuotoja voivat olla esimerkiksi prosenttiperiaate tai kerrosalaneliömaksuihin perustuva rahastomalli.

Tulevaisuudessa Riihimäen kaupungin julkisen taiteen toteuttamisesta vastaa poikkihallinnollinen taidetyöryhmä. Monialaisena asiantuntijaelimenä se vastaa kaupungin julkisen taiteen käytännön toteutuksesta: ohjaa taidehankkeita suunnittelusta toteutukseen, huolehtii kaupunkilaisten osallistamisesta, ja pitää huolta siitä, että julkisen taiteen taso pysyy korkeana. Riihimäen kaupungin isännöimä julkisen taiteen asiantuntijapalvelu, Yhteiskuntataiteilijatoiminta, tulee laatimaan Riihimäen taidetyöryhmälle ehdotuksen asemanseudulle sijoitettavasta julkisesta taiteesta kevään 2020 aikana. Myös yhteistyötä Väyläviraston kanssa voidaan selvittää mahdollisen taideteoksen toteuttamiseksi asema- ja laiturialueelle esimerkiksi kutsu- tai avoimen kilpailun kautta.

Kulttuuritoimijoita ja -tiloja

A. **Galleria Tärinä (Eteläinen Asemakatu 2a)**

B. **Vihreä talo (Pohjoinen Asemakatu 1)**

C. **Olohuone (Linnunradankatu 9)**

D. **Tellustupa (Linnunradankatu 19 A 4)**

E. **Työväentalomuseo (Hj. Elomaankatu)**

F. **Punnainen Talo (Pohjoinen Asemakatu 10)**

G. **Kino-Sampo (Suokatu 9)**

Potentiaalisia kulttuuritiloja

X. **Veturitallit**

Y. **Voimala**

Z. **Matkakeskus**

Julkisia taideteoksia ja muistomerkkejä

1. **Eksynyt, Tommi Toija 2018**

2. **H.G. Paloheimon muistomerkki, Wäinö Aaltonen 1961**

3. **Heimoveteraanien muistomerkki, 2005**

4. **Pietarin radan rakentamisen 100-vuotismuistolaatta, Kari Juva 1970**

5. **Nimetön muraali, Ola Kalnins & Andreas Kälberg 2016**

6. **PelMuraali, Edwina Goldstone ja työryhmä 2018**

7. **Riihikivi, 1963**

8. **Topparoikka, Kari Juva 1970**

9. **Patastenmäen sillan muistovaakuna, 1958**

10. **Lapsenlikka, Jyrki Sailo 1964**

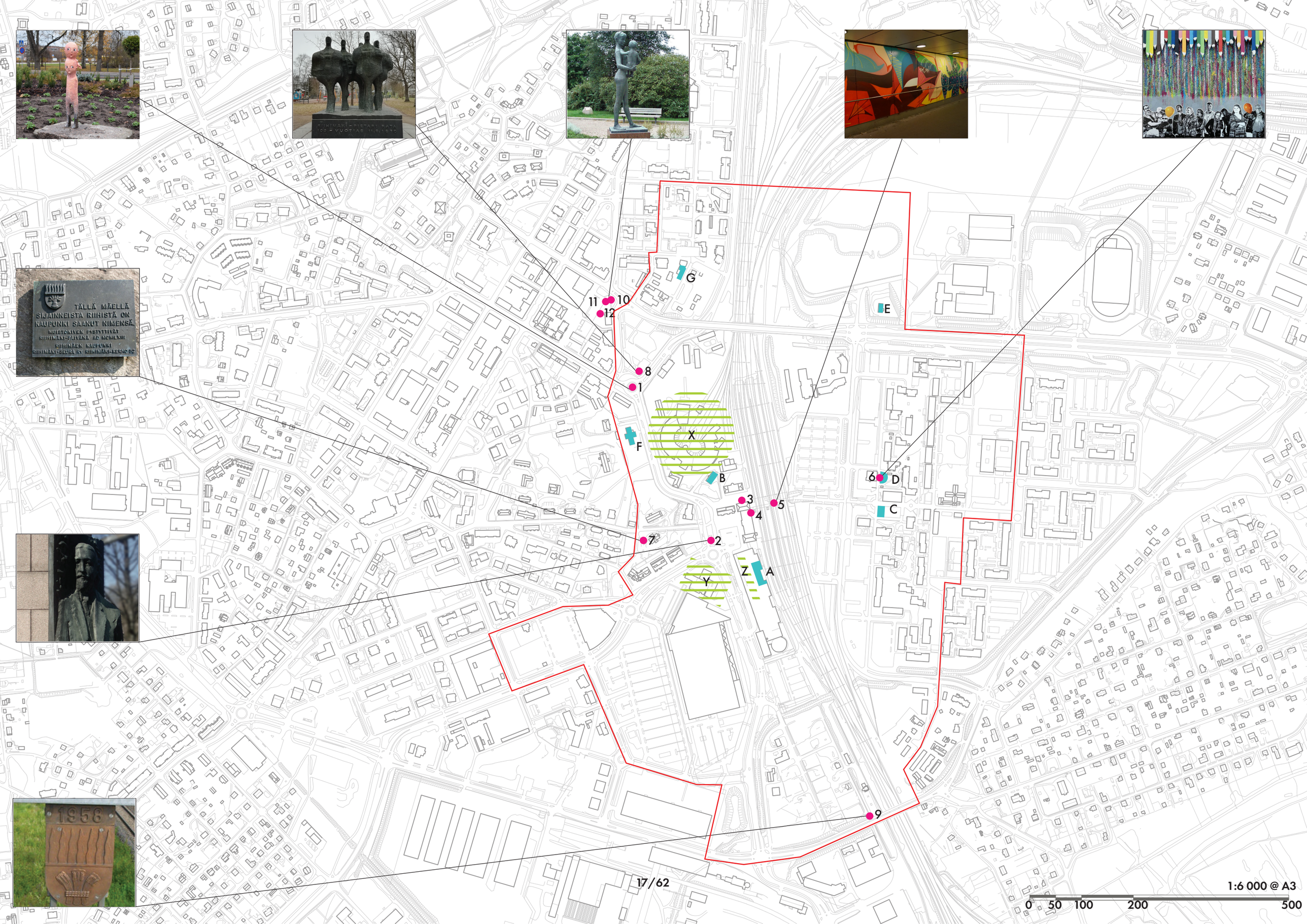
11. **Niilo Suomisen muistolaatta, 2007**

12. **Ragnar Granitin aukion laatta, 2008**

RIIHIMÄKI – RISTARI RATA
100 – VUOTIAS 11.9.1970

TÄLLÄ MÄELLÄ
SIJAINNEISTA RIIHISTÄ ON
KAUPUNKI SAANUT NIMENSÄ.
MUISTOKIVEN PYSTYTTIVÄT
RIIHIMÄKI-PÄIVÄNÄ AD MCMLXIII
RIIHIMÄEN KAUPUNKI
RIIHIMÄKI-SEURA RY RIIHIMÄKI-KEHC 62

1958


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
A
B
C
D
E
F
G
X
Y
Z
17/62
1:6 000 @ A3
0
50
100
200
500

VIHERRAKENNE

Suunnittelualueen viherrakenne muodostuu rakennetun ympäristön viheralueista sekä kasvillisuudesta ja läpäisevistä pinnoista yksityisillä tonteilla.

Merkittävä osa suunnittelualueen viherrakenteesta sijaitsee yksityisillä alueilla, kuten vehreillä omakotialueilla ja toimitilakiinteistöjen suojaviheralueilla. Julkiset viheralueet sijoittuvat hajanaisesti toisiinsa nähden, eikä niiden välille ole helppo hahmottaa selkeitä reittejä. Keskusta-alueella sijaitsee Rautatienpuisto ja rakennettuja korttelipuistoja ja Peltosaaren alueella on Karlskogan leikkipuiston, Peltosaaren torin ja liikunta-alueiden muodostama viheraluekokonaisuus. Selkein, lähes yhtenäinen viheryhteys seuraa Vantaanjoen vartta suunnittelualueen eteläreunassa yhdistäen Peltosaaren ja keskustan toisiinsa. Yhteys on paikoin hyvin kapea ja hahmottuu osin vain katualueen suojaviheralueena. Se yhdistää toisiinsa Kastanjapuiston virkistysalueen, Jokikylän alueen ja Bad Segebergin puiston. Pohjoisosassa sijaitsevat Peltosaaren kosteikkopuisto luontopolkuineen, Peltosaaren liikuntapuisto ja työväentalomuseon pihapiiri muodostamat oman virkistysaluekokonaisuutensa. Alueen kehittyessä yhteyttä tulisi vahvistaa ja kehittää ekologisesti toimivammaksi osana viher- ja sinirakennetta.

Riihimäelle laaditun lepakkoselvityksen (2007) mukaan alueella sijaitsee yksi II-luokan ja yksi III-luokan lepakkoalue. Vantaanjoen varrelta ja siihen liittyvästä Bad-Segebergin puistosta tehtiin eniten lepakkohavaintoja. Pohjoiselta Asemakadulta havaitusta esiintymästä ei myöskään löytynyt lepakoiden lisääntymis- tai levähdyspaikkoja. Suomi on mukana Euroopan lepakoidensuojelusopimuksessa, joka velvoittaa suojelemaan myös lepakoiden ruokailualueet ja niille päiväpiiloista ja lisääntymisyhdyskunnista johtavat lentoreitit.

Suunnittelualueen pohjoisosassa sijaitsee yksi arvokas luontokohde: Peltosaaren kosteikkopuisto, jonka pääallas on suurimmaksi osaksi vetistä saraluhtaa ja pajuluhtaa. Se on muodostunut ihmisen toiminnan myötä maamassojen läjityksen tuloksena ja on saanut kehittyä hallitun hoitamattomasti. Kosteikkopuiston aluerajauksen eteläisimmät osat eivät ole luonto- tai virkistysarvoiltaan yhtä edustavia, kuin pohjoisosa, jossa on havaittu viitasammakoita ja monipuolista linnustoa.

Toimitila- ja teollisuuskiinteistöjen alueella pinnat ovat pääasiassa kasvittomia ja vettä läpäisemättömiä. Nämä alueet yhdessä rautatiealueen kanssa muodostavat nykytilanteessa yhtenäisen, suunnittelualueen ja sen viherrakenteen vahvasti kahtia jakavan vyöhykkeen, joka estää eliöiden siirtymisen alueelta toiselle. Näitä alueita tulisi kehittää osaksi viherrakennetta.

Viheralueet tyypeittäin

- **Puistot**
- **Metsät**
- **Katujen varret ja suojaviheralueet**
- **Liikunta-alueet**
- **Kosteikot**
- **Pellot ja viljellyt alueet**
- **Yksityiset viheralueet, korttelipihat ja vehreät pientaloalueet**

Toiminnalliset alueet

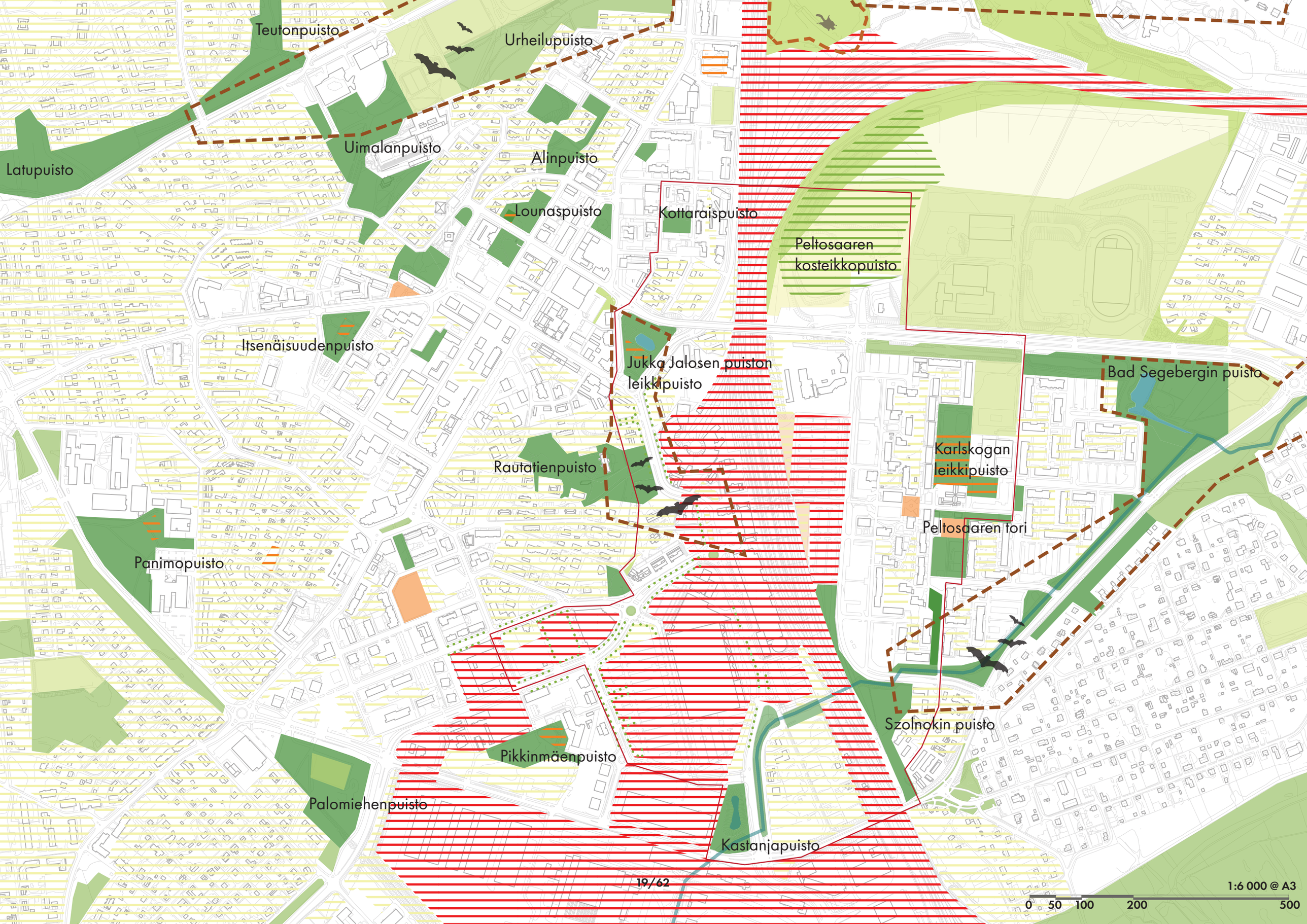
- **Torit**
- **Leikkipaikat**

Suojelukohteet

- **Lepakoiden elinympäristö**
- **Liito-oravien elinympäristö**
- **Peltosaaren kosteikkopuisto**

Estevaikuts

- **viherrakenteen katkaiseva alue, jolla on vahva kahtiajakava vaikutus alueen viherrakenteeseen**


Teutonpuisto
Urheilupuisto
Latupuisto
Uimalanpuisto
Alinpuisto
Lounaspuisto
Kottaraispuisto
Peltosaaren kosteikkopuisto
Itsenäisuudenpuisto
Jukka Jalosen puiston leikkipuisto
Bad Segebergin puisto
Karlskogan leikkipuisto
Rautatienpuisto
Peltosaaren tori
Panimopuisto
Szolnokin puisto
Pikkinmäenpuisto
Palomiehenpuisto
Kastanjapuisto
1:6 000 @ A3
0 50 100 200 500

SINIRAKENNE

Suunnittelualue kuuluu kokonaisuudessaan Vantaanjoen pääuoman valuma-alueeseen, ja etäisyys joen latvajärveen Erkylänjärveen on vain noin kuusi kilometriä. Vantaanjoki kulkee Suunnittelualueen eteläosassa, ja on alueen tärkein vesistö. Suunnittelualueella ja sen läheisyydessä sijaitsee muutamia pienempiä lampia, joista Bad Segebergin puistossa sijaitseva lampi on yhteydessä Vantaanjokeen.

Vantaanjoen linjaa on muutettu ensin 1800-luvun puolivälissä rautatien rakentamisen yhteydessä sekä myöhemmin 1970-luvun alussa Peltosaaren asuinrakentamisen alkaessa. Nykyinen joen uoma on ohjattu kulkemaan suoraan V. I. Oksasen kadun viertä ja radan länsipuolella Eteläisen Asemakadun viertä pitkin. Muokattu uoma on tasalevyinen, eikä luonnontilaista uomaa ole suunnittelualueella. Riihimäen aseman eteläpuolelle valmistui uusi Vantaanjoen Ratasilta korvaamaan elinkaarensa päässä olleen vuonna 1918 rakennetun sillan. Uusi Ratasilta mahdollistaa jalankulku- ja pyöräilytien rakentamisen sillan ali, mikä parantaa radan itäpuolella palveluiden ja rautatieaseman saavutettavuutta sekä mahdollistaa Vantaanjoen virkistyskäytön aiempaa paremmin. Sillan rakentamisessa kiinnitettiin erityistä huomiota ympäristönäkökohtiin muun muassa rakentamisen aikaisella vedenlaadun tarkkailulla ja rakentamalla taimenille kutusoraikkoja- ja poikaskivikoita yhteistyössä Virtavesien hoitoyhdistys Virho ry:n kanssa.

Vantaanjoen vesistön tila on viime vuosien aikana parantunut kunnostustöiden avulla, ja meritaimen nousee Riihimäelle asti kutemaan. Veden laadun tila on kuitenkin altis häiriöille, ja 2018 jätevesipäästö vedenpuhdistamolta aiheutti happikatoa ja runsaita taimenkuolemia. Toinen suuri pistekuormittaja on saha, joka sijaitsee suunnittelualueen ulkopuolella. Pistekuormituslähteisiin ei voida suunnittelualueella vaikuttaa, mutta hajakuormitusta voidaan hillitä suunnittelualueen hulevesien laadullisella hallinnalla, joka vaikuttaa myös taimenten elinympäristöön. Muun muassa rakennetut kosteikot ja lammet, pihojen ja katujen viivytys- ja biosuodatusrakenteet, läpäisemättömän pinnan vähentäminen ja viherkatot ovat suositeltavia toimenpiteitä.

Radan itäpuolella Peltosaaressa vesistötulvavyöhykkeet ovat erittäin laajat, ja lähes koko Peltosaaren nykyinen rakennuskanta sijaitsee kerran 250 vuodessa tulvivalla alueella. Hulevesitulvat sijoittuvat pääosin samoille alueille kuin vesistötulvat, mutta eivät yhtä laajoina vyöhykkeinä. Hulevesitulville alttiita alueita on lisäksi radan länsipuolella Eteläisellä Asemakadulla, Keskuspuistossa ja kauppakeskus Atomin edustalla. Koska hulevesitulva-alueet on määritelty mallintamalla, voi aluerajauksissa ilmetä epätarkkuuksia.

Uutta rakentamista ja täydennysrakentamista vesistötulva- ja hulevesitulva-alueille tulisi välttää. Mikäli tulva-alueille kuitenkin rakennetaan, tulee vastaavasti tulvien ja hulevesien hallintakapasiteettia lisätä alueella ja huolehtia ylivuodosta sadevesiviemäriin tulvavahinkojen välttämiseksi. Lisäksi on tärkeää määrittää väliaikaiset tulvareitit ja mahdollistaa tulvavesien väliaikainen johtaminen yleisille alueille viivytettäväksi.

Vantaanjoki

Virtaushidaste

Lampi

Vesistötulva 1/250 v (SYKE)

Vesistötulva 1/1000 v (SYKE)

Hulevesitulva 1/100v (SYKE)

Kosteikko ja tulva-alueet

Tulvaherkkä alue, jolla hulevesien paikallakäsittelyä kehitettävä

Alue jolla paljon läpäisemättömiä pintoja ja hulevesien laadullista hallintaa ja viivytystä kehitettävä osana katutiloja ja kortteleita

21/62
1:6 000 @ A3
0 50 100 200 500

PALVELUT

Palveluiden sijoittumisessa Riihimäelle on havaittavissa kehämäinen rakenne, jossa kaupalliset ja kulttuuritoiminnot sijoittuvat keskeisesti ja koulutuksen ja urheilun toiminnot ympäröivät niitä.

Kaupalla on kaksi pääasiallista keskittymää; perinteinen kivijalkakaupan alue Hämeenkadun ympäristössä ja kaupan suuryksiköiden alue rautatieaseman eteläpuolella. Nämä kaksi aluetta ovat erillisiä saarekkeita, jotka eivät kohtaa vaan kilpailevat asiakasvirroista keskenään. Lisäksi Peltosaaren keskellä on pienimuotoinen lähipalvelujen alue.

Hämeenkadun alue on pikkukaupunkimaista urbaania ympäristöä, jossa liiketilojen välillä on miellyttävää liikkua jalan. Alue on kohtuullisen elinvoimaista, joskin viimeisimmän elinvoimalaskennan mukaan nykyisen keskustan elinvoima on laskenut vuosien 2018 ja 2019 välillä. Rautatieaseman eteläpuoleinen kaupan alue on autoliikennepainotteista eikä sen ulkoympäristöjä ole suunniteltu jalankulkuun. Sen sijaan kauppakeskus Atomin sisään on rakennettu vanhan kaupungin mittakaavassa oleva sisäkauppakatu. Asemanseudun alue on pääosin elinvoimaista, mutta matkakeskuksen liiketiloista valtaosa on tällä hetkellä tyhjillään. Yleisesti tyhjien liiketilojen määrä on vähentynyt rautatien länsipuoleisella asemanseudulla vuosien 2018–2019 aikana (27 kpl > 19 kpl).

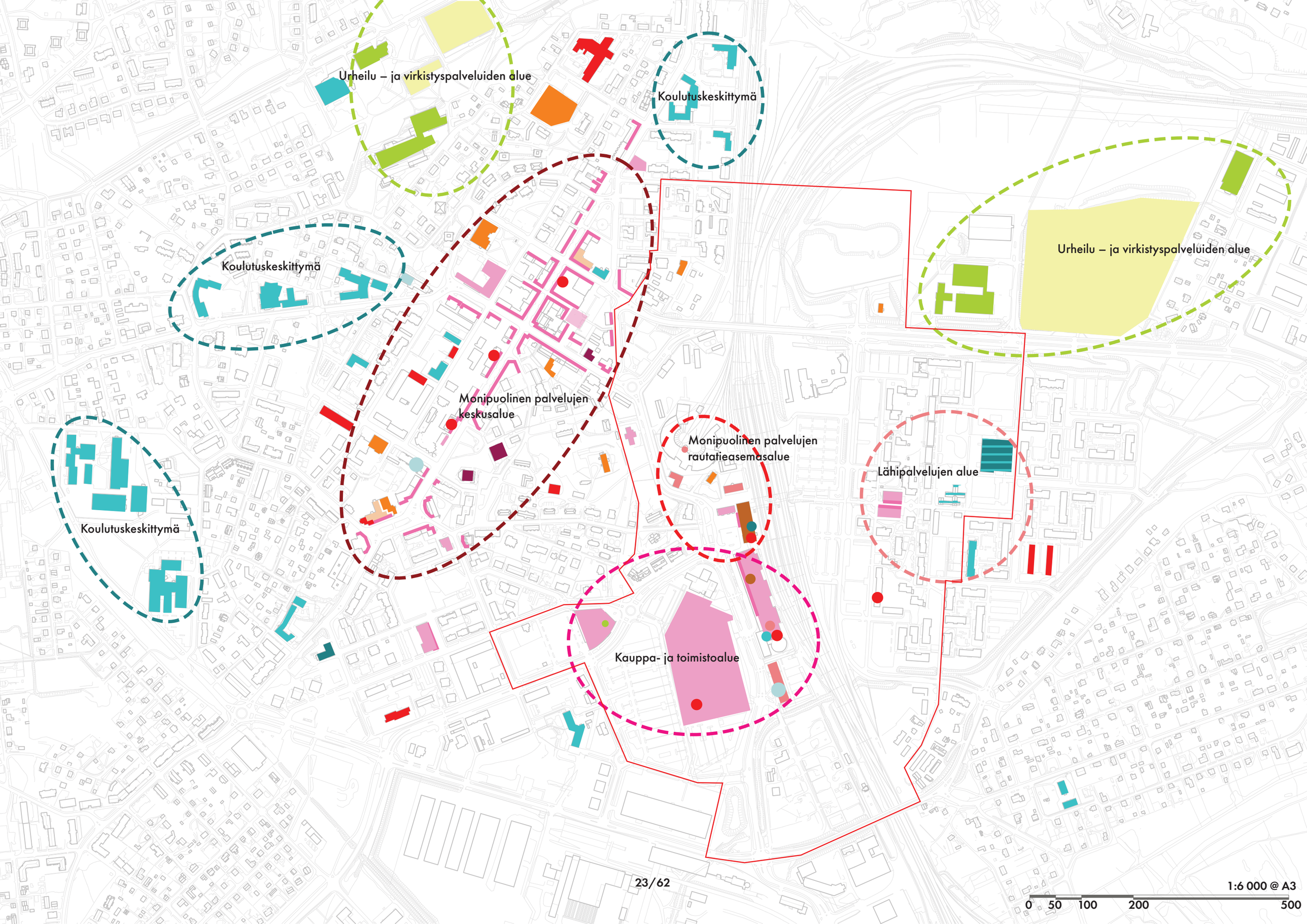
Toimistoksi laskettavia tiloja on Riihimäen keskustassa ja asemanseudulla yhteensä noin reilut 10 kappaletta. Asemanseudulla toimistotilat sijoittuvat erityisesti Liikeradan kiinteistön eteläpäähän. Riihimäen kaupungin eri toimintoja kuten esimerkiksi Riihimäen kaupungintalo on sijoittuneena Yritystalon kiinteistöön, joka sijaitsee suunnittelualueella rautatien länsipuolella radan välittömässä läheisyydessä.

Riihimäkeläisten perusterveydenhuollosta vastaa Riihimäen seudun terveyskeskuksen kuntayhtymä, jolla on terveysasema kaupungin keskustassa Penttilänkadulla, ja erikoissairaanhoidosta vastaa Kanta-Hämeen sairaanhoitopiirin Riihimäen yksikkö. Suunnittelualueen terveyspalveluita ovat Matkakeskuksessa sijaitseva yksityinen lääkäriasema.

Riihimäellä on yhteensä yksitoista peruskoulua, ja kaupungissa ei ole varsinaista koulupiirijakoa vaan alakoulujen oppilaat otetaan kouluihin lähikouluperiaatteella. Päivälukioita on yksi. Ammatillista koulutusta tarjoavat Hämeen ammattikorkeakoulu ja Hyria Oy sekä Suomen ympäristöopiston toimipiste. Laajimmat koulutuskeskittymät sijaitsevat nykyisen keskustan ja asemanseudun ulkopuolella. Suunnittelualueella oleva Peltosaaren koulu ja toinen alueen päiväkodeista siirtyy väistötiloihin kesän 2019 aikana. Riihimäen uudessa palveluverkkoselvityksessä tullaan selvittämään koulutus- ja varhaiskasvatuspalveluiden tarve ja sijoittuminen.

Riihimäen keskeisimmät liikuntapaikat ovat Riihimäen uimahalli, Urheilutalo, Peltosaaren liikuntapuisto, kamppailukeskus sekä ulkoilualueet Riutta, Vahteriston ulkoilureitti ja varuskunnan puruRata. Näistä Peltosaaren liikuntapuisto sijaitsee suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä Peltosaaren pohjoispuolella. Suunnittelualueella olevia leikkipuistoja ovat Karlskogan leikkipuisto Peltosaaren keskellä sekä Keskuspuiston leikkipuisto.

- **Koulutus- ja varhaiskasvatuspalvelut**
- **Nuorisotilat**
- **Väistötiloihin siirtyvät koulutus- ja varhaiskasvatuspalvelut**
- **Urheilu – ja virkistyspalvelut (sisä)**
- **Urheilu – ja virkistyspalvelut (ulko)**
- **Kulttuuri**
- **Terveys- ja sosiaalipalvelut**
- **Kaupan suuryksikkö**
- **Kivijalkakauppa**
- **Hotelli**
- **Toimistotilat**
- **Liikennepalvelut**
- **Seurakunta**
- **Julkiset palvelut**
- **Koulutuskeskittymä**
- **Urheilu – ja virkistyspalveluiden alue**
- **Monipuolinen palvelujen keskusalue**
- **Kauppa- ja toimistoalue**
- **Monipuolinen palvelujen rautatieasemasalue**
- **Lähipalvelujen alue**


Urheilu – ja virkistyspalveluiden alue
Koulutuskeskittymä
Koulutuskeskittymä
Koulutuskeskittymä
Urheilu – ja virkistyspalveluiden alue
Monipuolinen palvelujen keskusalue
Monipuolinen palvelujen rautatieasemasalue
Lähipalvelujen alue
Kauppa- ja toimistoalue
23/62
1:6 000 @ A3
0 50 100 200 500

LIIKENNE JA PYSÄKÖINTI

Nykytilassa valtaosa Riihimäen keskusta-alueen matkoista tehdään henkilöautolla. Henkilöautojen kulkutapaosuus on noin puolet kaikista matkoista. Suunnittelualueen läpi kulkee ja sen laitamilla sijaitseekin autoliikenteen näkökulmasta vilkkaita katuja, jotka ovat merkittävä osa Riihimäen liikenneverkkoa. Riihimäen kaupunkiseudun liikenteen ja maankäytön kehittämisselvityksen (Holm, M. & Leppänen, A. 2015, s. 23-25) mukaan liikennemäärien perusteella tärkeimpiä katuyhteyksiä ovat rautatieaseman edustan Pohjoinen Asemakatu, valtatien 3 suuntaan kulkeva Etelän Viertotie ja aseman kiertävä Kulmalan puistokatu.

Keskuskatu-Valtakatu-Pohjoinen Asemakatu – ja Hämeenkatu-Torikatu -liittymät arvioitiin tämän työn aikana liittymäjärjestelyiltään haastaviksi autoliikenteen kannalta. Liittymät ovat ongelmallisia liian tiheästi sijaitsevien liittymien takia.

Riihimäen asemanseudun suurimmat pysäköintialueet ovat Peltosaaren puolella sijaitsevat rautatieaseman liityntäpysäköintialueet ja kauppakeskus Atomin sekä liikekeskus Liikeradan pysäköintialueet. Lisäksi Peltosaaren alueella sijaitsee useita LPA-alueita, jotka ovat osin tai kokonaan varattuja alueen asukkaiden käyttöön. Kadunvarsipysäköinnistä valtaosa sijaitsee Peltosaaren tonttikaduilla.

Riihimäen pysäköintiohjelman nykytila-analyysin mukaan suunnittelualueella on riittävästi autopaikkoja (Mäkinen, J. & Gruzdaizis, L. 2019, s. 11). Ruuhkaisin pysäköintialue on Liikeradan pysäköintilaitos, jonka täyttöaste on päivällä yli 90 %. Samanaikaisesti Peltosaaren liityntäpysäköintialueilla on runsaasti vapaita pysäköintipaikkoja (täyttöaste 51-75 %). Atomin pysäköintialue on varattu sen kävijöille.

Pysäköintiä tulee kehittää mm. kasvattamalla autopaikkojen käyttöastetta ja parantamalla pyöräpysäköinnin laatutasoa (Mäkinen, J. & Gruzdaizis, L. 2019, s. 12). Keinoja käyttöasteen korottamiseen voivat olla tiettyjen pysäköintialueiden muuttaminen vuorottaispysäköintialueiksi tai asettamalla pysäköintialueille aikarajoituksia.

Turvallinen pyöräpysäköinti lisää liikkujien halukkuutta hyödyntää pyörää osana joukkoliikenteeseen tukeutuvaa matkaketjua. Pyöräpysäköinnin laatua on mahdollista kehittää esimerkiksi lisäämällä runkolukittavia pyöräpaikkoja. Turvallisuuden parantamisen ja rikollisuuden ehkäisyn kannalta on tärkeää sijoittaa pyöräpysäköintialueita vilkkaiden kulkuyhteyksien yhteyteen ja panostaa niiden valaistukseen.

Holm & Leppänen (2015, s. 23) mukaan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden matkojen kulkutapaosuus Riihimäen kaikista matkoista on 37-38 %, mikä on samalla tasolla kuin Helsingissä (Pastinen 2018, s. 1). Vastaava osuus on Riihimäen seudulla 27 % Helsingin seudulla 32 %, joten Riihimäen kävelyn ja pyöräilyn nykytilaa voidaan pitää hyvänä (Pastinen & Vallenius, s. 9).

Pyöräilyverkon osalta oleelliseksi kehityskohteeksi tunnistettiin yhteyksien laatutason nosto, mikä tarkoittaa muun muassa jalankulun ja pyöräilyn erottelun lisäämistä sekä reittien priorisoimista pääreitteihin ja muihin reitteihin. Erottelu parantaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta sekä sujuvoittaa pyörämatkoja. Talvikunnossapidon täytyy olla korkealaatuista pyöräilyn pääreiteillä, jotta ympärivuotinen pyöräily on mahdollista.

Jalankulun määrän lisääminen on yhteydessä kaupunkiympäristön viihtyisyyden ja kaupunkirakenteen kehittämiseen. Viihtyisä, virikkeitä tarjoava jalankulkuympäristö houkuttelee liikkujia tekemään lyhyitä matkoja auton sijaan jalan ja muilla kestävillä liikkumismuodoilla. Esimerkiksi autoliikenteeltä rauhoitetut kävelykadut tukevat turvallisia jalankulkumatkoja. Jalankulkupainotteiset alueet mahdollistavat myös erilaisten tapahtumien järjestämisen.

Henkilöauto- sekä jalankulku- ja pyöräilymatkoista poiketen sisäisten joukkoliikennematkojen osuus kaikista matkoista on melko vähäinen. Kaupungin ulkopuolisista matkoista joukkoliikenteen kulkutapaosuus on noin 20 %, jota kasvattaa esimerkiksi pääradan tarjoamat hyvät junayhteydet (Riihimäen kaupunkiseudun liikenteen ja maankäytön kehittämisselvitys 2015, s. 23). Joukkoliikenteen käytön lisääminen vaatii palvelutason nostoa, kuten linja-autojen vuorovälin tihentämistä.

Autoliikenne

- **Autoilun houkuttelevuuden vähentäminen maisemoinnilla tai muilla keinoilla, autoilua ei rajoiteta kielloilla**
- **Liittymät, jotka vaativat kehittämistä**

Pyöräily

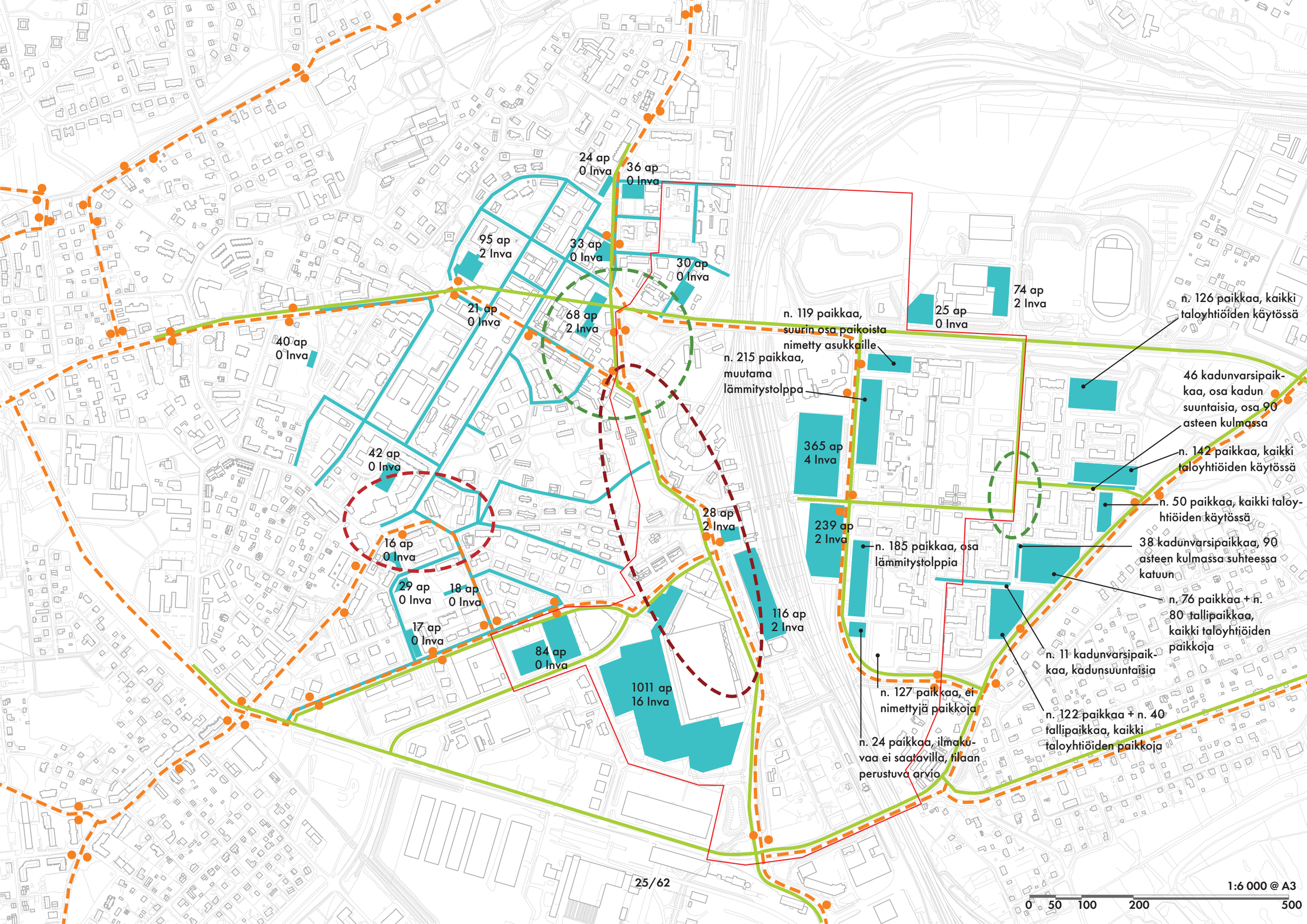
- **Kehitettävä yhteys, joiden laatua pyritään parantamaan**
- **Sujuvuuden kannalta kehittämistä vaativat kohdat**

Joukkoliikenne

- **Linja-autoreitit**
- **Linja-autopysäkit**

Pysäköinti ja taksi- sekä saattoliikenne

- **Pysäköintialueet**
- **Kadunvarsipysäköinti**


24 ap
0 Inva
36 ap
0 Inva
95 ap
2 Inva
33 ap
0 Inva
30 ap
0 Inva
21 ap
0 Inva
68 ap
2 Inva
40 ap
0 Inva
42 ap
0 Inva
16 ap
0 Inva
29 ap
0 Inva
18 ap
0 Inva
17 ap
0 Inva
84 ap
0 Inva
1011 ap
16 Inva
28 ap
2 Inva
116 ap
2 Inva
365 ap
4 Inva
239 ap
2 Inva
25 ap
0 Inva
74 ap
2 Inva
n. 119 paikkaa,
suurin osa paikoista
nimetty asukkaille
n. 215 paikkaa,
muutama
lämmitystolppa
n. 185 paikkaa, osa
lämmitystolppia
n. 127 paikkaa, ei
nimettyjä paikkoja
n. 24 paikkaa, ilmaku-
vaa ei saatavilla, tilaan
perustuva arvio
n. 126 paikkaa, kaikki
taloyhtiöiden käytössä
46 kadunvarsipaik-
kaa, osa kadun
suuntaisia, osa 90
asteen kulmassa
n. 142 paikkaa, kaikki
taloyhtiöiden käytössä
n. 50 paikkaa, kaikki taloy-
htiöiden käytössä
38 kadunvarsipaikkaa, 90
asteen kulmassa suhteessa
katuun
n. 76 paikkaa + n.
80 tallipaikkaa,
kaikki taloyhtiöiden
paikkoja
n. 11 kadunvarsipaik-
kaa, kadunsuuntaisia
n. 122 paikkaa + n. 40
tallipaikkaa, kaikki
taloyhtiöiden paikkoja
25/62
1:6 000 @ A3
0
50
100
200
500

OSALLISTUMINEN

Kuntalaisten osallisuuden ja osallistumisen edistäminen on osa Riihimäki-strategiaa 2030. Strategian osallisuuspolitiikan sekä Osallisuusohjelman 1.0 tavoitteina on, että kaupunkilaiset voivat osallistua ja vaikuttaa päätöksentekoon ja palvelujen kehittämiseen. Kaupungissa on otettu käyttöön erilaisia osallistuvia toimintatapoja ja päämääränä on juurruttaa osallistumisen käytännöt osaksi kuntaorganisaation toimintaa. Huhtikuussa 2019 Riihimäen kaupunginhallitus hyväksyi osallistuvan budjetoinnin periaatteet yhdeksi osallistumisen työkaluksi.

Osallistuminen on ollut tärkeässä roolissa Riihimäen asemanseudun visiotyövaiheessa, jonka aikana hyödynnettiin erilaisia osallistumismenetelmiä asukastiedon saamiseksi. Elokuussa 2018 järjestettiin 1) kaupunkilaisille avoin visiotyöpaja koskien asemanseudun ja keskustan kehittämistä, minkä lisäksi järjestettiin erilliset työpajat 2) yrityksille, kiinteistönomistajille ja oppilaitosten edustajille, 3) visiotyön ohjausryhmälle ja viranhaltijoille sekä 4) kuntapäättäjille. Osallistuvien työpajojen lisäksi kaupunkilaisten näkemyksiä Riihimäen asemanseudun ja keskustan kehittämisestä on selvitetty karttapohjaisella verkkokyselyllä syksyllä 2018. Osallistumispajojen sekä verkkokyselyn avovastausten tuloksia on kiteytetty oheiseen taulukkoon 'Poimintoja kaupunkilaisten ideoista'. Laajempi listaus löytyy Lundén Architecture Companyn laatimasta visiotyön raportista. Osallistuminen on osa myös yleissuunnitelmatyötä Elokuussa 2019 järjestetään kolme työpajaa ja kaikille avoin esittely- ja keskustelutilaisuus sekä karttapohjainen verkkokysely.

Viereisen sivun kartoissa on esitetty visiotyön verkkokyselyn tuloksia syksyltä 2018. Asukkaat saivat merkitä kartalle hyviä ja huonoja paikkoja Riihimäen keskustan ja asemanseudun alueelta. Lisäksi oli mahdollista merkitä karttaan toivottuja kehittämiskohteita ja antaa avovastauksia kehittämiseen liittyen. Vastaajien lukumäärä oli 762 ja karttavastauksia saatiin lähes 4000. Asemanseutu ja Veturitallit saivat eniten merkintöjä ja niihin kohdistui eniten muutostoiveita kaupunkilaisilta. Rautatienpuisto ja Maantien historiallinen ympäristö koettiin hyviksi paikoiksi kaupungissa. Suunnittelualueelta erityisesti Matkakeskus ja LiikeRata sekä asemanaukio koettiin huonoiksi paikoiksi, ja myös muutamat liikenneverkon kannalta keskeiset paikat saivat negatiivisia merkintöjä. Muutosta toivottiin erityisesti asemanaukiolle, Veturitalleille, Voimalaan ja Matkakeskukseen.

Peltosaaren kaupunginosa ei kuulunut asemanseudun ja keskustan vision suunnittelualueeseen. Peltosaaren kehittämiseksi on aiemmin järjestetty arkkitehtuurikilpailu vuonna 2011, jonka perusteella alueelle laadittiin yleissuunnitelma (2013). Samassa yhteydessä järjestettiin myös asukastilaisuuksia ja "kehityskeskusteluja" yhdessä alueen asukkaiden kanssa.

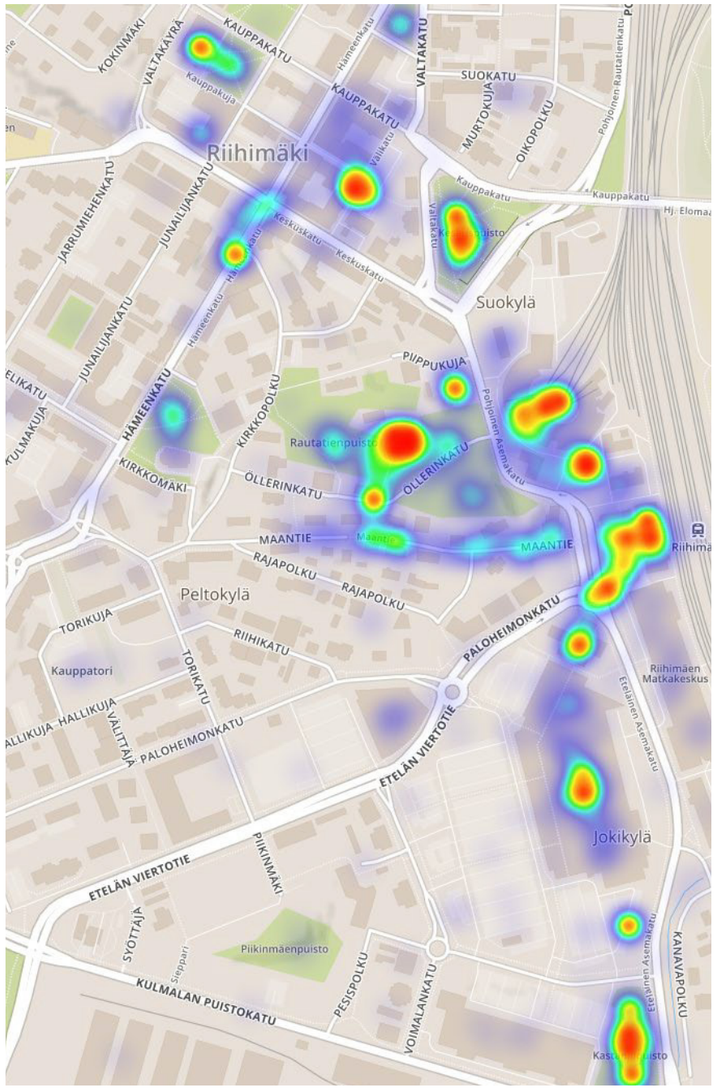
Myöhemmin Peltosaari on ollut mukana esimerkiksi SubUrbanLab-hankkeessa tutkimus- ja yhteiskehittämiskohteena. Lisäksi Riihimäen viheralueohjelman 2015–2035 laatimisen yhteydessä ja vuoden 2019 aikana valmistuvan pysäköintiohjelman karttapohjaisissa verkkokyselyissä on kysymyksiä kohdennettu myös Peltosaaren alueelle. Karttamerkintöjen mukaan Peltosaaressa on turvattoman tuntuisia ja epäsiistejä paikkoja erityisesti Telluskadun muodostaman keskusakselin kohdalla ja läheisyydessä, joten näiden alueiden kehittämiseen on syytä kiinnittää erityistä huomiota.

Asemanseudun kehittämisen yhtenä tavoitteena on muodostaa Peltosaaresta osa uutta rautatieaseman läheisyyteen rakennettavaa keskustatoimintojen aluetta.

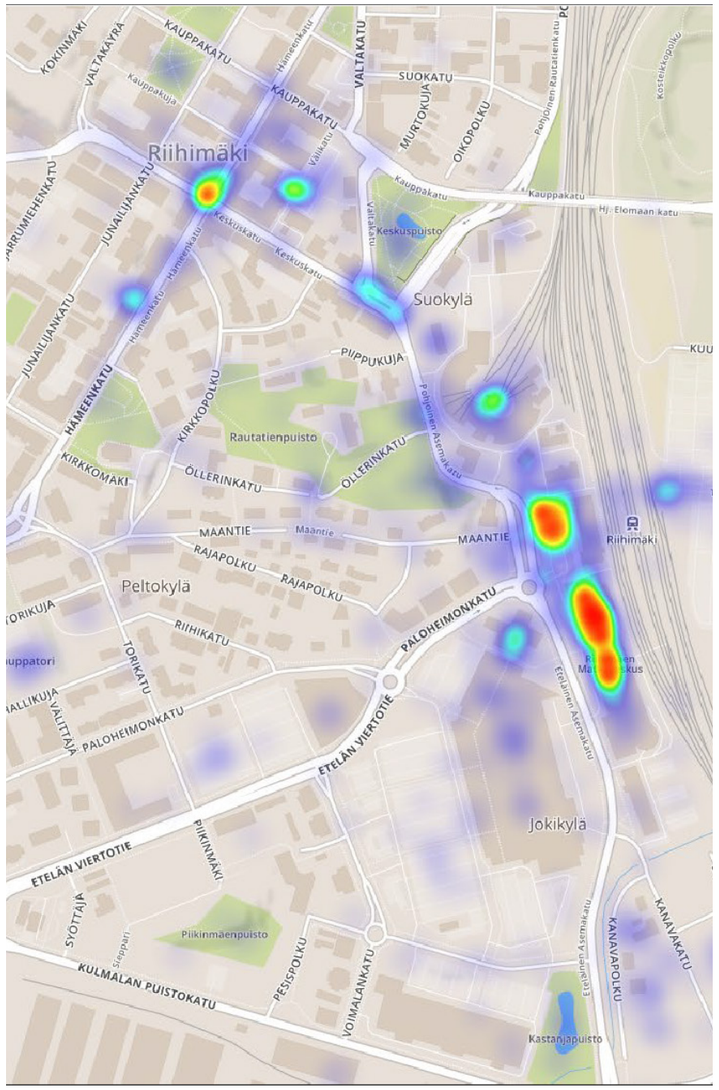
Poimintoja kaupunkilaisten ideoista

- Radan itä- ja länsipuoli tulee yhdistää
- Keskusta liitettävä tiiviimmin asemanseutuun
- Erilaisia asumismuotoja
- Pienimittakaavaista täydennysrakentamista
- Historialliset rakennukset tulee säästää
- Enemmän tilaa kävelylle ja pyöräilylle
- Joukkoliikenne helposti saavutettavaksi
- Pysäköinnille tilaa keskustaan – uudet pysäköintiratkaisut
- Kulttuuri- ja tapahtumakeskus asemanseudulle
- Veturitallit avoimeksi kaupunkilaisille
- Voimala kaupunkilaisten käyttöön
- Asema-aukiolle tori ja toimintaa
- Kahviloita, puoteja, kulttuuria ja tapahtumia
- Matkakeskus eloon ja viihtyisäksi
- Keskusta tarvitsee enemmän vihreää
- Vantaanjoki selkeämmin esille
- Lisää sinistä kaupunkiin
- Kaupungin eri osien luonteet enemmän esiin
- Vehreä Rautatienpuisto enemmän esille ja saavutettavaksi
- Atomin ympäristö parkkikenttineen viihtyisämmäksi
- Jokikylää tulee kehittää - uutta asutusta ja muuta toimintaa

Lähde: Riihimäen asemanseudun ja keskustan visiotyö 2018



Hyvät paikat



Huonot paikat

Paikat, joita haluttaisiin muuttaa

MELU JA TÄRINÄ

Peltosaaren melu- ja tärinätilannetta analysoitaessa havaittiin, että tärinä aiheuttaa selvästi melua enemmän haasteita alueen täydennysrakentamiselle. Kurikka-Ojan (2011) mukaan pääradan junaliikenne aiheuttaa tärinähaittaa Peltosaaren alueelle, mikä ulottuu itäisimmän raiteen reunasta noin 120 metrin etäisyydelle.

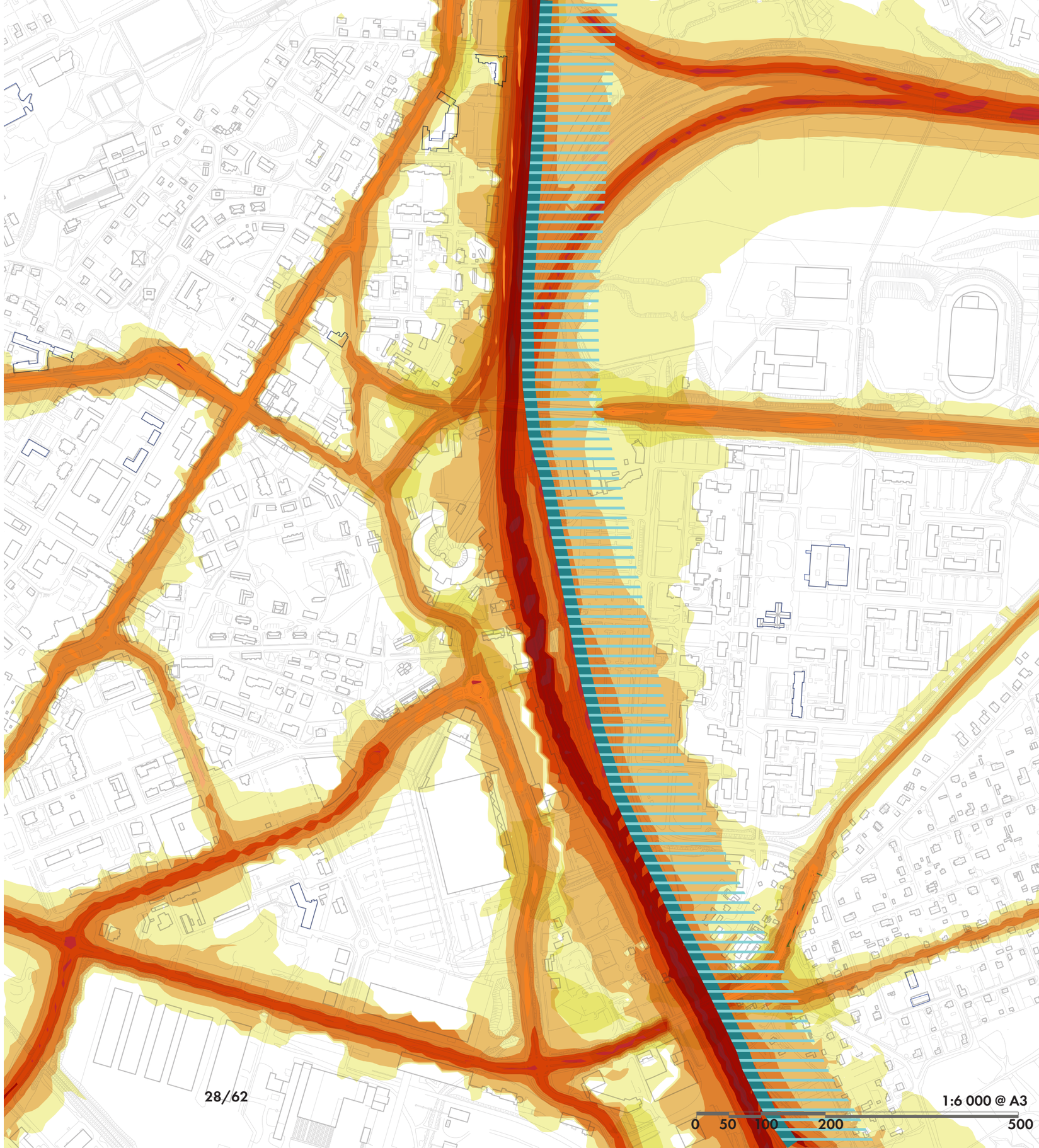
Tärinäalueelle täydennysrakennettaessa rakennukset täytyy rakentaa tärinää kestäviksi ja siten ettei tärinästä aiheudu haittaa esimerkiksi rakennusten asukkaille. Tärinän erityisvaatimuksia uusille rakennuksille voidaan lieventää sijoittamalla alueelle myös sellaisia toimintoja, kuten pysäköintiä, jotka eivät ole herkkiä tärinälle.

Raideliikenteen ja tieliikenteen yöajan klo 22-7 keskiäänitaso (LAeq) 2015

dB

- 70+
- 65-70
- 60-65
- 55-60
- 50-55
- 45-50
- 0-45

Tärinä



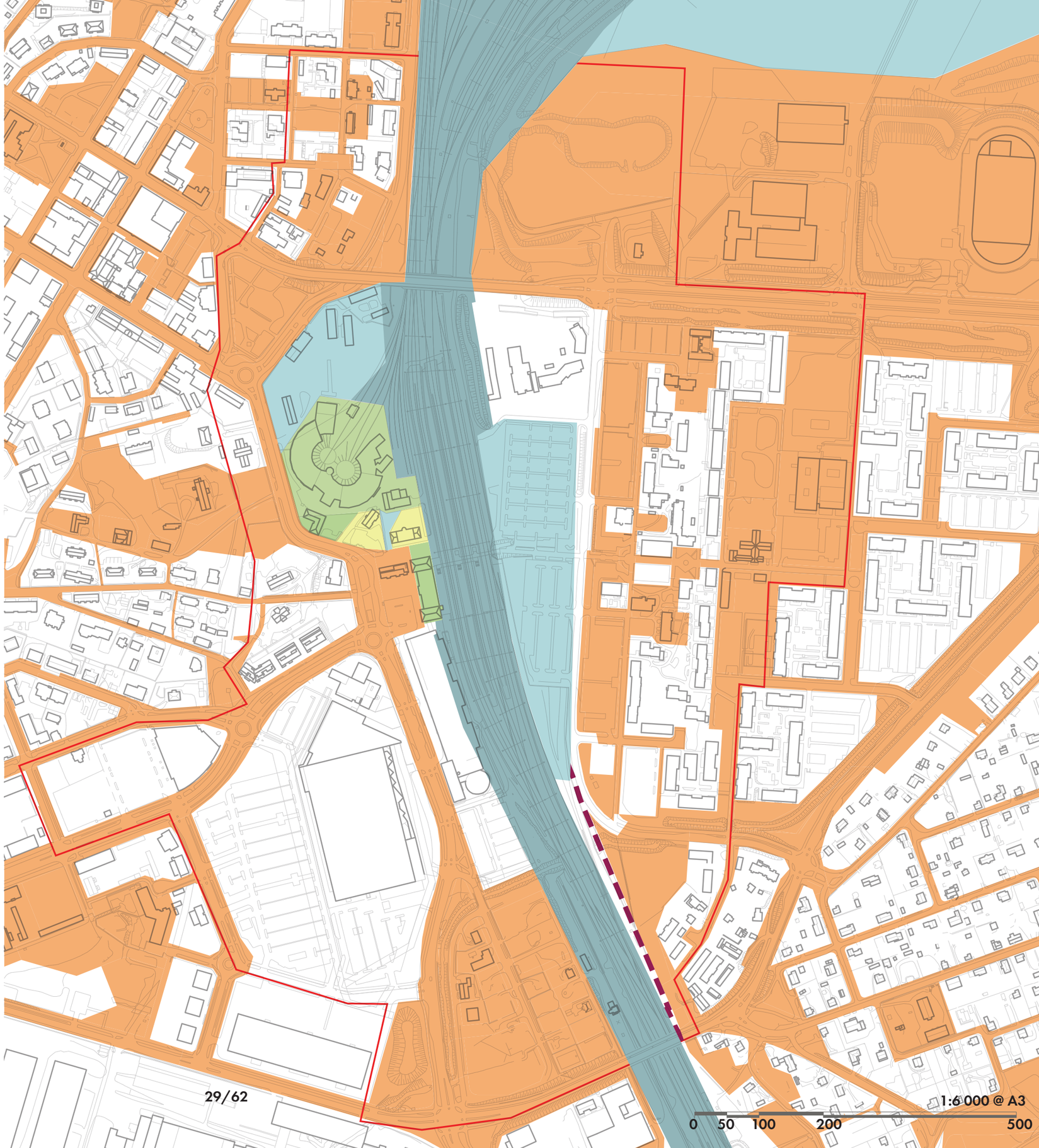
MAANOMISTUS

Maanomistus

Riihimäen kaupunki omistaa maa-alueita esimerkiksi suunnittelualueen eteläosassa (Jokikylä) sekä Peltosaaren keski- ja pohjoisosassa (koulu, kosteikkopuisto ja urheilualueet). Rautatiealueet ja Peltosaaren liityntäpysäköintialueet ovat valtion omistuksessa (Senaatti-kiinteistöt sekä Väylävirasto), kun taas Veturitallit omistaa ja niitä hallinnoi VR-yhtymä Oy. Alueella toimii yksityisiä kiinteistöyhtiöitä, jotka omistavat liiketiloja junaradan länsipuolella. Suunnittelualueen länsiosan keskeisimmät maanomistajat ovat laatineet kumppanuussopimuksen Riihimäen asemanseudun kehittämiseksi ja yhteisiksi kehittämistavoitteiksi. Väylä ei ole mukana sopimuksessa.

Peltosaaren puolella on useita sekä kaupungin omistamia että yksityisiä vuokra-asuntoja. Kaupungin vuokrataloyhtiö Riihimäen Kotikulma Oy omistaa, hallitsee ja vuokraa suurinta osaa vuokra-asunnoista. Alueella on myös asunto-osakeyhtiömuotoista omistusasumista sekä asumisoikeusasumista.

- **Senaatti-kiinteistöt**
- **VR Yhtymä Oy**
- **Riihimäen kaupunki**
- **Veturitallien alueen yksityiset maanomistajat**
- **Väylävirasto**
- **Raidevarausalue**



YLEISKAAVA 2035

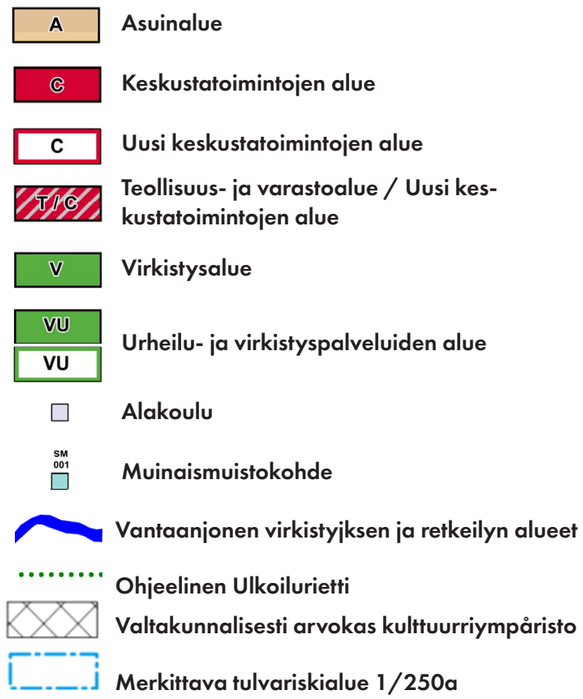
Riihimäelle laadittu uusi yleiskaava 2035 sai lainvoiman 20.8.2017. Yleiskaava 2035 ohjaa yleispiirteisesti kaupungin yhdyskuntarakennetta, maankäyttöä ja asemakaavoitusta. Maankäytön kehittämis- ja yleissuunnitelmien osalta Riihimäen yleiskaava 2035 määrää varautumaan mm. keskustan (sis. asemanseutu) sekä Peltosaaren keskustatoimintojen kehittämiseen, joten uudella yleiskaavalla on keskeinen ohjaava rooli asemanseudun yleissuunnitelmatyön taustalla.

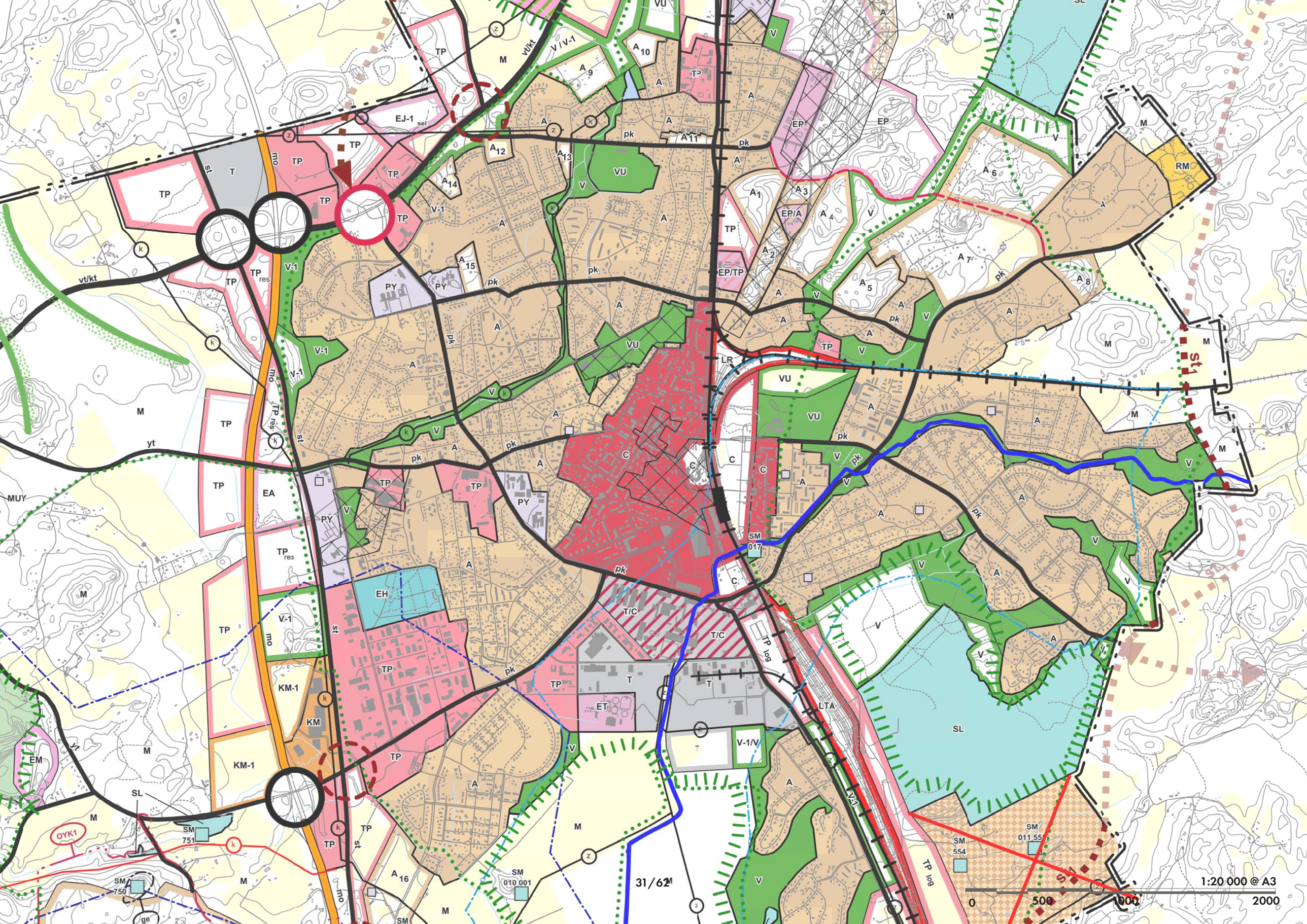
Riihimäellä yleiskaavatyötä tehdään jatkuvan suunnittelun periaatteella. Yleiskaavaa tarkistetaan, päivitetään ja täydennetään yhtämittaisesti. Jatkuva yleiskaavoitus antaa ajantasaisen kokonaiskuvan kaupungin maankäytön kehityksestä ja pitää strategiset linjaukset viimeisimmän kehityksen mukaisina. Se myös auttaa yksityiskohtaisempien suunnitteluhankkeiden ajoittamisessa ja niihin varautumisessa. Asemanseudun yleissuunnitelman laadinta on osa jatkuvaa yleiskaavatyötä sekä yleiskaavan 2040 aloitus- ja valmisteluvaiheita. Yleissuunnitelman ratkaisut päivitetään yleiskaavakartalle, kun yleiskaavasta 2035 muotoutuu myöhemmin yleiskaava 2040.

Riihimäen yleiskaava 2035 antaa mahdollisuudet toiminnoiltaan monipuolisen kaupunkiympäristön toteuttamiselle suunnittelualueella. Koko suunnittelualue on määritelty yleiskaavassa keskustatoimintojen alueeksi. Suurin osa suunnittelualueesta on asemakaavoitettu yleiskaavan mukaisesti sisältäen palveluja, hallinnon rakennuksia, asumista ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työpaikkatoimintoja sekä kaupan suuryksiköitä.

Veturitallien alue, Jokikylä ja Peltosaaren länsireuna on yleiskaavassa määritelty asemakaavoitettavaksi palveluja, hallintoa, asumista ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työpaikkatoimintoja palvelevalle rakentamiselle. Alueille voidaan sijoittaa myös sekä kaupan suuryksiköitä. Peltosaareen on yleiskaavassa merkitty alakoulu alueelta poistuneen koulun nykyiselle paikalle.

Muita merkittäviä yleiskaavamääräyksiä ovat Vantaanjoen virkistyksen ja retkeilyn alueiden saavutettavuuden parantaminen erityisesti jalankulun ja pyöräilyn näkökulmasta sekä valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen huomioiminen eri toimenpiteiden yhteydessä. Tulvariskin vähentäminen, hulevesien hallinta ja meluntorjunta ovat myös maankäytön suunnitelmissa ja rakentamisessa huomioitavia seikkoja. Peltosaaren alueen eteläkulmalla sijaitseva muinaismuistokohde (Szolnokin puiston kuppikivi) on yleiskaavassa määrätty suojeltavaksi.





1:20 000 @ A3
0
500
1000
2000
31/62

ASEMAKAAVA

Ensimmäinen, Harald Andersin laatima Riihimäen asemakaava valmistui 1916, mutta kyseistä asemakaavaa ei toteutettu. Seuraavan asemakaavan laati Otto I. Meurman ja se tuli voimaan 1925. Yhtenäiseen kaupunkikuvaan ja harmoniaan pyrkivä kaava ei toteutunut kokonaisuudessaan, mutta se vaikutti merkittävästi Riihimäen kaupunkirakenteen muodostumiseen (Söderström 2018). 1960-luvulla Riihimäen rakennuskantaa uudistettiin modernismin hengen mukaisesti ja Peltosaaren alueelle alettiin laatia erillistä asemakaavaa pohjoismaisen suunnittelukilpailun myötä. Kilpailun voittaneiden Kaj Nymanin ja Mane Hetzwerin laatima Peltosaaren asemakaava tuli lainvoimaiseksi vuonna 1971. Sittemmin suunnittelualueelle on laadittu useita suppeampia ja yksittäisiä asemakaavoja ja kaavamuutoksia. Esimerkiksi Ratapihan alueella on neljä asemakaavaa, jotka ovat saaneet lainvoiman vuosina 1972, 1973, 1992 ja 2006. Suunnittelualueella ja/tai sen läheisyydessä on muutamia ajankohtaisia tai tulevia asemakaavahankkeita, kuten Etelä-Suokylän kortteleiden 9007 ja 0211 kaavoittaminen sekä VR:n terminaalialueen kehittäminen.

Jokikylä

Nykyisessä asemakaavassa alue on määritelty toimistorakennusten korttelialueeksi. Asumisen sijoittaminen alueelle ei nykyisen asemakaavan mukaisesti ole mahdollista. Asumisen sijoittaminen edellyttää asemakaavamuutosta. Kauppakeskus Atomin alue ympäröivine tontteineen on kaavoitettu kaupallisille palveluille. Asumisen sijoittaminen ko. alueille edellyttää asemakaavamuutoksia.

Veturitallit

Veturitallien säilyttämistä tai suojelua ei ole huomioitu voimassa olevassa asemakaavassa. Alue on määritelty asemakaavassa liikennettä- ja pysäköintiä palvelevaan rakentamiseen. Muiden käyttötarkoitusten osoittaminen alueelle edellyttää asemakaavamuutosta. Alueen pohjoisosa on asemakaavoitettu kaupallisille palvelurakennuksille.

Peltosaari

Alueen nykyiset asuinalueosat on kaavoitettu asuinkerrostalorakentamiselle. Em. alueiden täydennysrakentaminen edellyttää asemakaavamuutoksia. Alueen länsi- ja kaakkoisreuna on asemakaavoitettu liikenne- ja pysäköintialueiksi. Näille alueille sijoitettava asuinrakentaminen edellyttää asemakaavamuutoksia. Voimassa olevat asemakaavat eivät kaikilta osin vastaa yleiskaavan 2035 merkintöjä ja tavoitetilaa. Alueen luoteiskulmalle on laadittu uusi asuinrakentamista palveleva asemakaava (2016). Nykyisen Peltosaaren koulun ja päiväkodin tontit on asemakaavassa määrätty julkisten palvelurakennusten alueiksi. Jos alueelle halutaan sijoittaa asuinrakentamista edellyttää asemakaavan muuttamista. Szolnokinpuistossa sijaitsevaa muinaismuistoa ei ole huomioitu voimassa olevassa asemakaavassa. Alueen keskelle on toteutettu asemakaavan mukaisesti pohjois-eteläsuuntainen viheryhteys, joka etelässä liittyy aluetta kaakkois- ja eteläreunalla rajaavaan viheraluevyöhykkeeseen.

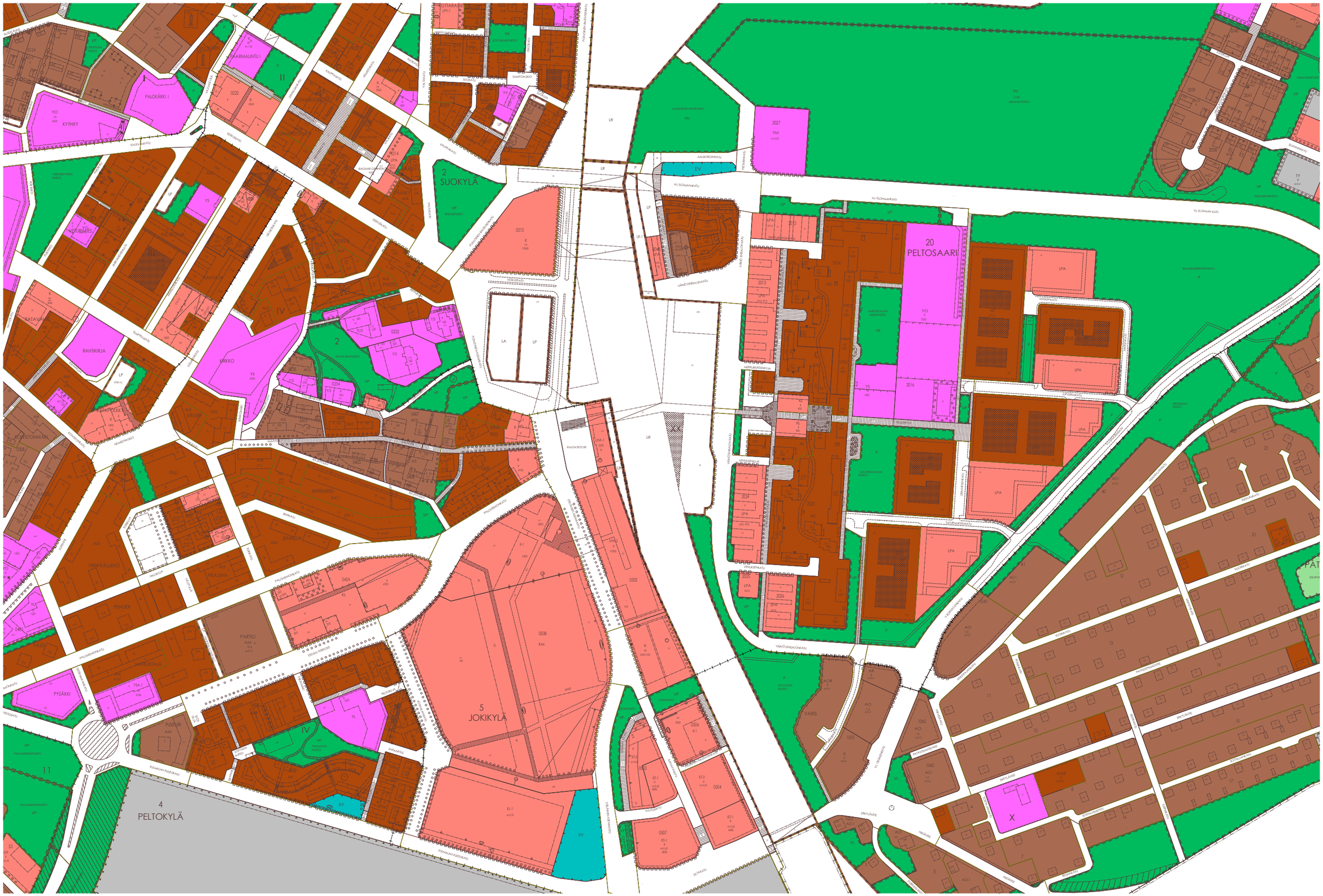
Rautatieasema

Alueen asemakaava on nykyisten käyttötarkoitusten mukainen. Lisä- tai täydennysrakentaminen alueelle edellyttää asemakaavamuutoksia.

Suokylä

Alue on asemakaavoitettu asuinrakentamiselle. Se voidaan toteuttaa nykyisten asemakaavojen mukaisesti. Uudet massoittelulliset, toiminnalliset ratkaisut tai rakennusoikeuden lisäys alueella edellyttävät asemakaavamuutoksia. Keskuspuisto on kokonaan kaavoitettu puistoksi. Jos alueelle halutaan sijoittaa rakentamista, tämä edellyttää asemakaavan muuttamista.

- AK — **Asuinkerrostalojen korttelialue**
- AL — **Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue**
- A — **Asuinrakennusten korttelialue**
- AO — **Erillispientalojen korttelialue**
- PL — **Lähipalvelurakennusten korttelialue**
- YL — **Julkisten lähipalvelurakennusten korttelialue**
- YS — **Sosiaalitointa ja terveydenhuoltoa palvelevien rakennusten korttelialue**
- YK — **Kirkkojen ja muiden seurakunnallisten rakennusten korttelialue**
- YO — **Opetustoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue**
- KM — **Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön**
- K — **Liike- ja toimistorakennusten korttelialue**
- KL — **Liikerakennusten korttelialue**
- VP — **Puisto**
- VK — **Leikkipuisto**
- VL — **Lähivirkistysalue**
- LPA — **Autopaikkojen korttelialue**
- LP — **Yleinen pysäköintialue**
- EV — **Suojaviheralue**



1:6 000 @ A3

0 50 100 200 500

ANALYYSIEN SYNTEESI

Kaupunkitila, ympäristötyypit ja palvelut

Suunnittelualue jakaantuu erilaisiin ympäristötyyppeihin, jotka erottuvat toisistaan suhteellisen selväpiirteisesti. Leimallista on jako suunnittelualueen länsiosan vaihtelevan ympäristön (aseman ympäristö ja Veturitallit) ja itäosan lähiöympäristön (Peltosaari) välillä, mitä rautatie erottavana tekijänä entisestään korostaa. Merkittävät kaupunkitilat sijaitsevat juuri näiden alueiden keskiosissa.

Rautatieaseman ja Matkakeskuksen yhteydessä on potentiaalia monipuolisille palveluille, joskin tällä hetkellä monet liiketilat ovat tyhjillään. Suunnittelualueen lounaisosa edustaa suuren mittakaavan ympäristöä ja kauppa- ja toimistoaluetta (mm. Atomin kauppakeskus parkkipaikkoineen). Eteläosassa sijaitseva Jokikylän alue linkittyy kauppakeskukseen sekä viereiseen rautatiealueeseen. Pohjoisosan kerrostaloalue (Suokylä) on Riihimäen nykyisen keskustan välittömässä läheisyydessä ja siten monipuolisten keskustapalvelujen piirissä. Peltosaari on lähinnä asumisen ja lähipalveluiden aluetta, ja kaupunginosassa on tarvetta esimerkiksi uudelle koulu- ja palvelukeskukselle. Peltosaaren lähipalvelujen määrä on kuitenkin kutistunut merkittävästi menneistä vuosista.

Viherrakenne, sinirakenne ja liikenne

Suunnittelualuetta halkova rautatie ja muutamat vilkkaat kadut vaikuttavat paikoin merkittävästi alueen kaupunkirakenteeseen ja maankäyttöön sekä viher-sinirakenteeseen ja sen yhtenäisyyteen. Varsinkin rautatien länsipuoliset katuosuudet ja liittymät vaativat kehittämistä. Suurin osa Riihimäen keskustan matkoista tehdään autoilla, joskin myös kevyen liikenteen matkojen osuus on merkittävä. Jalankulun lisäämisen kannalta viihtyisä ja turvallinen kaupunkiympäristö on avainasemassa. Pyöräilyverkoston laatutasoa ja sujuvuutta on syytä kehittää ainakin keskustassa ja Peltosaaressa.

Tulvariskit ja hulevesiin liittyvät haasteet ovat merkittäviä laajalla alueella rautatien itäpuolella Peltosaaressa sekä osin myös Jokikylässä. Tulvien ja hulevesien hallinta on merkittävässä roolissa alueelle rakentaessa. Toinen keskeinen ympäristöhaaste on rautatieliikenteestä aiheutuva tärinä.

Viherrakenteen suhteen suunnittelualueella sijaitsee joitakin julkisia puistoja ja viheralueita, mutta merkittävä osa viherrakenteesta sijaitsee yksityisillä alueilla. Rautatie katkaisee Vantaanjoen varren muutoin melko yhtenäisen viheryhteyden. Kesällä 2019 uusittu Ratasilta, Ratapihan alittava uusi jokiVäylä Jokikylän kohdalla sekä sillan ali mahdollisesti myöhemmin toteutettava jalankulku- ja pyöräilytie parantavat kuitenkin Vantaanjoen virkistyskäyttöä sekä ekologista verkostoa. Suunnittelualueen pohjoisosa kosteikkopuistoineen muodostaa yhtenäisen virkistysaluekokonaisuuden, jolla on myös merkitystä alueen ekologialle ja tulvariskien vähentämiselle. Useissa kohdissa kaupan, teollisuuden ja liikenteen toiminnot luovat vettä läpäisemättömiä pintoja, mikä vaikeuttaa hulevesien hallintaa.

Kaavatilanne, maanomistus ja rakennettu kulttuuriympäristö

Riihimäen yleiskaavassa 2035 suunnittelualue on osoitettu lähes kokonaan keskustatoimintojen alueeksi. Veturitallien alue, Jokikylä ja Peltosaaren länsiosat on merkitty uusiksi keskustatoimintojen alueiksi. Merkintä mahdollistaa monipuolisten asumisen, palveluiden, hallinnon ja työpaikkatoimintojen suunnittelemisen alueelle, mikä tulee muuttamaan ja uudistamaan alueiden luonnetta olennaisesti.

Riihimäen rautatiealueiden maanomistus on Rata-alueille tyypillisesti pirstaloitunut usealle eri valtion toimijalle, minkä takia maanomistuskysymykset voivat hidastaa suunnittelua ja rakentamista asemanseudulla. Vuoden 2019 alusta asti asema-alueiden kehittämiseen osallistuva uusi kiinteistökehitysyhtiö Senaatin Asema-alueet Oy tullee selkeyttämään tilannetta jatkossa. Asuinalueiden osalta Riihimäen kaupungin omistama vuokRataloyhtiö Kotikulma Oy on merkittävä toimija etenkin Peltosaaren puolella. Kaupunki omistaa maata esimerkiksi Jokikylässä, Peltosaaren kosteikkopuiston ympäristössä ja Rautatietorilla, mikä helpottanee ja nopeuttaa näiden alueiden suunnittelua.

Suunnittelualueen merkittävimmät rakennetun ympäristön kohteet sijaitsevat junaradan länsipuolella. Samalla alueella on joitain kulttuuritoimintoja, kuten palkittu Vihreä talo sekä Punaisen talon kulttuuritila. Veturitallien ja Voimalan mahdollinen saneeraus mahdollistaisi laajemmankin kulttuurikeskittymän aseman välittömään läheisyyteen. Myös Peltosaaren kulttuuritilojen uudistamista on syytä pohtia, mutta siten, että ne säilyvät taloudellisesti ja sosiaalisesti saavutettavina.

Johtopäätökset

Riihimäen asemanseutu on keskeinen osa kaupunkia ja siksi sen kehittäminen on tärkeää. Yhteys nykyisen keskustan, rautatieaseman ja Peltosaaren kaupunginosan välillä on katkonainen mutta sisältää potentiaalia erilaisten toimintojen kehittämiselle. Rautatien varressa on suhteellisen runsaasti uutta rakentamista mahdollistavia alueita, joskin rakentamisessa on erikseen huomioitava mm. junaradasta aiheutuva tärinä ja melu, aseman liityntäpysäköinnin uudelleenjärjestelyt sekä suunnittelualueen itä- ja eteläosien tulvariskit. Yleiskaavan linjaukset mahdollistavat monipuolisten toimintojen suunnittelemisen ja rakentamisen alueella. Viherrakenne on suunnittelualueen pohjoisosaa ja Vantaanjoen kapeaa vartta lukuun ottamatta melko hajanaista ja sijaitsee pitkälti yksityisillä mailla. Viheryhteyksien turvaamisella ja laadukkaalla viher-sinirakenteen suunnittelulla on merkitystä asukkaiden virkistäytymisen, viihtyvyyden, kaupunkiekologian ja hulevesihallinnan kannalta. Liikenteellisesti alueella sijaitsee liittymiä, joita on syytä kehittää. Kevyen liikenteen kohdalla keskeistä on pyöräilyverkon ja jalankulkuväylien laatutason nosto. JunaRata on keskeinen suunnittelualuetta jakava ja erotteleva elementti. Toisaalta junaRata on olennainen osa Riihimäen historiaa ja identiteettiä, joka siten myös yhdistää kaupunkilaisia ja liittää Riihimäen osaksi laajempaa kaupunkien verkostoa ja Suomen kasvukäytävää.

Jakava akseli

Tärkeä näkymä

Historiallinen keskusta

Merkittävä tulvariskialue 1/250 a

Kosteikko

Merkittävät kaupunkitilat

Liittymät, jotka vaativat kehittämistä

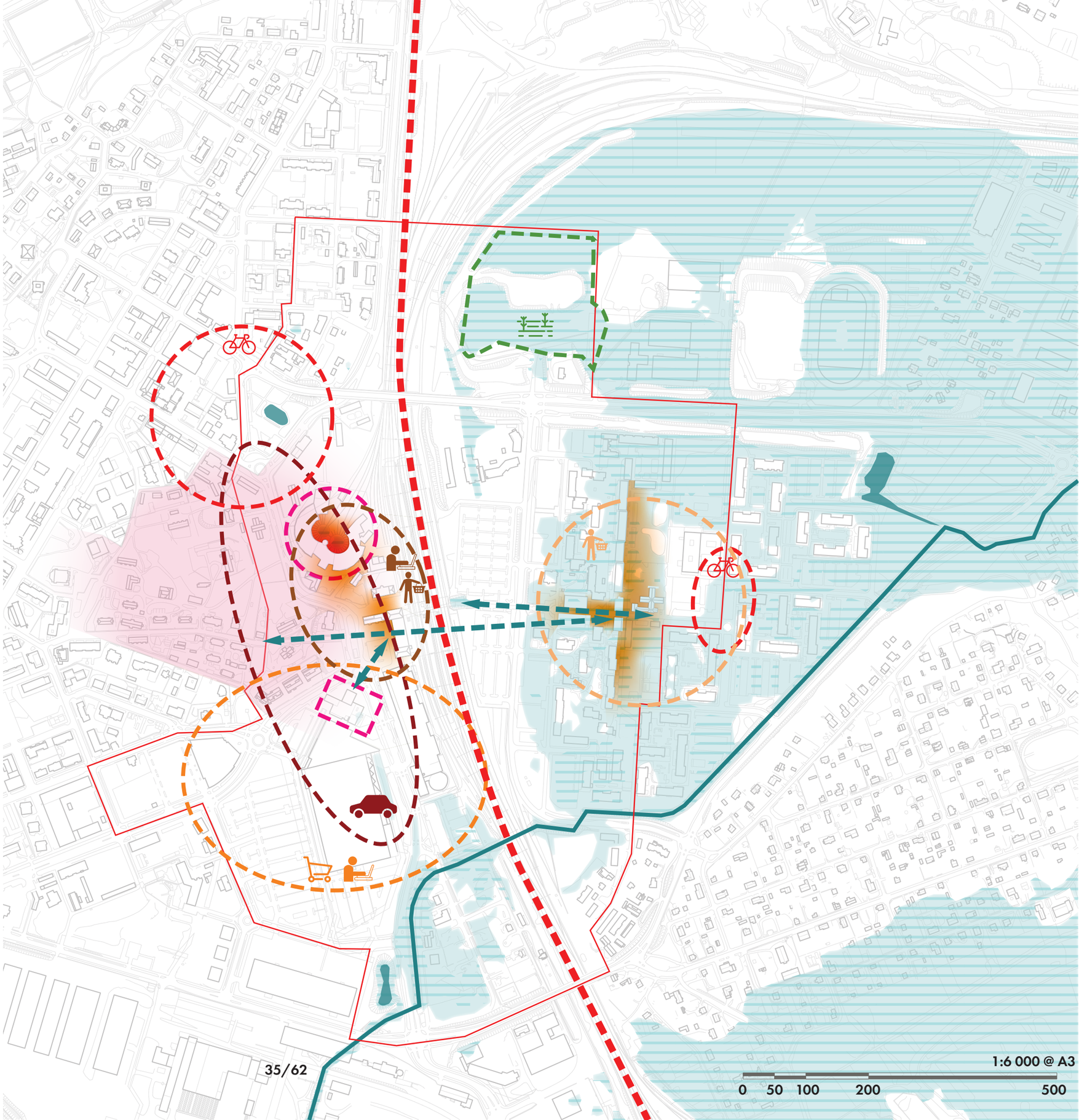
Sujuvuuden kannalta kehittämistä vaativat kohdat

Lähipalvelujen alue

Monipuolinen palvelujen raitotieasemasalue

Kauppa- ja toimistoalue

Potentiaalisia kulttuuritiloja

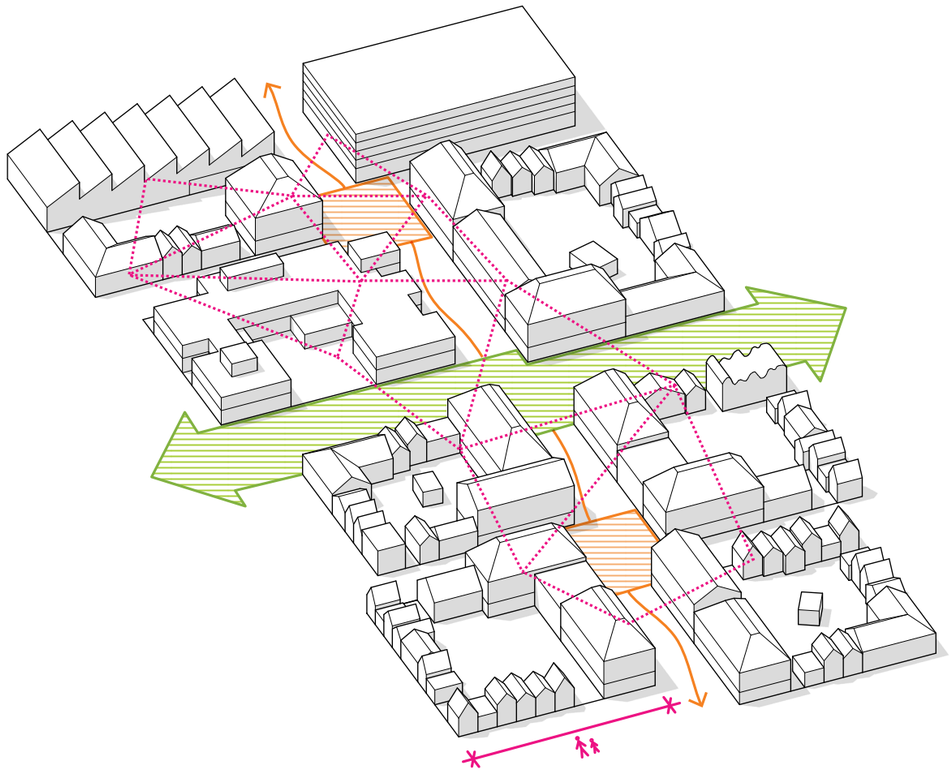


3

SUUNNITTELUPERIAATTEET

JOHDANTO

Suunnitteluperiaatteet ohjaavat yleissuunnittelua ja toimivat suuntaviivoina alueen kehittämiselle. Toimintojen suunnittelu perustuu strategiseen suunnittelumetodiin, joka puolestaan pohjautuu kaupunkirakenteen osatekijöiden määrittelyyn. Suunnitteluperiaatteissa on huomioitu Riihimäen erityispiirteet, kuten ihmisen mittakaavaisuus, resurssiviisaus ja kaupungin uudistumistoiveet. Kestävä kehitys ja liikkuminen sekä tulevaisuuden asumistarpeet ovat tärkeitä lähtökohtia asemanseudun yleissuunnittelulle. Suunnitteluperiaatteet on jaettu eri teemoihin, jotka osaltaan vastaavat Riihimäen asemanseudun yleissuunnittelun tarpeita ja tavoitteita. Periaatteet ohjaavat lisäksi viitesuunnitelmien laatimista. Tavoitteena on, että suunnitteluperiaatteet ja niiden eri osa-alueet huomioidaan kaavoittamisessa ja rakentamisessa myös asemanseudun kehittämisen myöhemmissä vaiheissa.



TIIVIS JA IHMISEN KOKOINEN KAUPUNKI

Tiivis kaupunkirakenne

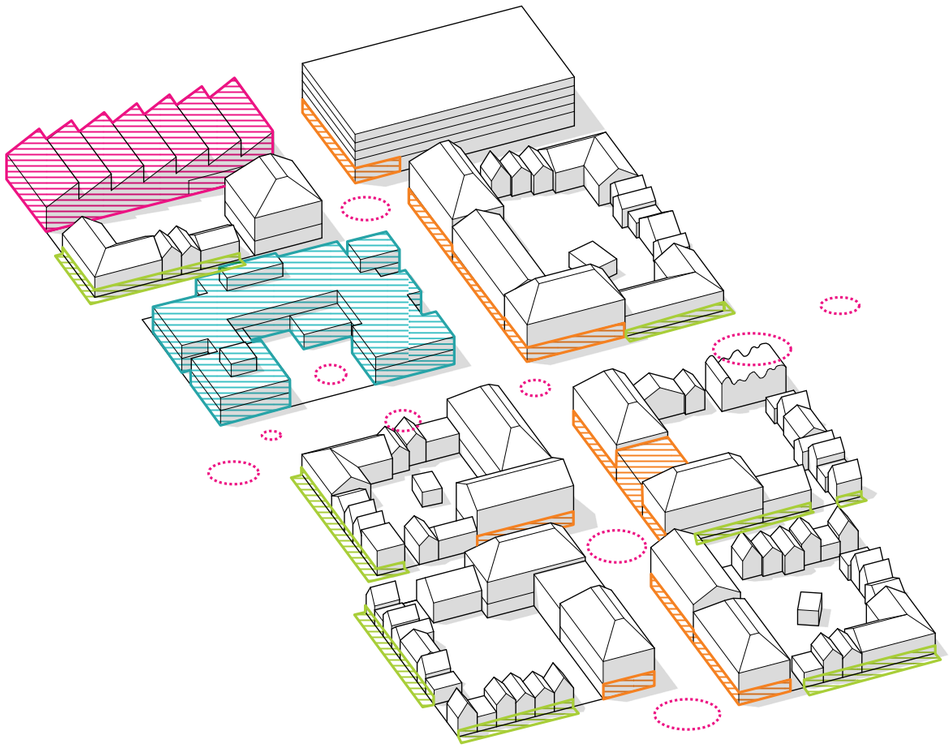
Yleissuunnitelmassa Riihimäki uudistuu ja kasvaa kaupunkirakenteen sisällä. Tavoitteena on kaupunkirakenne, jossa lyhyet etäisyydet sujuvoittavat arkea, ja jossa palvelut, kauppa, työpaikat ja asuminen ovat lähellä toisiaan. Tiivis kaupunkirakenne tukee sosiaalisten verkostojen muodostumista ja mahdollistaa spontaaneja kohtaamisia.

Ihmisen mittakaavainen kaupunkirakenne

Pääosa alueen rakentamisesta on Riihimäen rakennuskantaan sopien matalahkoa ja julkisivut ovat kiinnostavasti jäsenneltyjä ja kohtuullisen pituisia. Rakennukset muodostavat ihmisen kokoisia, viihtyisiä kaupunkitiloja elämän näyttämöiksi. Laadukas, yllätyksellinen kaupunkiympäristö houkuttelee kulkemaan jalan ja pyöräillen.

Sosiaalisesti kestävä kaupunki

Yleissuunnitelmassa pyritään luomaan yhtenäinen ja jatkuva kaupunkitila eri kaupunginosien välille. Tällä tavoin vähennetään sosiaalisen ja alueellisen eriytymisen riskiä sekä lisätään kaupunkilaisten osallisuutta tasapuolisesti. Tavoitteena on sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä kaupunki, jossa huomioidaan eri ihmisryhmien tarpeet ja toiveet.



ELÄVÄ JA AKTIIVINEN KAUPUNKI

Jatkuvaan muutokseen sopeutuva elinkeinoelämä

Yleissuunnitelma pyrkii vahvistamaan Riihimäen asemanseudun hyvää sijantia yritysten kotipaikkana ja kehittämään vahvaa ja laajaa pk-yritysten verkostoa, joka ylläpitää vakaata työllisyyttä. Elinkeinoelämän kasvua pyritään tukemaan esimerkiksi osoittamalla paikka tulevaisuuden teknologioihin painottuvalle yrityshautomolle, sekä paikkoja tulevaisuuden ekologiselle tuotannolle. Suunnittelussa pyritään kiertotaloutta edistäviin ratkaisuihin ja tekemään Riihimäestä tulevaisuuden osaajien kohtaamispaikka. Kaupalliset palvelut sijoitetaan harkitusti elämän keskelle villkkaimpien kulkuyhteyksien varsille ja asumisen yhteyteen.

Laadukasta ja monipuolista asumista

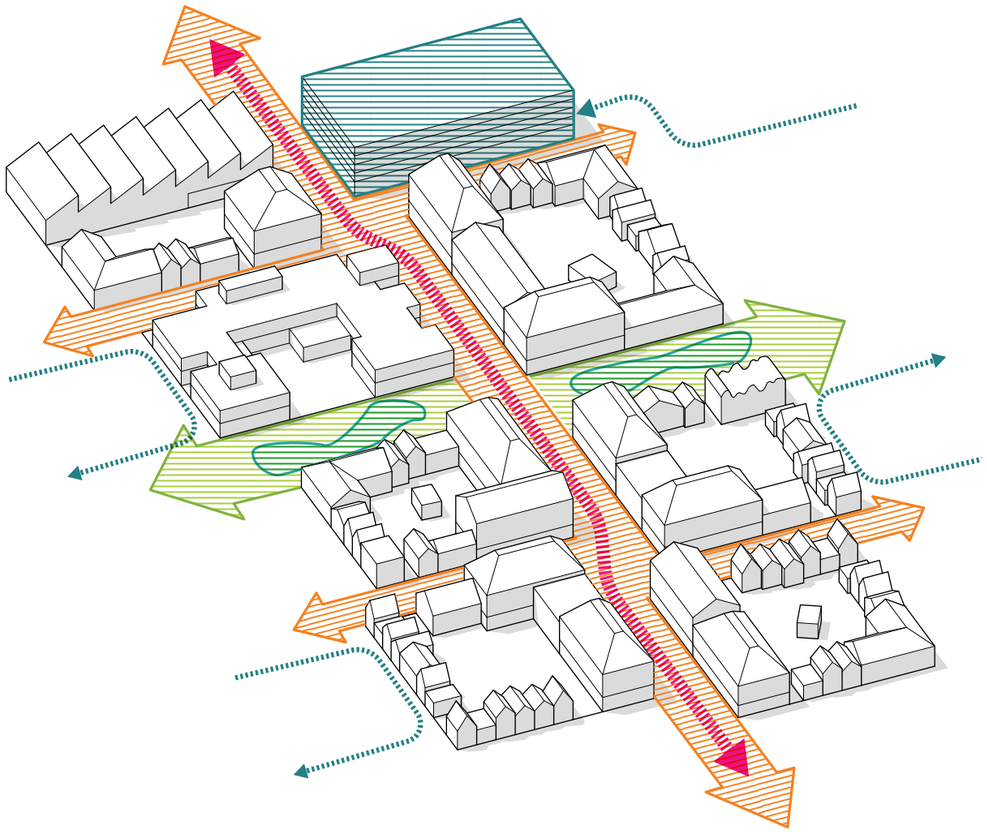
Yleissuunnitelma tarjoaa mahdollisuuksia kokeilulliselle rakentamiselle sekä erilaisille talotyypeille ja asumismuodoille kuten kaupunkipientaloille, pienkerrostaloille, kaupunkirivitaloille ja kerrostaloille. Tulevaisuuden Riihimäellä tuetaan kohtuuhintaista asumista erilaisilla omistusmuodoilla. Rakentamisessa suositaan Riihimäelle tyypillisiä rakennusmateriaalia puuta ja tiiltä.

Elävä maantasokerros

Ympäristön elävyys varmistetaan sijoittamalla maantasoon ympäröivään kaupunkitilaan aukeavia kivijalkakauppoja, yhteistiloja ja asukaspihoja ja terasseja. Asumista palvelevat maantason tilat, kuten ulkoiluvälinevarastot, varustetaan ikkunoilla, eikä maantasoon tehdä suljettuja kellareita.

Mahdollisuus vaikuttaa omaan elinympäristöönsä

Yleissuunnitelma pyrkii luomaan mahdollisuuksia vaikuttaa omaan elinympäristöönsä ja sitä kautta lisäämään yhteisöllisyyttä, paikkaan kuuluvuuden tunnetta ja ympäristöstään huolehtimista. Keinoina voidaan käyttää esimerkiksi asukasomisteisia ja vuokrattavia julkisia ja puolijulkisia alueita, kuten pihakatuja ja viljelypalstoja, osallistavaa budjetointia ja asukasomisteisia rakennuksia, kuten kaupunkipientaloja ja ryhmärakennettuja kerrostaloja.



VIIHTYISÄ, TURVALLINEN JA EKOLOGINEN KAUPUNKI

Vihreys ja vesi osana kaupunkia

Yleissuunnitelma tavoitteena on vihreä kaupunki. Suunnittelussa pyritään sekä luomaan suuria yhtenäisiä istutettuja alueita että tuomaan kasvillisuuden osaksi katualueita ja aukioita. Viheralueet järjestetään muodostamaan kattavia verkostoja. Tavoitteena on myös suosia harvinaisia ja perinteisiä biotooppeja, ja siten lisätä kaupunkiluonnon monimuotoisuutta. Vihreyden toteutumista yksityisillä mailla voidaan ohjata viherkertoimella. Hulevesiratkaisuissa pyritään kokemuksellisuuteen, joka kutsuu kohtaamaan veden äärellä. Vantaanjoen saavutettavuutta ja houkuttelevuutta kaupunkiympäristössä parannetaan.

Viihtyisä, turvallinen, terveellinen ja ekologinen liikkuminen

Yleissuunnitelmassa liikkuminen on sujuvaa liikkuminen kaikilla kulkumuodoilla. Kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti liikkuminen priorisoidaan seuraavasti: 1. kävely, 2. pyöräily (ja verrattavissa olevat), 3. joukkoliikenne, 4. yksityisautoilu. Liikkumisen suunnittelun keskiössä on yhteinäinen, viihtyisä ja turvallinen jalankulkuympäristö, joka muodostaa verkoston ja yhdistää keskeiset alueet. Eheä ja looginen pyöräilyverkko kannustaa valitsemaan polkupyörän liikkumisvälineeksi pidemmillä kaupungin sisäisillä matkoilla. Luomalla hyviä jalankulun ja kevyen liikenteen verkostoja tuetaan ekologista liikkumista ja sosiaalisten verkostojen kehittymistä. Joukkoiikenteen mahdollisuuksia edistetään. Pysäköintiä kehitetään ja keskitetään sopiviin sijainteihin. Liikkumismuotojen vaihtamisesta esimerkiksi autosta tai polkupyörästä junaan pyritään tekemään mahdollisimman sujuvaa.

KULTTUURIN JA TAITEEN KAUPUNKI

Kaupunki kulttuurin näyttämönä

Asemanseudun yleissuunnitelma mahdollistaa laadukkaiden ja elämyksellisten kulttuuritilojen rakentamisen. Vanhat teollisuustilat ja rakennukset voivat toimia monikäyttöisinä kulttuuriareenoina ja luovien alojen toimitiloina. Lisäksi tarkoitus on ylläpitää vanhoja sekä rakentaa uusia matalan kynnyksen tapahtuma- ja kohtaamispaikkoja kulttuurikeskittymien ulkopuolelle lähelle asukkaita. Mahdolliset muutokset toteutetaan arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä vaalien. Monipuolinen ja mielenkiintoinen kulttuuritarjonta toimii Riihimäen brändi- ja imagotekijänä.

Monipuolista julkista taidetta

Julkinen taide luo mielenkiintoista kaupunkitilaa, lisää viihtyisyyttä, parantaa alueiden vetovoimaa ja nostaa kiinteistöjen arvoa. Julkinen taide huomioidaan yleissuunnitelmassa ja sitä edistetään Riihimäen tulevan taideohjelman periaatteiden mukaisesti. Jatkossa julkinen taide voidaan esimerkiksi sisällyttää osaksi maankäyttösopimuksia ja tontinluovutusehtoja. Rakentamisessa kannustetaan prosenttiperiaatteen toteutumiseen taidehankinnoissa. Suositeltavaa on erityisesti infrastruktuuriin ja kaupungin rakenteisiin integroitu taide, jolloin ympäristötaidetta voidaan hyödyntää mm. hulevesien hallinnassa, kadunkalusteissa, lasten leikkipaikoilla tai rakennusten julkisivuissa. Myös laadukas katutaide ymmärretään taiteena ja sitä edistetään tarpeen mukaan (esim. graffitiseinä). Monet taideteoksista on mahdollista toteuttaa osallistavana julkisena taiteena, jolloin kaupunkilaiset voivat olla mukana ideoimassa, päättämässä ja tekemässä, millaista taidetta kaupunkiin tulee. Samoin kuin kulttuuri, taide toimii Riihimäen brändi- ja imagotekijänä sekä tukee ja vahvistaa kaupungin ja sen eri alueiden identiteettiä.

4

YLEISSUUNNITELMA

JOHDANTO

Tässä osiossa esitetään Riihimäen asemanseudun yleissuunnitelma sekä sitä selventävät visualisoinnit ja kaaviot. Yleissuunnitelma perustuu kolmeen yleissuunnitelmaluonnokseen, joista on muodostettu synteesi hyödyntäen jokaisen luonnosvaihtoehdon parhaita alueita ja ratkaisuja. Yleissuunnitelmaluonnokset on esitetty liitteessä 1. Luonnosvaihtoehdot sisälsivät periaateratkaisut suunnittelualueen kaupunkirakenteen, tiiviyden, liikkumisratkaisujen, viher- ja sinirakenteen sekä toimintojen osalta. Luonnosvaiheen yhteydessä järjestettiin sekä kaupungin asukkaille että muille alueen toimijoille työpajoja, joiden yhteydessä kerättiin mielipiteitä ja palautetta alustavista suunnitelmavaihtoehdoista sekä ideoitiin yhdessä mahdollisia uusia ratkaisuja lopullista yleissuunnitelmaa varten. Liitteessä 2. on esitetty raportti osallistumisesta.

Yleissuunnitelmaluonnosten arviointi on tehty monipuolisesti pohjautuen asukkaille järjestettyihin työpajoihin ja verkkokyselyyn, suunnitteluperiaatteisiin sekä asiantuntijatyönä laadittuun vaikutustenarviointiin. Vaikutuksia arvioitiin suhteessa Riihimäen kaupungin strategisiin sekä asemanseudun visiotyössä asetettuihin tavoitteisiin ja asukaskyselyihin. Lisäksi arvioitiin tarkasteltavien vaihtoehtojen mahdollisia sosiaalisia ja kulttuurisia vaikutuksia sekä vaikutuksia Riihimäen yhdyskuntatalouteen ja suunnittelualueen viher- ja sinirakenteeseen ja liikennejärjestelmiin. Vaikutustenarviointi on esitetty kokonaisuudessaan liitteessä 1.

Rakennusten mitoitusta, liikennejärjestelyjä ja sini- ja viherrakennetta on tarkennettu yleissuunnitelmaluonnosvaiheesta. Tärkeimmistä kaupunkitiloista Veturitallien, Jokikylän ja Peltosaaren alueilta on esitetty näkymäkuva kuvaamaan alueen tilallisia, toiminnallisia ja arkkitehtonisia tavoitteita. Yleissuunnitelmasta esitetyt teemakartat ovat kaavarunko ja aluekohtainen mitoitus, viher- ja sinirakenne, liikenne, vaiheistus ja palvelut. Yleissuunnitelman pohjalta laaditaan osa-aluekohtaiset viitesuunnitelmat, joissa osa-alueen mitoitusta, sini- ja viherrakennetta sekä liikenneratkaisuja tarkennetaan.

HAVAINNEKUVA

YLEISSUUNNITELMAKARTTA

CAFE
Restau

VETURITALLIT & RAUTATIEASEMA

Näkymäkuvassa on esitetty Veturitallien alueen keskeinen kaupunkitila katsoen Veturitallien pohjoiskulmasta kaakkoon. Näkymäkuvassa on esitetty alikulkuun johtava pyöräreitti sekä autoton aukio. Aukiolta avautuu näkymä rautateille ja niiden taakse maamerkkinä toimivaan Peltosaaren palvelukeskukseen. Maantasokerroksissa sijaitsevat liiketilat ja palvelut aktivoivat kaupunkitilaa ja hyötyvät luonnollisista liikennevirroista keskustan ja Peltosaaren sekä rautatieaseman välillä. Veturitallien aluetta on täydennetty uudella hotellirakennuksella, jota mm. ravintola- ja kokoustiloiksi muutetut veturitallien tilat tukevat.

come in
hello
COFFEE & ESPRESSO
LOCAL FOOD
ARTISAN BREAD

PELTOSAARI

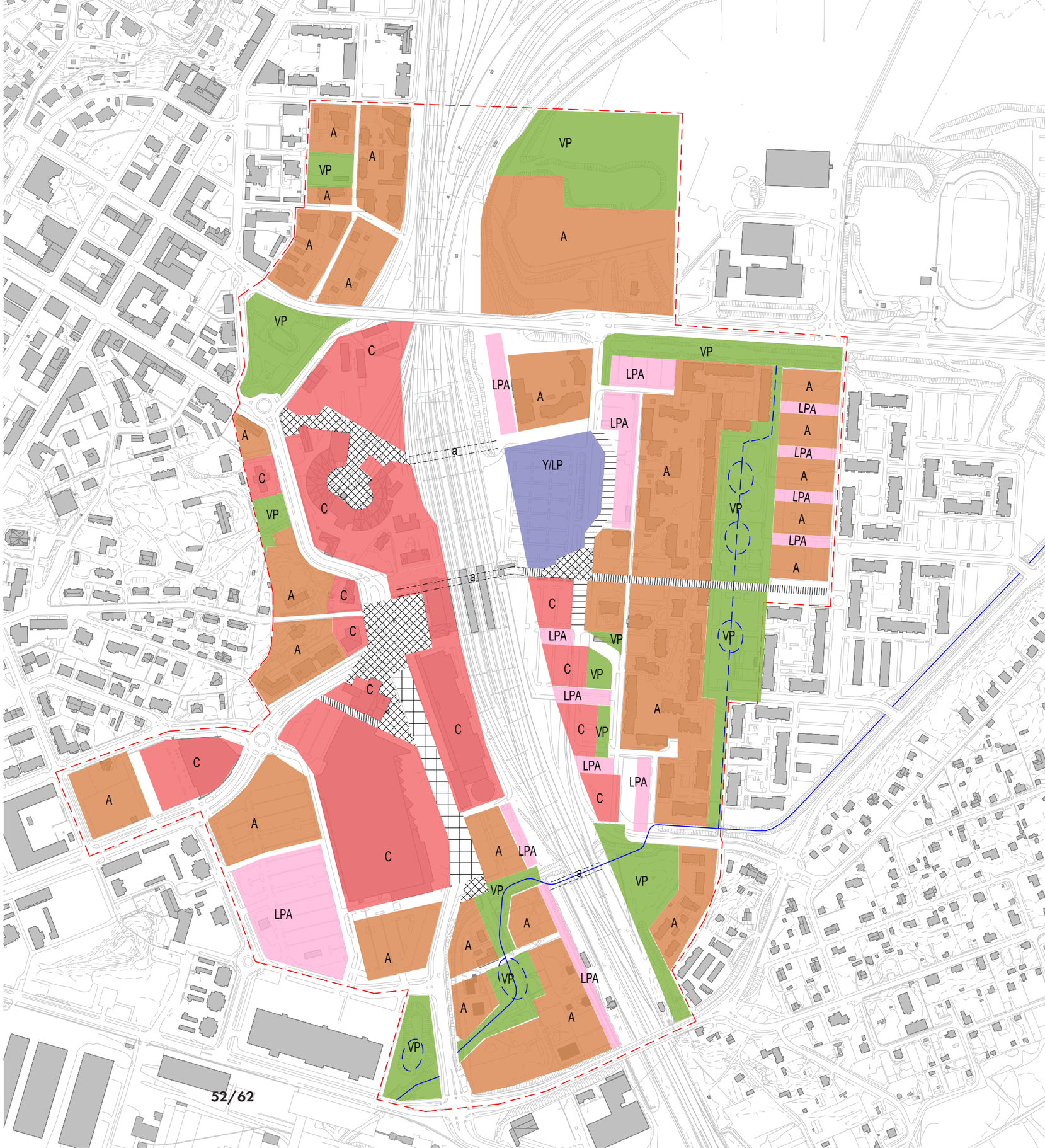
Näkymäkuvassa on esitetty Peltosaaren keskeinen kaupunkitila katsoen Telluskadulta länteen. Näkymäkuvassa on esitetty alikulkuun johtava pyöräreitti sekä sitä risteävä Peltosaaren pohjois-eteläsuuntainen pyöräreitti. Aukiolta avautuu näkymä rautatieasemalle sekä uudelle katosrakenteelle. Maantasokerroksissa sijaitsevat liiketilat ja palvelut aktivoivat kaupunkitilaa ja hyötyvät luonnollisista liikennevirroista keskustan ja Peltosaaren sekä rautatieaseman välillä. Uusi palvelukeskus ja sen sisältämät julkiset toiminnot avautuvat aukiolle. Aukiolla on esitetty julkista taidetta.

JOKIKYLÄ

Näkymäkuvassa on esitetty Jokikylän lampi katsoen Jokikylän eteläosasta pohjoiseen. Lampea rajaavat monimuotoiset ja kaupunkivillat, pienkerrostalot ja kaupunkipientalot. Asuinrakennuksiin integroidut kasvihuoneet ja vehreä ympäristö luovat luonnonläheisen asuinalueen. Vantaanjoen ylittävän sillan takana avautuu näkymä julkiseen kaupunkitilaan ja edelleen Eteläiselle asemakadulle. Lampeen on esitetty laiturirakenteita sekä julkista taidetta.

KAAVARUNKO

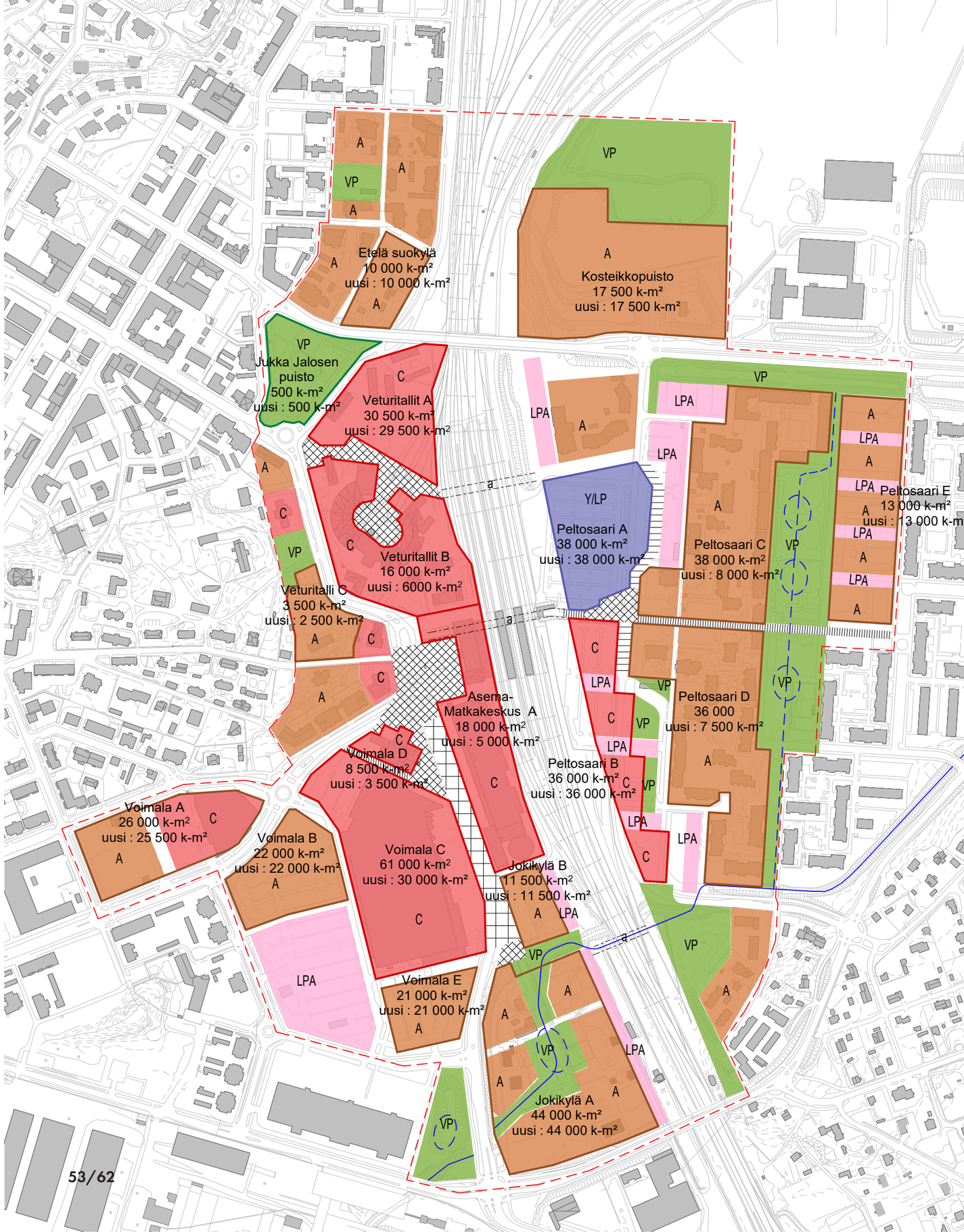
- A — Asuntovaltainen alue
- C — Keskustatomintojen korttelialue, sisältää myös asumista
- Y/LP — Yleisten rakennusten alue
- VP — Puisto/lähivirkistysalue
- LPA — Yleinen pysäköintialue
- Tori, aukio
- Kävelykatu
- Joukkoliikennekatu
- Viherkatu
- Alikulku
- Puro/ hulevesireitti/ hulesiallas
- Suunnittelualueen raja



MITOITUS

Alue	Käyttötarkoitus	uusi K-m2
Asema-Matkakeskus A	asunnot	1500 m²
Asema-Matkakeskus A	liiketila	1500 m²
Asema-Matkakeskus A	toimistotila	2000 m²
		5000 m²
Etelä-suokylä A	asunnot	10000 m²
		10000 m²
Jokikylä A	asunnot	36000 m²
Jokikylä A	pysäkointi	8000 m²
		44000 m²
Jokikylä B	asunnot	11500 m²
		11500 m²
Jukka Jalosen puisto A	liiketila	500 m²
		500 m²
Kosteikkopuisto A	asunnot	17500 m²
		17500 m²
Peltosaari A	liiketila	500 m²
Peltosaari A	monitoimitalo	13500 m²
Peltosaari A	pysäkointi	21500 m²
Peltosaari A	toimistotila	3000 m²
		38000 m²
Peltosaari B	asunnot	30500 m²
Peltosaari B	liiketila	1000 m²
Peltosaari B	toimistotila	5000 m²
		36000 m²
Peltosaari C	asunnot	6500 m²
Peltosaari C	liiketila	1500 m²
		8000 m²
Peltosaari D	asunnot	6500 m²
Peltosaari D	liiketila	1000 m²
		7500 m²
Peltosaari E	asunnot	13000 m²
		13000 m²

Alue	Käyttötarkoitus	uusi K-m2
Veturitallit A	asunnot	10000 m²
Veturitallit A	liiketila	2500 m²
Veturitallit A	pysäkointi	9500 m²
Veturitallit A	toimistotila	7500 m²
		29500 m²
Veturitallit B	asunnot	1500 m²
Veturitallit B	hotelli	3500 m²
Veturitallit B	liiketila	500 m²
		6000 m²
Veturitallit C	asunnot	1500 m²
Veturitallit C	liiketila	1000 m²
		2500 m²
Voimala A	asunnot	17000 m²
Voimala A	liiketila	1500 m²
Voimala A	pysäkointi	4500 m²
Voimala A	toimistotila	2500 m²
		25500 m²
Voimala B	asunnot	21500 m²
Voimala B	liiketila	500 m²
		22000 m²
Voimala C	asunnot	12000 m²
Voimala C	liiketila	5000 m²
Voimala C	pysäkointi	10000 m²
Voimala C	toimistotila	3500 m²
		30000 m²
Voimala D	asunnot	3000 m²
Voimala D	liiketila	500 m²
		3500 m²
Voimala E	asunnot	9000 m²
Voimala E	pysäkointi	12000 m²
		21000 m²
	yht :	330500 m²



VIHERALUEKAAVIO

- puistot
- lähivirkistysalueet
- niityt, kedot ja maisemapellot
- vesistö
- hulevesiuoma
- aukiot
- shared space -aukiot
- viherkatu
- viherkatot
- urbaani keskuskehä
- suunnittelualueen raja

Yleissuunnitelman viherrakenne on yhdistelmä luonnosvaihtoehtojen Väylä ja Rata ratkaisuista. Luonnosvaihtoehtojen palautteen perusteella sekä aluetta Rata-vaihtoehdossa kiertävä viherkehä että Väylä-vaihtoehdon hulevesien luonnonmukainen hallinta viherkadun ja Vantaanjoen uoman luonnonmukaistamisen avulla otettiin viherrakenteen teemoiksi.

Suunnittelualueen etelä- ja itäosissa sijaitsee rakennettujen puistojen vyöhyke, joka jatkuu Jokikylästä Peltosaaren hulevesipuiston kautta Peltosaaren urheilupuistoon. Jokikylän puiston alueella Vantaanjoki ohjataan kulkemaan Jokikylän kautta samalla luonnonmukaistaen ja leventäen uomaa. Rakennettujen puistojen vyöhyke yhdistyy keskustaan ja asema-aukioon viherkadun ja Veturitallien ympäristön kautta. Suunnitelman tavoitteena on monipuolistaa alueen lajistoa ja elinympäristöjä, minkä vuoksi viherkehän rinnalle kehitetään niittykehä. Niittykehälle perustetaan viherkattoja, hulevesipainanteita ja uusia pienialaisia kaupunkiniittyjä, ja kehitetään liikenneviheralueita ja radanvarsiniittyjä lajirikkaammiksi biotoopeiksi.

VIHERVERKOSTO

Viherverkoston suunnittelussa on tavoitteena muodostaa mahdollisimman yhtenäinen viherkehä suunnittelualueen ympärille, jolta hahmottuisi mahdollisimman sujuvat viheryhteydet keskustaa ja Peltosaarta ympäröiville luontoalueille.

Uudet rakennetut puistoalueet muodostavat yhtenäisen vyöhykkeen Jokikylästä Vantaanjoen varren alikulun kautta Peltosaaren keskuspuistoon ja urheilupuistoon. Radan itäpuolella Peltosaaren nykyisen puistovyöhykkeen ilmettä ja toimintoja uusitaan sekä käyttäjiä aktivoivaksi, toiminnalliseksi ympäristöksi, että hulevesien määrälliseen ja laadulliseen hallintaan soveltuvaksi hulevesipuistoksi. Yhteyksiä hulevesipuistosta selkeytetään sekä Peltosaaren kosteikkopuistoon että Vantaanjoen varrella radan alittavaan alikulkuun.

Rautatienpuisto ja Keskuspuisto ovat merkittävimmät puistoalueet radan länsipuolella. Osana viherkehää toimii myös viherkaduksi muutettava Eteläinen Asemakatu, jonka tavoitteena on erityisesti hulevesien laadullinen hallinta ja katuympäristön viihtyisyyden parantaminen. Viherkatuun integroidaan hulevesien hallintarakenteita, kuten kasvillisuus- ja suodatuspainanteita.

NIITTYVERKOSTO

Osana viherverkostoa alueelle kehitetään kehämäinen niittyverkosto, joka muodostuu kaupunkiniityistä, kosteikoista ja lajistoltaan monipuolisista viherkatoista.

Viherkehän toimiessa pääasiallisena virkistysyhteytenä on niittykehän tavoitteena luoda mahdollisimman yhtenäinen verkosto pölyttäjien, muiden hyönteisten sekä lintujen elinympäristöksi soveltuvia lajirikkaita biotooppeja.

Radan länsipuolella niittyverkostoa kehitetään erityisesti nykyisin pitkälti lä päisemättömän pinnan peittämälle Atomin länsi- ja itäpuolelle viherkattoina ja liikenneviheralueita monipuolistamalla. Niitty-kasvillisuutta voidaan käyttää myös Veturitallien aukioilla ja muissa kaupunkitiloissa. Radan itäpuolelle jää raidevarauksen vuoksi kaistale rakentamiseen soveltumatonta maata, joka osoitetaan niittyvyöhykkeeksi. Alueella on tällä hetkellä viljeltyjä auringonkukkapeltoja, joita voidaan jatkokehittää monilajisimmiksi maisemapelloiksi, joissa on auringonkukan lisäksi esimerkiksi kaunokkeja, kehäkukkia tai hunajakukka pölyttäjien hyödyttämiseksi. Niittyvyöhyke jatkuu radan ali sillan pohjoispuolelle vaiheistuen hiljalleen kostean, puustoisen alueen kautta Peltosaaren kosteikkopuistoksi.

SINIVERKOSTO

Sinirakenteen keskeisenä teemana on hulevesien luonnonmukainen hallinta, Vantaanjoen vesistöjen tilan parantaminen sekä uoman muokkaaminen luonnonmukaisempaan tilaan.

Luonnonmukaistamistoimenpiteisiin sisältyy lisäesteiden (putkitusten ja tienalitusten) välttäminen, uoman mutkittelun lisääminen, taimenten kutusoraikkojen ja pohjakynnysten rakentaminen sekä joenvarren kasvillisuuden ja varjostavan puuston lisääminen. Oleellista uoman luonnonmukaistamisessa on Vantaanjoen tarkasteleminen kokonaisuutena suunnittelualuetta huomattavasti laajemmalta alueelta. Suunnittelualueella toimenpiteitä voidaan tehdä Jokikylän alueella, Vantaanjokeen johtavilla tulvareiteillä sekä panostamalla hulevesien laadulliseen käsittelyyn.

Peltosaaren puolella on osoitettu tulvareitti Vantaanjoen historiallisen linjan alueelle, joka on alttein sekä vesistö- että hulevesitulville. Keskustan puolella viherkadun hulevesipainanteisiin kerätään Veturitallien eteläpuoliselta alueelta hulevedet viivytettäviksi ja suodatettaviksi. Veturitalleilta pohjoiseen vedet viettävät Keskuspuistoon, jossa tulee lisätä hulevesien viivytys- ja imeytysalueita.

KAUPUNKITILAT

Keskustan puolella aseman ympärille kehitetään verkosto urbaaneja julkisia tiloja, jotka integroituvat Voimalan ja Veturitallien muodostamiin uusiin kulttuuri-, tapahtuma- ja toimistotiloihin. Keskustan visiotyössä asukkaiden toiveissa nousi esiin vihreän lisääminen keskusta-alueella, joten asemanaukion, Veturitallien ja viherkadun toteutuksessa on tärkeää pehmentää alueen ilmettä: hulevesien käsittely nostetaan maan alta maan pinnalle, läpäiseviä pintoja ja kasvillisuutta lisätään kaikilla suunnittelualueen katu- ja aukiotiloilla. Urbaanin vihreän tilan osoittaminen pääasiassa jalankululle nostaa asemanseudun virkistysarvoa ja linkittää kaupunkitilat osaksi viherverkoston kehää.

Yhteyksiä Peltosaaren ja keskustan välillä parannetaan, ja tavoitteena on helpottaa kulkemista jalan sekä pyörällä toteuttamalla uusia alikulkuja sekä parantamalla olemassa olevia yhteyksiä.

Peltosaaren puolella kaupunkitiloja osoitetaan pienemmässä mittakaavassa koulu- ja hyvinvointikeskuksen läheisyyteen ohjaten kulkua urbaaneja tiloja pitkin kohti Peltosaaren kosteikkopuistoa.

POLKUPYÖRÄLIIKENNE

- polkupyöräilyn pääreitti
- muu polkupyöräreitti
- polkupyöräpysäköinti
- suunnittelualueen raja

MOOTTORILIIKENNE

- moottoriliikenteen pääreitti
- kävelyyn ja pyöräilyyn kannustava hidasliikenteinen katu (shared space -katu)
- joukkoliikennekatu
- pysäköintilaitos
- maantasopysäköinti
- kadunvarsipysäköinti
- saattoliikenne
- linja-autoterminaali
- suunnittelualueen raja

OHJEELLINEN VAIHEISTUS

Arviossa on käytetty lähtökohtana noin sadan henkilön vuotuista väestönkasvua.

- vaihe 1 : 2022-2032
- vaihe 1 : käyttötarkoituksen muutos
- vaihe 2 : 2033-2048
- vaihe 3 : 2049-2054
- vaihe 4 : 2055-2065
- suunnittelualueen raja

Käyttötarkoitus	uusi K-m2

vaihe 1 : 2022-2032

asunnot	52500 m²
hotelli	3500 m²
liiketila	5500 m²
monitoimitalo	13500 m²
pysäkointi	29500 m²
toimistotila	8500 m²
	113000 m²

vaihe 2 : 2033-2048

asunnot	81000 m²
liiketila	4000 m²
pysäkointi	9500 m²
toimistotila	9000 m²
	103500 m²

vaihe 3 : 2049-2054

asunnot	23500 m²
	23500 m²

vaihe 4 : 2055-2065

asunnot	51000 m²
liiketila	7000 m²
pysäkointi	26000 m²
toimistotila	6000 m²
	90000 m²
yht:	330500 m²

PALVELUT

- kivijalkaliiketilat
- ostoskeskus
- ostoskeskuksen laajennus
- toimistot
- kulttuuri, käsityöt ja kauppahalli
- palvelukeskus
- hotelli
- julkisen liikenteen palvelut
- virkistysalueet
- muut toiminnot
- suunnittelualueen raja

5 LÄHTEET

Ajantasakaava (2018). Riihimäen kaupunki. https://www.riihimaki.fi/palvelut/asuminen-ja-rakentaminen/kaavoitus/asemakaavahankkeet/ajantasakaava.

Ark-byroo (2018). Riihimäen rautatieasema ja pohjoinen ratapiha. Kulttuuriympäristöselvitys ja asemarakennuksen suppea rakennushistoriaselvitys. Ark-byroo Oy, VR-Yhtymä Oy & Senaatti-kiinteistöt, Helsinki.

Asemanseudun ja keskustan visio. Verkkokysely kaupunkilaisille (2018). Riihimäen kaupunki.

Asemanseudun yleissuunnitelma-alueen maanomistus 1:5000 (2019). Riihimäen kaupunki, kaavoituksen palvelualue, Riihimäki.

FCG suunnittelu ja tekniikka Oy (2018). Peltosaaren kiinteistökehityshankkeen ideasuunnitelma: Luontoselvitys.

Holm, M. & A. Leppänen (2015). Riihimäen kaupunkiseudun liikenteen ja maankäytön kehittämisselvitys, vaihe 1. Riihimäen kaupunki, Riihimäki.

Hämeen liitto (2019). Hämeen maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt. Hämeen liitto, Hämeenlinna.

Karlsson, A. ym. (2016). Evaluation of the Urban Living Labs in Alby and Peltosaari. SubUrbanLab-projekti.

Kerava, J. (2017). Riihimäen puistoluokituksen kehittäminen ja Piikinmäenpuiston suunnitelmaluonnoksen laatiminen luokituksen pohjalta. Opinnäytetyö, Hämeen ammattikorkeakoulu.

Kulttuuriympäristö 1:5000 (2018). Riihimäen kaupunki, kaavoituksen palvelualue, Riihimäki.

Lundén Architecture Company (2018). Riihimäen asemanseudun ja keskustan visio. Riihimäen kaupunki & Lundén Architecture Company, Helsinki.

Lundén Architecture Company (2018). Riihimäen asemanseudun ja keskustan visio. Työpajojen yhteenveto. Lundén Architecture Company, Helsinki.

Mäkinen, J. & Gruzdaizis, L. (2019). Riihimäen pysäköintiohjelma, luonnos, WSP Finland Oy

Muinaisjäännösrekisteri (2018). Szolnokinpuisto. Kulttuuriympäristön palveluikkuna, Museovirasto. www.kyppi.fi.

Pastinen, V. & J. Vallenius (2018). Henkilöliikennetutkimus 2016. Liikenneviraston tilastoja. Liikennevirasto, Helsinki.

Pastinen, V. (2018). Henkilöliikennetutkimus 2016. Helsinki kaupunkijulkaisu. Helsingin kaupunki, Helsinki.

Pastinen, V. & Vallenius, J. (2018). Henkilöliikennetutkimus 2016, Liikenneviraston tilastoja, Liikennevirasto, Helsinki

Peltosaaren maankäyttösuunnitelma (2013). Riihimäen kaupunki, kaavoitusyksikkö.

Putkonen, L., K. Kaunisharju & M. Seppänen (2003). Rakennettu Häme. Maakunnallisesti arvokas rakennusperintö. Rakennustieto. Hämeen Liitto, Hämeenlinna.

Päivänen, J., J. Kohl, R. Manninen, R. Sairinen & M. Kyttä (2005). Sosiaalisten vaikutusten arviointi kaavoituksessa. Avauksia sisältöön ja menetelmiin. Suomen ympäristö 766. Ympäristöministeriö, Helsinki.

Rakennetun ympäristön ohjelma (2018). Riihimäen kaupunki.

Riihimäen karttapalvelu (2019). Riihimäen kaupunki. https://kartta.riihimaki.fi.

Riihimäen kaupunki (2019). Riihimäen julkisen taiteen periaatteet (luonnos 30.4.2019).

Riihimäen kaupunki (2019). Tarjouspyyntö: Riihimäen keskustan kehittäminen, asemanseudun yleissuunnitelma. Dnro KH/210/2019.

Riihimäen kaupunki (2018). Kumppanuussopimus (luonnos). Riihimäen asemanseudun kehittäminen. Dno TEKLA/2145/2017.

Riihimäen kaupunki (2018). Palvelukartat 1:5000 (julkiset palvelut, kulttuuripalvelut ja muut; päivähoito ja koulutus; liikuntapalvelut ja puistot; sosiaali- ja terveyspalvelut, vanhuspalvelut ja asumispalvelut). Kaavoituksen palvelualue, Riihimäen kaupunki.

Riihimäen kaupunki (2018). Ympäristöpolitiikka 2030 ja toimenpideohjelma vuosille 2018-2021. Riihimäen kaupunki.

Riihimäen kaupunki (2017). Selvitys luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaista alueista (LUMOS). Riihimäen kaupunki, Ympäristönsuojelun palvelualue.

Riihimäen osallisuusohjelma (2018). Riihimäen osallisuusohjelma 1.0. Osallisuuspolitiikasta osallisuuteen. Riihimäen kaupunki.

Riihimäki-strategia 2030 (2017). Riihimäen kaupunki.

Riihimäen linnustoselvitys 2013-2014 (2015). Riihimäen kaupunki, Tekniikan ja ympäristön toimiala, Ympäristönsuojeluyksikkö.

Riihimäen lepakkokartoitus 2007 (2007). Riihimäen kaupungin ympäristönsuojeluyksikkö ja kaavoituspalvelut, Yrjö Siivonen ja Terhi Wermundsen.

Riihimäen keskuspuisto, puiston perusparannussuunnitelma 1:200. Maisemasuunnittelu Sundman & Riihimäen kaupunki 2017.

Riihimäen viheralueohjelma 2015-2035 (2015). Riihimäen kaupunki, Tekniikan ja ympäristön toimiala.

Riihimäki-seura ry (2019). Veistoksia. https://riihimakiseura.fi/kotiseututietoa/taide/veistoksia.

Söderström, P. (2018). Riihimäen keskustan elävöittäminen, kaupunkiympäristöanalyysi ja keskustasuunnitelma. Julkaisematon diplomityö. Arkkitehtuurin laitos, Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu, Aalto-yliopisto.

Tilastokirja 2016. 13.8 Patsaat, veistokset, reliefit & 13.9 Muistolaatat, muistomerkit ja seinämaalaukset. Riihimäen kaupunki, Riihimäki 2016.

Tulvakeskus (2019). Tulvakarttapalvelu. http://paikkatieto.ymparisto.fi/tulvakartat.

Vaattovaara, M., M. Kortteinen & R. Ratvio (2010; toim.). Miten kehittää lähiötä? Tapaustutkimus Riihimäen Peltosaaresta, metropolin laidalta. ARA, Lahti.

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (2009). Museovirasto. http://www.rky.fi.

Viheraluekartta 1:5000. Asemanseudun yleissuunnitelman suunnittelualue. Kaavoituksen palvelualue, Riihimäen kaupunki, 2019.

Väkevä-Harjula, I. (2013; toim.). Riihimäen Peltosaaren asuinalueen kokonaisvaltainen uudistaminen. ARA, Lahti.

Väylä (2019). Väylä uudisti onnistuneesti vuonna 1918 rakennetun Vantaanjoen ratasillan Riihimäellä. E-pressi 27.6.2019. https://www.epressi.com/uutishuoneet/vayla.html.

Wilhelms, M. (2019). Elinvoimalaskennan tulokset, Riihimäki H1/19. TietoJärjestelmäPalvelu Salokorpi Oy & Riihimäen kaupunki.

Yleiskaava 2035 1:20 000 (2017). Riihimäen kaupunki.

© Riihimäen kaupunki

Elinvoiman toimialue | Kaavoitus

Eteläinen Asemakatu 4

11101 Riihimäki

p. 019 758 4000

www.riihimäki.fi

Arkkitehdit LSV Oy www.arkkitehditlsv.fi

Jolma Arkkitehdit Oy www.jolma.fi

TUPA architecture Oy www.tupa-architecture.fi

Ramboll Finland Oy www.ramboll.fi

Nomaji maisema-arkkitehdit Oy www.nomaji.fi