

ETELÄINEN ASEMAKATU 2, MATKAKESKUS

Asemakaavan muutos 5:18

ASEMAKAAVAN SELOSTUS

LUONNOS 21.2.2026



Kuva 1. Ilmakuva Riihimäen matkakeskuksesta. Kuvaan merkitty kaavamuutosalueen likimääräinen sijainti.

ASEMAKAAVASELOSTUS, JOKA KOSKEE 21.02.2026 PÄIVÄTTYÄ ASEMAKAAVAKARTTAA

1. PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

1.1. TUNNISTETIEDOT

Kaavatunnus: 5:18

Kaavan nimi: Eteläinen Asemakatu 2, Matkakeskus

Asemakaavan muutos koskee:

5. kaupunginosan, Jokikylän korttelin 0502 osaa

Asemakaavan muutoksella muodostuu:

5. kaupunginosan, Jokikylän korttelin 0502 osa

Kaavoituspäätös:

Vuoden 2026 kaavoituskatsaus ja -ohjelmassa Eteläinen Asemakatu 2, Matkakeskus asemakaavan muutos on kohdetunnuksella A12. Kaupunginhallitus on päättänyt kaavoitukseen ryhtymisestä 15.9.2025, 241 §.

Kaavan käsittelyvaiheet:

Vireille 8.11.2025

OAS AKL 63 § 8.11.2025

Kuuleminen AKL 62 § 23.02.2026 – 24.03.2026

Kaupunginhallitus xx.xx.xxxx

Nähtävillä AKL 65 § xx.xx.xxxx - xx.xx.xxxx

Kaupunginhallitus xx.xx.xxxx

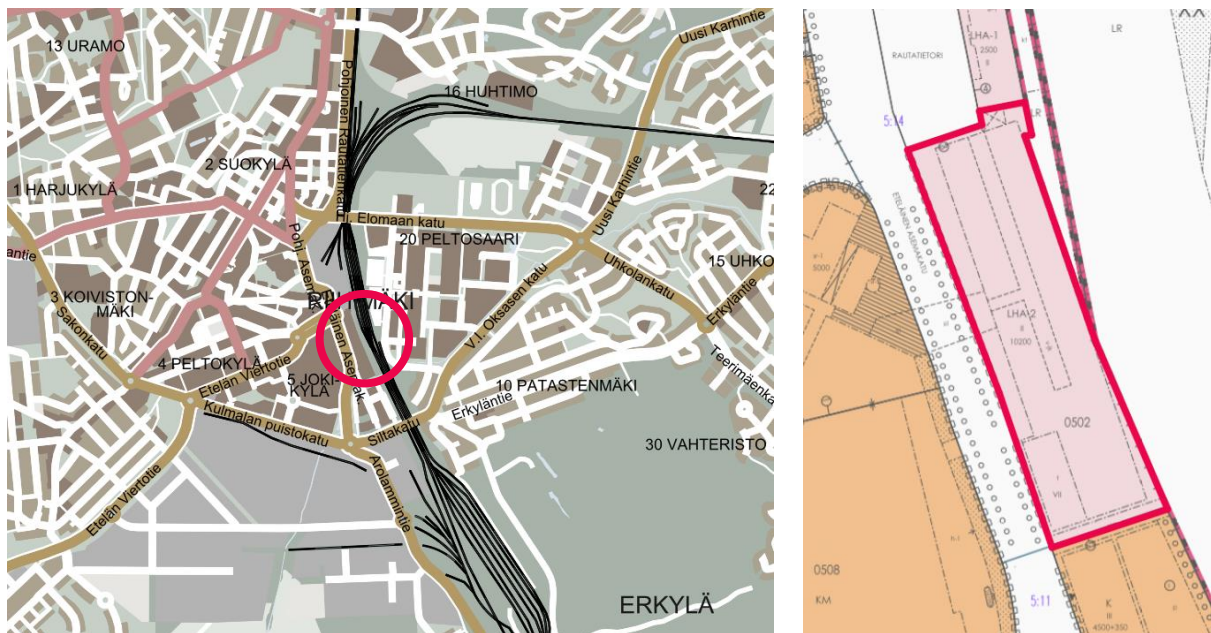
Kaupunginvaltuusto xx.xx.xxxx

Hyväksymispäätös lainvoimainen xx.xx.xxxx

1.2. KAAVA-ALUEEN SIJAINTI

Kaavamuutos koskee Hämeen ammattikorkeakoulun (HAMK), Kiinteistö Oy Riihimäen Matkakeskuksen ja Riihimäen Tilat ja Kehitys Oy:n omistamaa tonttia 694-5-502-3. Suunnittelualue sijaitsee osoitteessa Eteläinen Asemakatu 2 ja sen pinta-ala on 13 276 m².

Kaavamuutosalue rajautuu lännessä Eteläiseen Asemakatuun, pohjoisessa Rautatietoriin ja asemarakennukseen, idässä rautatien laiturialueeseen ja etelässä Virastokeskus Veturin tonttiin. Asemakaavamuutosalueen rajausta tarkastellaan kaavatyön edetessä ja alueeseen voidaan ottaa tarpeen mukaan tonttiin rajautuvia osia yleisistä alueista, kuten katualueista, mikäli niihin kohdistuu kaavallisesti tarkennettavaa.



Kuva 2. Kaavamuutosalueen likimääräinen sijainti merkittynä opaskarttaan ja asemakaavan.

1.3. KAAVAN TARKOITUS

Riihimäen matkakeskuksen kehittäminen on tullut ajankohtaiseksi kaupungin ja Hämeen ammattikorkeakoulun (HAMK) tarpeista. Kaupunginvaltuuston vuonna 2020 hyväksymässä Riihimäen asemansuunnitelmassa on matkakeskuksen yhteydessä todettu olevan potentiaalia monipuolisille palveluille ja tällä hetkellä monet liiketilat ovat tyhjiä.

HAMK:n tavoitteena on panostaa vahvasti Riihimäen kampuksen kehittämiseen, tarjoten modernit ja muotoilulähtöistä oppimista tukevat tilat kasvavalle opiskelijamäärälle. Sopivat tilat voidaan esiselvitysten perusteella toteuttaa Riihimäen matkakeskuksen alueelle.

Tavoitteena on nykyisen asemakaavan mukaisen rakennusalan laajentaminen niin, että se mahdollistaa kampuksen vaatiman lisärakentamisen, sekä suurimman sallitun kerrosluvun nostamisen. Kerrosalaa lisätään siten, että nykyinen rakennuskanta voidaan säilyttää ja mahdollistaa lisärakennusosan toteuttaminen. Tontin tavoitteellinen uusi kerrosala on noin 20 000 k-m². Lisäksi asemakaavamääräyksiä tarkistetaan ja annetaan ajantasaiset määräykset muun muassa kaupunkikuvasta ja hulevesien hallinnasta.

Sisällysluettelo

1.	PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	1
1.1.	Tunnistetiedot.....	1
1.2.	Kaava-alueen sijainti	2
1.3.	Kaavan tarkoitus	2
1.4.	Luettelo selostuksen liiteasiakirjoista	4
1.5.	Luettelo muista kaavaa koskevista asiakirjoista	4
2.	TIIVISTELMÄ.....	5
2.1.	Kaavaprosessin vaiheet	5
2.2.	Asemakaavanmuutos	6
3.	LÄHTÖKOHDAT.....	6
3.1.1.	Selvitys suunnittelualan oloista.....	6
3.1.2.	Alueen yleiskuvaus.....	6
3.1.3.	Rakennettu ympäristö	7
3.1.4.	Luonnonympäristö.....	12
3.1.5.	Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt	13
3.2.	Maanomistus	14
3.3.	Suunnittelutilanne	14
3.3.1.	Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset.....	14
4.	ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	19
4.1.	Asemakaavan suunnittelun tarve.....	19
4.2.	Suunnittelun käynnistämistä koskevat päätökset	19
4.3.	Osallistuminen ja yhteistyö	19
4.3.1.	Osalliset	19
4.3.2.	Vireilletulo.....	20
4.3.3.	Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt.....	20
4.3.4.	Viranomaisyhteistyö.....	21
4.4.	Asemakaavan tavoitteet	22
4.4.1.	Lähtökohta-aineistosta saadut tavoitteet	22
4.4.2.	Kaupungin tavoitteet.....	22
4.4.3.	Hankkeen tavoitteet.....	22
5.	ASEMAKAAVAN KUVAUS.....	23
5.1.	Asemakaavan rakenne	23
5.1.1.	Mitoitus	24
5.1.2.	Aluevaraukset, kaavamerkinnot ja -määräykset	24
5.2.	Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	29
5.3.	Asemakaavan vaikutukset.....	29
5.3.1.	Vaikutukset rakennettuun ympäristöön	29
5.3.2.	Muut vaikutukset.....	32

		4
5.4.	Ympäristönsuojelu ja ympäristönhäiriötekijät	33
5.5.	Kaavamerkinnät ja määräykset	33
6.	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS.....	33
6.1.	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat sekä muut asiakirjat.....	33
6.2.	Toteuttaminen ja ajoitus	33
7.	KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET	34

1.4. LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

Liite 1	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (8.11.2025, päivitetty 21.2.2026)
Liite 2	Asemakaavakartta ja kaavamääräykset
Liite 3	Asemakaavan viitesuunnitelma, JKMM Arkkitehdit (11.2.2026)
Liite 4	Tärinä ja runkomeluserveys, A-Insinöörit (17.11.2025)
Liite 5	Liikennemeluserveys, A-Insinöörit (17.2.2026)
Liite 6	Riihimäen matkakeskuksen korttelin kaupunkikuvallinen selvitys, ONE Architects (6.2.2026)
Liite 7	HAMK Riihimäen asemakampus valokuvaotukset, JKMM Arkkitehdit (11.2.2026)
Liite 8	PIMA-tutkimus, Hämeen Rakennus ja Tutkimus Oy (16.6.2025)
Liite 9	Kaavan ilmastokestävyyden arviointiraportti, tiivistelmä (17.2.2026)
Liite 10	Asemakaavan seurantalomake (laaditaan ehdotusvaiheessa)

1.5. LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA

- Riihimäen ilmanlaatuselvitys (Ilmatieteen laitos, 2023)
- Kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkko 2050 (Riihimäen kaupunki, 2023)
- Riihimäen kaupungin hulevesiohjelma (A fry Oy ja Riihimäen kaupunki, 2022)
- Riihimäen rakennetut kulttuuriympäristöt (Riihimäen kaupunki, 2020)
- Asemanseudun yleissuunnitelma (LSV-Jolma-TUPA, 2020)
- Veturitallien, rautatieaseman ja matkakeskuksen viitesuunnitelma (LSV-Jolma-TUPA, 2020)
- Riihimäen pienvesiselvitys (Riihimäen kaupunki, 2020)
- Asemanseudun ja keskustan visio (Lundén Architecture Company, 2019)
- Riihimäen pysäköintiohjelma (WSP ja Riihimäen kaupunki, 2019)
- Riihimäen meluserveys (Ramboll ja Riihimäen kaupunki, 2019)

2. TIIVISTELMÄ

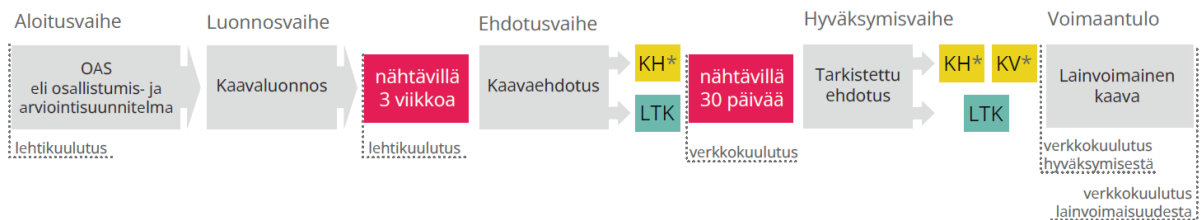
2.1. KAAVAPROSESSIN VAIHEET

Kaupunginhallitus on päättänyt Eteläinen Asemakatu 2, matkakeskus, asemakaavanmuutoksen käynnistämisestä 15.9.2025, 241 §. Asemakaavamuutos laaditaan ONE Architects Oy:n toimesta kaupungin ohjauksessa.

Asemakaavamuutosalueen kokonaiskerrosala ylittää 3 000 k-m² ja kohde sijaitsee Riihimäen yleiskaavan mukaisella keskustatoimintojen alueella. Näin ollen asemakaavan muutos etenee kaupunginhallituksen käsittelyjen kautta valtuuston hyväksyttäväksi (hallintosääntö luku 2, 4 §, mom. 3).

Kaava-alue sijoittuu kaupunkikuvallisesti keskeiselle sijainnille ja merkittävään liikenteelliseen solmukohtaan. Lisäksi kaava-alueen pohjoispuoli ja osa länsipuolesta on merkitty valtakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Edellä mainituista syistä asemakaavan muutos on vaikutuksiltaan merkittävä eli ei-vähäinen.

VAIKUTUKSELTAAN EI-VÄHÄISET ASEMAKAAVAT JA ASEMAKAAVAN MUUTOKSET



Kuva 2. Asemakaavaprosessin eteneminen. *-merkityt kohdat kuuluvat tähän prosessiin.

Kaavan vireilletulosta sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) nähtävillä asettamisesta kuulutettiin kaupungin virallisessa ilmoituslehdessä Aamupostissa ja kaupungin verkkosivuilla 8.11.2025. OAS on nähtävillä koko kaavoitustyön ajan kaavahankkeen verkkosivuilla ja Virastokeskus Veturissa (Eteläinen Asemakatu 4). Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitetään tarvittaessa ehdotuksen nähtävillä asettamiseen saakka. Luonnosvaiheessa järjestetään esittely- ja keskustelutilaisuus. Tilaisuuden muistio lisätään nähtäväksi kaavahankkeen verkkosivuille tilaisuuden jälkeen. Tiivistelmä kaavatyön aikana saadusta palautteesta ja vastineet laaditaan kaavaselostuksen liitteeksi. Koko kaava-aineisto vaiheineen on nähtävillä Riihimäen Virastokeskus Veturissa sekä kaavahankkeen verkkosivuilla.

Kaavaluonnosaineisto asetetaan nähtävillä viranhaltijatyönä. Kaavahankkeen osallisilla on mahdollisuus antaa kaavaluonnoksesta mielipide luonnoksen nähtävilläoloaikana. Kaavaehdotuksen nähtävillä asettamisesta päättää kaupunginhallitus. Kaavaehdotuksesta on mahdollista jättää muistutus nähtävilläoloaikana. Kaavaluonnoksesta ja kaavaehdotuksesta pyydetään tarvittavat viranomaislausunnot. Mielipiteisiin, muistutuksiin ja lausuntoihin annetaan vastineet, jotka lisätään kaavaselostuksen liitteeksi ja huomioitavaksi päätöksenteossa.

Kaupunginvaltuusto päättää kaavan hyväksymisestä. Hyväksymispäätöksestä tiedotetaan kuulutuksella kaupungin verkkosivuilla. Kaava saa lainvoiman noin 1,5–2 kuukauden kuluttua hyväksymispäätöksestä, mikäli kaavasta ei valiteta.

2.2. ASEMAKAAVANMUUTOS

Tavoitteena on nykyisen asemakaavan mukaisen rakennusalan laajentaminen niin, että se mahdollistaa kampuksen vaatiman lisärakentamisen. Myös suurimman sallitun kerrosluvun nostamista tutkitaan. Kerrosalaa lisätään siten, että nykyinen rakennuskanta voidaan säilyttää ja mahdollistaa lisärakennusosan toteuttaminen. Tontin tavoitteellinen uusi kerrosala on noin 20 000 k-m². Nykyisen toimistotornin toiminnot pidetään ennallaan.

Tontille esitetään toimitila- ja koulutusrakennusten korttelialuetta, jossa rakennuksiin voidaan sijoittaa toimisto- ja liiketiloja, korkeakoulun opetus-, koulutus- ja tutkimustiloja, julkisia palvelutiloja sekä pysäköintilaitoksen. Korttelialueen kerrosalasta saa käyttää myymälätiloja ja pääkäyttötarkoitusta tukevia kokoontumis-, liikunta-, vapaa-ajan, näyttely-, kahvila- ja ravintolatiloja varten enintään 1 500 k-m². Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä.

Autopaikkamääräykset muutetaan Riihimäen pysäköintiohjelman mukaisiksi ja pyöräpysäköintiä koskevat määräykset tarkistetaan. Osa autopaikoista osoitetaan yleistä pysäköintiä varten. Linja-autoliikenne siirtyy pois tontilta.

Asemakaavamääräyksiä tarkistetaan ja annetaan ajantasaiset määräykset muun muassa kaupunkikuvasta ja hulevesien hallinnasta, sekä koskien julkisivujen ääneneristävyttä. Sijainniltaan ohjeellinen yleiselle jalankululle varattu osa-alue Matkakeskuksen sisällä poistetaan. Asemakaavamuutoksella annetaan määräyksiä julkisivujen materiaaleista ja sävyistä, sekä tutkitaan mahdollisuuksia kaupunkiympäristön viihtyisyyden parantamiseen lisäistutusten kautta.

Kaavatyössä huomioidaan tarpeen mukaan myös tonttiin rajautuvat osat yleisistä alueista (katualueet), mikäli niihin kohdistuu kaavallisesti tarkennettavaa. Muutokset voivat koskea esimerkiksi tontin rajautumista suhteessa jo toteutuneisiin yleisiin jalankulku- ja pyöräilyväyliin sekä kampuksen pihatoimintoihin ja hulevesien hallinnan alueisiin.

3. LÄHTÖKOHDAT

3.1.1. Selvitys suunnittelualan oloista

3.1.2. Alueen yleiskuvaus

Asemakaavamuutos koskee kiinteistöä 694-5-502-3 osoitteessa Eteläinen Asemakatu 2. Alueella sijaitsee matkakeskus, jonka yhteydessä on seitsenkerroksinen toimistotorni. Rakennuskokonaisuus on valmistunut vuonna 2009. Tontin pinta-ala on 13 276 m².

Tontti sijaitsee asemakaavoitetulla alueella. Se rajautuu lännessä katualueeseen, etelässä liike- ja toimistorakennusten korttelialueeseen, idässä rautatiealueeseen sekä pohjoisessa Rautatientoriin ja suojeltuun asemarakennukseen.

Matkakeskuksen tontti on tasainen ja lähes kauttaaltaan rakennettu. Ulkoalue on pääosin asfaltoitu tai kivetty. Kulkuväylien reunoilla on pensasistutuksia.



Kuva 3. Ilmakuva, johon merkitty kaava-alueen rajausta punaisella. (Maanmittauslaitos 2023)

3.1.3. Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaava-alueella

Tilastokeskuksen mukaan Riihimäen kaupungin asukasluku vuonna 2024 oli 28 643.

Riihimäen kaupungin RakasRiksu2035-strategiassa tavoitteeksi on asetettu 0,2 prosentin vuotuisen kasvu, jolloin väestö kasvaa vuoteen 2050 mennessä 1 600 henkilöllä (5,7 prosentilla). Väestö kasvaa määrällisesti erityisen voimakkaasti keskustan alueella, jossa väestö kasvaa yli 900 asukkaalla vuosien 2022–2050 aikana. (Yleiskaava 2050)

Kaavamuutoksen kohteena olevalle alueelle ei sijoitu asumista. Lähin asuinalue on noin 200 metrin etäisyydellä sijaitseva Rautatienpuisto, johon sijoittuu Riihimäen varhaisimpia rakennuksia sekä Paloheimonkadun varteen 2010-luvulla rakentuneet kerrostalot. Kaavamuutosalueen eteläpuolinen Jokikylän uusi, rakentava asuinalue mahdollistaa jopa 500 uuden asunnon toteutumisen.

Yhdyskuntarakenne

Alue sijoittuu olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja tukeutuu ympäröivään katuverkkoon, sekä tontin itäpuolella kulkevaan päärataan. Alue ja on saavutettavissa helposti kaikista suunnista saavuttaessa.

Suunnittelualue sijaitsee Riihimäen keskustatoimintojen alueella, aivan rautatieaseman vieressä. Tonttia ympäröivät rakennukset ovat pääosin liike- ja toimistorakennuksia. Suunnittelualueella ei ole asutusta. Lähin asuinalue on noin 200 metrin etäisyydellä sijaitseva Rautatienpuisto, johon sijoittuu Riihimäen varhaisimpia rakennuksia sekä Paloheimonkadun varteen 2010-luvulla rakennetut asuinkerrostalot. Kaavamuutosalueen eteläpuolinen Jokikylän uusi, rakentuva asuinalue mahdollistaa jopa 500 uuden asunnon toteutumisen.

Palvelut, työpaikat ja elinkeinotoiminta

Alue tukeutuu asemanseudun ja keskustan palveluihin. Alueen suurin liikerakennus on tontin länsipuolella sijaitseva kauppakeskus Atomi. Atomissa sijaitsee muun muassa päivittäistavarakauppa, apteekki, kuntosali, pesula ja ravintoloita. Piikinmäen päiväkotit sijaitsee noin 500 metrin etäisyydellä. Perusopetuksen palvelut sijaitsevat noin kilometrin etäisyydellä.

Tällä hetkellä monet matkakeskuksen liiketilat ovat tyhjiä. Tonttia ympäröivät rakennukset ovat pääosin liike- ja toimistorakennuksia, joiden käyttöaste on parempi. Tontin pohjoispuolella sijaitsee Riihimäen rautatieasema.

Kaupunkikuva

Matkakeskuksen pohjoispuolella sijaitsee asema-aukio ja asemarakennus sekä lännessä Voimala. Lännessä Eteläisen Asemakadun toisella puolella sijaitsee myös Atomikortteli, joka koostuu Prismasta ja kauppakeskuksesta. Matkakeskuksen yhteydessä, sen eteläpäädyssä, sijaitsee 7-kerroksinen toimistorakennus. Etelässä matkakeskuksen kortteli rajautuu virastokeskuksen rakennukseen (ent. Yritystalo) ja idässä asemalaitureihin ja rautatiehen. Lähiympäristön rakennuksista asemarakennus, Voimala ja Paloheimo Oy:n pääkonttori eli entinen Rautatien hotelli ovat suojeltuja rakennuksia.

Matkakeskuksen lähiympäristön rakennuskanta on matalaa, lukuun ottamatta eräänlaisina maa-merkkeinä toimivia Voimalan rakennusta, ratapihan vesitornia sekä matkakeskuksen toimistoronia. Kaupunkikuvallisen tarkastelun kannalta relevantit rakennukset voidaan jakaa julkisivumateriaalin mukaan kolmeen ryhmään: punatiilliset, puiset ja rapatut rakennukset.

Matkakeskuksen korttelin sijainnin kannalta alueen merkittävimpiä liikenneväyliä ovat sen luoteiskulmassa asema-aukion edessä liikenneympyränä kohtaavat Eteläinen Asemakatu, Paloheimonkatu ja Pohjoinen Asemakatu.



Kuva 4. Viistoilmakuvanäkymä Rautatietorilta kohti Matkakeskusta. (Riihimäen kaupunki / Kimmo Haapanen)

Matkakeskus

Nykyinen matkakeskus on hahmoltaan matala kaksikerroksinen liikerakennus, jonka katolla on pysäköintipaikkoja. Rakennus kytkeytyy viereiseen asemarakennukseen lasisella yhdyskäytävällä.

Matkakeskus nykyisellään käsittää katutasossa olevan liiketilakokonaisuuden korkeine keskusauloineen, noin 5 700 k-m² (sisältäen toimistorakennuksen kanssa yhteiset huoltotilat). Toisessa ja kolmannessa kerroksessa on Matkakeskuksen asiakkaille sekä liityntäliikenteelle osoitetut pysäköintitasot. Ajo tasolle tapahtuu rakennuksen eteläpäässä olevaa ramppirakennelmaa käyttäen. Pääasiallinen jalankulku pysäköintitasoille on järjestetty Matkakeskuksen keskusaulan kautta; korkeassa tilassa keskellä Matkakeskusta on suora avoporras sekä kaksi hissiä. Pysäköintitasojen kolme poistumisporrasta sekä niistä pohjoisimman yhteydessä oleva hissi sijaitsevat junaradan puoleisella sivulla kolmessa Matkakeskuksen kylkeen sijoittuvassa rakennusmassassa. Näihin massoihin sijoittuvat toisessa kerroksessa IV-konehuoneet.



Kuva 5. Matkakeskuksen julkisivu Eteläisen Asemakadun suunnasta (Valokuva: JKMM Arkkitehdit)

Rakennuskokonaisuuden eteläpäässä on seitsenkerroksinen toimistorakennus, joka on määritetty paikallisesti arvokkaaksi rakennetun kulttuuriympäristön kohteeksi. Kokonaisuuden pääasialliset

julkisivumateriaalit ovat punatiili, metalli ja lasi. Toimistorakennukseen on kulkuyhteys sekä Matkakeskuksen ensimmäisestä kerroksesta että pysäköintitasoilta. Molemmilla rakennuksilla on yhteinen lastauspiha junaradan puolella, ajorampin katveessa.



Kuva 6. Matkakeskus pohjoisen suunnasta (Valokuva: JKMM Arkkitehdit)

Matkakeskuksen pohjoispuolella sijaitsevasta asemarakennuksesta on kylmä, lasiseinäinen sisäyhteys Matkakeskukseen. Tasoero rakennusten lattiakorkojen välillä on hoidettu Matkakeskuksen puolella olevalla rampilla. Pohjoispäädyssä ensimmäinen kerros on sisäänvedetty, ja muodostuvan katoksen alla ulkotilassa on porrasaskelmat sekä ramppi liikuntaesteisten kulkua varten.

Liikenne

Liikenneverkko

Suunnittelualue sijaitsee Riihimäen paikallisliikenteen solmukohtassa keskustatoimintojen alueella. Matkakeskuksen ympäristössä on leveitä katualueita sekä päärata ja siihen liittyvä rautatieasema asemalaitureineen. Suunnittelualue on helposti saavutettavissa jalan, pyöräillen, autolla, bussilla ja junalla.

Suunnittelualueen länsipuolitse kulkeva Eteläinen Asemakatu on Riihimäen liikenneverkossa luokitukseltaan pääkatu. Se yhdistyy suunnittelualueen luoteiskulmassa liikenneympyrän kautta pohjoiseen kulkevaan Pohjoiseen Asemakatuun ja länteen kulkevaan Paloheimonkatuun. Näiden katujen nopeusrajoitus on 40 km/h.

Eteläisen Asemakadun liikennemäärä (KVL) on suunnittelualueen kohdalla nykytilanteessa noin 3666 ajon/vrk sekä raskaan liikenteen osuus on noin 3,2 %. Pohjoisen Asemakadun liikennemäärä (KVL) on nykytilanteessa noin 7921 ajon/vrk sekä raskaan liikenteen osuus on noin 3 %. Paloheimonkadun liikennemäärä (KVL) on suunnittelualueen kohdalla nykytilanteessa noin 7055 ajon/vrk sekä raskaan liikenteen osuus on noin 3 %.

Eteläisen ja Pohjoisen Asemakadun sekä Paloheimonkadun molemmin puolin kulkee pyörätiet ja jalkakäytävät. Pyörätiet ja jalkakäytävät ovat yhdistettyjä, lukuun ottamatta Paloheimonkadun pohjoispuolta, jossa pyörätie ja jalkakäytävä kulkevat rinnakkain. Nämä kadut on merkitty Riihimäen kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkossa (2050) sekä jalankulun että pyöräilyn pääreiteiksi. Tavoiteverkon mukaan Eteläisen ja Pohjoisen Asemakadun pyöräteitä on tarkoitus kehittää yksisuuntaisina.

Joukkoliikenne

Suunnittelualue on kaavoitettu henkilöliikenneterminaalin korttelialueeksi. Riihimäen kaupungin suunnitelmassa on siirtää linja-autopysäkit pois matkakeskuksen alueelta katualueille. Matkakeskuksen edustalla olevat pysäkit ovat vielä osittain seutuliikenteen käytössä, mutta Paloheimonkadulle on jo rakennettu pidennetty pysäkki. Osa paikallisliikenteen pysäkeistä on jo siirretty Paloheimon pääkonttorin edustalle toteutettuun pysäkkisyvennykseen. Lisäksi ajatuksena on, että mahdollisissa VR:n häiriötilanteissa junaliikennettä korvaavat bussit ohjattaisiin jatkossa Peltosaaren puolelle rataa. Näiden lisäksi matkakeskuksen länsipuolella sijaitsee Eteläisellä Asemakadulla linja-autopysäkit, johon pysähtyy nykyisin Riihimäen R-liikenteen bussit.

Pysäköinti

Suunnittelualan eteläpäässä on ajoyhteys Eteläinen asemakatu 2 ja 4 kiinteistöille. Nykyisen matkakeskuksen ja toimistotornin pysäköinti- ja huoltoliikenne tapahtuu tämän ajoyhteyden kautta. Suunnittelualueella on nyt 436 autopaikkaa, joista 223 on liityntäpysäköintipaikkaa ja 213 asiakaskäyttöön tarkoitettua pysäköintipaikkaa.

Suunnittelualan ja Eteläisen Asemakadun puoleisella rajalla on noin 110 pyöräpaikkaa, joista 76 on katettu. Näiden lisäksi viereisellä juna-asemalla on 467 pyöräpaikkaa, joista 228 sijaitsee radan itäpuolella ja 239 länsipuolella. Länsipuolen pyöräpaikoista 100 on katettuja kaksikerrospysäköintipaikkoja.

Kulttuuriympäristö

Vuonna 2009 valmistunut Matkakeskuksen toimistotorni on määritetty paikallisesti arvokkaaksi rakennetun kulttuuriympäristön kohteeksi. Toimistotorni sijoittuu rakennuskokonaisuuden eteläpäähen, Eteläisen Asemakadun varteen. Tornin kapea tiilijulkisivuinen runko, julkisivun turkoosi lasilevy sekä ikkunanauhat ja rakennusmassaa kannattelevat betonipylväät tuovat rakennuksen ilmeeseen keveyttä. Sen puhdaslinjainen ja riisuttu ilme, nauhaikkunat, lasin ja tiilen käyttö materiaaleina sekä tasakatto ovat tyypillisiä 2000-luvun toimistoarkkitehtuurin piirteitä ja heijastavat modernin arkkitehtuurin vaikutteita. Toimistotorni on oman aikansa arkkitehtuurin edustava ja laadukkaasti toteutettu esimerkki. Torni erottuu edukseen mittakaavallaan ja selkeydellään.

Pitkä ja matala matkakeskusrakennus sekä sitä täydentävä korkea toimistotorni muodostavat arkityyppisen ja toimivan komposition, jossa torni naulitsee kokonaisuuden paikoilleen ja toimii kaupunkitilassa maamerkinä. Punatiilinen julkisivumateriaali kytkee rakennuksen osaksi Hämeen ja paikallisemmin Riihimäen rakennettua kulttuuriperintöä, jossa tiilellä on merkittävä asema esimerkiksi teollisuus- ja rautatierakennuksien rakennusmateriaalina

Matkakeskuksen kortteli rajautuu pohjoisessa ja osittain lännessä valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY), Riihimäen rautatieaseman ja Rautatiepuiston alueeseen. Riihimäki on pää ratojen risteysasemana yksi liikenteellisesti merkittävimmistä. Reilun sadan viidenkymmenen vuoden aikana kehittynyt Riihimäen rautatieaseman ja Rautatiepuiston alue kuvastaa poikkeuksellisen edustavasti rautateiden historiaa ja toimintaa. Alue kattaa rakennuskantaa 1850-luvulta 1930-luvulle ja nykypäivään, käsittäen esimerkiksi Rautatiepuiston työväen asuinalueen, VR:n alueille ominaisen hoidetun puiston, veturitallien sarjan, harvinaisen lennätinkonepajan, teollisuusrakennuksia ja funktionalistisen asemarakennuksen.

Rautatiepuisto monipuolisine rakennuksineen, VR:n veturitallit, lennätinkonepaja ja Turun kasarmi sisältyvät myös Museoviraston ja VR:n väliseen Rautatiekohteiden suojelusopimukseen vuodelta 1998. Alue muodostaa niin paikallisesti kuin valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristökokonaisuuden, joka on arvokas niin historiallisesti, arkkitehtonisesti kuin kaupunkikuvallisesti. Lähiympäristön rakennuksista asemarakennus, Voimala ja Paloheimo Oy:n pääkonttori eli entinen

Rautatien hotelli ovat suojeltuja rakennuksia. Kaavaselostuksen liitteessä olevassa kaupunkikuvalisessä selvityksessä matkakeskuksen lähiympäristön rakentumisen vaiheita on kuvattu tarkemmin.

Suunnittelualueella ja sen lähiympäristössä ei ole tiedossa muinaismuistoja.

Tekninen huolto

Kiinteistö 694-5-502-3 on liitetty kunnallistekniikkaan, sekä kaapeli-TV- ja -tietoliikennelaajakaistaverkkoon. Katualueella kulkee kaukolämpö sekä viemäri-, vesijohto- ja hulevesiputket.

Kaava-alueella ja sen läheisyydessä sijaitsee Caruna Oy:n sähkönjakeluverkkoa.

3.1.4. Luonnonympäristö

Maaperä ja rakennettavuus

Matkakeskuksen tontti ja sen lähiympäristö on melko tasaista. Maanpinta nousee loivasti etelästä pohjoiseen. Korkeusaseman vaihtelee välillä noin 89.30–91.95 m mpy.

GTK:n maaperäkartan perusteella alue on hiesua.

Luonnonolot

Piha-alue on pääosin asfaltoitu tai kivetty. Kulkuväylien reunoilla on pensasistutuksia. Alueella ei ole tiedossa kasvillisuuden kannalta erityisiä arvoja tai uhanalaisia lajeja.

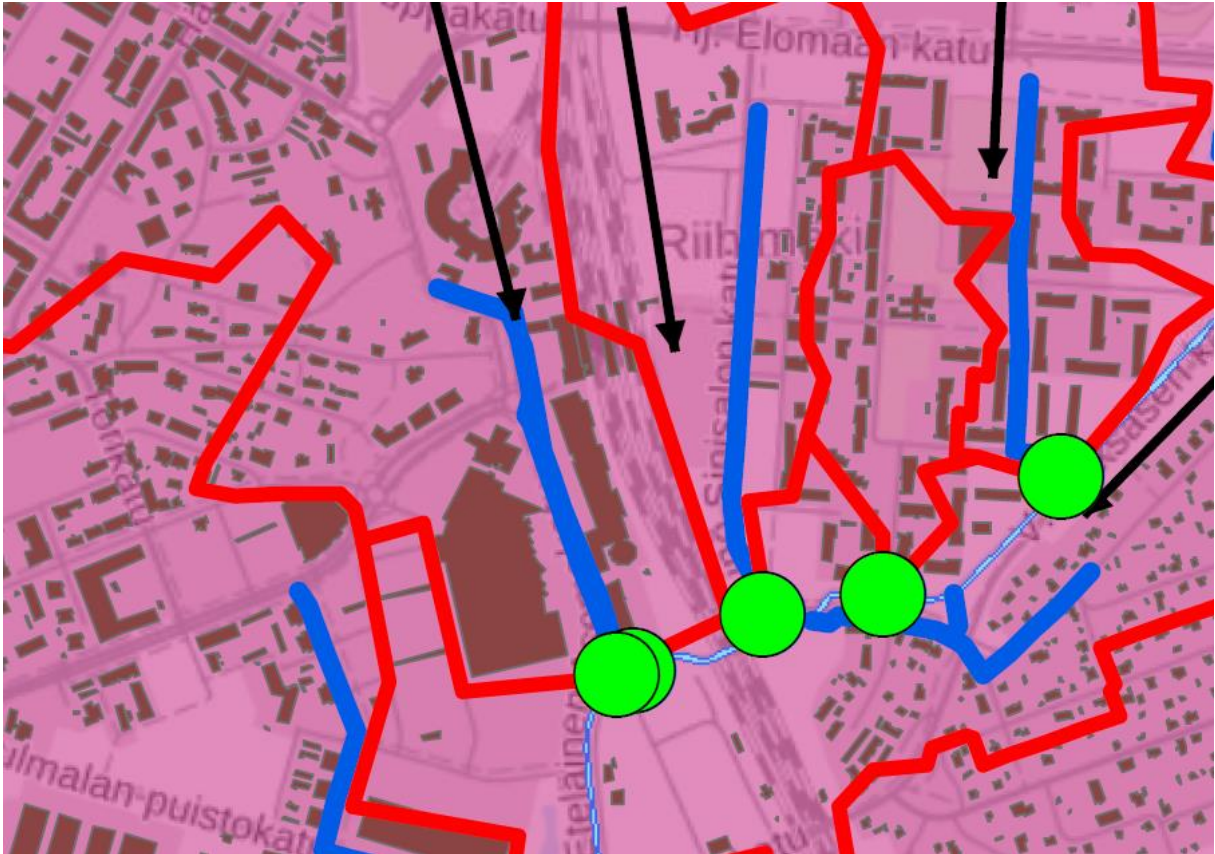
Vireillä olevassa, valtuuston 26.5.2025 hyväksymässä Riihimäen yleiskaava 2050 Luonnonympäristön arvot -teemakartan mukaisesti suunnittelualueella ei sijaitse arvokkaita luontokohteita.

Vesistöt ja vesitalous

Suunnittelualueella ei ole näkyvää vettä eikä se sijaitse pohjavesialueella. Lähin vesialue, Vantaanjoki, sijaitsee alueen eteläpuolella noin sadan metrin päässä. Suunnittelualueen ympäristö on rakennettua ja suurin osa alueen pinta-alasta on vettä läpäisemätöntä. Alueella edellytetään hulevesien laadullista ja määrällistä hallintaa.

Valuma-alueen päävirtausreitti kulkee matkakeskuksen länsipuolella Eteläisen asemakadun suuntaisesti. Virtausreitti johtaa kohti Vantaanjokea. Vantaanjoen uoman siirron ja Jokipuiston rakentamisen yhteydessä rakennettavilla hulevesialtailla ollaan parantamassa valuma-alueen hulevesien laadullista hallintaa (Vantaanjoen siirron yleissuunnitelma, Sitowise Oy, 2021).

Tontti sijaitsee yleiskaavan tulvariskialueella 1/250a. Tämä tarkoittaa, että vaikeasti evakuoitavia toimintoja ei saa sijoittaa suunnittelualueelle.



Kuva 7 Ote Riihimäen hulevesiohjelman valuma-aluejakokartalta. Kuvassa pääsirtausreitti sinisellä ja purkupiste vihreällä. (Riihimäen hulevesiohjelma, 2022)

3.1.5. Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Tärinä

Kaava-alueetta rajaa itäpuolella päärata. Matkakeskukseen tehtyjen runkomelu- ja tärinämittausten tulosten perusteella kohteessa sovellettavat tärinän ja runkomelun ohjearvot alittuivat kaikissa mittauspisteissä. Mittaustulosten perusteella riski runkomelun ja tärinän ohjearvojen ylittymiselle on pieni, joten tärinää ja runkomelua ei tarvitse ottaa kohteen jatkosuunnittelussa huomioon. (Tärinä- ja runkomeluselvitys, A-Insinöörit, liite 5)

Melu

Merkittävimmät melunlähteet kohteen ympäristössä ovat Eteläinen Asemakatu, Pohjoinen Asemakatu ja Paloheimonkatu sekä Riihimäen rautatieaseman kautta kulkeva junaliikenne. Kohde sijaitsee Riihimäen rautatieaseman itäpuolella radan välittömässä läheisyydessä. (Liikennemeluselvitys, A-Insinöörit, liite 5)

Ilmanlaatu

Lähialueen ilmanlaatua on selvitetty tarkemmin suunnittelualan eteläpuolisen Jokikylän asuinalueen asemakaavoituksen yhteydessä vuonna 2023. Selvitysten mukaan autoliikenteen ei arvioida aiheuttavan typpidioksidin tai hengitettävien hiukkasten raja- tai ohjearvojen ylityksiä alueella ja vaikutusten lähiympäristöön voidaan arvioida käytettyjen tietojen perusteella täyttävän typpidioksidille, hengitettäville hiukkasille ja pienhiukkasille asetetut ilmanlaatukriteerit. Lisäksi suunnittelualan läheisyydessä sijaitsevien Riihimäen kaukolämmön lämpökeskuksen ja Versowood

Oy:n tehtaan leviämislaskelmien tuloksena saadut maksimipäästötilanteen aiheuttamat typpidioksidin ja hiukkasten pitoisuudet alittivat kaikissa erillispisteissä voimassa olevat ilmanlaadun ohjearvot.

Maaperän pilaantuneisuus

Riihimäellä osoitteessa Eteläinen Asemakatu 2 sijaitsevan kiinteistön alueella tehtiin kesäkuussa 2025 maaperätutkimuksia. Näytteenottopisteitä oli 10, ja näytteitä otettiin yhteensä 25 kappaletta. Näytteenottopisteet otettiin tontin luoteiskulmasta rakentamattomalta alueelta. Näytteistä tehtyjen kokeiden perusteella alueelta löytyi yhdeltä alueelta merkkejä maaperän pilaantuneisuudesta. Alue ei sijaitse pohjavesialueella ja on kivetyksen tai asfaltin peitossa. Myöskään sadevedet eivät pääse maaperään. Mikäli alueella tehdään maatöitä tai rakennetaan, tulee nämä tulokset huomioida tulevissa suunnitelmissa. (PIMA-tutkimus, Hämeen Rakennus ja Tutkimus Oy, liite 8)

3.2. MAANOMISTUS

Kaava-alue on Hämeen ammattikorkeakoulun, Kiinteistö Oy Riihimäen Matkakeskuksen ja Riihimäen Tilat ja Kehitys Oy:n omistuksessa.

3.3. SUUNNITTELUTILANNE

3.3.1. Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet

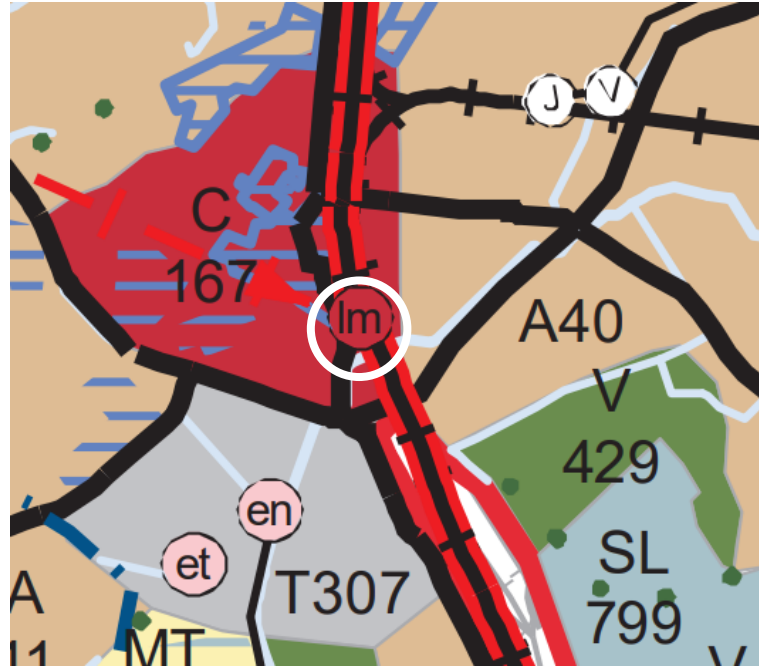
Valtioneuvosto päätti valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017. Uudistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tulivat voimaan 1.4.2018.

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on ryhmitelty asiasisällön perusteella seuraaviin kokonaisuuksiin:

1. Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
2. Tehokas liikennejärjestelmä
3. Terveellinen ja turvallinen elinympäristö
4. Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
5. Uusiutumiskykyinen energianhuolto

Kanta-Hämeen maakuntakaava

Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040 on 12.9.2019 kuulutettu tulemaan voimaan maankäyttö- ja rakennuslain 201 §:n mukaisesti ennen kuin se on saanut lainvoiman. Maakuntakaava 2040 sai lainvoiman 21.10.2021. Suunnittelualue sijoittuu alueelle, joka on maakuntakaavassa 2040 osoitettu merkinnällä C, keskustatoimintojen alue. Lisäksi suunnittelualueella on kohdemerkintä Im, joka tarkoittaa joukkoliikennekeskusta tai matkakeskusta. Asemakaavamuuotosalue rajautuu osittain alueeseen, joka on merkitty valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY).



Kuva 8. Ote Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040 kaavakartasta. Valkoisella ympyrällä merkitty suunnittelualueen likimääräinen sijainti. (Kuva: hämeenliitto.fi)

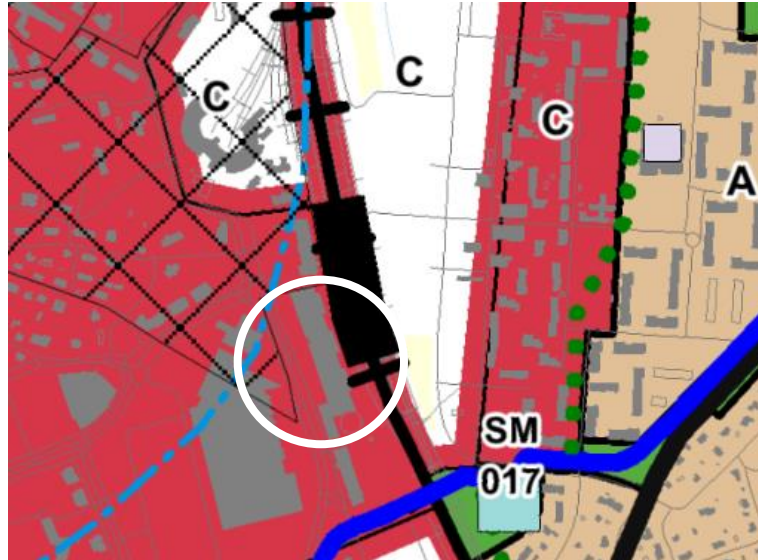
Keskustatoimintojen alueen suunnittelumääräys: Alueen suunnittelussa on otettava huomioon yhdyskuntarakenteen eheys, kaupunkikuvan omaleimaisuus, asuin ympäristön laatu ja monipuolisuus, yhteydet seudullisille virkistysalueille, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn liikenneverkkojen kattavuus, sujuvuus ja turvallisuus sekä liityntäpysäköinnin ja joukkoliikenteen vaihtopaikkojen kehittäminen. Alueen suunnittelussa on turvattava kulttuuriympäristöjen arvojen säilyminen.

Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön suunnittelumääräys: Alueen suunnittelussa on otettava huomioon arvokkaan rakennetun kulttuuriympäristön turvaaminen. Suunnittelussa, käytössä ja rakentamisessa on varmistettava, että valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöjen arvot säilyvät. Uusi rakentaminen on sopeutettava alueen kulttuuriympäristön ominaispiirteisiin ja ajalliseen kerroksellisuuteen.

Lisätietoa maankuntakaavasta: www.hameenliitto.fi

Riihimäen yleiskaava 2035

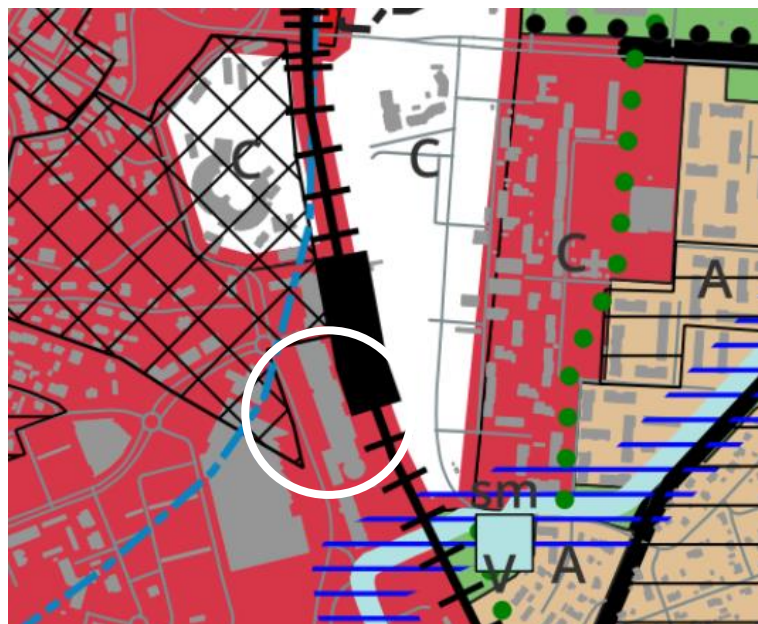
Riihimäen oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa 2035 (lainvoimainen 20.8.2017) tontti sijaitsee keskustatoimintojen alueella (merkintä C). Alue on tarkoitettu palveluja, hallintoa sekä keskustaan soveltuvia ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työpaikkatoimintoja ja asumista varten. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä. Suunnittelualueen itäpuolella on päärata ja liikennepaikka. Alueen pohjoispuoli ja osa länsipuolesta on merkitty valtakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Tontti sijaitsee tulvariskialueella 1/250a. Lisätietoa yleiskaavasta: www.riihimaki.fi/kaavoitus



Kuva 9. Ote Riihimäen yleiskaava 2035. Valkoisella ympyrällä merkitty suunnittelualueen likimääräinen sijainti.

Riihimäen yleiskaava 2050

Vireillä olevassa, valtuuston 26.5.2025 hyväksymässä Riihimäen yleiskaavassa 2050 tontti on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi (merkintä C). Alue on tarkoitettu palveluja, hallintoa sekä keskustaan soveltuvia ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työpaikkatoimintoja ja asumista varten. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä. Suunnittelualueen itäpuolella on päärata ja liikennepaikka. Alueen pohjoispuoli ja osa länsipuolesta on merkitty valtakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Tontti sijaitsee tulvariskialueella 1/250a. Lisätietoa yleiskaavasta: www.riihimaki.fi/kaavoitus

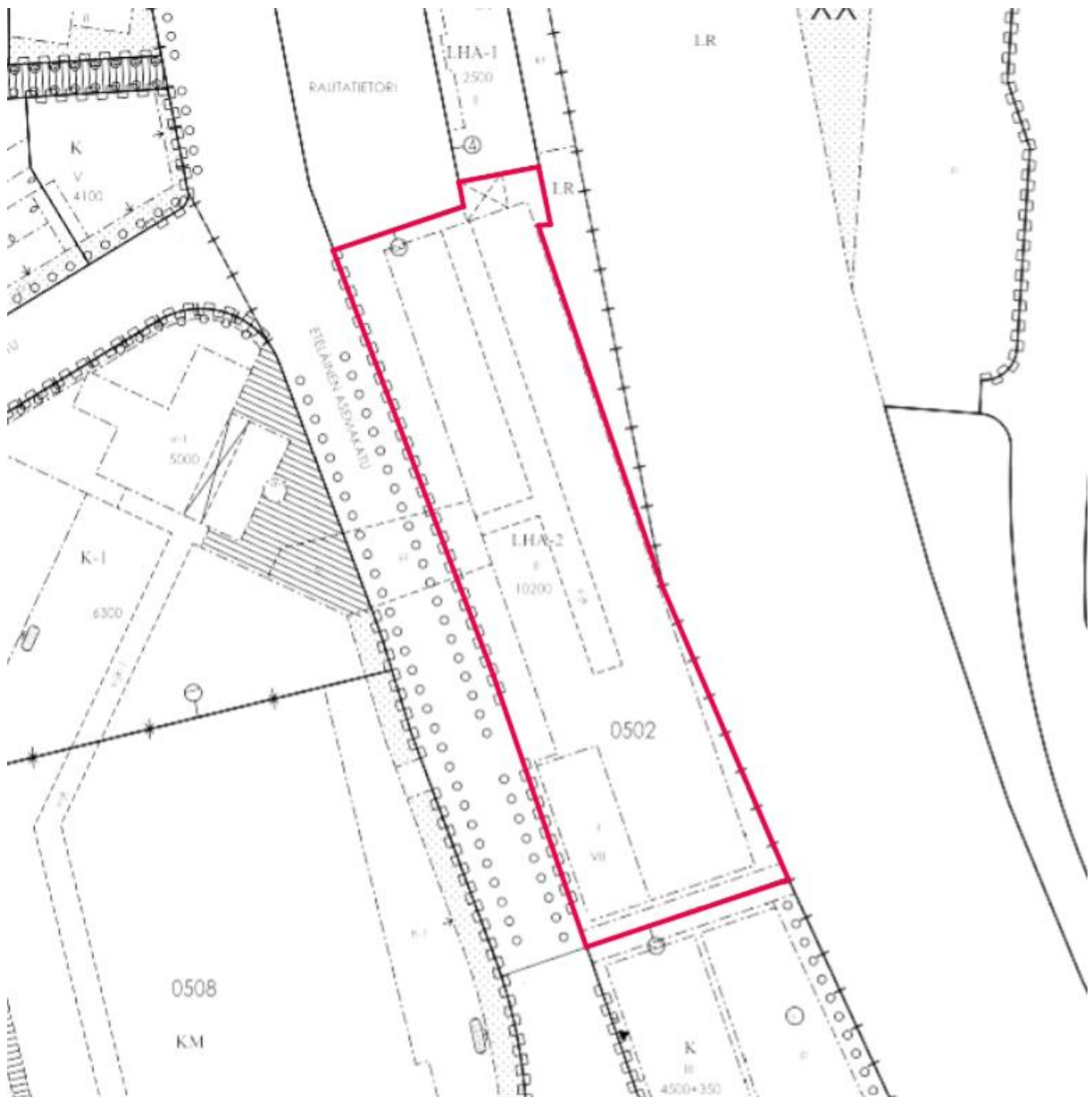


Kuva 10. Ote Riihimäen yleiskaava 2050. Valkoisella ympyrällä merkitty suunnittelualueen likimääräinen sijainti.

Asemakaava

Kiinteistön alueella voimassa oleva asemakaava 5:14 on hyväksytty vuonna 2006. Kiinteistön käyttötarkoitus on LHA-2, Henkilöliikenneterminaalien korttelialue. Alueen kerrosalasta saa käyttää pääkäyttötarkoituksen lisäksi liiketiloja varten enintään 5 500 k-m² ja toimitiloja varten enintään 4 500 k-m². Korttelialueelle saa sijoittaa pysäköintilaitoksen. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä.

Rakennusoikeutta tontille on osoitettu 10 200 k-m². Kerrosluku on tontilla II lukuun ottamatta t-kirjaimella toimitiloille varattua erillistä rakennusala kerrosluvulla VII. Tontille on toteutettu 5 649 k-m² liiketilaa, 4 218 k-m² toimitilaa ja 491 k-m² muuta tilaa. Tontin rakennettu kerrosala 10 358 k-m² ylittää asemakaavan mukaisen rakennusoikeuden 158 kerrosneliömetrillä.



Kuva 11. Ote ajantasa-asemakaavasta. Kaava-alueen rajausta punaisella.

LHA-2-korttelialueella tulee olla yhteensä vähintään 430 autopaikkaa, joista 225 kpl henkilöliikenneterminaalien liityntäpysäköintipaikkoja. Toimitilojen ja toimistojen autopaikkavaatimus on 1 ap / 100 kem² ja liiketilojen 1 ap / 70 kem². Autopaikat voidaan sijoittaa rakennuksen toiseen kerrokseen / katolle. Tällä hetkellä tontilla on 223 liityntäpysäköintipaikkaa ja 213 asiakaskäyttöön tarkoitettua pysäköintipaikkaa matkakeskuksen pysäköintitasoilla kerroksissa 2 ja 3.

Kiinteistön pohjoiskulmaan on merkitty sijainniltaan ohjeellinen rakennukseen jätettävä kulkuyhteys. Rakennusalan keskelle on merkitty merkinnällä *v-jk* sijainniltaan ohjeellinen korttelialueen osa, jolle tulee rakentaa yleiselle jalankululle varattu kulkutila, jossa on luonnonvalo. Kiinteistön länsipuolella on osa-aluemerkintä *sil*, joka tarkoittaa sijainniltaan ohjeellista aluetta, jolle saa rakentaa jalankulkusillan.

Matkakeskusrakennuksen ja autopysäköinnin reunakaiteen korkeutta on rajoitettu. Matkakeskusrakennuksen koilliskulman muurin korkeus ei saa ylittää rautatieasemarakennuksen räystäskorkeutta. Ylimmän autopysäköintitason reunakaiteen ylin korkeusasema saa olla + 101.50. Ylimmän pysäköintitason saa kattaa.

Korttelialueella tulee poltetun, paikalla muuratun, punatiilen olla merkittävässä asemassa rakennuksen julkisivuissa. Rakennuksen itäsvun ja rautatiealueen välinen alue on rakennettava laiturialueen tapaan. Korttelialueella saa rakentaa kaavaan merkityn kerrosalan lisäksi ratapihan puoleiselle julkisivulle sijoitettavat ilmanvaihtokonehuoneet sekä lastauslaiturin. Katolle ei saa sijoittaa ilmanvaihtokonehuoneita. t-kirjaimella osoitetulla rakennusosalalla saa rakentaa ilmanvaihtokonehuoneita ylimpään kerrokseen asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi.

Asemanseudun yleissuunnitelma

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 tavoitetilä 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. (Riihimäen asemanseudun yleissuunnitelma 2020)

Asemanseudun yleissuunnitelmassa (KV 3.2.2020 § 9) ja viitesuunnitelmissa Matkakeskuksen kiinteistön alueelle on esitetty lisärakentamista toimistorin pohjoispuolelle. Suunnitelmissa Eteläinen Asemakatu on esitetty viherkatuna, jonka tavoitteena on lisätä kävely-ympäristön viihtyisyyttä sekä parantaa alueen hulevesien hallintaa.

Rakennusjärjestys

Riihimäen kaupungin rakennusjärjestys on tullut voimaan 1.2.2012 ja sen osittainen uudistus on tullut voimaan 14.6.2022.

Pohjakartta

Pohjakartta täyttää alueidenkäyttölain 54 a §:n asettamat vaatimukset. Pohjakartan korkeusjärjestelmä on N2000.

4. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

4.1. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN TARVE

Nykyinen Hämeen ammattikorkeakoulun Riihimäen kampuksen pohjaratkaisu ei tarjoa mahdollisuutta muuttaa tiloja nykypäivän tarpeisiin sopivaksi. Sopivat tilat voidaan esiselvitysten perusteella toteuttaa Riihimäen matkakeskuksen kortteliin, johon voidaan luoda monikäyttöiset oppimisympäristöt ja jotka vastaavat nykyaikaisen koulutuksen tarpeisiin. Tavoitteena on nykyisen asemakaavan mukaisen rakennusalan laajentaminen niin, että se mahdollistaa kampuksen vaatiman lisärakentamisen.

4.2. SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMISTÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET

Kaupunginhallitus on päättänyt Eteläinen Asemakatu 2, matkakeskus, asemakaavanmuutoksen käynnistämisestä 15.9.2025, 241 §. Asemakaavamuutos laaditaan ONE Architects Oy:n toimesta kaupungin ohjauksessa.

Asemakaavamuutosalueen kokonaiskerrosala ylittää 3 000 k-m² ja kohde sijaitsee Riihimäen yleiskaavan mukaisella keskustatoimintojen alueella. Näin ollen asemakaavan muutos etenee kaupunginhallituksen käsittelyjen kautta valtuuston hyväksyttäväksi (hallintosääntö luku 2, 4 §, mom. 3). Kaava-alue sijoittuu kaupunkikuvallisesti keskeiselle sijainnille ja merkittävään liikenteelliseen solmukohtaan. Lisäksi kaava-alueen pohjoispuoli ja osa länsipuolesta on merkitty valtakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Edellä mainituista syistä asemakaavan muutos on vaikutuksiltaan merkittävä eli ei-vähäinen.

Eteläinen Asemakatu 2, Matkakeskus asemakaavan muutos on käynnistynyt kiinteistönomistajan aloitteesta ja se on Riihimäen kaavoitusohjelman 2026 mukainen kohde A12. Kaavoitusohjelmassa kerrotaan, että asemakaavan muutoksen tavoitteena on mahdollistaa Hämeen ammattikorkeakoulun kampuksen sijoittuminen Matkakeskuksen Liikeradalle.

Lisärakentaminen on tarkoitus toteuttaa olemassa olevaa rakennusta hyödyntäen. Asemakaavalisena tavoitteena on nykyisen asemakaavan mukaisen rakennusalan laajentaminen niin, että se mahdollistaa kampuksen vaatiman lisärakentamisen. Myös suurimman sallitun kerrosluvun nostamista tutkitaan. Kerrosalaa lisätään siten, että nykyinen rakennuskanta voidaan säilyttää ja mahdollistaa lisärakennusosan toteuttaminen. Tontin käyttötarkoitusta esitetään muutettavaksi toimitala- ja koulutusrakennusten tarpeisiin mahdollistaen opetus-, toimisto- ja liiketilojen lisäksi muun muassa julkiset palvelutilat ja pysäköintilaitoksen.

4.3. OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

4.3.1. Osalliset

Alueen maanomistajilla ja niillä, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaisilla ja yhteisöillä, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään, on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta. (AKL 62 §)

Tämän kaavatyön osallisia ovat:

- alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat ja yritykset
- Riihimäen kaupungin vastuualueet:
 - ympäristönsuojelu
 - rakennusvalvonta

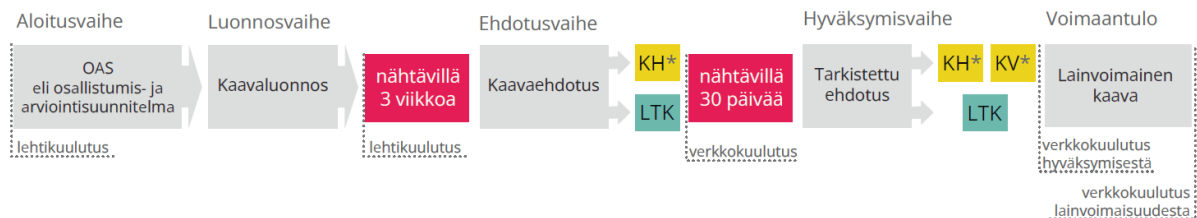
- suunnittelu ja toiminnanohjaus
- Etelä-Hämeen ympäristöterveys
- Riihimäen vesi, vesihuoltojohtaja
- Caruna Oy
- Elisa Oyj
- TeliaSonera Finland Oyj
- Riihimäen Kaukolämpö Oy
- Väylävirasto
- Hämeen liitto
- Kanta-Hämeen pelastuslaitos
- Lupa- ja valvontavirasto
- Sisä-Suomen elinvoimakeskus
- Kanta-Hämeen alueellinen vastuumuseo (Hämeenlinnan kaupunginmuseo)
- Muut yhdistykset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään

4.3.2. Vireilletulo

Kaavan vireilletulosta on ilmoitettu 8.11.2025 AKL 63 §:n mukaisesti Riihimäen kaupungin virallisessa ilmoituslehdessä Aamupostissa sekä kaupungin verkkosivuilla.

4.3.3. Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

VAIKUTUKSELTAAN EI-VÄHÄISET ASEMAKAAVAT JA ASEMAKAAVAN MUUTOKSET



Kuva 12. Asemakaavaprosessin eteneminen. * -merkinnällä merkityt kohdat kuuluvat tähän prosessiin.

Aloitusvaihe

Kaavan vireilletulosta sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) nähtävillä asettamisesta kuulutettiin kaupungin virallisessa ilmoituslehdessä Aamupostissa ja kaupungin verkkosivuilla 8.11.2025.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on nähtävillä koko kaavoitustyön ajan kaavahankkeen verkkosivuilla ja Virastokeskus Veturissa (Eteläinen Asemakatu 4). Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitetään tarvittaessa ehdotuksen nähtävillä asettamiseen saakka.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin yksi lausunto. Lausunnossaan Caruna Oy ilmoitti, että alueen sähkökäytön arvioidaan kasvavan, mikä saattaa edellyttää sähköverkon vahvistamista uusien kaapelointien ja puistomuuntamoiden muodossa, joihin Caruna ottaa tarkemmin kantaa kaavan tarkentuessa. Mahdollisesti tarvittavat muuntamo- ja johtosiirrot tehdään Carunan toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Lisäksi Caruna toivoi mahdollisuutta antaa lausunto kaavaluonnos- ja ehdotusvaiheissa.

Luonnosvaihe

Kaavan luonnosvaiheen aineiston nähtävilläolosta kuulutettiin kaupungin virallisessa ilmoituslehdessä Aamupostissa ja kaupungin verkkosivuilla 21.2.2026.

Luonnosvaiheen nähtävilläolo ja kuuleminen järjestetään 23.2.–24.3.2026. Kaava-aineisto on nähtävillä Riihimäen Virastokeskus Veturissa sekä kaavahankkeen verkkosivuilla.

Luonnosvaiheessa järjestetään esittely- ja keskustelutilaisuus Antonin talolla (Öllerinkatu 3, vasemmanpuoleinen sisäänkäynti) torstaina 5.3.2026. Tilaisuuden muistio lisätään nähtäväksi kaavahankkeen verkkosivuille tilaisuuden jälkeen.

Luonnosvaiheessa pyydetään tarvittavat viranomaislausunnot. Osallisilla on mahdollisuus jättää kaavaluonnoksesta mielipide nähtävilläolon aikana. Lausunnot ja mielipiteet ovat suunnittelijalla käytössä kaavaehdotusta valmisteltaessa. Tiivistelmä kaavatyön aikana saadusta palautteesta ja vastineet laaditaan ehdotusvaiheessa selostuksen liitteeksi.

Ehdotusvaihe

Luonnosvaiheen jälkeen asemakaavaa tarkistetaan saadun palautteen perusteella. Kaavaehdotus ja luonnosvaiheessa saatu palaute sekä vastineet valmistellaan kaupunginhallituksen käsittelyyn. Kaupunginhallitus päättää kaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Nähtävillä olosta tiedotetaan kuulutuksella kaupungin verkkosivuilla. Asemakaavaehdotus on nähtävillä 30 päivän ajan Riihimäen virastokeskus Veturissa (Eteläinen Asemakatu 4) sekä kaavan verkkosivuilla.

Ehdotuksen nähtävilläoloaikana pyydetään tarvittavat viranomais- ja asiantuntijalausunnot. Osallisilla on mahdollisuus jättää kaavaehdotuksesta muistutus kaavaehdotuksen nähtävilläoloaikana. Lausunnot ja muistutukset ovat suunnittelijalla käytössä valmisteltaessa kaavaa hyväksymisvaiheeseen (tarkistettu ehdotus) ja niihin laaditaan vastineet. Jos kaavaehdotuksesta saadut muistutukset eivät aiheuta ehdotukseen olennaisia muutoksia, kaava etenee hyväksymisvaiheeseen. Muussa tapauksessa kaupunginhallitus asettaa muutetun kaavaehdotuksen uudelleen nähtäville.

Hyväksymisvaihe

Ehdotusvaiheen jälkeen laaditaan tarkistettu ehdotus ja asemakaava etenee hyväksymisvaiheeseen. Tarkistettu kaavaehdotus valmistellaan kaupunginhallituksen käsittelyyn. Kaupunginhallitus käsittelee kaava-aineiston sekä saadun palautteen ja vastineet. Kaupunginhallitus päättää asemakaavan hyväksymisen esittämisestä kaupunginvaltuustolle. Kaupunginvaltuusto päättää kaavan hyväksymisestä. Hyväksymispäätöksestä tiedotetaan kuulutuksella kaupungin verkkosivuilla. Hyväksymispäätöksestä lähetetään tieto niille ehdotusvaiheessa muistutuksen tehneille, jotka ovat pyytäneet ilmoitusta ja jättäneet yhteystietonsa.

Voimaantulo

Kaava saa lainvoiman noin 1,5–2 kuukauden kuluttua hyväksymispäätöksestä, mikäli kaavasta ei valiteta.

4.3.4. Viranomaisyhteistyö

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma toimitettiin Hämeen ELY -keskukselle tiedoksi. Asemakaavasta järjestettiin aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu (AKL 66 § ja MRA 26 §). Viranomaisneuvotteluun osallistui Riihimäen kaupunki, ELY-keskus, Väylävirasto, Kanta-Hämeen pelastuslaitos, Kanta-Hämeen alueellinen vastuumuseo, Hämeen liitto ja ONE Architects. Kaavan luonnosvaiheen materiaalista sekä kaavaehdotuksesta pyydetään tarvittavat viranomaislausunnot. Viranomaiset on lueteltu kohdassa 4.3.1. Osalliset.

4.4. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

4.4.1. Lähtökohta-aineistosta saadut tavoitteet

Riihimäen asemanseudusta on laadittu yleissuunnitelma vuonna 2020, jonka mukaan 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 tavoitela määriteltiin helmikuussa 2019 hyväksytyssä visiotyössä (KV 4.2.2019 § 5). Siinä on tunnistettu keskustan laajentuminen kohti rautatieasemaa ja kaupallisen ydinkeskustan siirtyminen asemanseudulle.

Riihimäen kaupungin RakasRiksu2035-strategia on hyväksytty 25.4.2022. Strategia ohjaa kaupungin toimintaa ja linjaa näkemykset kaupungin kehittämisestä vuoteen 2035 saakka. Matkakeskusten kiinteistön kehittäminen asemanseudulla edistää strategian mukaista vartin kaupungin tavoitetta.

4.4.2. Kaupungin tavoitteet

Tontin keskeisen sijainnin takia kaavamuutoksella on merkittäviä vaikutuksia Riihimäen asemanseudun kehittämiselle (kaupunkikuva). Asemakaavamuutosalueen kokonaiskerrosala ylittää 3 000 k-m². Näin ollen asemakaavan muutos on vaikutuksiltaan merkittävä ja se valmistellaan kaupunginhallituksen käsittelyjen kautta valtuuston hyväksyttäväksi.

Asemakaavan muutoksen päätavoitteena on parantaa kiinteistön käyttöastetta mahdollistamalla kampuksen sijoittuminen alueelle. Lisäksi olemassa olevat toimistotilat säilytetään ja pysäköintijärjestelyjä päivitetään pysäköinnin tarvetta paremmin huomioivaksi. Tavoitteena on myös kiinnittää erityistä huomiota lisärakentamisen laatutasoon, Eteläisen Asemakadun, Rautatietorin ja lisärakentamisen väliin jäävän kaupunkitilan viihtyisyyteen sekä varmistaa sujuvien jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien toteutuminen. Kaupunkikuvallisessa tarkastelussa huomioidaan lisärakentamisen suhde läheiseen valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön. Tavoittelusta toteutuksesta ja mahdollisista vaihtoehdoista laaditaan viitesuunnitelma.

Nykyisen kaavamerkinnän henkilöliikenneterminaalin korttelialue muutetaan tontin osittain toteutunutta käyttöä sekä hankkeen tavoitteita vastaavaksi. Kaavoituspäätöksen tavoitteiden mukaan rakennuksiin saa sijoittaa toimisto- ja liiketiloja, korkeakoulun opetus-, koulutus- ja tutkimustiloja, julkisia palvelutiloja sekä pysäköintilaitoksen. Rakennuksiin saa lisäksi sijoittaa pääkäyttötarkoitusta tukevia kokoontumis-, liikunta-, vapaa-ajan-, näyttely-, kahvila- ja ravintolatiloja. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä.

4.4.3. Hankkeen tavoitteet

Nykytilanteessa vajaakäytössä olevasta Riihimäen Matkakeskuksen rakennuksesta on todettu löytyvän potentiaalia uudeksi kampuksiksi. Rungoltaan selkeäpiirteinen rakennus on muokattavissa nykyaikaiseksi oppimisympäristöksi. Tavoitteena on nykyisen asemakaavan mukaisen rakennusalan laajentaminen niin, että se mahdollistaa kampuksen vaatiman lisärakentamisen. Myös suurimman sallitun kerrosluvun nostamista tutkitaan. Kerrosalaa lisätään siten, että nykyinen rakennuskanta voidaan säilyttää ja mahdollistaa lisärakennusosan toteuttaminen. Tontin tavoitteellinen uusi kerrosala on enintään noin 20 000 k-m². Nykyisen toimistorin toiminnot pidetään ennallaan.

HAMKin tavoitteena on järjestää tilojaan uudelleen tukemaan paremmin nykyaikaista opetustoimintaa. Riihimäen kampuksen nykyiset tilat eivät nykyisellään vastaa korkeatasoisen oppimisympäristön toiminnallisuudelle asetettuja vaatimuksia eivätkä ole erityisen muunneltavia.

Sijainti rautatieaseman välittömässä yhteydessä on saavutettavuudeltaan erinomainen. Viereisen Voimalan läheisyys avaa mahdollisuuksia synergiaan tilojen käytössä.

Matkakeskuksen teräsbetoninen pilaripalkkirunko on selkeä ja rationaalinen. Tämä mahdollistaa erilaisten tilaratkaisujen joustavan sovittamisen olemassa olevaan rakennukseen. Maantasokerroksen kerroskorkeus on kuuden metrin luokkaa mikä riittänee hyvin kampuksen käyttöön. Tekniikan asennuksille jää tilaa ja erilaisia toimintoja voidaan sijoittaa joustavasti koko kerroksen alueelle.

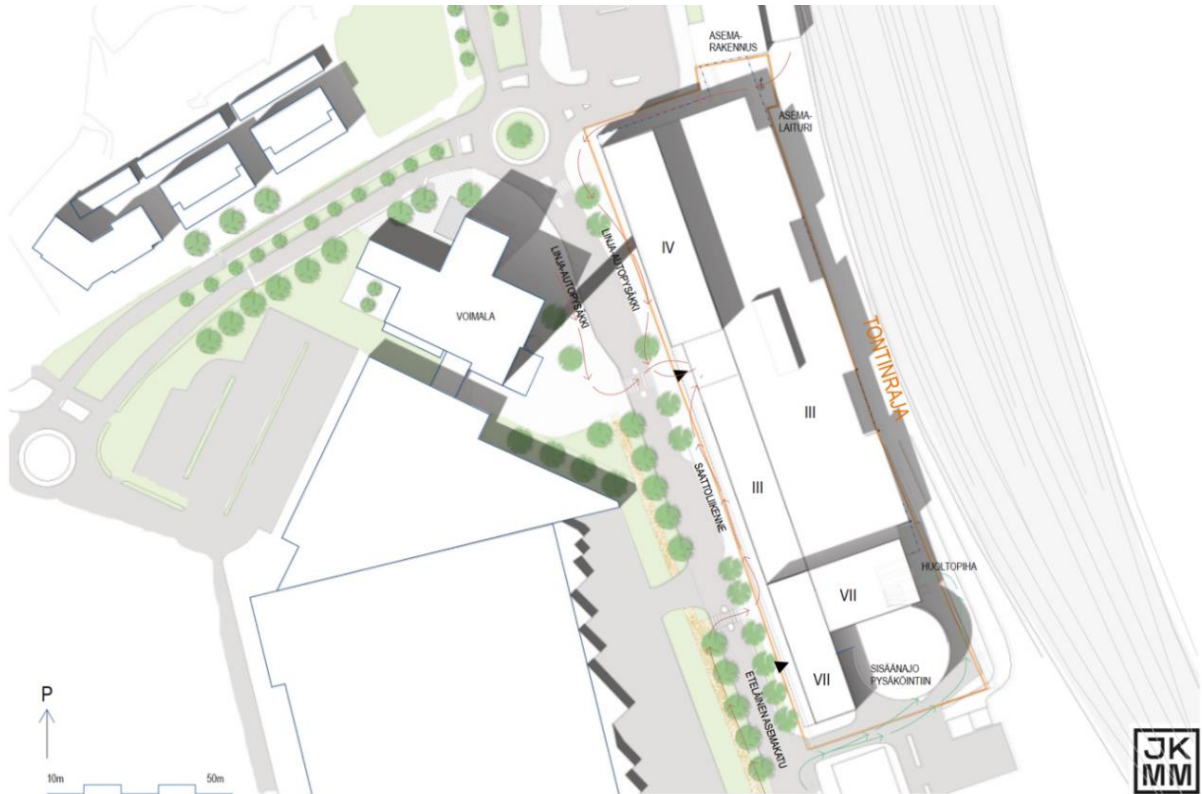
Matkakeskuksen nykyinen pinta-ala ei riitä kampuksen tarpeisiin, joten toimiva ratkaisu edellyttää laajennusta. Pysäköintitasojen käyttöönotto ei ole mahdollista liian matalien kerroskorkeuksien vuoksi. Liityntäliikenteen parkkipaikat ovat myös jatkossa tarpeellisia, joten pysäköintitasot on syytä jättää nykyiseen käyttöön. Pysäköintitasojen kolme poistumisporrasta sekä niistä pohjoisimman yhteydessä oleva hissi, rakennukseen liittyvät huolto- ja paikoitusliikenneterminalit sekä lastauslaituri säilyvät ennallaan.

5. ASEMAKAAVAN KUVAUS

5.1. ASEMAKAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla osoitetaan alueelle toimitila- ja koulutusrakennuksia varten varattu korttelialue (KTYO-1). Korttelialue muodostaa yhden tontin.

Asemakaava rajautuu lännessä katualueeseen, etelässä liike- ja toimistorakennusten korttelialueeseen, idässä rautatiealueeseen sekä pohjoisessa Rautatientoriin ja henkilöliikenneterminaalin korttelialueeseen.



Kuva-13 Asemakaavan viitesuunnitelma, havainnekuva JKMM Arkkitehdit

Asemakaavakartta, merkinnät ja määräykset ovat kaavaselostuksen liite 2.

5.1.1. Mitoitus

Asemakaavamutoksen pinta-ala on 13 276 m².

Asemakaavassa osoitettavien aluevarausten pinta-alat:

KTYO-1, Toimitila- ja koulutusrakennusten korttelialue

pinta-ala	13 276 m ²
rakennusoikeus	21 400 k-m ²
Uusi korttelitehokkuus	1,61

Asemakaavan seurantalomake on selostuksen liitteenä.

5.1.2. Aluevaraukset, kaavamerkinnät ja -määräykset

Rakennusoikeus

Rakennusoikeus osoitettu toimitila- ja koulutusrakennusten korttelin rakennusalueelle (**KTYO-1**).

Kaava-alueelle on osoitettu rakennusoikeutta yhteensä 21 400 k-m², jolloin uusi korttelitehokkuus on 1,61. Tämä on 11 200 k-m² enemmän kuin aiemmassa kaavassa osoitettu rakennusoikeus. Korttelialueen kerrosalasta saa käyttää myymälätiloja ja pääkäyttötarkoitusta tukevia koontumis-, liikunta-, vapaa-ajan, näyttely-, kahvila- ja ravintolatiloja varten enintään 1 500 k-m².

Korttelialueella sijaitsee nykyinen matkakeskus, jonka nykyinen laajuus on 6 140 k-m². Tontin eteläosaan on osoitettu toimitilojen rakennusala. Tällä alueella sijaitsee nykyinen matkakeskuksen toimistotorni, jonka nykyinen laajuus on 4 218 k-m².

Korttelialueelle saa sijoittaa pysäköintilaitoksen. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä. Kaava-alueella rakennusten ylimpään kerrokseen saa rakentaa ilmanvaihtokonehuoneita ja muita teknisiä tiloja asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi.

Rakennusala ja rakentamisen korkeus

Kaava-alue on rajattu III-VII-kerrosta korkeisiin rakennusaloihin. Pinta-alaltaan suurin alue käsittää nykyisen kolmikerroksisen matkakeskuksen alueen ja sille saa rakentaa enintään kolmikerroksisen toimitila- ja koulutusrakennuksen. Tätä korkeammat rakennusalat sijaitsevat kaava-alueen eteläosassa sekä luoteiskulmassa. Luoteiskulmaan saa sijoittaa enintään nelikerroksisen ja eteläosaan enintään seitsenkerroksisen rakennuksen. Nykyinen seitsenkerroksinen toimistotorni on rajattu omaan toimitilojen rakennusalaansa.

Rautatien vierisellä nelikerroksisella rakennusalalla sijaitsevan rakennuksen räystäslinjan ylin korkeusasema saa olla noin +112,00. Tämä korkeus vastaa viereisen Voimala rakennuksen räystään korkeutta. Lisäksi ylimmän autopysäköintitaso reunakaiteen ylin korkeusasema saa olla noin +102,00. Tämä korkeus vastaa viereisen asemarakennuksen räystään korkeutta. Ylimmän pysäköintitaso saa kattaa niin, että muurimaisen reunakaiteen korkeus ei ylitä ylintä annettua korkeusasemaa.

Rakennuksen länsi- ja pohjoissivuilla tulee rakentaa yleiseen jalankulkualueeseen liittyvä vähintään 3 metriä leveä yhtenäisesti jatkuva avoin katettu tila. Katetun tilan tulee olla ensimmäisen kerroksen korkuinen. Kaava-alueen luoteiskulman nelikerroksisen rakennusalan kohdalla osa rakennusta voi sijaita tämän katetun tilan yläpuolella. Lisäksi Eteläisen Asemakadun, Rautatien ja junalaitureiden puoleisilla rakennuksen sivuilla tulee olla uloskäynnit katutasolle. Julkisivujen mainoskyltit on sijoitettava räystäslinjan alapuolelle.

Kaupunkikuva ja julkisivut

Rakennusten tulee olla kaupunkikuvallisesti korkealaatuisia. Rakennusten arkkitehtuurin, materiaalien ja toteutuksen tulee huomioida alueen rakennushistorialliset arvot. Pääasiallisena julkisivumateriaalina tulee käyttää viereisen Voimala rakennuksen tiilijulkisivun sävyyn luontevasti liittyvää tummaa kiviaineista tai metallista materiaalia. Maantasokerroksessa voidaan käyttää myös vaaleampia sävyjä.

Julkisivun tulee olla rauhallinen, yksivärinen ja tumma, jotta se ei liity värykseltään asemarakennukseen vaan antaa sille tilaa kaupunkikuvassa ja säilyy sille alisteisena. Asemakampuksen laajennuksineen tulee noudattaa räystä- ja julkisivulinjan ja materiaalien yhtenäisyyttä ja noudattaa alueen nykyistä rakentamistapaa. Radan varren mittakaavan tulee säilyä eikä uudisrakentamisen tule ylittää Voimalan kerroslukua. Uusi rakennus muodostaa uuden historiallisen kerroksensa ja elementin Riihimäen asemansuudelle.

Maantasokerrosta ja sisäänkäyntejä korostetaan eri sävyillä, pinnoilla ja esimerkiksi tiilen ladonnoilla. Pääsisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin. Eteläisen Asemakadun varrella vähintään 40 % kadun suuntaan kohdistuvasta maantasokerroksen julkisivusta on oltava ikkunapintaa.

Kaupunkitilan tulee muodostaa pienimittakaavaista kävely-ympäristöä Eteläisen Asemakadun ja asema-aukion suuntaan. Rakennuksen itäisivun ja rautatiealueen välisen alueen tulee tukea laiturialueen jalankulkutoimintoja ja se tulee rakentaa laiturialueen materiaaleja ja ilmettä vastaavasti. Ilmanvaihtokonehuoneet ja muut tekniset tilat sekä uusiutuvan energian käyttöön ja tuottamiseen liittyvät laitteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria. Uudisrakennusten raitisilman sisäänotto tulee järjestää mahdollisimman korkealta ja etäältä Eteläisestä Asemakadusta. Julkisivujen mainoskyltit on sijoitettava julkisivupintaan, räystäslinjan alapuolelle.

Pysäköintitiloihin johtavien luiskien ja kansirakenteiden tulee sopia kaupunkikuvaan ja muodostaa kaupunkikuvallisesti yhtenäisen kokonaisuus muun rakentamisen kanssa. Luiskien on oltava kokonaan katettuja.

Esteettömyys

Ulkoalueiden kulkuväylillä ja sisäänkäynneillä ei saa olla merkittäviä korkeus- tai tasoeroja. Rautatienraiteilta, rakennuksen itäsivun sisäänkäynneistä sekä yleistä pysäköintiä varten tarkoitetuilta autopaikoilta tulee olla esteetön ja suora kulkuyhteys laiturialueelle. Kulkuväylien pintojen tulee olla kovia ja luistamattomia sekä apuvälineiden avulla liikkuvien tavoitettavia kauttaaltaan.

Hulevesien hallinta

Rakentamislupahakemuksen yhteydessä tulee esittää tontin hulevesien hallinnan suunnitelma ja rakentamisen aikaisten hulevesien hallintasuunnitelma koko korttelista. Rakentamisen aikaiset hulevedet tulee hallita siten, ettei niistä aiheudu haittaa vesistöille tai muulle ympäristölle ja rakenteille.

Korttelialueilla syntyvät hulevedet tulee viivyttää ja käsitellä laadullisesti tonteilla ennen niiden johtamista hulevesiverkostoon. Hulevesiä tulee viivyttää tontilla siten, että jokaista sataa päällystettyä pihapinta-alaneliötä ja kattopinta-alaneliötä kohti on vähintään 1 kuutiometri viivytystilavuutta (1 m³/ 100 m²). Lämpäisevien päällysteiden ja viherkattojen viivytystarve on puolet vettälämpäisemättömän pinnan viivytystarpeesta. Hulevesirakenteiden tulee tyhjentyä 12–24 tunnin kuluessa ja niihin tulee suunnitella hallittu ylivuoto.

Pihan ja pihakannen osat, joita ei käytetä kulkuteinä, polkupyöräpaikkoina, terasseina, rakennuksen tai rakennelman paikkoina tai oleskelualueina, tulee istuttaa ja käyttää vettä lämpäiseviä pintamateriaaleja. Vettä lämpäisemättömä materiaalia saa käyttää ainoastaan sisäänkäyntien vieressä. Pysäköinti- ja piha-alueilla muodostuvat hulevedet tulee ensisijaisesti ohjata niiden laatua parantaviin suodattaviin rakenteisiin. Piha-alueen hulevedet on pyrittävä ohjaamaan puille.

Pilaantuneet maa-alueet

Rakentamisen yhteydessä on varmistettava, ettei maaperä alueella ole pilaantunutta. Kesäkuussa 2025 tehdyn maaperätutkimuksen perusteella ainakin kaava-alueen luoteiskulmasta löytyi yhdeltä alueelta merkkejä maaperän pilaantuneisuudesta (PIMA-tutkimus, Hämeen Rakennus ja Tutkimus Oy, liite 8). Mikäli pilaantunutta maata todetaan, on maaperä kunnostettava Lupa- ja valvontaviraston edellyttämällä tavalla. Mikäli maaperässä todetaan jätejakeita, on ne poistettava.

Ajoyhteys ja pysäköinti

Kaava-alueen eteläosan ajoyhteys säilyy ennallaan Eteläinen Asemakatu 2 ja 4 kiinteistöjen rajalla ja se palvelee kumpaakin kiinteistöä. Ajoyhteyden yhteyteen on varattu tila pysäköintiin johtavalla ajorampilla. Muita ajoneuvoliittymiä ei saa järjestää Eteläisen Asemakadun tai Rautatietorin puolelta.

Korttelialueelle tulee rakentaa autopaikkoja seuraavasti:

liiketilat	1 ap / 85 k-m ²
toimistotilat	1 ap / 85 k-m ²
oppilaitostilat	1 ap / 300 k-m ²
Yleistä pysäköintiä varten autopaikkoja	223 kpl

Jos kiinteistöosakeyhtiö osoittaa pysyvästi liittyvänsä yhteiskäyttöautojärjestelmään tai muutoin varaavansa kiinteistön työntekijöille yhteiskäyttöautojen käyttömahdollisuuden, voidaan yhdellä yhteiskäyttöautolla korvata enintään 5 ap.

Esteettömiä autopaikkoja on rakennettava vähintään kaksi ensimmäistä 50 autopaikkaa kohti ja sen jälkeen yksi autopaikka alkavaa 50 autopaikkaa kohti. Saattoliikenteelle tulee olla merkitty paikka. Autopaikat voidaan sijoittaa rakennuksen toiseen kerrokseen / katolle. Ylimmän pysäköintitason saa kattaa. Pysäköintitason julkisivun tulee olla yhtenäinen muun julkisivun kanssa.

Korttelialueelle tulee rakentaa polkupyöräpaikkoja seuraavasti:

oppilaitostilat	1 pp / 50 k-m ²
liiketilat	1 pp / 50 k-m ²
toimitilat	1 pp / 50 k-m ²

Pyöräpaikoista vähintään 30 % on sijoitettava katettuihin tiloihin ja runkolukittavina. Pyöräpaikkojen on oltava helposti saavutettavia sekä sijaita kulkureittien varrella ja sisäänkäyntien läheisyydessä.

Rakennusten suunnittelussa tulee huomioida sähköautojen ja -pyörien latausmahdollisuudet.

Liikennemelu

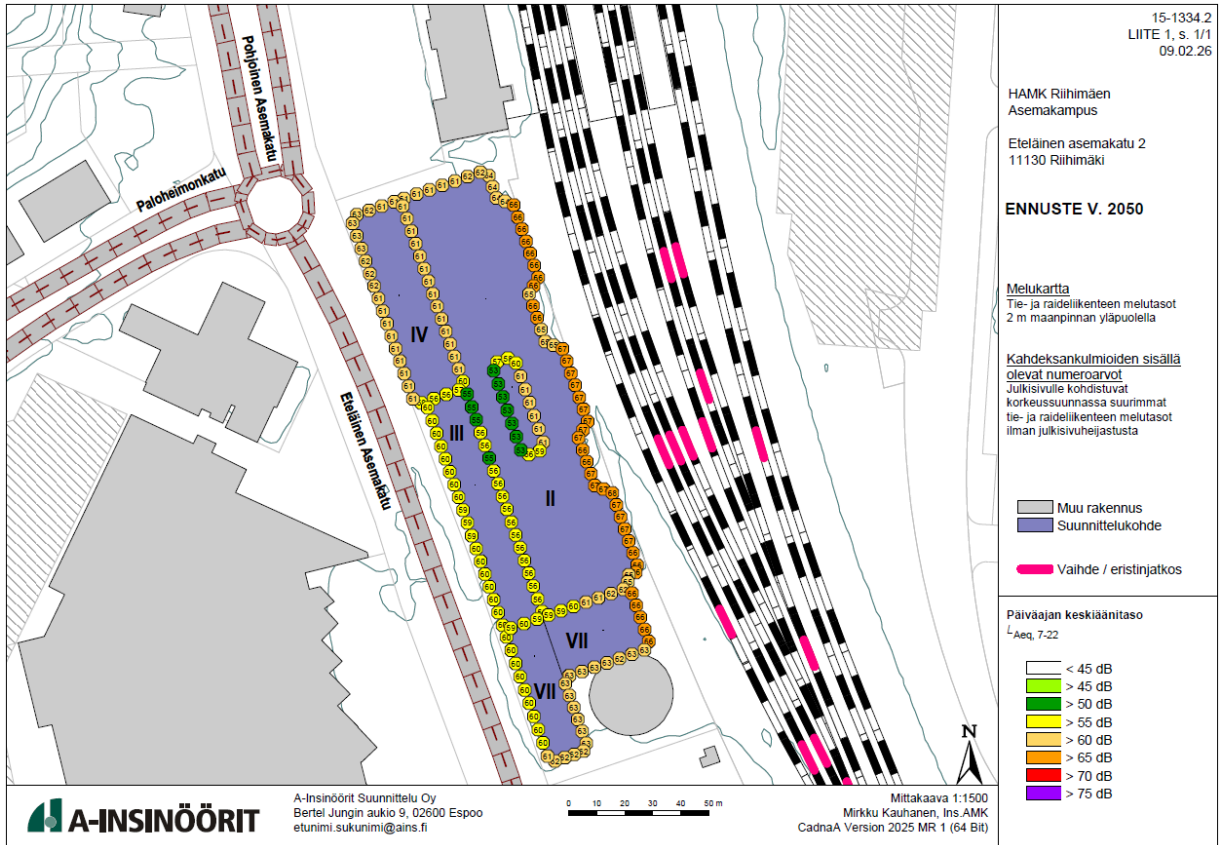
Alueella on huomioitava Valtioneuvoston päätöksen n:o 993/1992 mukaiset meluohjeavrot.

Julkisivuille muodostuvat ulkovaipan ääneneristysvaatimukset ilmoitetaan meluselvityksessä julkisivuun kohdistuvan äänitason ja sisällä sallittavan äänitason erona. Kohteen julkisivuille muodostuvat ulkovaipan ääneneristysvaatimukset ilmoitetaan julkisivuun kohdistuvan äänitason ja sisällä sallittavan äänitason erona $\Delta L_{A,vaad}$. Sisätiloissa sovelletaan Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 ohjearvoa, jonka mukaan liikenteestä aiheutuva A-painotettu keskiäänitaso ei saa ylittää päiväaikaan ($L_{A,eq,7-22}$) 35 dB opetus- ja kokoontumistiloissa tai 45 dB liike- ja toimistotiloissa.

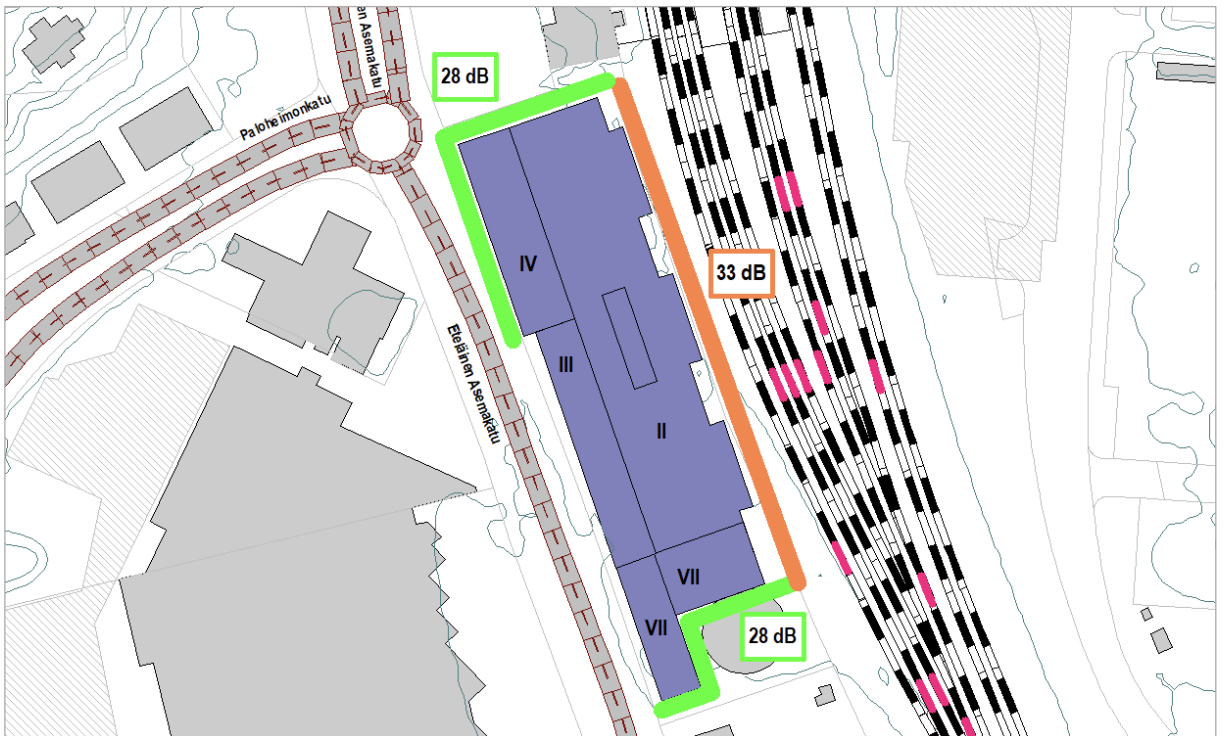
A-Insinöörit Oy:n liikennemeluselvityksessä (Liite 5) tarkastellaan ennustetilannetta vuonna 2050. Rakennuksen ulkovaipan ääneneristysvaatimus ilmoitetaan julkisivuun kohdistuvan äänitason ja sisällä sallittavan äänitason erona $\Delta L_{A,vaad}$. Kohteen julkisivuille kohdistuvat, liikenteestä aiheutuvat suurimmat keskiäänitasot on esitetty kuvassa.

Suurimmat julkisivuille kohdistuvat keskiäänitasot ovat päiväaikaan 68 dB. (Kuva 14). Opetus- ja kokoontumistiloissa keskiäänitasoista muodostuva suurin suositus äänitasoerovaatimukseksi on $\Delta L_{A,vaad} = 33$ dB. Melukartoista lasketut 28 dB ylittävät suositukset äänitasoerovaatimuksiksi on esitetty kuvassa (Kuva 15). Liike- ja toimistotiloissa äänitasoerovaatimukset ovat kuvassa esitettyjä vaatimuksia 10 dB pienempiä, jolloin ne täyttyvät tavanomaisilla ulkovaipan rakennusosilla, eikä niitä tarvitse erikseen mitoittaa.

Asemakaavassa annetaan määräyksiä liikennemelun suuntaan avautuvien julkisivujen ääneneristävyydestä. Kohteeseen ei sijoitu ulko-oleskelualueita.



Kuva 14 Liikennemeluselvytys. Päiväajan keskiäänitaso ennustilanteessa vuonna 2050 (A-insinöörit Oy 2026).



Kuva 15 Julkisivuille muodostuvat 28 dB ylittävät suositukset ulkovaipan äänitasoero vaatimuksiksi $\Delta L_{A,vaad}$ (A-insinöörit Oy 2026).

5.2. YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Asemakaavamuuotos noudattaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita ja toteuttaa ylempien kaavatasojen mukaisia maankäytön tavoitteita.

Asemakaavamuuotoksella kehitetään kestävämpää yhdyskuntarakennetta täydentämällä kaupungin keskustassa keskeisellä sijainnilla olevaa aluetta. Täydennysrakentamisella edistetään kulttuuriympäristön monimuotoisuutta ja ajallista kerroksellisuutta. Asemakaavamuuotoksella edistetään myös kestävien kulkumuotojen käyttöä mahdollistamalla täydennysrakentaminen keskustatointojen alueelle juna-aseman viereen. Asemakaavamuuotoksessa on huomioitu alueen meluisuus sekä rakennusten soveltuminen lähiympäristöön ja kaupunkikuvaan sekä hulevesien käsittely. Asemakaavamuuotoksella ei heikennetä ympäristön laatua.

5.3. ASEMAKAAVAN VAIKUTUKSET

5.3.1. Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys kaava-alueella

Asemakaavalla ei osoiteta asumista. Asemakaavan mahdollistamalla toiminnalla on välillisiä vaikutuksia alueen väestörakenteeseen ja houkuttelevuuteen opiskelijoiden näkökulmasta.

Yhdyskuntarakenne

Asemakaavamuuotoksella kehitetään kestävämpää yhdyskuntarakennetta kehittämällä ja täydentämällä kaupungin keskustassa keskeisellä sijainnilla olevaa aluetta. Asemakaavamuuotoksella yhdyskuntarakenne tiivistyy ja maankäyttö tehostuu.

Kaupunkikuva ja maisema

Asemakaavamuuotoksen mukaisella rakentamisella on vaikutuksia kaupunkikuvaan. Nykyistä matkakeskusta laajennetaan ja sen julkisivuja muutetaan. Nykyinen toimistotorni säilyy pääosin nykyisellään. Täydennysrakentaminen edistää kulttuuriympäristön monimuotoisuutta ja ajallista kerroksellisuutta.

Rakennusala mahdollistaa nykyisen matkakeskuksen rakennuksen laajennuksen länteen ja nykyisen toimistotornin laajentumisen sen itäpuolelle. Rakennusala jakautuu eri korkuisiin osiin. Rakennusmassan jaottelulla, polveilevalla muodolla, ikkunajaotuksella ja julkisivumateriaaleilla kevennetään rakentamisen ja etenkin pitkän katujulkisivun vaikutuksia.

Suunnitteilla oleva asemakaavamuuotos noudattaa toteutuessaan Riihimäen asemanseudulla 1950-luvulla muodostuneita kaupunkikuvallisia akseleita. Eteläisen Asemankadun katulinja säilyy ja vahvistuu, ja katutilan tilallisuus jäsentyy aiempaa selkeämmin. Kaavaratkaisu tukee asema-aukion symmetriaa ja rautatieaseman rakennuksen erityisasemaa kaupunkikuvassa rajaamalla aukion eteläsivua aiempaa selkeämmin.

Nelikerroksinen laajennusosa muodostaa toimistotornille kaupunkikuvallisen parin ja muuttaa korttelin vertikaalista jäsentymistä. Toimistotornin asema alueen ainoana maamerkinä lievenee, mutta samalla laajennusosa tuo kokonaisuuteen tasapainoa ja vahvistaa matkakeskuksen korttelin kaupunkikuvallista rakennetta. Korttelissa säilyy ajatus korkeammista ja matalammista rakennusosista. Etelän suunnasta Eteläistä Asemakatua saavuttaessa laajennusosa hahmottuu porttimaisena elementtinä ja asettuu kaupunkikuvalliseen dialogiin toimistotornin lisäksi myös vastapäisen Voimalan rakennuksen kanssa.

Palvelut, työpaikat ja elinkeinotoiminta

Asemakaavamuutoksen mukaisella rakentamisella suunnittelualueelle voidaan rakentaa koulu-kampus. Kampuksen rakentaminen tuo alueelle mahdollisesti jopa 2 000 opiskelijaa. Kampus toimii myös usean ihmisen työpaikkana. Nykyinen toimistotorni pysyy aiemmassa käytössä ja laajennus lisää toimistotyöpaikkoja. Korttelialueella mahdollistetaan jatkossakin myymälätilojen toteutuminen, mutta niiden sallittu kerrosala vähenee nykyisestä 5 500 kerrosneliömetristä 1 500 kerrosneliömetriin.

Asemakaavan mahdollistamalla toiminnalla on myös välillisiä vaikutuksia alueen palveluihin ja elinkeinotoimintaan. Näitä syntyy, kun alueelle tulee paljon uusia opiskelijoita ja kampuksen työntekijöitä. Asemakaavamuutos mahdollistaa myös synergiaetua alueen palveluntarjoajien kanssa, kuten matkakeskuksen vieressä sijaitsevan Riihimäen Voimalan tapahtuma- ja kulttuurikeskuksen kanssa.

Liikenne

Asemakaavamuutoksella edistetään kestävien kulkumuotojen käyttöä mahdollistamalla täydennysrakentaminen keskustatoimintojen alueelle rautatieaseman viereen. Kiinteistön kehittäminen asemansseudulla edistää myös RakasRiksu2035-strategian mukaista Vastustamaton vartin kaupunki tavoitetta.

Matkakeskuksen alueella sijainneet linja-autopysäkit siirtyvät pois kiinteistön puolelta. Matkakeskuksen edustalla olevat seutuliikenteen linja-autopysäkit siirtyvät Riihimäen kaupungin suunnitelman mukaan alkusyksyllä 2026 jo rakennettuun Paloheimonkadun pysäkillä. Osa paikallisliikenteen pysäkeistä on jo siirretty Paloheimon pääkonttorin edustalle toteutettuun pysäkkisyvennykseen. Lisäksi ajatuksena on, että mahdollisissa VR:n häiriötilanteissa junaliikennettä korvaavat bussit ohjattaisiin jatkossa Peltosaaren puolelle rataa.

Nykyiset ajoyhteydet kiinteistön puolella sijainneille linja-autopysäkeille poistuvat ja kiinteistölle jää vain nykyinen kaava-alueen eteläpäässä sijaitseva ajoyhteys. Tämä osaltaan parantaa alueen kävely-ympäristöä ja kiinteistön saavutettavuutta jalan, kun ajoyhteys jää vain kaava-alueen eteläpäähen. Kaikki kiinteistön huolto- ja pysäköintiliikenne järjestetään tämän ajoyhteyden kautta. Eteläisen asemakadun varrella olevat bussipysäkit säilyvät ennallaan.

Autopaikkojen määrä pysyy ennallaan eli kiinteistön alueelle jää 436 pysäköintipaikkaa. Nykyiset 223 liityntäpysäköintipaikkaa korvataan yleistä pysäköintiä varten tarkoitetuilla autopaikoilla. Tämä vastaa joustavammin tulevaisuuden autopaikkatarpeisiin. Yleistä pysäköintiä varten tarkoitetuilta autopaikoilta on esteetön kulkuyhteys laiturialueelle.

Pyöräpaikoitusta lisätään kaava-alueella nykyisestä. Pyöräpaikoista vähintään 30 % tulee sijaitsemaan katetuissa tiloissa ja runkolukittavina. Lisäksi pyöräpaikat ovat helposti saavutettavissa sekä sijaitsevat kulkureittien varrella ja sisäänkäyntien läheisyydessä.

Asemakaavamuutoksella muodostetaan pienimittakaavaista kävely-ympäristöä Eteläisen Asemakadun ja asema-aukion suuntaan. Rakennuksen länsi- ja pohjoissivuille tulee yleiseen jalankulku-alueeseen liittyvä vähintään 3 metriä leveä yhtenäisesti jatkuva avoin katettu esteetön tila. Ulko-alueiden kulkuväylillä ja sisäänkäynneillä ei ole merkittäviä korkeus- tai tasoeroja.

Asemakaavamuutoksen tarkemmista vaikutuksista alueen liikenteeseen tullaan tekemään kevään 2026 aikana liikenneselvitys. Selvityksestä saatuja tuloksia käytetään kaavatyön pohjana.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Asemakampus laajennuksineen huomioi ympäröivien rakennusten räystäs- ja julkisivulinjat sekä noudattaa alueen nykyistä rakentamistapaa ja materiaalien yhtenäisyyttä. Täydennysrakentamisella edistetään kulttuuriympäristön monimuotoisuutta ja ajallista kerroksellisuutta. Vuonna 2009 valmistunut Matkakeskuksen toimistotorni, joka on määritetty paikallisesti arvokkaaksi rakennetun kulttuuriympäristön kohteeksi, säilyy pääosin ennallaan.

Paloheimonkadun päätenäkymä muuttuu asemakaavamuutoksen myötä, kun matkakeskuksen ja rautatieaseman rakennuksen välinen korkeussuhde jäsentyy uudella tavalla. Nykyinen matkakeskus on räystäslinjaltaan rautatieaseman kanssa samassa korkeudessa, mutta kaavamuutos mahdollistaa nykyisen rakennuksen korottamisen, sekä erillisen nelikerroksisen laajennuksen rakentamisen. Muutos vahvistaa rakennuskokonaisuuden roolia osana asemanseudun kaupunkikuvaa. Laajennusosa tuo asemanseudun kaupunkikuvaan uuden ajallisen kerrostuman ja täydentää alueen jo ennestään kerroksellista ilmettä. Kaavamuutoksen suhdetta rakennettuun kulttuuriympäristöön on tarkasteltu tarkemmin liitteenä olevassa kaupunkikuvallisessa selvityksessä.

Tekninen huolto

Alueen tekninen huolto tukeutuu alueella olemassa oleviin vesi-, viemäri-, kaukolämpö ja sähkönjakeluverkkoihin. Kaavoituksen myötä alueen sähkönkäytön arvioidaan kasvavan, mikä saattaa edellyttää sähköverkon vahvistamista. Vaikutuksista sähkönjakeluun otetaan tarkemmin kantaa kaavan tarkentuessa.

Luonnonolot ja luonnon monimuotoisuus

Asemakaavalla arvioidaan olevan vähäisiä vaikutuksia luontoon ja luonnon monimuotoisuuteen. Suunnittelualue on lähes kauttaaltaan rakennettu ja sen piha-alue on pääosin asfaltoitu tai kivetty. Ainoastaan kulkuväylien reunoilla on pensasistutuksia. Asemakaavamuutoksella mahdollistettu lisärakentaminen sijoittuu pääosin jo rakennetulle tai asfaltoidulle alueelle, joten kaava-alueen luonto-olosuhteet pysyvät pääosin ennallaan.

Kaava-alueen osat, joita ei käytetä kulkuteinä, polkupyöräpaikkoina, terasseina, rakennuksen tai rakennelman paikkoina tai oleskelualueina, istutetaan ja niillä käytetään vettä läpäiseviä pintamateriaaleja. Lisäksi asemakaavamuutoksessa suositellaan viherkattoja, koska ne vähentävät merkittävästi hulevesien viivytystarvetta.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutoksella lisätään rakentamisen määrää tontilla, mikä lisää osaltaan kattopinta-alaa. Asemakaavamuutoksella mahdollistettu lisärakentaminen sijoittuu pääosin jo rakennetulle tai asfaltoidulle alueelle, joten vettä läpäisemätön ala pysyy lähes ennallaan.

Kaavalla on annettu määräyksiä hulevesien imeyttämiseen, viivyttämiseen ja johtamiseen. Jatkossa hulevedet tulee viivyttää ja käsitellä laadullisesti tonteilla ennen niiden johtamista hulevesiverkostoon, mikä on parannus nykytilanteeseen. Tontin suuren vettä läpäisemättömän alan takia tarvittavan viivytystilavuuden määrä tulee olemaan suuri, ellei rakennuksiin tehdä viherkattoja. Tontin ja rakentamisen aikaisten hulevesien hallintasuunnitelma tulee esittää rakennusluvan yhteydessä koko korttelista.

Kaava-alue ei sijaitse pohjavesialueella. Asemakaavalla ja sen mukaisella rakentamisella ei katsota olevan vaikutuksia pohjaveteen. Tulvakarttapalvelun perusteella Vantaanjoesta aiheutuvat yleiset (1/20a), harvinaiset (1/100a) ja erittäin harvinaiset (1/250a) tulva-alueet jäävät suunnittelualueen ulkopuolelle.

Ilmasto

Suunnittelualue sijoittuu osaksi olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja hyödyntää olemassa olevaa teknistä huoltoa ja liikenneverkkoa. Asemakaavamuutoksella edistetään kestävien kulkumuotojen käyttöä mahdollistamalla täydennysrakentaminen keskustatoimintojen alueelle rautatieaseman viereen.

Rakentamisella on ilmastovaikutuksia. Suunnitteilla olevan laajennusosan rakentamisen vaikutusten voidaan kuitenkin katsoa jäävän kohtuullisiksi, sillä kyseessä on olemassa olevan rakennuksen laajennus.

Asemakaavalla ei anneta erillisiä kaavamääräyksiä uusiutuvan energian käytöstä tai mahdollisuuksista tuottaa uusiutuvaa energiaa vaan se on mahdollista Riihimäen rakennusjärjestyksen määräysten ja käytössä olevien normien mukaisesti.

Kiertotalous ja kestävä kehitys

Rakennusten rakenteiden, materiaalien, suunnittelun ja toteutuksessa noudatetaan kiertotalouden ja kestävä kehityksen periaatteita. Rakentamisessa suositellaan käytettävän vähähiilisiä ratkaisuja.

Kaavaratkaisussa suositetaan olemassa olevan rakennuksen säilyttämistä ja tilojen muuttamista uuteen käyttöön sopiviksi. Rakennuksen osittainenkin säilyttäminen vähentää merkittävästi materiaalikulutusta ja hiilijalanjälkeä, sillä suuri osa rakennuksen elinkaaripäästöistä on sitoutunut runkoon ja rakenteisiin. Ratkaisu edistää kiertotaloutta hyödyntämällä olemassa olevia rakenteita ja pidentämällä niiden käyttöikä.

Rakennuksen säilyttäminen vahvistaa alueen identiteettiä, ylläpitää kulttuurihistoriallisia kerrostumia ja tukee kaupunkikuvan jatkuvuutta. Käyttötarkoituksen muutos on taloudellisesti tehokas ratkaisu, joka tehostaa olemassa olevan rakennuskannan käyttöä ja tukee alueen elinvoimaa. Säilyttäminen lisää ympäristön tunnistettavuutta ja tukee sosiaalista kestävyttä.

Alueella suositellaan käytettävän uudelleen tai kierrätettävän asemakaava-alueen rakentamisessa sekä rakennusten purkamisessa muodostuvia materiaaleja ja puhtaita maamassoja mahdollisimman paljon. Rakentamisessa on myös muutoin suosittava kierrätettyjä ja uudelleen käytettyjä materiaaleja.

Rakennuksen tai sen osan purkamista koskevaan lupahakemukseen on liitettävä selvitys purkumateriaalien kestävästä käsittelystä.

5.3.2. Muut vaikutukset

Kunnallistalous

Kaavamuutoksen mahdollistamiseksi kaupunki on kustannuksellaan toteuttanut muutoksia Paloheimonkadun ja Paloheimon pääkonttorin edustan linja-autopysäkkeihin. Pysäkkimuutokset toteutettiin kokonaisurakkana, jonka kokonaiskustannus oli 144 000 euroa.

Asemakaavamuutoksesta laaditaan maankäytösopimus, jossa sovitaan tarkemmin laskennallisen arvonnousun laskentaperusteista sekä kaavahankkeen osapuolille mahdollisesti kohdistuvien korvausten maksuun liittyvistä asioista.

Kaavoituksen käynnistämissopimuksen perusteella tahtotilana on, että maanarvomaksua ei peritä korkeakoululta, jonka tarjoama palvelu on keskeinen osa Riihimäen kaupungin palvelutarjontaa. Lisäksi käynnistämissopimuksen mukaan kiinteistön muiden omistajatahojen hallitsemiin rakennusosiin ei kohdistu sellaisia muutoksia, jotka aiheuttaisivat arvonnousua ja edelleen maanarvomaksua.

Edellä mainittu huomioiden kaavan suorat vaikutukset kunnallistalouteen ovat vähäiset, mutta välillisesti ja pitkällä aikavälillä korkeakoulutoiminnan kehittymisen arvioidaan tukevan Riihimäen elinvoimaisuutta ja taloutta parantaen erityisesti asemaseudun houkuttelevuutta investointikohteena. Toisaalta Riihimäen kaupunki on vuoden 2024 lopussa päättänyt osallistua HAMKin kampushankkeen kustannuksiin 7,5 miljoonalla euron avustuksella, jolla taas on merkittävä vaikutus kaupungin lähivuosien taloussuunnitelmaan.

5.4. YMPÄRISTÖNSUOJELU JA YMPÄRISTÖNHÄIRIÖTEKIJÄT

Kaavamuutos ei aiheuta ympäristön häiriötekijöitä.

Matkakeskukseen tehtyjen runkomelu- ja tärinämittausten tulosten perusteella tärinää ja runkomelua ei tarvitse ottaa kohteen jatkosuunnittelussa huomioon. Tehdyn meluselvityksen perusteella suurimmat julkisivuille kohdistuvat keskiäänitasot ovat päiväaikaan 68 dB, minkä takia asemakaavassa annetaan määräyksiä liikennemelun suuntaan avautuvien julkisivujen ääneneristävyydestä. Kohteeseen ei sijoitu ulko-oleskelualueita. Tontilla olevat pilaantuneet maa-ainekset poistetaan tai korvataan rakentamisen yhteydessä.

5.5. KAAVAMERKINNÄT JA MÄÄRÄYKSET

Asemakaavakartta, merkinnät ja määräykset ovat kaavaselostuksen liitteenä nro 2.

6. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

6.1. TOTEUTUSTA OHJAAVAT JA HAVAINNOLLISTAVAT SUUNNITELMAT SEKÄ MUUT ASIAKIRJAT

Asemakaava-alueen viitesuunnitelmassa (JKMM Arkkitehdit 2026) on tutkittu nykyisen matkakeskuksen muokkaamista uuteen käyttöön sekä vaiheittaista laajentamista, joka mahdollistaa HAM-Kille käyttökelpoisia tiloja nyt ja tulevaisuudessa. Täydennysrakentamisen kautta voidaan kehittää myös aseman seudun kaupunkikuvaa. Lähtökohdaksi on otettu asemakaavoituksen käynnistämissopimukseen kirjattu enimmillään noin 10 000 k-m² lisärakentaminen.

Viitesuunnitelma on toiminut asemakaavan laadinnan lähtökohtana ja se ohjaa jatkosuunnittelua. Hulevesien hallinnan yleissuunnitelma laaditaan ehdotusvaiheessa. Ratkaisut tarkentuvat toteuttamiseen tähtäävässä rakentamissuunnittelussa.

Viitesuunnitelma on kaavaselostuksen liitteenä.

Rakennusjärjestys

Asemakaavan lisäksi toteuttamista ohjaavat yleiset rakentamismääräysohjeet ja Riihimäen kaupungin rakennusjärjestys.

Ympäristönsuojelumääräykset

Toteuttamista ohjaavat Riihimäen voimassa olevat ympäristönsuojelumääräykset.

6.2. TOTEUTTAMINEN JA AJOITUS

Kaavan on arvioitu vahvistuvan vuoden 2026 loppuun mennessä. Alueen toteutus ja kaavan mukainen rakentaminen voidaan aloittaa kaavan tultua voimaan.

7. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Riihimäen kaupunki

Niina Matkala

kaavoituspäällikkö

Otto Mäkelä

kaavasunnittelija

Anna-Maija Jämsén

vastaava liikennesuunnittelija

ONE Architects Oy

Anni Reinikainen

asemakaavaa laativa konsultti

Eelis Leino

arkkitehti

Tuomas Seppänen

arkkitehti/ Laadunvalvonta

JKMM Arkkitehdit Oy

Asmo Jaaksi

arkkitehti, viitesuunnittelu

Katriina Kakko

arkkitehti, viitesuunnittelu

Riihimäellä 21.2.2025

Kaavoituksen vastuualue

Niina Matkala

kaavoituspäällikkö



Kuva 1. Ilmakuva Riihimäen matkakeskuksesta. Kuvaan merkitty kaavamuutosalueen likimääräinen sijainti.
©Riihimäen kaupunki

ETELÄINEN ASEMAKATU 2, MATKAKESKUS

Asemakaavan muutos 5:18

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA (OAS)

Riihimäen matkakeskuksen kehittäminen on tullut ajankohtaiseksi kaupungin ja Hämeen ammattikorkeakoulun (HAMK) tarpeista. Kaupunginvaltuuston vuonna 2020 hyväksymässä Riihimäen asemansseudun yleissuunnitelmassa on matkakeskuksen yhteydessä todettu olevan potentiaalia monipuolisille palveluille ja tällä hetkellä monet liiketilat ovat tyhjillään.

HAMKin tavoitteena on panostaa vahvasti Riihimäen kampuksen kehittämiseen, tarjoten modernit ja muotoilulähtöistä oppimista tukevat tilat kasvavalle opiskelijamäärälle. Sopivat tilat voidaan esiselvitysten perusteella toteuttaa Riihimäen matkakeskuksen alueelle.

ALOITE

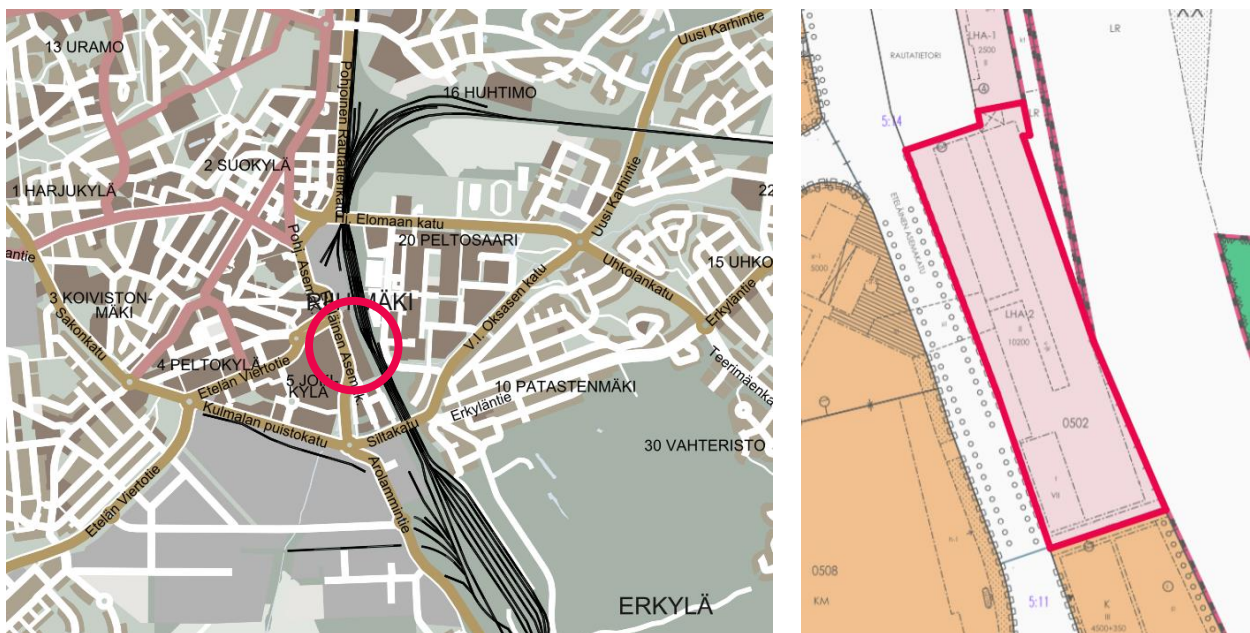
Hämeen ammattikorkeakoulu, Riihimäen Tilat ja Kehitys Oy ja Kiinteistö Oy Riihimäen Matkakeskus hakevat yhteisellä hakemuksella asemakaavamuutosta omistamalleen tontille. Kaupunginhallitus on päättänyt kaavamuutokseen ryhtymisestä 15.9.2025. Asemakaava laaditaan ONE Architects toimesta kaupungin ohjauksessa.

Eteläinen Asemakatu 2, Matkakeskus asemakaavan muutos on Riihimäen kaavoitusohjelman 2026 mukainen kohde A12. Kaavamuutos edellyttää maankäytösopimusta kaupungin ja maanomistajan välillä.

SUUNNITTELUALUE

Kaavamuutos koskee HAMKin, KOY:n (Kiinteistö Oy Riihimäen Matkakeskus) ja RTOy:n (Riihimäen Tilat ja Kehitys Oy) omistamaa tonttia 694-5-502-3. Suunnittelualue sijaitsee osoitteessa Eteläinen Asemakatu 2 ja sen pinta-ala on 13 276 m².

Asemakaavamuutosalueen rajausta tarkastellaan kaavatyön edetessä ja alueeseen voidaan ottaa tarpeen mukaan tonttiin rajautuvia osia yleisistä alueista (katu- ja puistoalueet), mikäli niihin kohdistuu kaavallisesti tarkennettavaa.



Kuva 2. Kaavamuutosalueen likimääräinen sijainti merkittynä opaskarttaan ja asemakaavan.
©Riihimäen kaupunki

TAVOITE

Nykyinen HAMKin Riihimäen kampuksen pohjaratkaisu ei tarjoa mahdollisuutta muuttaa tiloja nykypäivän tarpeisiin sopivaksi. Sopivat tilat voidaan esiselvitysten perusteella toteuttaa Riihimäen matkakakeskuksen alueelle, johon voidaan luoda monikäyttöiset oppimisympäristöt, jotka vastaavat nykyaikaisen koulutuksen tarpeisiin. Uusi näkyvämpi ja helpommin saavutettava sijainti ovat myös tärkeä vetovoimatekijä opiskelijoiden houkuttelemisessa.

Tavoitteena on nykyisen asemakaavan mukaisen rakennusalan laajentaminen niin, että se mahdollistaa kampuksen vaatiman lisärakentamisen. Myös suurimman sallitun kerrosluvun nostamista tutkitaan. Kerrosalaa lisätään siten, että nykyinen rakennuskanta voidaan säilyttää ja mahdollistaa lisärakennusosan toteuttaminen. Tontin tavoitteellinen uusi kerrosala on noin 20 000 k-m². Nykyisen toimitustornin toiminnot pidetään ennallaan.

Tontille esitetään toimitila- ja koulutusrakennusten korttelialuetta, jossa rakennuksiin voidaan sijoittaa toimisto- ja liiketiloja, korkeakoulun opetus-, koulutus- ja tutkimustiloja, julkisia palvelutiloja sekä pysäköintilaitoksen. Rakennuksiin saa lisäksi sijoittaa pääkäyttötarkoitusta tukevia kokoontumis-, liikunta-, vapaa-ajan-, näyttely-, kahvila- ja ravintolatiloja. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä.

Autopaikkamääräykset muutetaan Riihimäen pysäköintiohjelman mukaisiksi ja pyöräpysäköintiä koskevat määräykset tarkistetaan. Osa autopaikoista osoitetaan liityntäpysäköinnin käyttöön. Nykyinen linja-autoliikenne siirretään pois tontin alueelta.

Asemakaavamääräyksiä tarkistetaan ja annetaan ajantasaiset määräykset muun muassa kaupunkikuvasta ja hulevesien hallinnasta. Sijainniltaan ohjeellinen yleiselle jalankululle varattu osa-alue poistetaan sekä ohjeellinen jalankulkusillan osa-alue muutetaan tai poistetaan. Tutkitaan julkisivumääräyksen muuttamista etenkin punatiilen osuuden kannalta koskien lisärakennusosaa. Tutkitaan mahdollisuuksia kaupunkiympäristön parantamiseen lisäistutusten kautta.

Kaavatyössä huomioidaan tarpeen mukaan myös tonttiin rajautuvat osat yleisistä alueista (katu- ja puistoalueet), mikäli niihin kohdistuu kaavallisesti tarkennettavaa. Muutokset voivat koskea esimerkiksi tontin rajautumista suhteessa jo toteutuneisiin yleisiin jalankulku- ja pyöräilyväyliin sekä kampuksen pihatoimintoihin ja hulevesien hallinnan alueisiin.

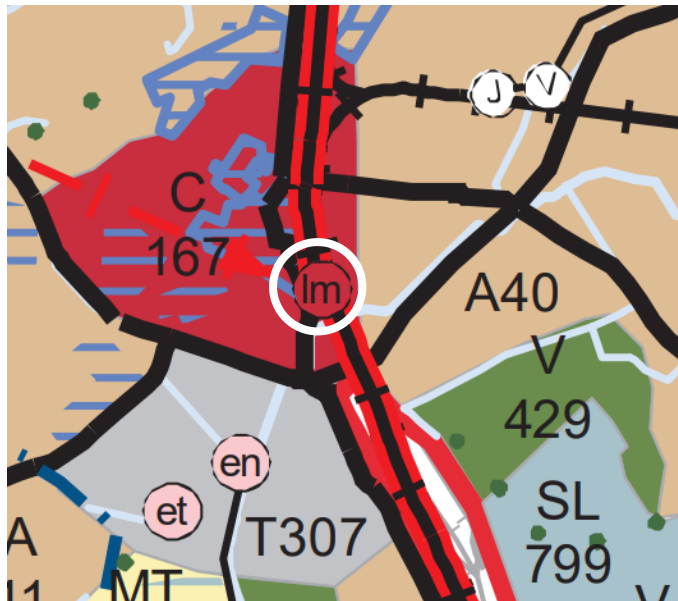
SUUNNITTELUN TAUSTATIETOA

Aluetta koskevat seuraavat kaavat ja suunnitelmat:

Kanta-Hämeen maakuntakaava

Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040 on 12.9.2019 kuulutettu tulemaan voimaan maankäyttö- ja rakennuslain 201 §:n mukaisesti ennen kuin se on saanut lainvoiman. Maakuntakaava 2040 sai lainvoi-

man 21.10.2021. Suunnittelualue sijoittuu alueelle, joka on maakuntakaavassa 2040 osoitettu merkinnällä C, keskustatoimintojen alue. Lisäksi suunnittelualueella on kohdemerkintä Im, joka tarkoittaa joukkoliikennekeskusta tai matkakeskusta. Lisätietoa maankuntakaavasta: www.hameenliitto.fi

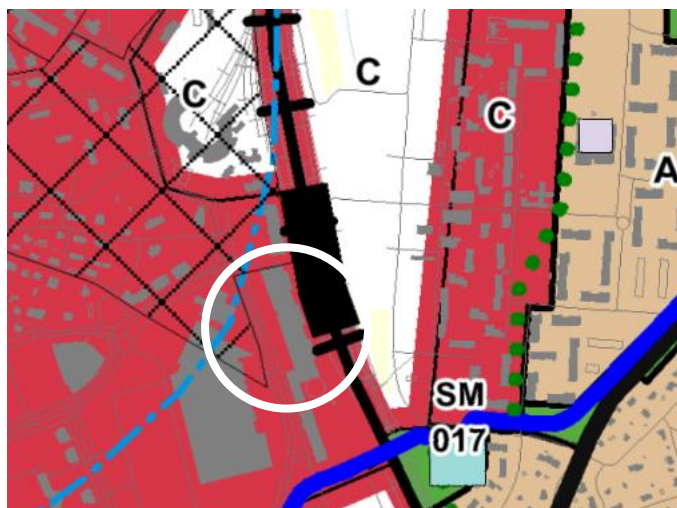


Kuva 3. Ote Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040 kaavakartasta. Valkoisella ympyrällä merkitty suunnittelualueen likimääräinen sijainti. © Hämeen liitto

Yleiskaava

Yleiskaava 2035

Riihimäen oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa 2035 (lainvoimainen 20.8.2017) tontti sijaitsee keskustatoimintojen alueella (merkintä C). Alue on tarkoitettu palveluja, hallintoa sekä keskustaan soveltuvia ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työpaikkatoimintoja ja asumista varten. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä. Suunnittelualueen itäpuolella on päärata ja liikennepaikka. Alueen pohjoispuoli ja osa länsipuolesta on merkitty valtakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Tontti sijaitsee tulvariskialueella 1/250a. Lisätietoa yleiskaavasta: www.riihimaki.fi/kaavoitus



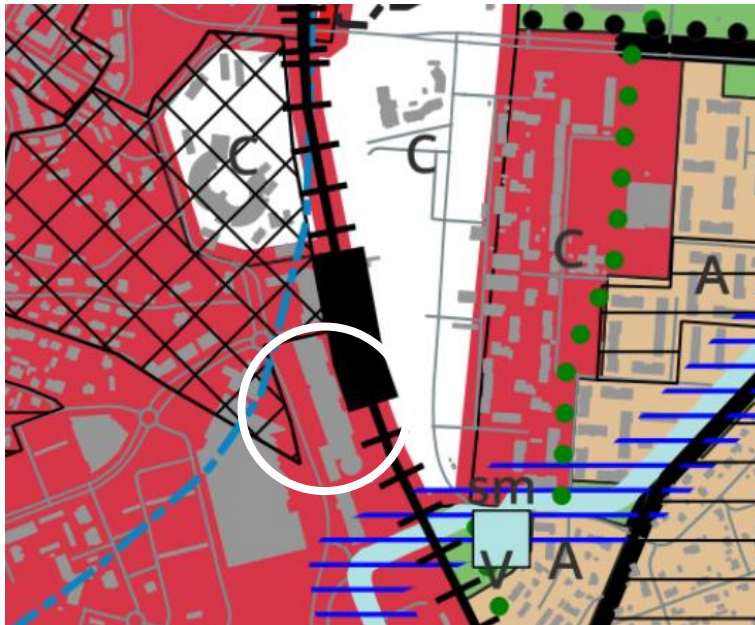
Kuva 4. Ote Riihimäen yleiskaava 2035. Valkoisella ympyrällä merkitty suunnittelualueen likimääräinen sijainti. © Riihimäen kaupunki

Yleiskaava 2050

Vireillä olevassa, valtuuston 26.5.2025 hyväksymässä Riihimäen yleiskaavassa 2050 tontti on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi (merkintä C). Alue on tarkoitettu palveluja, hallintoa sekä keskustaan soveltuvia ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työpaikkatoimintoja ja asumista varten. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä. Suunnittelualueen itäpuolella on päärata ja liikennepaikka. Alueen pohjoispuoli ja osa länsipuolesta on merkitty valtakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Tontti sijaitsee tulvariskialueella 1/250a.

Yleiskaavan kulttuurihistoriaa käsittelevän liitekartan mukaan suunnittelualue on Silmäkenevan muinaisjärven alueella. Lisäksi suunnittelualueen matkakeskuksen toimistotorni on osoitettu paikallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristökohteeksi.

Lisätietoa yleiskaavasta: www.riihimaki.fi/kaavoitus



Kuva 5. Ote Riihimäen yleiskaava 2050. Valkoisella ympyrällä merkitty suunnittelualueen likimääräinen sijainti. © Riihimäen kaupunki

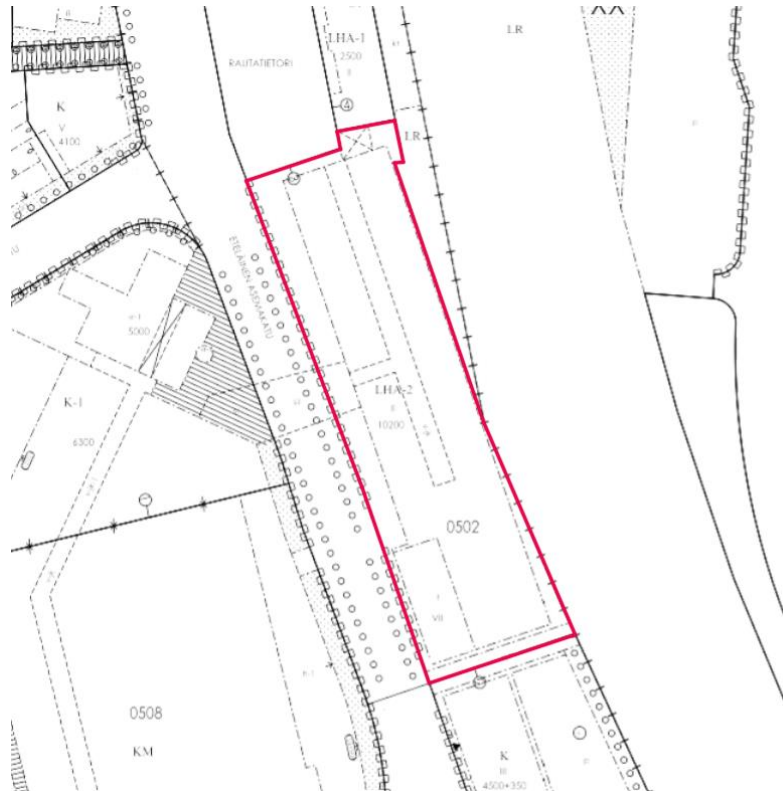
Asemakaava

Kiinteistön alueella voimassa oleva asemakaava 5:14 on hyväksytty vuonna 2006. Kiinteistön käyttötarkoitus on LHA-2, Henkilöliikenneterminaalin korttelialue. Alueen kerrosalasta saa käyttää pääkäyttötarkoituksen lisäksi liiketiloja varten enintään 5 500 k-m² ja toimitiloja varten enintään 4 500 k-m². Korttelialueelle saa sijoittaa pysäköintilaitoksen. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Rakennusoikeutta tontille on osoitettu 10 200 k-m². Kerrosluku on tontilla II lukuun ottamatta toimitiloille varattua erillistä rakennusala kerrosluvulla VII. Tontille on toteutettu 5 649 k-m² liiketilaa, 4 218 k-m² toimitilaa ja 491 k-m² muuta tilaa. Tontin rakennettu kerrosala 10 358 k-m² ylittää asemakaavan mukaisen rakennusoikeuden 158 kerrosneliömetrillä.

LHA-2-korttelialueella tulee olla yhteensä vähintään 430 autopaikkaa, joista 225 kpl henkilöliikenne-terminaalien liityntäpysäköintipaikkoja. Tällä hetkellä tontilla on 223 liityntäpysäköintipaikkaa ja 213 asiakaskäyttöön tarkoitettua pysäköintipaikkaa.

Kiinteistön pohjoiskulmaan on merkitty sijainniltaan ohjeellinen rakennukseen jätettävä kulkuyhteys. Rakennusalan keskelle on merkitty merkinnällä v-jk sijainniltaan ohjeellinen korttelialueen osa, jolle tulee rakentaa yleiselle jalankululle varattu kulkutila, jossa on luonnonvalo. Kiinteistön länsipuolella on merkintä sil, joka tarkoittaa sijainniltaan ohjeellista aluetta, jolle saa rakentaa jalankulussillan.



Kuva 6. Ote ajantasa-asemakaavasta. Kaava-alueen likimääräinen rajausta punaisella.

Asemanseudun yleissuunnitelma

Riihimäen asemanseudusta on laadittu yleissuunnitelma vuonna 2020, jonka mukaan:

"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 tavoitetilä määriteltiin helmikuussa 2019 hyväksytyssä visiotyössä (KV 4.2.2019 § 5). Siinä on tunnustettu 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 identiteetit vahvistetaan ja selkeytetään."

Maanomistus

Hämeen ammattikorkeakoulu, Kiinteistö Oy Riihimäen Matkakeskus ja Riihimäen Tilat ja Kehitys Oy omistavat tontin 694-5-502-3.

VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Kaavaa laadittaessa selvitetään tarpeellisessa määrin suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Kaavan vaikutuksia selvitetessä otetaan huomioon aikaisemmin tehdyt selvitykset sekä muut selvitysten tarpeellisuuteen vaikuttavat seikat. (AKL 9 §, MRA 1 §)

Asemakaavan vaikutukset arvioidaan lähtötietojen pohjalta asiantuntijatyönä. Vaikutusten arvioinnissa hyödynnetään myös osallisten mielipiteitä ja kommentteja. Vaikutusten arviointi esitetään kaavaselostuksessa. Vaikutuksia arvioidaan suhteessa:

- yhdyskuntarakenteeseen
- kaupunkikuvaan
- rakennettuun kulttuuriympäristöön
- liikenteeseen ja pysäköintiin
- pinta- ja pohjavesiin
- ilmastoon
- virkistykseen
- terveyteen ja viihtyvyyteen
- asumiseen, lapsiin
- tekniseen huoltoon
- kunnallistalouteen
- työpaikkoihin, elinkeinotoimintaan, yrityksiin

SELVITYKSET JA SUUNNITELMAT

Viitesuunnitelma

Laajennusosan suunnittelun sekä kaavatyön yhteydessä laaditaan koko tonttia koskeva viitesuunnitelma, joka toimii kaavamuutoksen lähtökohtana. Viitesuunnitelma havainnollistaa, millaisia HAMKin tulevat tilat ja laajennuksen arkkitehtuuri voi olla.

Viitesuunnitelmassa hahmotetaan pihatoiminnot, jalankulun ja pyöräilyn yhteydet ja niiden liittyminen ympäristöön, ajoneuvoliikenteen reitit, pysäköintiin varattavat alueet (ajoneuvo- ja polkupyörä) ja hulevesien hallinnan alueet. Kiinnitetään erityistä huomiota lisärakentamisen laatutasoon ja kaupunkitilan viihtyisyyteen.

Kaavatyön yhteydessä laadittavat selvitykset

- Tärinä- ja runkomeluselvitys
- Meluselvitys
- Hulevesitarkastelu

- Riihimäen matkakeskuksen korttelin kaupunkikuvallinen selvitys
- HAMK Riihimäen asemakampus valokuvauspotukset

Muut selvitykset ja suunnitelmat

Lisäksi käytettävissä on muun muassa seuraavat koko kaupunkia koskevat selvitykset:

- Riihimäen rakennetut kulttuuriympäristöt (Riihimäen kaupunki, 2020)
- Kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkko 2050 (Riihimäen kaupunki, 2023)
- Riihimäen pysäköintiohjelma (WSP ja Riihimäen kaupunki, 2019)
- Riihimäen kaupungin hulevesiohjelma (Afry Oy ja Riihimäen kaupunki, 2022)
- Riihimäen pienvesiselvitys (Riihimäen kaupunki, 2020)
- Riihimäen meluselvitys (Ramboll ja Riihimäen kaupunki, 2019)
- Asemanseudun ja keskustan visio (Lundén Architecture Company, 2019)
- Asemanseudun yleissuunnitelma (LSV-Jolma-TUPA, 2020)
- Veturitallien, rautatieaseman ja matkakeskuksen viitesuunnitelma (LSV-Jolma-TUPA, 2020)
- Riihimäen ilmanlaatuselvitys (Ilmatieteen laitos, 2023)

OSALLISTUMINEN JA VUOROVAIKUTUS

Osalliset

Alueen maanomistajilla ja niillä, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaisilla ja yhteisöillä, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään, on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta. (AKL 62 §)

Tämän kaavatyön osallisia ovat:

- alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat ja yritykset
- Riihimäen kaupungin vastualueet:
 - ympäristönsuojelu
 - rakennusvalvonta
 - suunnittelu ja toiminnanohjaus
 - Etelä-Hämeen ympäristöterveys
- Riihimäen vesi, vesihuoltojohtaja
- Caruna Oy
- Elisa Oyj
- TeliaSonera Finland Oyj
- Riihimäen Kaukolämpö Oy
- Väylävirasto
- Hämeen liitto
- Kanta-Hämeen pelastuslaitos
- Lupa- ja valvontavirasto
- Sisä-Suomen elinvoimakeskus

- Kanta-Hämeen alueellinen vastuumuseo (Hämeenlinnan kaupunginmuseo)
- Muut yhdistykset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään

Vuorovaikutuksen järjestäminen

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) on nähtävillä koko kaavoitustyön ajan kaupungin verkkosivuilla osoitteessa www.riihimaki.fi/kaavoitus. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa täydennetään tarvittaessa ehdotusvaiheen nähtävillä asettamiseen saakka.

Osallistumismahdollisuudet kaavatyön eri vaiheissa on esitetty tämän osallistumis- ja arviointisuunnitelman kaaviossa sivulla 10. Yhteystiedot on esitetty tämän osallistumis- ja arviointisuunnitelman viimeisellä sivulla. Kaavoitusprosessin aikana saatu palaute kirjataan kaavaselostukseen, jossa esitetään myös, millä tavoin palaute on otettu huomioon kaavoituksessa.

Viranomaisyhteistyö

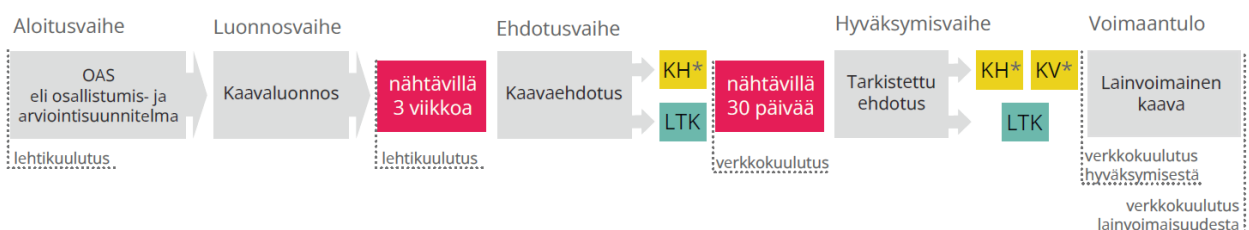
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma toimitetaan Hämeen ELY -keskukselle tiedoksi. Asemakaavasta järjestetään aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu (AKL 66 § ja MRA 26 §). Kaavaluonnoksesta ja -ehdotuksesta pyydetään tarvittavat viranomaislausunnot.

KAAVOITUKSEN ETENEMINEN

Kaupunginhallitus on päättänyt kaavamuutokseen ryhtymisestä 15.9.2025. Asemakaavamuutosalueen kokonaiskerrosala ylittää 3 000 k-m² ja kohde sijaitsee Riihimäen yleiskaavan mukaisella keskustatoimintojen alueella. Näin ollen asemakaavan muutos etenee kaupunginhallituksen käsittelyjen kautta valtuuston hyväksyttäväksi (hallintosääntö luku 2, 4 §, mom. 3).

Kaava-alue sijoittuu kaupunkikuvallisesti keskeiselle sijainnille ja merkittävään liikenteelliseen solmu-kohtaan. Lisäksi kaava-alueen pohjoispuoli ja osa länsipuolesta on merkitty valtakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Edellä mainituista syistä asemakaavan muutos on vaikutuksiltaan merkittävä eli ei-vähäinen.

VAIKUTUKSELTAAN EI-VÄHÄISET ASEMAKAAVAT JA ASEMAKAAVAN MUUTOKSET



Kuva 7. Asemakaavaprosessin eteneminen. * -merkinnällä merkityt kohdat kuuluvat tähän prosessiin.

Asemakaavamuutoksen alustava aikataulu ja osallistumismahdollisuudet on esitetty kaaviossa:



PALAUTTEEN ANTAMINEN

Palautetta osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta voi toimittaa osoitteeseen:

Mielipide osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ja kaavaluonnoksesta osoitetaan kaavoitukselle ja sen voi toimittaa kirjaamoon: Eteläinen Asemakatu 2, PL 125, 11101 Riihimäki tai kirjaamo@riihimaki.fi.

Muistutus kaavaehdotuksesta osoitetaan kaupunginhallitukselle ja sen voi toimittaa kirjaamoon: Eteläinen Asemakatu 2, PL 125, 11101 Riihimäki tai kirjaamo@riihimaki.fi.

YHTEYSTIEDOT

Kaavoituspäällikkö

Riihimäen kaupunki, Elinvoiman toimiala

Niina Matkala, p. 050 433 5455

niina.matkala@riihimaki.fi

Kaavasuunnittelija

Riihimäen kaupunki, Elinvoiman toimiala

Otto Mäkelä, p. 050 594 4953

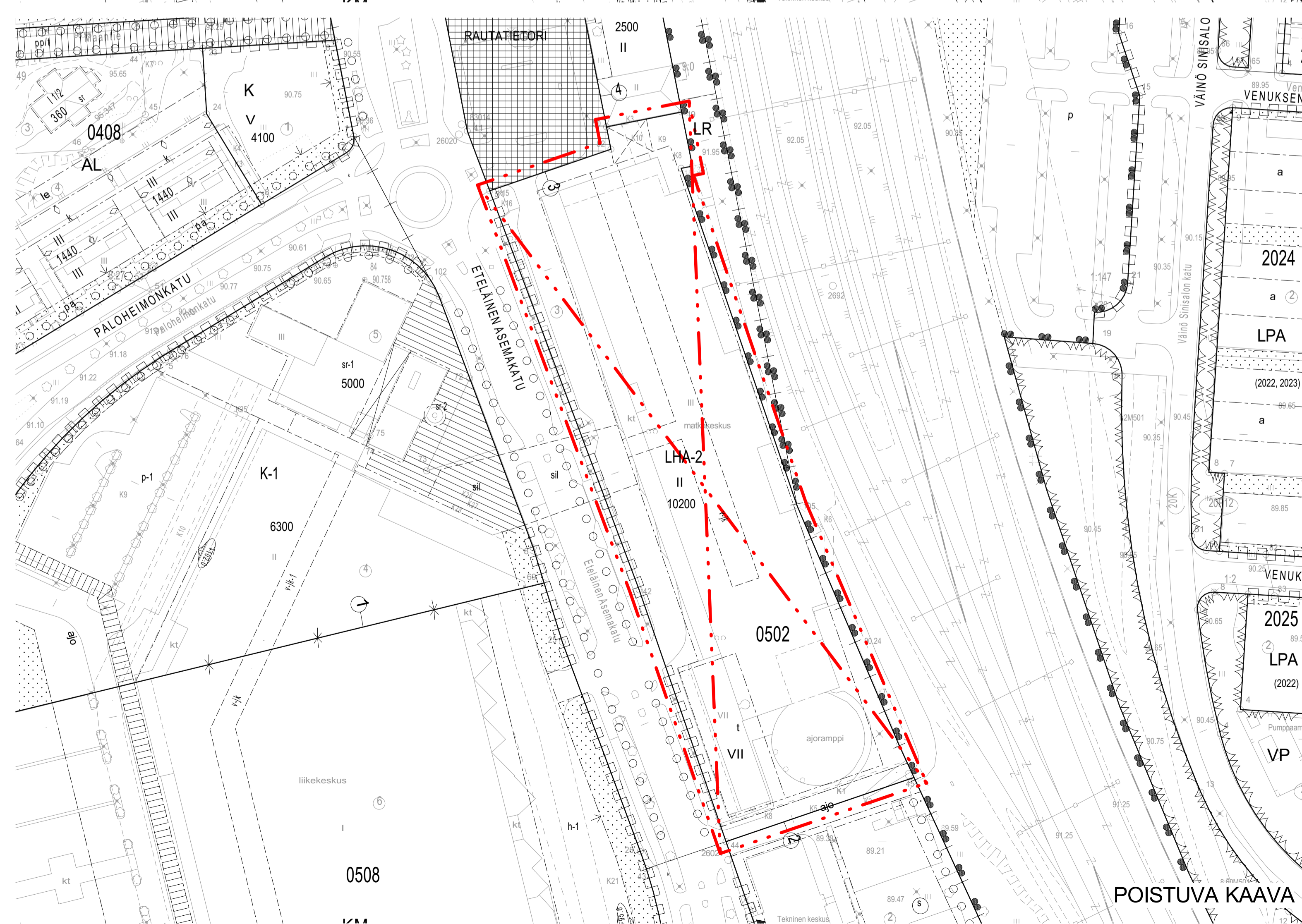
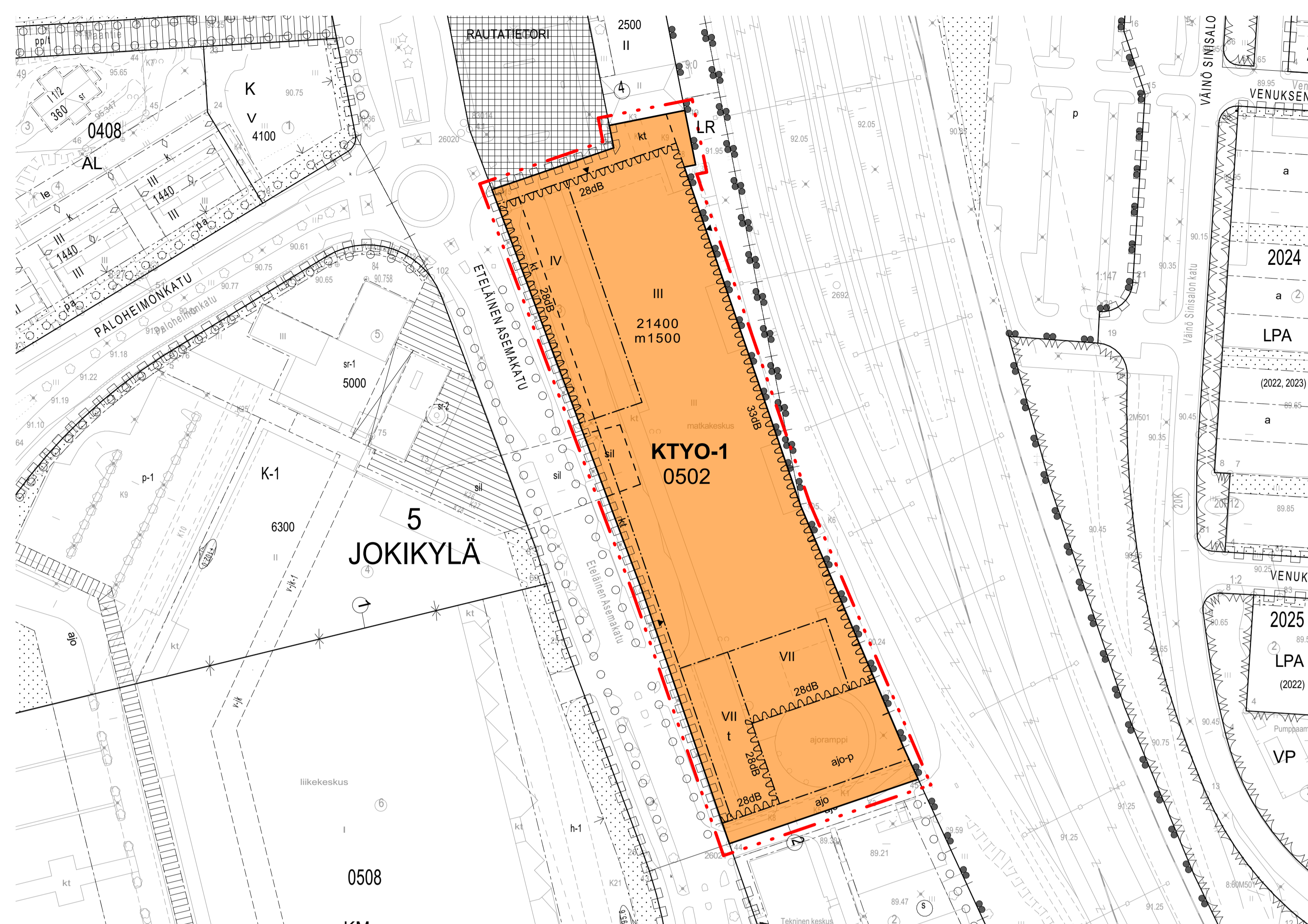
otto.makela@riihimaki.fi

Asemakaavaa laativa konsultti

ONE Architects Oy

Anni Reinikainen, p. 040 744 7590

anni.reinikainen@onearchitects.fi



ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET:

KTYO-1

- 3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
- Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
- Osa-alueen raja.
- Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

5
JOKI

0502

- 21400 Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.
- m1500 Korttelialueen kerrosalasta saa käyttää myymälätiloja ja pääkäyttötarkoitusta tukevia kokoutumis-, liikunta-, vapaa-ajan, näytely-, kahvila- ja ravintolatiloja varten enintään 1 500 k-m².
- III Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.
- Rakennusala.
- t Toimitilojen rakennusala.
- kt Rakennuksen länsi- ja pohjoispuolelle tulee rakentaa yleiseen jalankulkualueeseen liittyvä vähintään 3 metriä leveä yhtenäisesti jatkuva avoin katettu tila. Katetun tilan tulee olla ensimmäisen kerroksen korkuinen ja esteetön.
- ajo Ajoyhteys.
- ajo-p Ajoyhteys ja alue, jolle saa rakentaa pysäköintiin johtavan ajorampin sekä tiloja pyöräpysäköintiä varten.
- Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.
- 28dB Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jonka puoleisten rakennuksen ulkoseinien sekä ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävyyden liikennemelua vastaan on oltava vähintään 28 dBa.
- Rakennuksen sivu, jolla tulee olla uloskäynti katutasolle.
- sil Sijainniltaan ohjeellinen alue, jolle saa rakentaa jalankulkusillan. Maantasoon saadaan rakentaa yläpuolisen rakentamisen vaatimia kantavia rakennusosia, jotka eivät häiritse maantasossa olevan alueen rakentamista ja käyttöä.

YLEISMÄÄRÄYKSET:

RAKENTAMISTAPA JA KAUPUNKIKUVA

Rakennusten tulee olla kaupunkikuvallisesti korkealaatuisia. Rakennusten arkkitehtuurin, materiaalien ja toteutuksen tulee huomioida alueen rakennushistorialliset arvot.

Pääasiallisena julkisivumateriaalina tulee käyttää viereisen Voimala-rakennuksen tiilijulkisivun sävyyn luontevasti liittyvää tummaa kiviaineista tai metallista materiaalia. Maantasokerroksessa voidaan käyttää myös vaaleampia sävyjä.

Maantasokerrosta ja sisäänkäyntejä korostetaan eri sävyillä, pinnoilla tai esimerkiksi tiilen ladonnoilla. Pääsisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin. Eteläisen Asemakadun varrella vähintään 40 % kadun suuntaan kohdistuvasta maantasokerroksen julkisivusta on oltava ikkunapintaa.

Kaupunkitilan tulee muodostaa pienmittakaavaista kävely-ympäristöä Eteläisen Asemakadun ja asema-aukion suuntaan. Rakennuksen itäisivun ja rautatiealueen välisen alueen tulee tukea laiturialueen jalankulkutoimintoja ja se tulee rakentaa laiturialueen materiaaleja ja ilmettä vastaavasti.

Pysäköintitiloihin johtavien luiskien ja kansirakenteiden tulee sopia kaupunkikuvaan ja muodostaa kaupunkikuvallisesti yhtenäisen kokonaisuus muun rakentamisen kanssa. Luiskien on oltava kokonaan katettuja.

Ilmanvaihtokonehuoneet ja muut tekniset tilat sekä uusiutuvan energian käyttöön ja tuottamiseen liittyvät laitteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria.

Ylimmän autopysäköintitason reunakaiteen ylin korkeusasema saa olla noin +102,00. Ylimmän pysäköintitason saa kattaa.

Rautatietoriin rajautuvan rakennuksen räystääslinjan ylin korkeusasema saa olla noin +112,00.

Julkisivujen mainoskyltit on sijoitettava räystääslinjan alapuolelle.

Ylimpään kerrokseen saa rakentaa ilmanvaihtokonehuoneita ja muita teknisiä tiloja asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi.

Uudisrakennusten raitisilman sisäänotto tulee järjestää mahdollisimman korkealta ja etäältä Eteläisestä Asemakadusta.

ESTEETTÖMYYS

Ulkoaluiden kulkuväyillä ja sisäänkäynneillä ei saa olla merkittäviä korkeus- tai tasoeroja. Rautatietoriilta, rakennuksen itäisivun sisäänkäynneistä sekä yleistä pysäköintiä varten tarkotetuilla autopaikoilla tulee olla esteetön ja suora kulkuyhteys laiturialueelle. Kulkuväylien pintojen tulee olla kovia ja luistamattomia sekä apuvälineiden avulla liikkuvien tavoitettavia kauttaaltaan.

HULEVESIEN HALLINTA

Rakentamislupahakemuksen yhteydessä tulee esittää tontin hulevesien hallinnan suunnitelma ja rakentamisen aikaisten hulevesien hallintasuunnitelma koko korttelista. Rakentamisen aikaiset hulevedet tulee hallita siten, ettei niistä aiheudu haittaa vesistöille tai muulle ympäristölle ja rakenteille.

Korttelialueilla syntyvät hulevedet tulee viivyttyä ja käsitellä laadullisesti tonteilla ennen niiden johtamista hulevesiverkostoon.

Hulevesiä tulee viivyttyä tontilla siten, että jokaista sataa päällystettyä pihapinta-alaneliötä ja kattopinta-alaneliötä kohti on vähintään 1 kuutiometri viivytystilavuutta (1 m³/100 m²). Lämpäisevien päällysteiden ja viherkattojen viivytystarve on puolet vetäjäpääsemättömän pinnan viivytystarpeesta.

Hulevesirakenteiden tulee tyhjäntyä 12–24 tunnin kuluessa ja niihin tulee suunnitella hallittu ylivuoto.

Pihan ja pihakannen osat, joita ei käytetä kulkuteinä, polkupyöräpaikkoina, terasseina, rakennuksen tai rakennelman paikkoina tai oleskelualueina, tulee istuttaa ja käyttää vettä läpäiseviä pintamateriaaleja. Vettä läpäisemättömät materiaalia saa käyttää ainoastaan sisäänkäyntien vieressä.

Pysäköinti- ja pihajänteillä muodostuvat hulevedet tulee ensisijaisesti ohjata niiden laatuun parantaviin suodattaviin rakenteisiin. Pihajänteiden hulevedet on pyrittävä ohjaamaan puille.

YMPÄRISTÖHÄIRIÖIDEN HUOMIOIMINEN

Alueella on huomioitava Valtioneuvoston päätöksen n:o 993/1992 mukaiset meluohjearvot.

Rakentamisen yhteydessä on varmistettava, ettei maaperä alueella ole pilaantunutta. Mikäli pilaantunutta maata kiinteistöllä todetaan, on maaperä kunnostettava Lupa- ja valvontaviraston edellyttämällä tavalla. Mikäli maaperässä todetaan jätejakeita, on ne poistettava.

PYSÄKÖINTI

Korttelialueelle tulee rakentaa autopaikkoja seuraavasti:

- liiketilat, 1 ap / 85 k-m²
- toimistotilat, 1 ap / 85 k-m²
- oppilaitostilat, 1 ap / 300 k-m²
- yleistä pysäköintiä varten autopaikkoja 223 kpl

Jos kiinteistöasakeyhtiö osoittaa pysyvästi liittyvänsä yhteiskäyttöautojärjestelmään tai muutoin varaavansa kiinteistön työntekijöille yhteiskäyttöautojen käyttömahdollisuuden, voidaan yhdellä yhteiskäyttöautolla korvata enintään 5 ap.

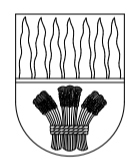
Esteettämiä autopaikkoja on rakennettava vähintään kaksi ensimmäistä 50 autopaikkaa kohti ja sen jälkeen yksi autopaikka alkavaa 50 autopaikkaa kohti.

Autopaikat voidaan sijoittaa rakennuksen toiseen kerrokseen tai katolle. Ylimmän pysäköintitason saa kattaa. Pysäköintitason julkisivun tulee olla yhtenäinen muun julkisivun kanssa.

Korttelialueelle tulee rakentaa polkupyöräpaikkoja seuraavasti:

- oppilaitostilat, 1 pp / 50 k-m²
- liiketilat, 1 pp / 50 k-m²
- toimistotilat, 1 pp / 50 k-m²

Pyöräpaikoista vähintään 30 % on sijoitettava katettuihin tiloihin ja runkolukittavina. Pyöräpaikkojen on oltava helposti saavutettavia sekä sijaita kulkureittien varrella ja sisäänkäyntien läheisyydessä.

 <h2 style="margin: 0;">RIIHIMÄEN KAUPUNKI</h2>				
694 5:18				
Eteläinen Asemakatu 2, matkakeskus Asemakaavan muutos				
<p>Asemakaavan muutos koskee: 5. kaupunginosan, Jokikylän korttelin 0502 osaa</p> <p>Asemakaavan muutoksella muodostuu: 5. kaupunginosan, Jokikylän korttelin 0502 osaa</p>				
<p>Käsittely:</p> <p>Vireille 8.11.2025 OAS AKL 63 § 8.11.2025 Kuuleminen AKL 62 § 23.2–24.3.2026 Kaupunginhallitus xx.xx.xxxx Nähtävillä AKL 65 § xx.xx.xxxx - xx.xx.xxxx Kaupunginhallitus xx.xx.xxxx Kaupunginvaltuusto xx.xx.xxxx Hyväksymispäätös lainvoimainen xx.xx.xxxx</p>				
KAAVALUONNOS				
RIIHIMÄEN KAUPUNKI ELINVOIMAN TOIMIALA				
Riihimäellä 21.02.2026				
kaavoituspäällikkö	kaavasuunnittelija	kaava laativa konsultti	Niina Matkala Otto Mäkelä Anni Reinikainen/ ONE Architects Oy	mittakaava 1:1000
<p>Pohjakartta täyttää alueidenkäyttölain 54a §:n asettamat vaatimukset. Korkeusjärjestelmä N2000.</p>				
kaupungeodeetti	Ari Vetterterä			

HAMK Riihimäen Asemakampus



HAMK Riihimäen Asemakampus

HANKKEEN LÄHTÖKOHDAT

Hämeen ammattikorkeakoulu HAMKilla on tavoitteena järjestää tilojaan uudelleen tukemaan paremmin nykyaikaista opetustoimintaa. Riihimäen kampuksen nykyiset tilat eivät nykyisellään vastaa korkeatasoisen oppimisympäristön toiminnallisuudelle asetettuja vaatimuksia eivätkä ole erityisen muunneltavia.

HAMKin tavoitteena on avoin ja joustava oppimisympäristö. Tilojen tulisi olla viihtyisiä, inspiroivia ja tukea kohtaamisia sekä vuorovaikutusta eri toimintojen välille. Ihanteellisena nähdään ratkaisu, jossa joustavat tilat sijoittuisivat pääosin samaan tasoon, toisiinsa lomittuen. Koulun houkuttelevuutta ja toimivuutta parantaisi uusien tilaratkaisujen lisäksi myös nykyistä keskeisempi sijainti.

Nykytilanteessa vajaakäytössä olevasta Riihimäen Matkakeskuksen rakennuksesta on todettu löytyvän potentiaalia HAMKin uudeksi kampukseksi. Rungoltaan selkeäpiirteinen rakennus on muokattavissa nykyaikaiseksi oppimisympäristöksi. Sijainti rautatieaseman välittömässä yhteydessä on saavutettavuudeltaan erinomainen. Viereisen Voimalan läheisyys avaa mahdollisuuksia synergiaan tilojen käytössä.

HAMKin uuden toimintamallin mukaista tilakonseptia ja sen sijoittumista Matkakeskukseen on alustavasti tutkittu Tarveselvityksessä (JKMM 08.012024 / 13.12.2024)

MATKAKESKUKSEN SOVELTUVUUS

Matkakeskuksen teräsbetoninen pilaripalkkirunko on selkeä ja rationaalinen. Tämä mahdollistaa erilaisten tilaratkaisujen joustavan sovittamisen olemassa olevaan rakennukseen. Maantasokerroksen kerroskorkeus on kuuden metrin luokkaa mikä riittänee hyvin HAMKin käyttöön. Tekniikan asennuksille jää tilaa ja erilaisia toimintoja voidaan sijoittaa joustavasti koko kerroksen alueelle.

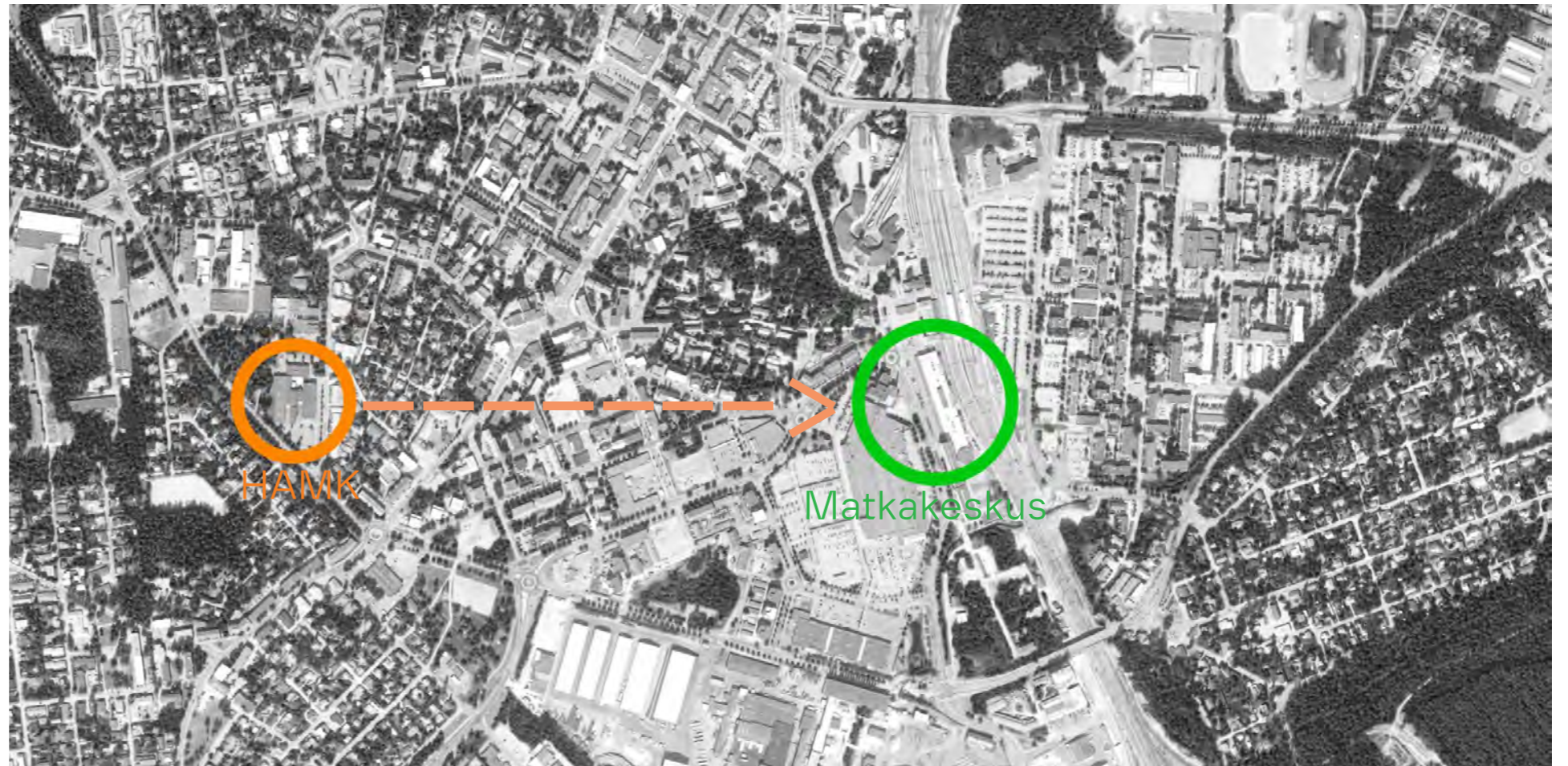
Matkakeskuksen nykyinen pinta-ala ei riitä HAMKin tarpeisiin, joten toimiva ratkaisu edellyttää laajennusta. Pysäköintitasojen käyttöönotto ei ole mahdollista liian matalien kerroskorkeuksien vuoksi. Liityntäliikenteen parkkipaikat ovat myös jatkossa tarpeellisia, joten pysäköintitasot on syytä jättää nykyiseen käyttöön. Luonteva laajenemissuunta on löydettävissä tontin Eteläisen Asemakadun puoleiselta rakentamattomalta alueelta.

Pysäköintitasojen kolme poistumisporrasta sekä niistä pohjoisimman yhteydessä oleva hissi kannattaa säilyttää nykyisellään. Mahdollista lisätilaravetta IV-koneille ja muulle tekniselle tilalle voisi ajatella nykyisten konehuoneiden päälle – tai nykyisten konehuoneiden vierelle siten, että konehuoneet muodostaisivat yhtenäisen rivin radan puolelle toiseen kerrokseen

Rakennukseen liittyvät huolto- ja paikoitusliikenne ratkaisut ovat nykyisellään toimivia. Lastauslaituri palvelee myös toimistorakennusta ja on kulkuyhteyksiensäkin puolesta sopivassa paikassa, joten se on syytä säilyttää ennallaan. HAMKin huoltoliikenteen tarve on aikaisempaa matkakeskuksesta vähäisempi, joten sen mitoitus riittää hyvin uudessa käytössä. Pysäköintitasojen ajoramppia ja siihen liittyvät ajoliikenteen yhteydet voidaan myös säilyttää nykyisellään.

SUUNNITTELURATKAISUT

Viitesuunnitelmassa on tutkittu rakennuksen muokkaamista uuteen käyttöön sekä vaihteitaista laajentamista, joka mahdollistaisi HAMKille käyttökelpoisia tiloja nyt ja tulevaisuudessa. Täydennysrakentamisen kautta voidaan kehittää myös aseman seudun kaupunkikuvaa. Lähtökohdaksi on otettu asemakaavoituksen käynnistämissopimukseen kirjattu enimmillään noin 10 000 k-m² lisärakentaminen.



Uusi rakentaminen tontilla tiivistää kaupunkitilaa, mikä ryhdistää paikan kaupunkikuvallista ilmettä. Rakennuksen edustalle jää edelleen tilaa jalankululle sekä istutuksille. Matkakeskuksen edessä tontin alueella nykyään sijaitseva bussipysäköinti siirtyy toisaalle. Eteläisen Asemakadun varren pysäkkipaikat säilyvät rakennuksen kohdalla.

Uuden oppilaitosrakennuksen pääsisäänkäynnin toiminnallisesti paras sijainti asettuu rakennuksen keskelle. Rautatieaseman puoleisessa päädyssä oleva, asemarakennuksesta Matkakeskukseen johtava sisäyhteys jää tarpeettomaksi ja hankalaksi HAMKin kulunvalvonnan kannalta. Kyseinen käytävyyhteys ja Matkakeskuksen puolella oleva ramppi esitetään purettavaksi. Samoin ulkona, Matkakeskuksen pohjoispäädyn sisäänvedon kohdalla olevat porrasaskelmat ja ramppi poistetaan ja kyseinen ulkotila muutetaan sisätalaksi.

Matkakeskuksen keskellä olevat, pysäköintitasoja palvelevat portaat ja hissit on syytä purkaa, sillä julkista yhteyttä pysäköintitasolle ei voida enää järjestää HAMKin tilojen keskeltä. Hissien säilyttämistä oppilaitoksen omaan käyttöön voidaan harkita. Uusi porras- ja hissiyhteys toteutetaan rakennuksen eteläkulmaan, palvelemaan sekä pysäköintitasoja että HAMKia

Viitesuunnitelmassa ensimmäisen vaiheen laajennus on yksikerroksinen ja pinta-alaltaan noin 1000 k-m². Ympäröivää katutilaa on jäsennetty lisärakennusta laajemmalla alueella katoksin ja pergoloin, jolloin katutila tiivistyy ja syntyy säältä suojattua jalankuluväylä rautatieasemalta HAMKin pääsisäänkäynnille. Myöhemmissä vaiheissa katettua jalkakäytävää voidaan jatkaa myös toimistornoin edustalle ja samalla laajentaa rakennuksen nykyisiä ensimmäisen kerroksen tiloja.

Tulevaisuuden tarpeita vastaamaan hahmoteltu maksimiversio on jaettu Asemakadun suunnassa kahteen rakennusmassaan. Korkeampi osa rautatieaseman päässä nousee nelikerroksiseksi madaltuen kerroksella toimistornoin vieressä. Katujulkisivua on lisäksi rytmitetty pienellä pykällyksellä sekä julkisivuvaikutuksen vaihtelulla. Olemassa olevien toimistorakennusten laajennukset radan suuntaan tarjoavat vielä yhden lisärakentamismahdollisuuden, jolloin varsin pienet nykyiset kerrostasot on mahdollista kasvattaa monikäyttöisemmiksi ja joustavammiksi.

Julkisivun jäsentely on viitesuunnitelmassa vielä alustavaa ja ehdotuksen omaista. Pääasiallisena julkisivumateriaaliksi esitetään esimerkiksi corten-terästä sekä lasia. Maantasokerroksen ulkoseinät toteutetaan mahdollisimman lasisina ja läpinäkyvinä, jotta syvän rakennusrungon sisään saadaan luonnonvaloa ja toisaalta rakennuksen toiminta näkyisi ympäristöön rikastuttaen ympäröivää kaupunkitilaa. Myös radan puolelle esitetään maantasokerroksen maksimaalista avaamista lasipinnoin, jolloin nykytilanteessa varsin mykkä julkisivu voisi kehittyä avoimemmaksi ja houkuttelevammaksi. Ylempien kerrosten paikoitustasoja rajaavien ulkoseinien verhoitus uudistetaan, jolloin koko rakennuksen ilme kohentuu kokonaisvaltaisesti.

Polkupyöräpysäköintiä on osoitettu ensimmäisessä laajennusvaiheessa katutasoon. Myöhemmissä laajennusvaiheissa tontille ei jää vapaata rakentamatonta aluetta, jolloin pyöräpaikkoja voidaan toteuttaa esimerkiksi ylempien kerrosten paikoitustasoihin liittyvinä tai lähistölle tontin ulkopuolelle.

Kiinteistön nykyisessä väestönsuojassa on ylimääräistä suojarakennusosaa laskelmien mukaan noin 3000 k-m² lisärakentamiselle. Tämä riittää ensimmäiselle laajennusvaiheelle. Myöhempiä lisärakentamista varten tarvitaan lisää VSS tilaa, jota voidaan toteuttaa laajennusosaan tai olemassa olevaan rakennukseen rakenteita vahvistamalla.

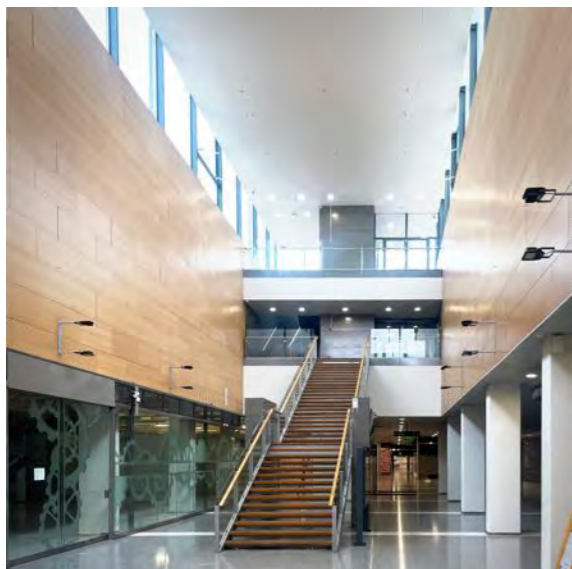
Hulevesien hallinta tontilla tutkitaan tarkemmin rakennussuunnitteluvaiheessa. Täydennysrakentamisen myötä tontti täyttyy lähes kokonaan rakennuksista sekä vettä läpäisemättömistä kulkuväylistä. Maanpinnan tasoon ei näin jää juurikaan mahdollisuuksia sadeveden imeytykseen. Viivytysratkaisujen pitää siis perustua maanalaisiin säiliöihin/kasetteihin rakennuksien alapuolella tai vieressä jalkakäytävän alla. Laajennuksiin ja katoksiin voidaan myös toteuttaa viherkattoja.

HAMK Riihimäen Asemakampus
11.02.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi



Matkakeskus nykytilanne



LÄHTÖTILANNE

Matkakeskus nykyisellään käsittää katutasossa olevan liiketilakokonaisuuden korkeine keskusauloineen, noin 5 700 m² (sisältäen toimistorakennuksen kanssa yhteiset huoltotilat).

Toisessa ja kolmannessa kerroksessa on liityntäliikenteen pysäköintitasot (445 autopaikkaa). Ajo tasolle tapahtuu rakennuksen eteläpäässä olevaa ramppirakennelmaa käyttäen. Pääasiallinen jalankulku pysäköintitasoille on järjestetty Matkakeskuksen keskusaulan kautta; korkeassa tilassa keskellä Matkakeskusta on suora avoporras sekä kaksi hissiä. Pysäköintitasojen kolme poistumisporrasta sekä niistä pohjoisimman yhteydessä oleva hissi sijaitsevat junaradan puoleisella sivulla kolmessa Matkakeskuksen kylkeen sijoittuvassa rakennusmassassa. Näihin massoihin sijoittuvat toisessa kerroksessa IV-konehuoneet.

Matkakeskuksen eteläpäässä Eteläisen Asemakadun puolella rakennuksen kyljessä on 7-kerroksinen toimistotalo, johon on kulkuyhteys sekä Matkakeskuksen ensimmäisestä kerroksesta että pysäköintitasoilta. Molemmilla rakennuksilla on yhteinen lastauspiha junaradan puolella, ajorampin katveessa.

Matkakeskuksen pohjoispuolella sijaitsevasta asemarakennuksesta on kylmä, lasiseinäinen sisäyhteys Matkakeskukseen. Tasoero rakennusten lattiakorkojen välillä on hoidettu Matkakeskuksen puolella olevalla rampilla. Pohjoispäädyssä ensimmäinen kerros on sisäänvedetty, ja muodostuvan katoksen alla ulkotilassa on porrasaskelmat sekä ramppi liikuntaesteisten kulkua varten.

Visualisointeja tarveselvitysvaiheesta



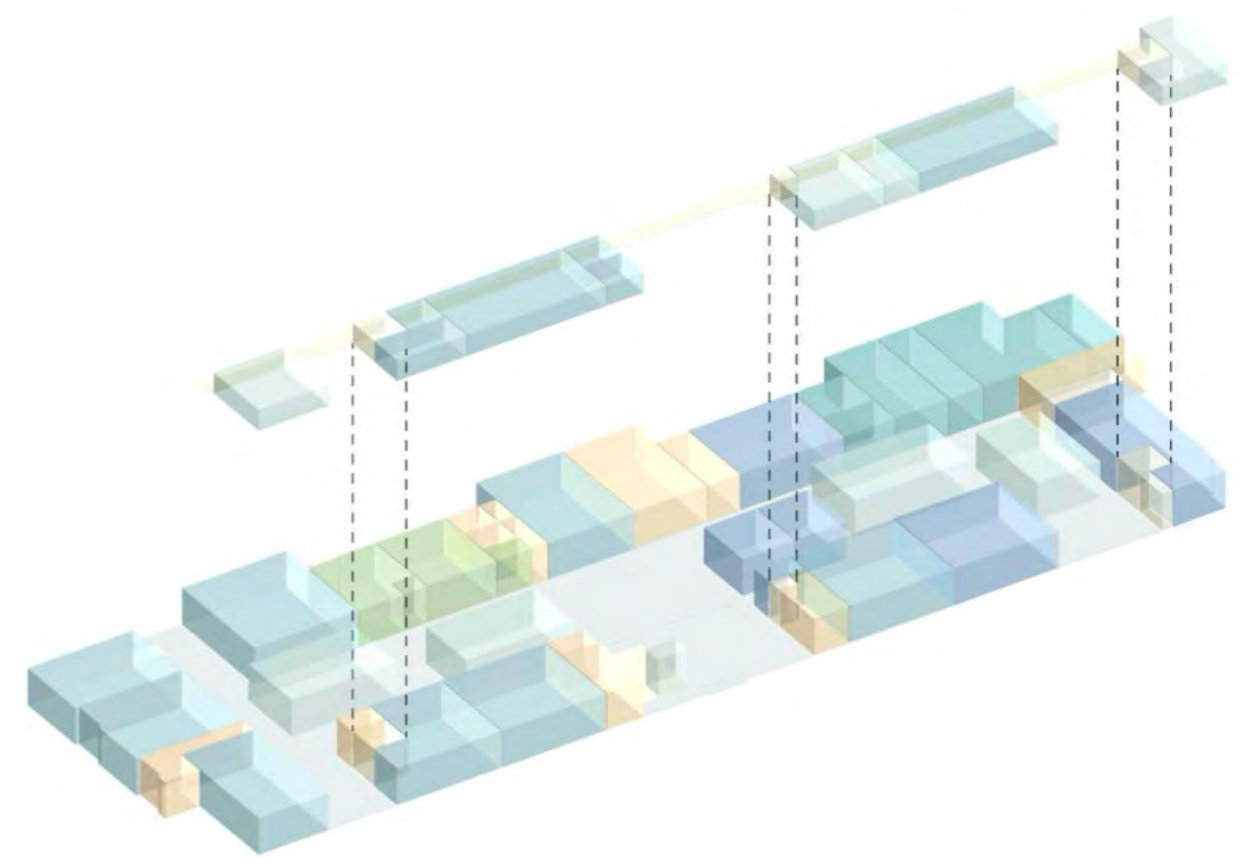
Havainneleikkaus



Näkymä pääaulasta voimalan suuntaan



Näkymä aseman edustalle



Tilakonsepti

11.02.2026

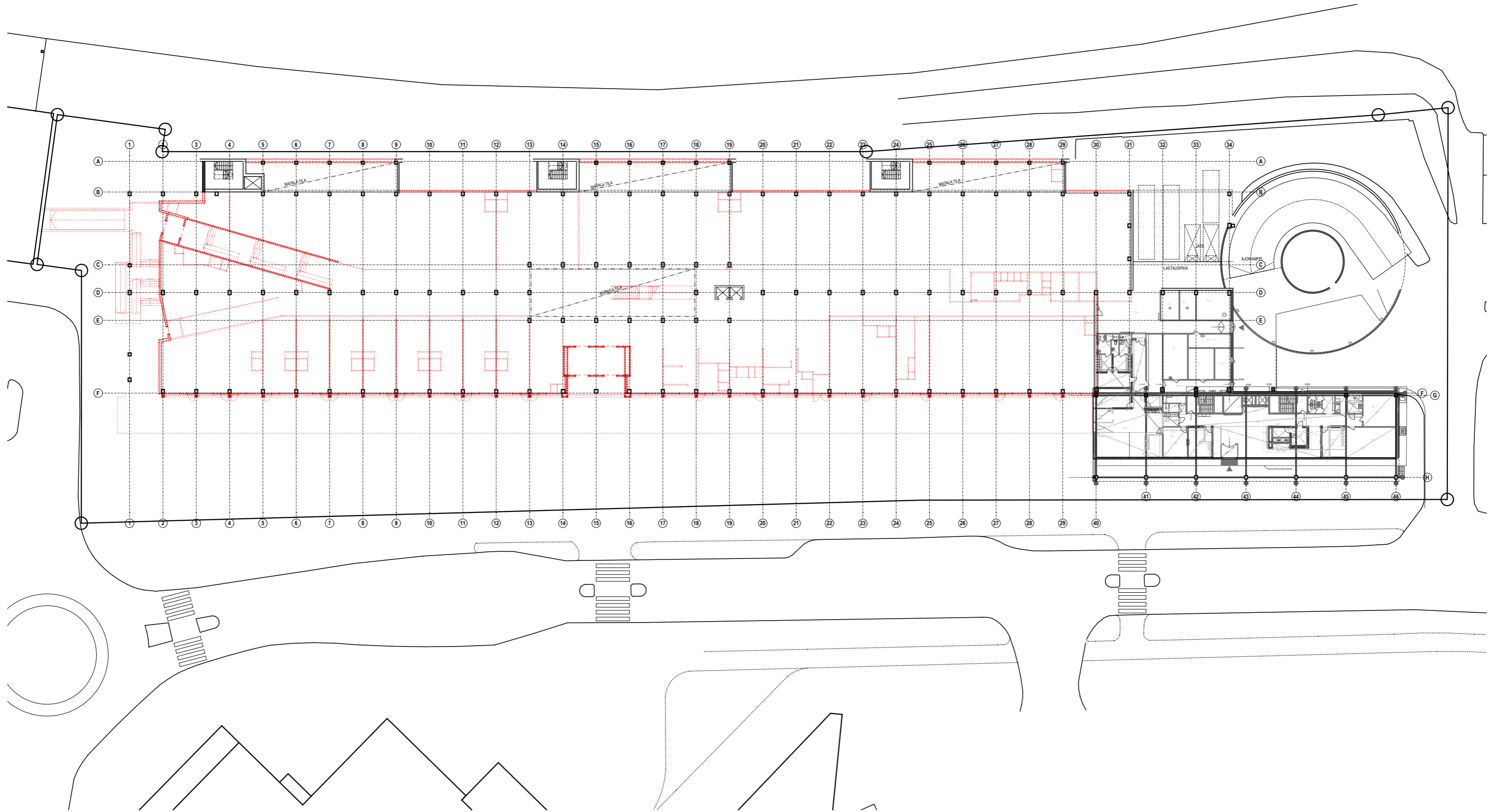
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi



Asemapiirustus



säilyvät ja purettavat rakenteet



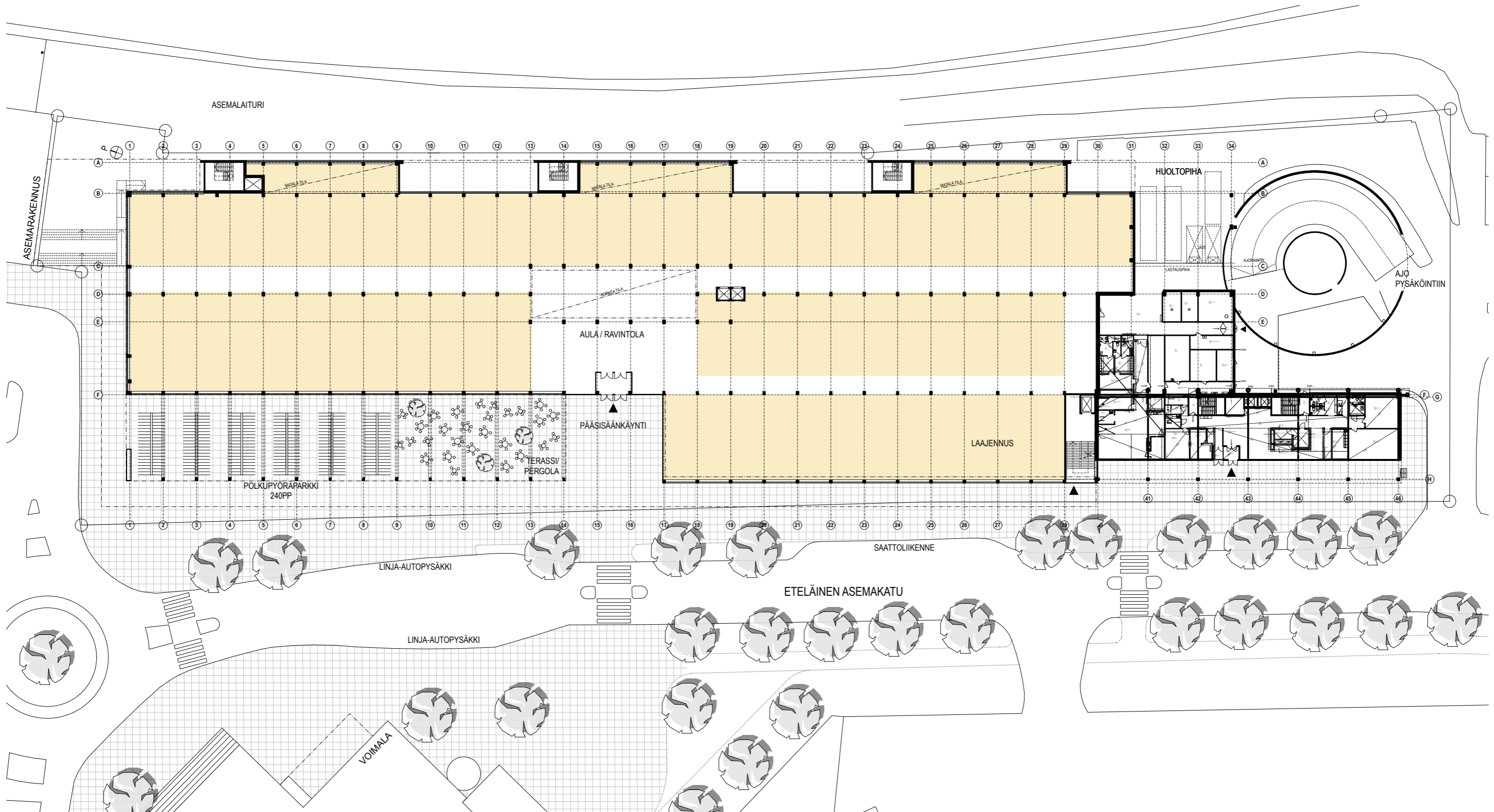
1.kerros 1:600

HAMK Riihimäen Asemakampus
11.02.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi



1.laajennusvaihe



1.kerros

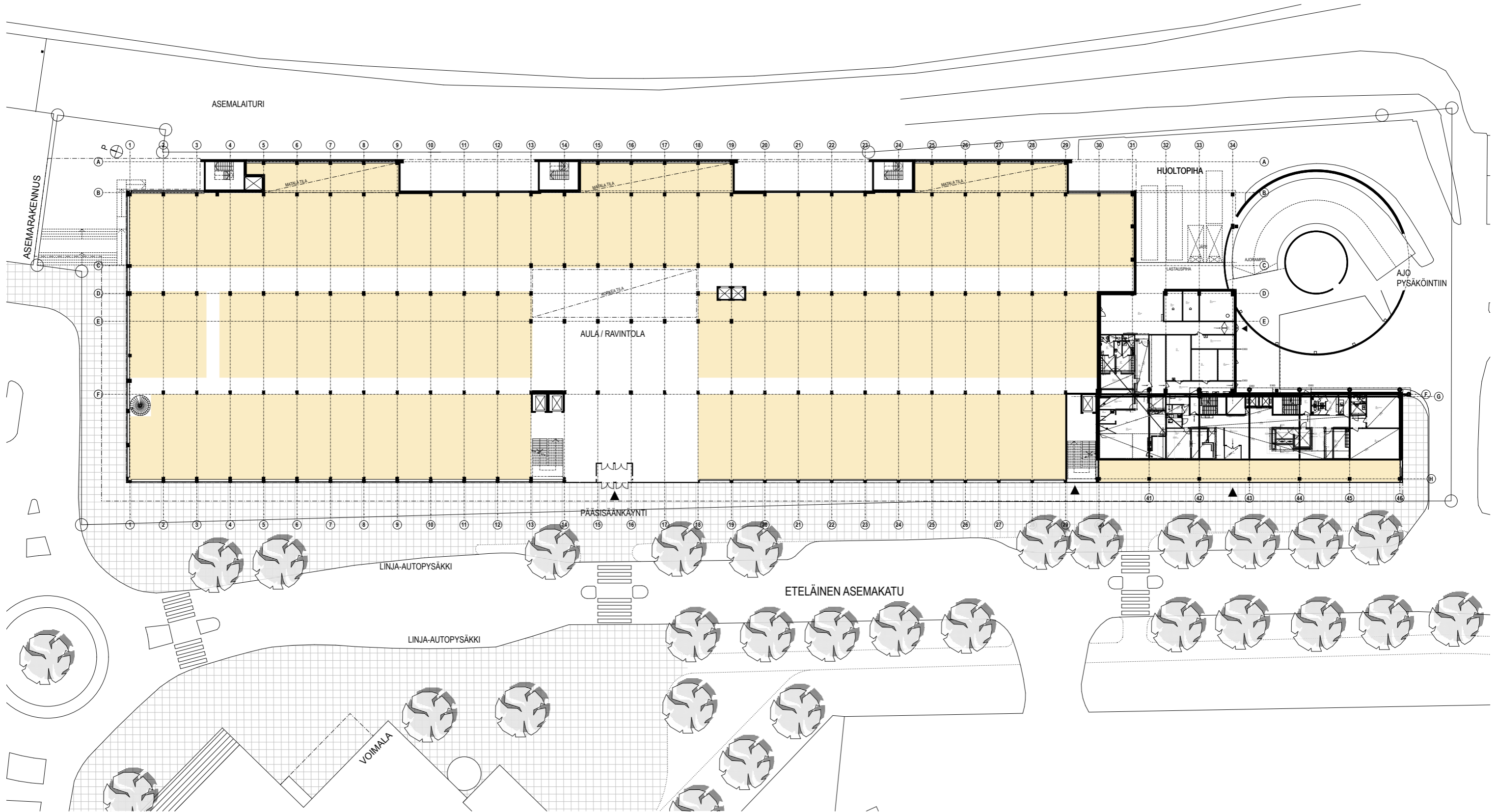
1:600

HAMK Riihimäen Asemakampus
11.02.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi



2.laajennusvaihe



1.kerros

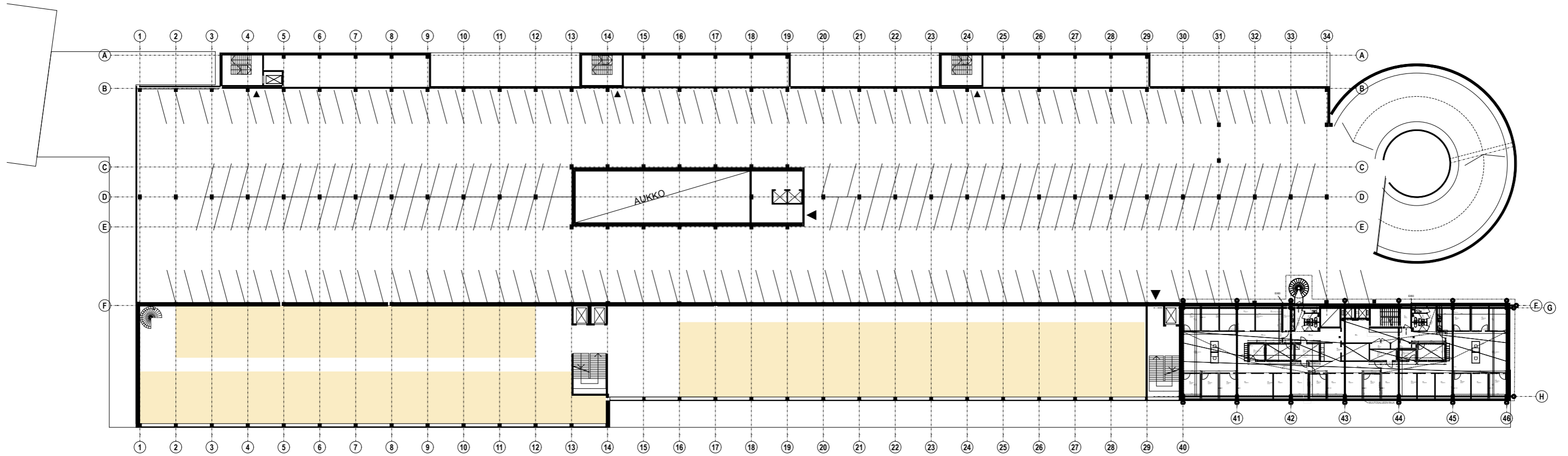
1:600

HAMK Riihimäen Asemakampus
11.02.2026

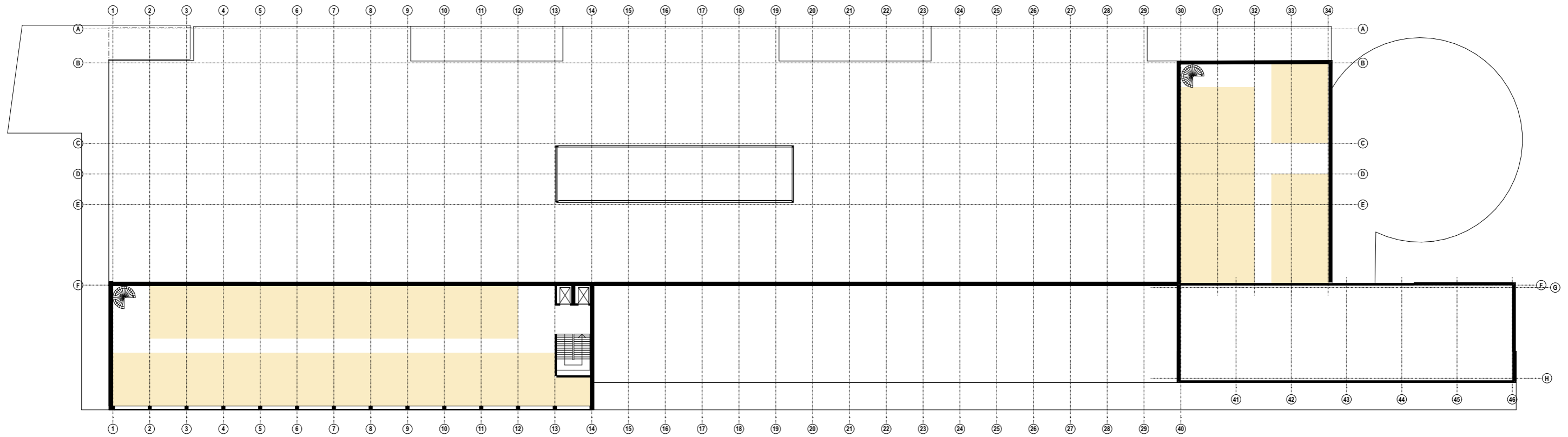
JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi



viimeinen laajennusvaihe



viimeinen laajennusvaihe



TÄHÄN MENNESSÄ TOTEUTETTU

Toimistotila:	4 218 kem ²
Muuta tilaa:	491 kem ²
Liiketilaa:	5 649 kem ²
Yht	10 358 kem²

LAAJENNUS

1.kerros	880+1245+180 = 2305kem ²
2.kerros	2320 kem ²
3.kerros	2320 kem ²
4.kerros	1220 kem ²
yht	8165 kem²
4.kerros	700 kem ²
5.kerros	700 kem ²
6.kerros	700 kem ²
7.kerros	700 kem ²
yht	2800 kem²
KAIKKI YHT.	10 965 kem²

Julkisivut, 1.vaihe



Julkisivu kaupungille



Julkisivu radalle



julkisivu asema-aukiolle

1:1000

HAMK Riihimäen Asemakampus
11.02.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi



Julkisivut, viimeinen vaihe



Julkisivu kaupungille



Julkisivu radalle



julkisivu asema-aukiolle

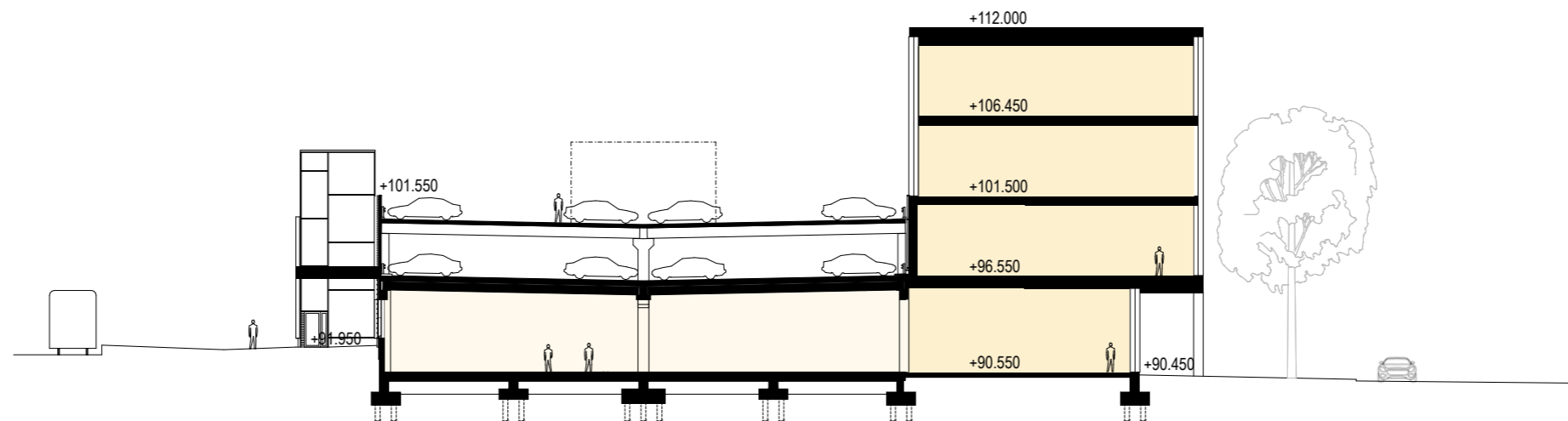
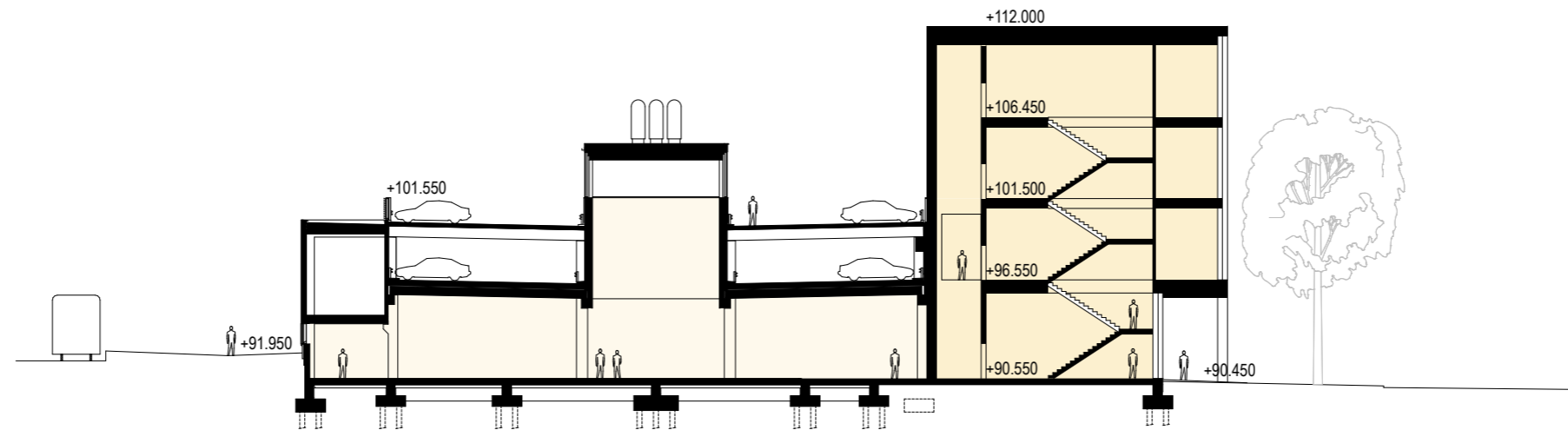
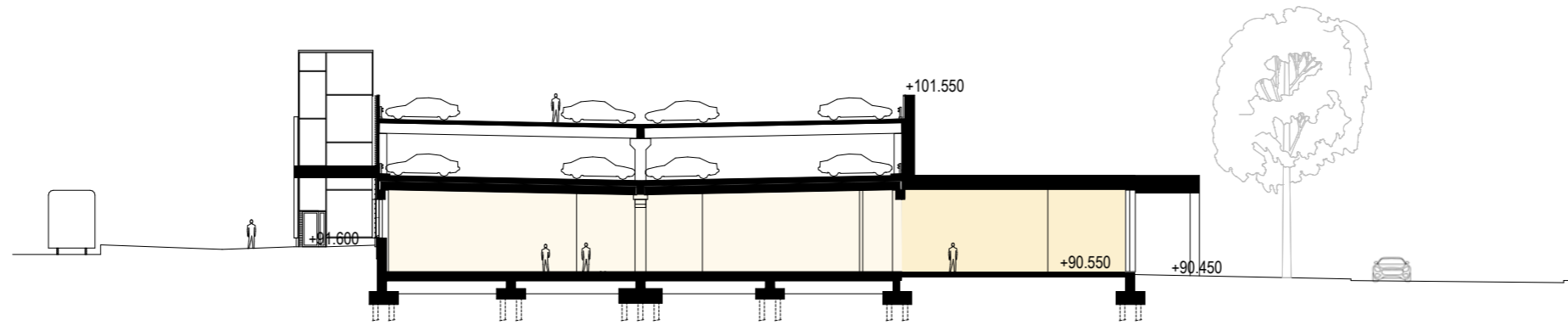
1:1000

HAMK Riihimäen Asemakampus
11.02.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi



Leikkaukset 1.laajennusvaihe ja viimeinen laajennusvaihe

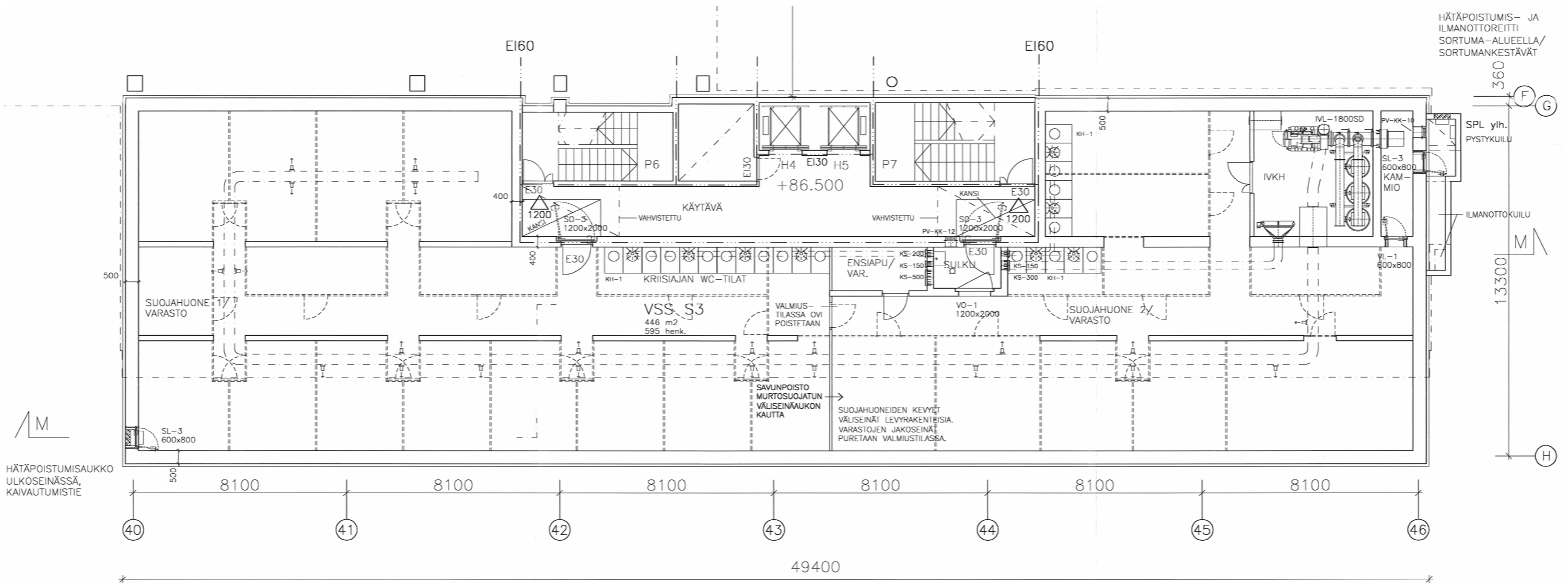


1:400

HAMK Riihimäen Asemakampus
11.02.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi





VÄESTÖNSUOJALASKELMA

13.2.2007

Suojatilarave

Rakennus	kem2	peruste	suojatila
Voimala	5000	1% kerrosalasta	50 K-luokka
Elektroni	6300	2% kerrosalasta	126 S-luokka
Matkakeskus+toimisto	10200	2% kerrosalasta	204 S-luokka
Krs-alan ylitys	190	2% kerrosalasta	4 S-luokka
Suojatilan tarve	(21690)		384 m2

Voimalan mahdollinen kerrosalan lisäys 1000 10 K-luokka
 - ei ole huomioitu, mahtuu ylimääräiseen suojatila-alaan tai voitaneen sijoittaa
 Voimalan nykyiseen väestönsuojaan

tarvittava varsinainen suojatila	384.0 m2
ylimääräinen suojatila	62.3 m2 (suojatilaa yhteensä 446.3 m2)
iv-laitetila kammioineen	26.8 m2 (suunnitelman mukaan)
käymälät 23 kpl	16.1 m2 (0.7m2 / alkava 20m2)
sulkutila	4.0 m2
ensiaputila	6.0 m2
säilyvät kevyet väliseinät	1.6 m2
yht.	500.8 m2

Henkilömäärä 446.3 : 0,75m2 = 595

Suojahuoneita 2 kpl

Normaaliajan ilmanvaihto tehdään ilmanvaihtosuunnitelman mukaan
 Normaliajan käyttö: toimistotilojen varastot

Varustus

- vesisäiliöt VS-1
- laskennallinen suojassa säilytettävän veden määrä $446.3 \times 40 \text{ l} = 17852$
- jäteastiat, määrä $446.3 \times 15 \text{ l} = 6695$

Valmiustilanteeseen siirryttäessä puretaan:

- varastojen jakoseinät ja kalusteet
- väestönsuojan normaaliajan palo-ovet
- väliseinän ovi

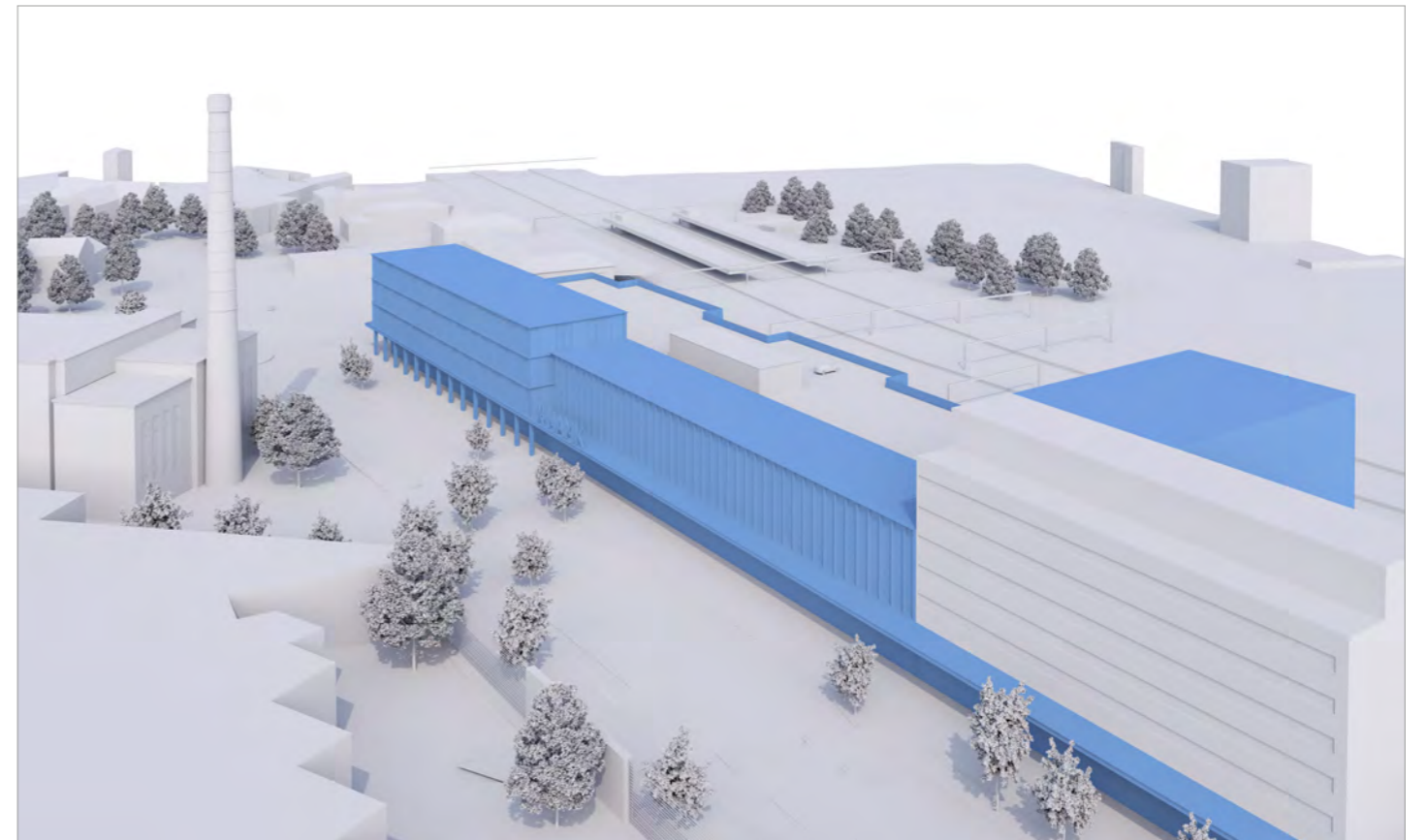
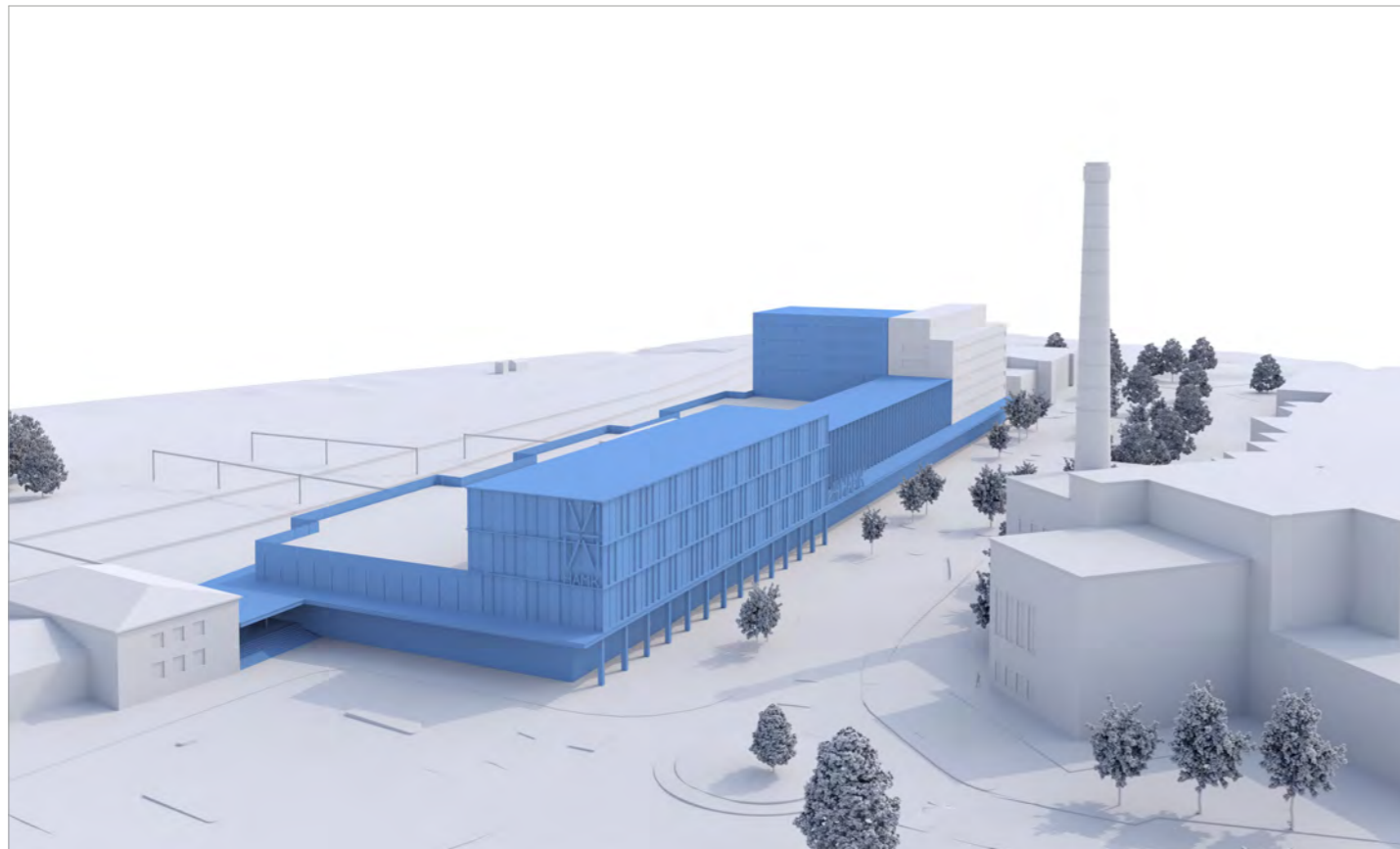
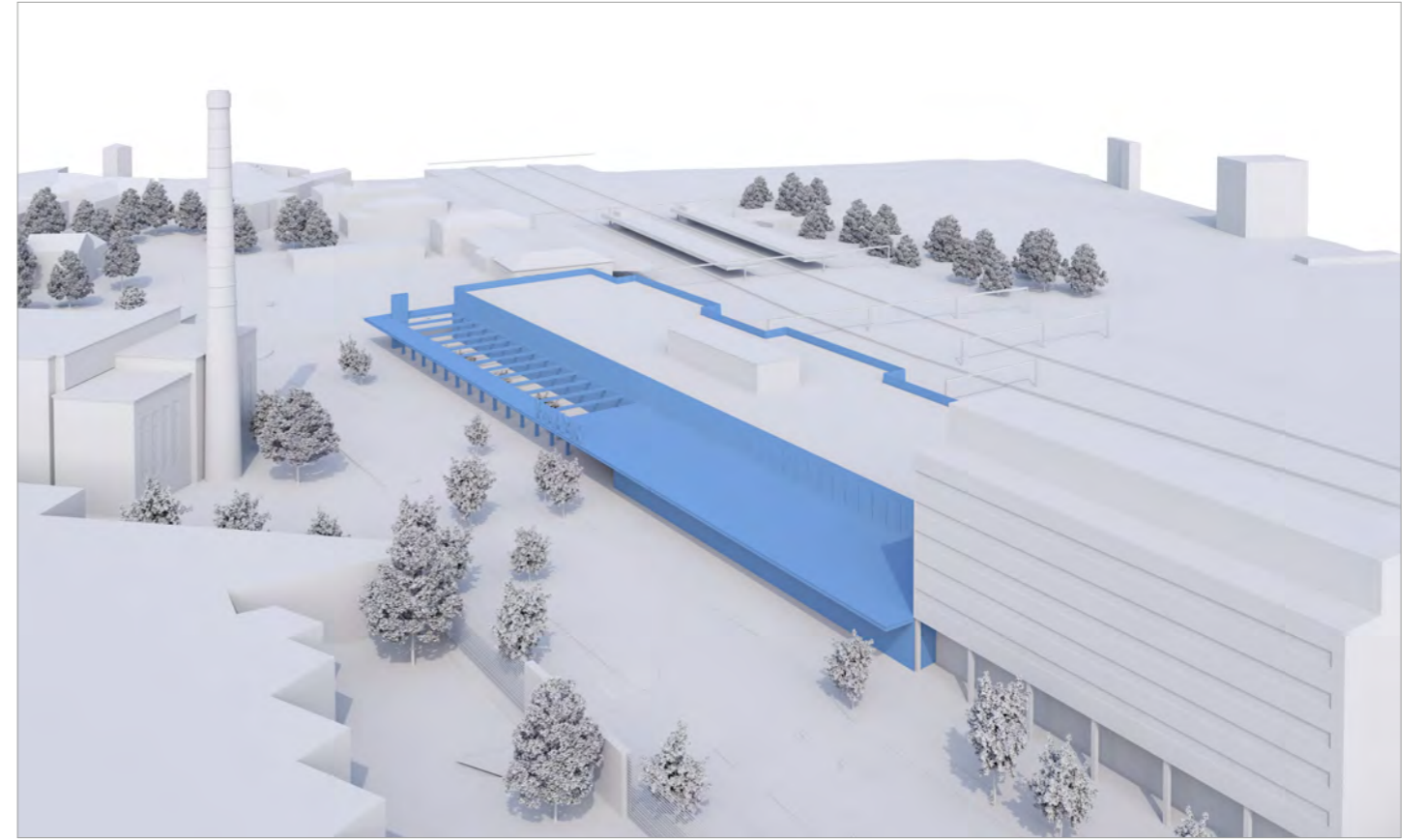
Ylimääräinen suojatila 62.3m2 (2%) mahdollistaa 3115m2 lisärakentamista. Tämän ylittävä lisärakentaminen edellyttää toisen VSS:n rakentamista.

HAMK Riihimäen Asemakampus
 11.02.2026

JKMM Arkkitehdit
 Lapinrinne 3
 00100 Helsinki
 www.jkmm.fi



1. ja viimeinen laajennusvaihe



1.laajennusvaihe



HAMK Riihimäen Asemakampus
11.02.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi



1. laajennusvaihe



HAMK Riihimäen Asemakampus
11.02.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi



viimeinen laajennusvaihe



HAMK Riihimäen Asemakampus
11.02.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi



viimeinen laajennusvaihe



HAMK Riihimäen Asemakampus
11.02.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi





HAMK Riihimäen Asemakampus

TÄRINÄ- JA RUNKOMELUSELVITYS

15-1334.1

17.2.2026

Tiivistelmä

Tässä selvityksessä tutkitaan raideliikenteen aiheuttamia tärinä- ja runkomelutasoja HAMK Riihimäen asemakampuksessa kohteen asemakaavamuutosta varten. Asemakaavan muutoksen tavoitteena on mahdollistaa Hämeen ammattikorkeakoulun kampuksen sijoittuminen nykyiseen Matkakeskukseen. Matkakeskus sijaitsee rataosan 1111 varrella Riihimäen aseman vieressä ja sen lähin julkisivun on noin 20 metrin etäisyydellä lähimmän raiteen keskilinjasta. Selvitystä varten on kohteessa toteutettu maaperän värähtelymittaukset 20.–21.11.2025.

Kohteen tavoitearvona tärinän osalta käytetään tunnuslukua $v_{w,95}$ enintään 0,60 mm/s. Runkomelun tavoitearvona käytetään tunnuslukua L_{prM} enintään 40 dB neuvottelu- ja opetustiloissa.

Mittausmenetelmät ja -tulokset on esitetty selvityksen liitteessä 1. Tulosten perusteella pahimmassa tapauksessa eli resonanssin voimistaessa tärinätaasoja tärinän ohjearvo ei ylity yhdessäkään mittauspisteessä. Runkomelutaso oli enimmillään 37 dB, joten myöskään runkomelun ohjearvo ei ylity yhdessäkään mittauspisteessä.

Tulokset täyttävät tavoitearvot, joten tärinää tai runkomelua ei tarvitse ottaa huomioon kohteen jatkosuunnittelussa.

HAMK RIIHIMÄEN ASEMAKAMPUS

Sisällysluettelo

1	Johdanto	4
1.1	Tilaaja	4
1.2	Tekijä	4
1.3	Kohde.....	4
2	Tärinän ja runkomelun leviäminen maa- ja kallioperässä.....	5
3	Tärinää ja runkomelua koskevat ohjeavot	6
3.1	Kohteessa sovellettavat vaatimukset	6
4	Lähtötiedot.....	7
4.1	Kohde.....	7
4.2	Rata ja liikennöinti.....	8
4.3	Maaperä.....	8
5	Mittaukset.....	8
5.1	Mittauspisteet.....	8
6	Mittau tulosten analyysi.....	9
6.1	Tärinäarvon, värähtelytason ja runkomelutason laskenta	9
7	Runkomelun ja tärinän arviointi.....	9
7.1	Rakennuksiin arvioidut runkomelutasot ja tärinäarvot	10
8	Loppupäätelmät.....	12
	LIITTEET	13
	LÄHTEET	13

1 Johdanto

1.1 Tilaaja

Hämeen ammattikorkeakoulu
PL 231
13101 Hämeenlinna

Tuomas Salonen
tuomas.salonen@hamk.fi

1.2 Tekijä

A-Insinöörit Suunnittelu Oy
Bertel Jungin aukio 9, 02600 Espoo
puh. 0207 911 888

Tekn. toht. Juho Liski
juho.liski@ains.fi

Dipl.ins. Benjamin Oksanen
benjamin.oksanen@ains.fi

1.3 Kohde

Rakennuskohde: HAMK Riihimäen Asemakampus

Osoite: Eteläinen asemakatu 2
11130 Riihimäki

Tehtävä: Tärinän ja runkomelun mittaus selvitys asemakaava-
muutosta varten

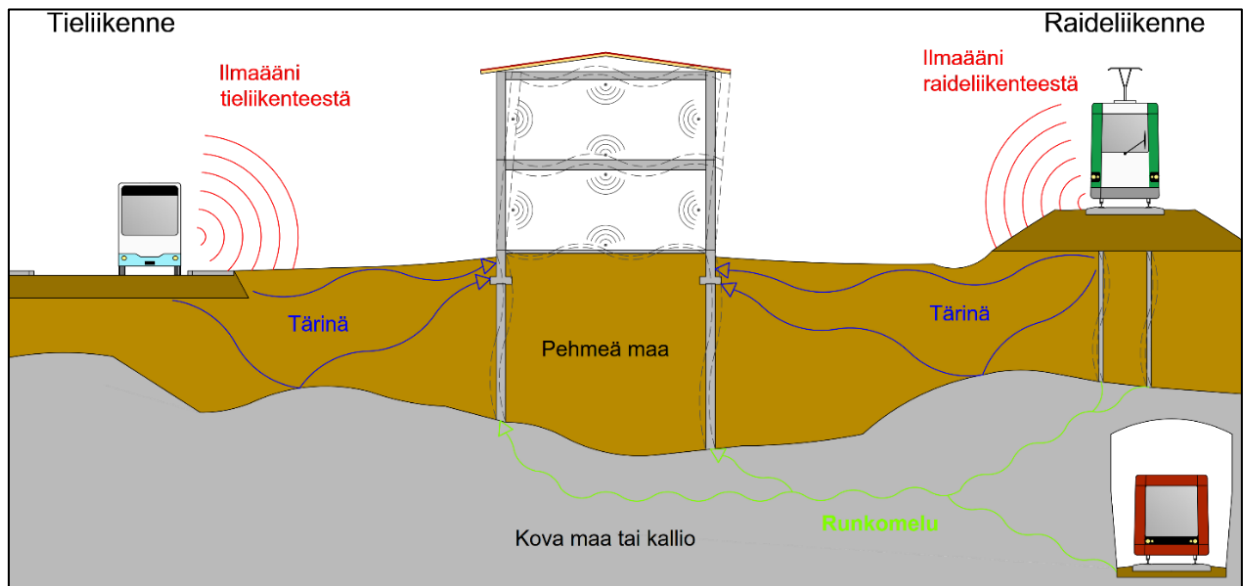
Tässä selvityksessä arvioidaan raideliikenteen tuottamia tärinä- ja runkomelutasoja Riihimäen matkakeskuksessa. Kohteeseen suunnitellaan opetustiloja HAMK:in käyttöön, jolloin nykyiset liiketilat korvataan opetustiloilla ja rakennusta laajennetaan samalla länteen. Selvitys perustuu kohteessa 20.–21.11.2025 tehtyihin mittauksiin.

2 Tärinän ja runkomelun leviäminen maa- ja kallioperässä

Raideliikenteen maaperään aiheuttama värähtely ilmenee pehmeiden maalajien alueilla rakenteiden liikkeenä, jonka ihminen aistii tuntoaistinsa välityksellä tärinänä (kuva 2.1). Tärinän kannalta ongelmallisimpia ovat yleensä raskaimmat tavarajunat. Kovilla maalaajeilla maaperän värähtelysisältö on suurempitaajuista ja amplitudiltaan pienempää, jolloin tärinä ei yleensä ylitä ihmisen havaintokynnystä.

Rakenteiden värähtely saattaa ilmetä rakennuksissa runkoäänenä silloin, kun maalaji on kovaa. Runkoäänen ihminen aistii kuuloaistinsa välityksellä pienitaajuisena meluna. Runkomelu leviää tehokkaimmin ratarakenteesta ympäristöön kalliota pitkin. Mikäli ratarakenne sekä rakennukset on paalutuksin tuettu kallioperään, runkomelua voi ilmetä myös pehmeiden maalajien alueilla. Hyvin lyhyillä etäisyyksillä sekä tärinä että runkomelu voivat olla häiritseviä.

Maaperän lisäksi tärinä- ja runkomelutasoihin voivat paikallisesti vaikuttaa huomattavasti ratarakenteen mahdolliset kaarteet, kallistukset sekä epäjatkuvuuskohdat kuten esimerkiksi vaihteet tai tukirakenteen muutokset siltojen ja alikäytävien yhteydessä.



Kuva 2.1. Periaatekuva raideliikenteen aiheuttaman tärinän ja runkomelun etenemisestä eri maalajeissa.

3 Tärinää ja runkomelua koskevat ohjearvot

Tärinän ja runkomelun osalta sovellettavina ohjearvoina voidaan käyttää standardissa SFS 5907:2022 *Rakennusten akustinen suunnittelu ja luokitus* (SFS, 2022) esitettyjä ohjearvoja akustiselle luokalle A2. Akustinen luokka A2 vastaa uudisrakennuksille asetettuja vaatimuksia, ja sitä vastaavat ohjearvot on esitetty taulukossa 3.1. Runkomelun ohjearvot on esitetty tietyille tilatyypeille sekä tunneliliikenteen että avoradan osalta.

Taulukko 3.1. Runkomelun ja tärinän ohjearvot eri rakennustyypeille

Rakennustyyppi	Runkomelutaso L_{prn}	Tärinäarvo $v_{w,95}$
	[dB]	[mm/s]
Asuinhuoneistot	30 / 35*	0,30
Hotellit	35	0,30
Palvelutalot	30 / 35*	0,30
Toimistot, neuvottelutilat	35 / 40*	0,60
Liiketilat	45	-
Oppilaitokset	35 / 40*	0,60
Päiväkodit, opetus- ja lepotilat	35 / 40*	0,30
Päiväkodit, ympärivuorokautiset tilat	30 / 35*	0,30
Liikuntatilat	-	-
Terveydenhuollon rakennukset: hoitotilat	35 / 40*	0,30
Terveydenhuollon rakennukset: potilashuoneet ym. herkät tilat	30 / 35*	
Leikkaussalit, hammashoidon vastaanottotilat, lääketieteelliset kuvantamistilat	-	0,10

**avoradat, tunnelin osalta pienempi esitetystä arvoista*

3.1 Kohteessa sovellettavat vaatimukset

Kohteeseen on suunnitteilla opetus- sekä neuvottelutiloja, ja kyseisille tilatyypeille on määritetty samat ohjearvot sekä runkomelun että tärinän osalta. Kohteessa sovellettava

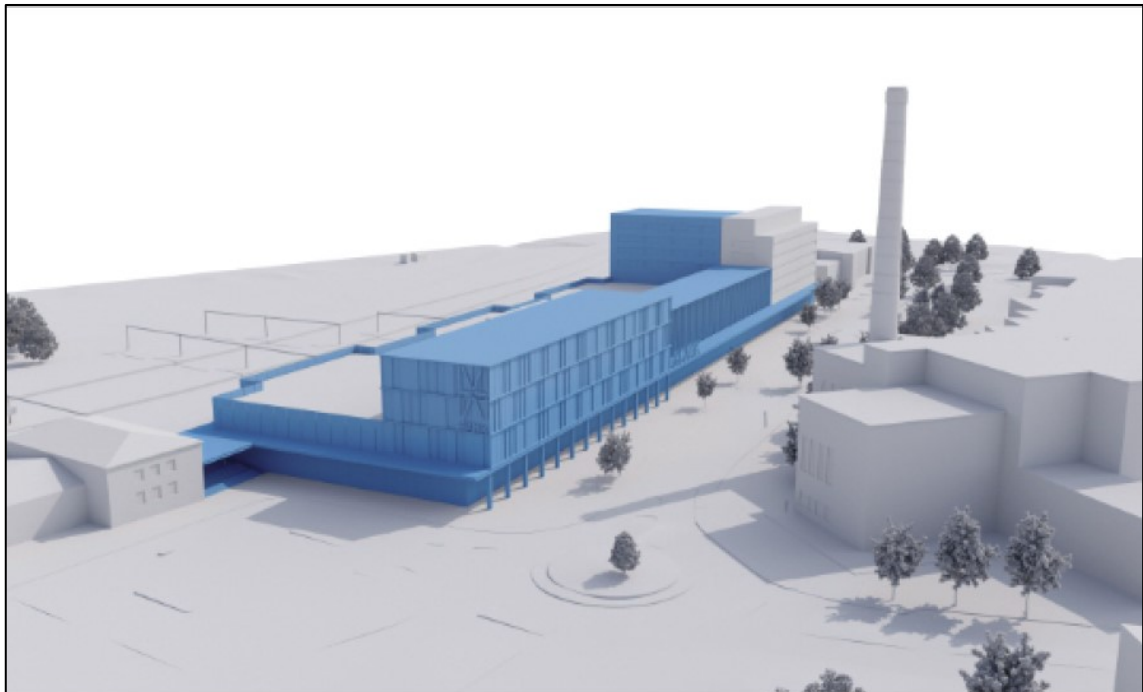
tärinän tunnusluku $v_{w,95}$ saa siten olla enintään 0,60 mm/s ja runkomelun tunnusluku L_{prm} enintään 40 dB.

4 Lähtötiedot

4.1 Kohde

Kohde on Riihimäen matkakeskus, joka sijaitsee Riihimäen rautatieaseman eteläpuolella pääradan varressa. Rakennuksessa on kaksi kerrosta, joista ylempi sekä rakennuksen katto on parkkitilaa. Rakennukseen yhteyteen kuuluu myös eteläpäässä sijaitseva 7-kerroksinen toimistotalo.

Matkakeskus on suunniteltu muutettavan nykyisestä liiketilakäytöstä HAMKin ammatti- korkeakoulun kampukseksi. Samalla rakennusta laajennetaan vaiheittain länteen sekä uusilla kerroksilla. Kuvassa 4.1 on esitetty havainnekuva hankkeen viitesuunnitelmasta vaiheittaisen laajennuksen viimeisessä vaiheessa.



Kuva 4.1. Havainnekuva

4.2 Rata ja liikennöinti

Kohde sijaitsee pääradan varrella Riihimäen rautatieaseman eteläpuolella. Rautatieaseman läheisyyden takia kohteen kohdalla on 11 raidetta sekä useita vaihteita.

Radalla liikennöi lähi- ja kaukoliikenteen matkustajajunia sekä tavarajunia. Matkustajaliikenteen junat pysähtyvät Riihimäen asemalla. Suurin nopeusrajoitus kohteen kohdalla on 100 km/h. Mittausten aikaan junien suurimmat nopeudet olivat noin 80 km/h.

4.3 Maaperä

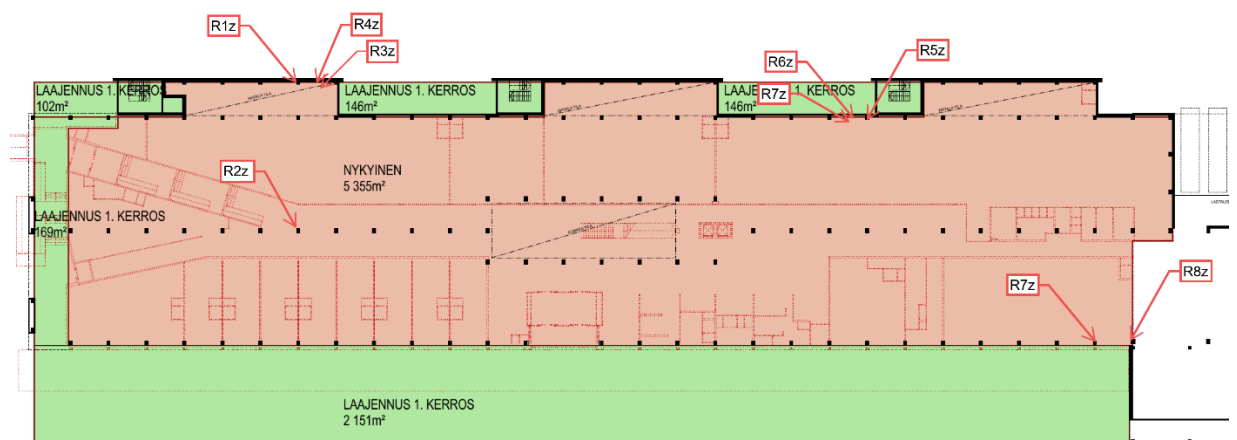
GTK:n Maankamara-karttapalvelun perusteella alueen maaperä on hiesua.

5 Mittaukset

Mittaukset suoritettiin kohteessa 20.11.–21.11.2025 välisenä aikana. Mittaukset tehtiin ja tulokset analysoitiin akkreditoitun tärinä- ja runkomelumittausmenetelmän mukaisesti. Mittausmenetelmät ja -tulokset on esitetty raportin liitteessä 1.

5.1 Mittauspisteet

Mittauspisteet on esitetty kuvassa 5.1 tarveselvityksen mukaiseen pohjapiirrokseen merkittynä. Mittauspisteiden tiedot on esitetty tarkemmin liitteessä 1.



Kuva 5.1. Mittauspisteet tarveselvityksen mukaisessa pohjapiirroksessa.

6 Mittaustulosten analyysi

Mittauksissa tallennetut signaalit analysoitiin AINAVAT-ohjelmistolla (versio 1.1.2/2025). Ohjelmisto laskee signaaleista tarvittavat suureet sekä yhdistää mitatut värähtely- ja melutapahtumat junien kulkutietoihin.

6.1 Tärinäarvon, värähtelytason ja runkomelutason laskenta

Tärinäarvo laskettiin mitatuista signaaleista standardin IEC 14837 ja VTT:n ohjeen (Talja *et. al.*, 2008) mukaisesti.

Värähtelytaso ja runkomelutaso laskettiin mitatuista signaaleista standardin IEC 14837 ja VTT:n ohjeen (Talja & Saarinen, 2009) mukaisesti.

7 Runkomelun ja tärinän arviointi

Mitatulle värähtelylle tehdään resonanssitarkastelu. Yksinkertaisessa empiirisessä mallissa tärinä voimistuu rakennuksen perustuksista rakennuksen resonanssin vaikutuksesta kuusinkertaiseksi (6x) jännevälin keskellä pystysuuntaan ja (4x) vaakasuuntaan (Talja *et. al.*, 2008). Resonanssitarkastelu tehdään taajuuskaistoittain. Tärinän voimistumista rakennuksen rungossa ja lattioissa arvioidaan myös ns. yleisellä voimistumisella, sillä tärinä voimistuu tyypillisesti perustuksista rakennusrunkoon (Talja *et. al.*, 2008).

Runkomelun värähtelytaso L_{vrm} vahvistuu tyypillisesti noin 9–15 dB sisältäen muunnoksen värähtelytasosta L_{vrm} ilmaääneksi L_{prm} (Talja & Saarinen, 2009). Runkomelutason arvioinnissa voidaan ottaa huomioon myös muita korjaustermejä.

Todellisuudessa rakennuksessa ilmenevien resonanssien aiheuttama vahvistus voi olla jopa yli 15-kertainen (> 20 dB). Resonanssien vaikutusten arviointi tärinään ja runkomeluun on rakennus- ja tapauskohtaista.

7.1 Rakennuksiin arvioidut runkomelutasot ja tärinäarvot

Taulukossa 7.1 on esitetty mittaustulokset runkomelulle. Värähtelymittauspisteiden osalta on esitetty runkomelun värähtelytason tilastollinen tunnusluku L_{vrm} sekä siitä arvioitu runkomelun tilastollinen tunnusluku L_{prm} .

Taulukko 7.1. Mittaustulokset runkomelulle

Mittauspiste	Runkomelun tilastollinen tunnusluku $L_{pr m}$ (re. 20 μ Pa), ($L_{pr m} = L_{vr m}$ (re. 50 nm/s) + C_B)
R1z (rakennusrunko)	17 dB + 15 dB = 32 dB
R2z (rakennusrunko)	16 dB + 15 dB = 31 dB
R3z (lattia)	18 dB + 9 dB = 27 dB
R4z (rakennusrunko)	20 dB + 15 dB = 35 dB
R5z (rakennusrunko)	18 dB + 15 dB = 33 dB
R6z (rakennusrunko)	18 dB + 15 dB = 33 dB
R7z (lattia)	16 dB + 9 dB = 25 dB
R8z (rakennusrunko)	17 dB + 15 dB = 32 dB
R9z (rakennusrunko)	22 dB + 15 dB = 37 dB

Mittaustulosten perusteella kohteessa sovellettava runkomelun ohjearvo 40 dB ei ylitä yhdessäkään mittauspisteessä.

Taulukossa 7.2 on esitetty mittaustulokset tärinälle. Tärinälle on esitetty mitattu tilastollinen tunnusluku $v_{w,95}$ sekä siitä arvioitu rakenteissa voimistunut tärinäarvo. Taulukossa 7.3 on esitetty tilanne mahdollisen rakenteen ominaistaajuuden resonanssin voimistamissa tärinää.

Taulukko 7.2. Mittaustulokset tärinälle, mitattu arvo ja yleisellä voimistumisella arvioitu tärinä rakennuksessa

Mittauspiste	Tärinän tilastollinen tunnusluku $v_{w,95}$	Tärinän tilastollinen tunnusluku rakennuksessa $1,5 v_{w,95}$
R1z (rakennusrunko)	0,04 mm/s	0,06 mm/s
R2z (rakennusrunko)	0,03 mm/s	0,04 mm/s
R3z (lattia)	-	0,05 mm/s

R4z (rakennusrunko)	0,05 mm/s	0,07 mm/s
R5z (rakennusrunko)	0,05 mm/s	0,08 mm/s
R6z (rakennusrunko)	0,06 mm/s	0,08 mm/s
R7z (lattia)	-	0,06 mm/s
R8z (rakennusrunko)	0,02 mm/s	0,03 mm/s
R9z (rakennusrunko)	0,01 mm/s	0,02 mm/s

Taulukko 7.3. Tärinän resonanssitarkastelu

Mittauspiste	Tärinän tilastollinen tunnusluku resonanssissa $v_{w,95, \text{resonanssi}}$	Resonanssin terssikaistat [Hz]
R1z (rakennusrunko)	0,14 mm/s	6,3
R2z (rakennusrunko)	0,09 mm/s	10
R3z (lattia)	0.03 mm/s	6,3
R4z (rakennusrunko)	0,16 mm/s	6,3
R5z (rakennusrunko)	0,16 mm/s	7,9
R6z (rakennusrunko)	0,18 mm/s	7,9
R7z (lattia)	0.03 mm/s	7,9
R8z (rakennusrunko)	0,05 mm/s	12,6
R9z (rakennusrunko)	0,04 mm/s	7,9

Taulukon 7.2 mittaustulosten perusteella kohteessa sovellettava tärinän ohjearvo 0,6 mm/s alittuu jokaisessa mittauspisteessä. Myös taulukon 7.3 resonanssivoimistumisen myötä lasketut tärinän tunnusluvut alittavan ohjearvon kaikissa mittauspisteissä.

8 Loppupäätelmät

Tässä esitettiin 20.–21.11.2025 kohteessa Riihimäen matkakeskus tehtyjen runkomelun ja tärinämittausten tulokset. Kohteessa sovellettavat tärinän ja runkomelun ohjearvot alittuivat kaikissa mittauspisteissä. Mittaustulosten perusteella riski runkomelun ja tärinän ohjearvojen ylittymiselle on pieni, joten tärinää ja runkomelua ei tarvitse ottaa kohteen jatkosuunnittelussa huomioon.

LIITTEET

1. Mittausraportti (13 s.)

LÄHTEET

- SFS 5907. 2022. Rakennusten akustinen suunnittelu ja laatuluokitus. Helsinki, Suomen Standardisoimisliitto SFS ry.
- Talja, A. ja Saarinen, A. 2009. Maaliikenteen aiheuttaman runkomelun arviointi. Esiselvitys. Espoo, VTT Tiedotteita 2468.
- Talja, A., Vepsä, A., Kurkela, J. ja Halonen, M. 2008. Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi. Espoo, VTT tiedotteita 2425.

MITTAUSRAPORTTI

Runkomelu mitattiin standardien ISO 14837-1 & VTT 2468 mukaisesti
Tärinä mitattiin standardien ISO 8041 & VTT 2425 mukaisesti

1 Projektitiedot

Tilaja	Hämeen ammattikorkeakoulu PL 231 13101 Hämeenlinna Tuomas Salonen	Tekijä	A-Insinöörit Suunnittelu Oy Bertel Jungin aukio 9 02600 Espoo
Projektinnumero	15-1334.1	Mittauspäivät	20.–21.11.2025
Kohde	Riihimäen matkakeskus	Mittaajat	Juho Liski
Kohteen osoite		Tarkastaja	Benjamin Oksanen
		Päivämäärä	27.11.2025

1.1 Epävarmuus

Raportoitu laajennettu mittausepävarmuus perustuu normaaliin epävarmuuteen, joka on kerrottu kertoimella $k = 2$, joka vastaa noin 95 % todennäköisyyttä. Mittausepävarmuus on arvioitu EA-4/02 ohjeen mukaisesti ja se ottaa huomioon olosuhteista ja mittalaitteista johtuvat epävarmuudet.

1.2 Sääolosuhteet

Suure	Keskiarvo	Pienin	Suurin
Lämpötila	0.5° C	-0.4° C	1.5° C
Routa	- cm	-	-

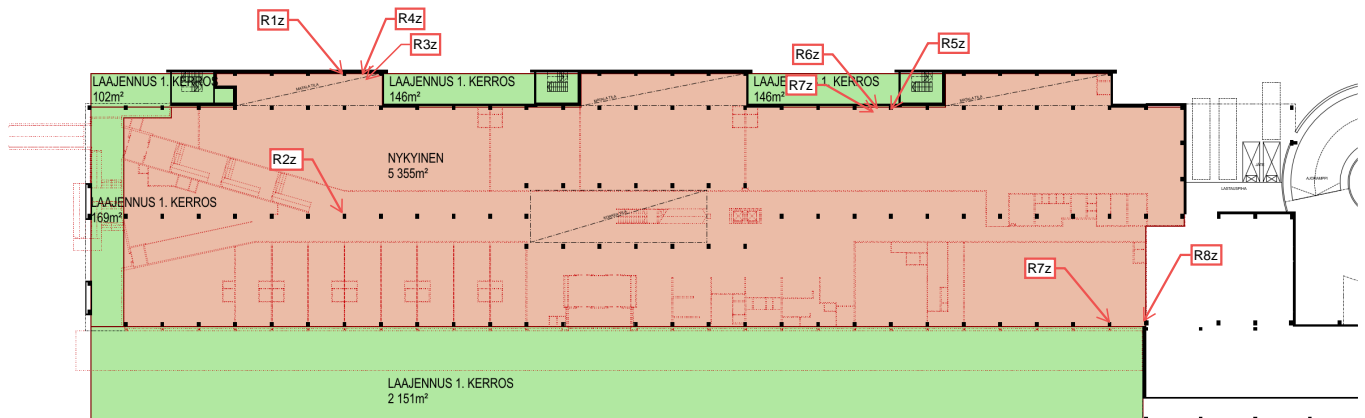
Lähde: Hyvinkää Hyvinkäänkylä

2 Mittalaitteet

Mittauspiste	Laite	Tyyppi	Sarjanumero	Kalibrointi	Kiinnitystapa + paikka
R1z, R2z, R3z, R4z	datatallennin	RION-DA21	500753	21.04.2023	
R5z, R6z, R7z	datatallennin	RION-DA21	500765	21.04.2023	
R8z, R9z	datatallennin	RION-DA21	1120979	21.04.2023	
R1z	kiihtyvyyssanturi	MMF KS48C	20099	20.03.2025	pilari, A
R2z	kiihtyvyyssanturi	MMF KS48C	22221	20.03.2025	pilari, A
R3z	kiihtyvyyssanturi	MMF KS48C	22222	20.03.2025	lattia, B
R4z	kiihtyvyyssanturi	WR 793L	11353	11.12.2024	seinä, A
R5z	kiihtyvyyssanturi	MMF KS48C	20004	19.08.2025	pilari, A
R6z	kiihtyvyyssanturi	WR 793L	11425	11.12.2024	seinä, A
R7z	kiihtyvyyssanturi	MMF KS48C	22220	20.03.2025	lattia, B
R8z	kiihtyvyyssanturi	MMF KS48C	22223	20.03.2025	pilari, A
R9z	kiihtyvyyssanturi	WR 793L	11428	11.12.2024	pilari, A

z: pystysuunta, x: vaakasuunta, y: pituussuunta

A: Kiila-ankkuri, B: Teippi



Kuva 1: Mittauspisteet pohjapiirustuksessa.

2.1 Mitatut liikennetapahtumat

 Liikennetietojen lähde [Fintraffic](#) / [Digitraffic](#), CC 4.0 BY

trainType	001	002	003	004	005	006	007	008	009	010	010b	011	011b
HL	35	0	0	38	59	0	56	63	0	0	0	1	0
HV	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
IC	17	30	22	21	1	0	0	0	0	0	0	0	0
IC/S	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MV	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PYO	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S	8	1	2	8	0	0	1	0	0	0	0	0	0
T	0	7	6	0	0	3	0	0	8	0	0	0	0
TYO	0	1	1	0	0	2	0	0	3	0	0	0	0
VET/MUU	9	3	4	5	8	12	0	4	6	11	2	2	1

HL: Lähijuna, HV: Tyhjä lähijuna IC: InterCity-juna, MV: Tyhjä kaukoliikennejuna, PYO: Yöjuna, S: Pendolino, T: Tavara-juna, TYO: Työkone, VET/MUU: Veturi tai muu

3 Mittauspisteet

Mitattu suure	Mittauspiste	Suunta	Asennus	GPSy	GPSx	Huomioita
kiihtyvyy	R1	z	ankkuri	60.7340321	24.7814236	
kiihtyvyy	R2	z	ankkuri	60.7340321	24.7814236	
kiihtyvyy	R3	z	teippi	60.7340321	24.7814236	
kiihtyvyy	R4	z	ankkuri	60.7340321	24.7814236	
kiihtyvyy	R5	z	ankkuri	60.7340321	24.7814236	
kiihtyvyy	R6	z	ankkuri	60.7340321	24.7814236	
kiihtyvyy	R7	z	teippi	60.7340321	24.7814236	
kiihtyvyy	R8	z	ankkuri	60.7340321	24.7814236	
kiihtyvyy	R9	z	ankkuri	60.7340321	24.7814236	

Runkomelu

Piste	Kuvaus	Suunta	$L_{v,rm}$ [dB]	C_{b1} [dB]	C_{b2} [dB]	$L_{p,rm}$ [dB]	$\max(L_{p,rm}(f_c))/f_c$	Ohjearvo [dB]
R1z	perustus	z	17	0	15	32	29 dB / 63.10 Hz	40
R2z	perustus	z	16	0	15	31	28 dB / 251.19 Hz	40
R3z	lattia	z	18	0	9	27	22 dB / 63.10 Hz	40
R4z	perustus	z	20	0	15	35	31 dB / 125.89 Hz	40
R5z	perustus	z	18	0	15	33	31 dB / 199.53 Hz	40
R6z	perustus	z	18	0	15	33	31 dB / 199.53 Hz	40
R7z	lattia	z	16	0	9	25	21 dB / 39.81 Hz	40
R8z	perustus	z	17	0	15	32	31 dB / 158.49 Hz	40
R9z	perustus	z	22	0	15	37	35 dB / 251.19 Hz	40

$$L_{p,rm} = L_{v,rm} + C_{b1} + C_{b2}$$

$L_{p,rm}$: Runkomelutaso

$L_{v,rm}$: Runkomelun herätetaso

$C_{b,1}$: Maaperästä rakennusrunkoon kytkeytyminen

$C_{b,2}$: Värähtelystä ilmaääneksi kytkeytyminen

Tärinä

Piste	Kuvaus	Suunta	$v_{w,95}^{maa}$ [mm/s]	$v_{w,95}^{per}$ [mm/s]	v_{w1} [mm/s]	$v_{w2}(f_c)/f_c$	Ohjearvo [mm/s]
R1z	perustus	z	-	0.04	0.06	0.14 mm/s / 6.31 Hz	0.6
R2z	perustus	z	-	0.03	0.04	0.09 mm/s / 10.00 Hz	0.6
R3z	lattia	z	-	-	0.05	0.03 mm/s / 6.31 Hz	0.6
R4z	perustus	z	-	0.05	0.07	0.16 mm/s / 6.31 Hz	0.6
R5z	perustus	z	-	0.05	0.08	0.16 mm/s / 7.94 Hz	0.6
R6z	perustus	z	-	0.06	0.08	0.18 mm/s / 7.94 Hz	0.6
R7z	lattia	z	-	-	0.06	0.03 mm/s / 7.94 Hz	0.6
R8z	perustus	z	-	0.02	0.03	0.05 mm/s / 12.59 Hz	0.6
R9z	perustus	z	-	0.01	0.02	0.04 mm/s / 7.94 Hz	0.6

$v_{w,95}^{maa}$: tärinä maaperästä mitattuna

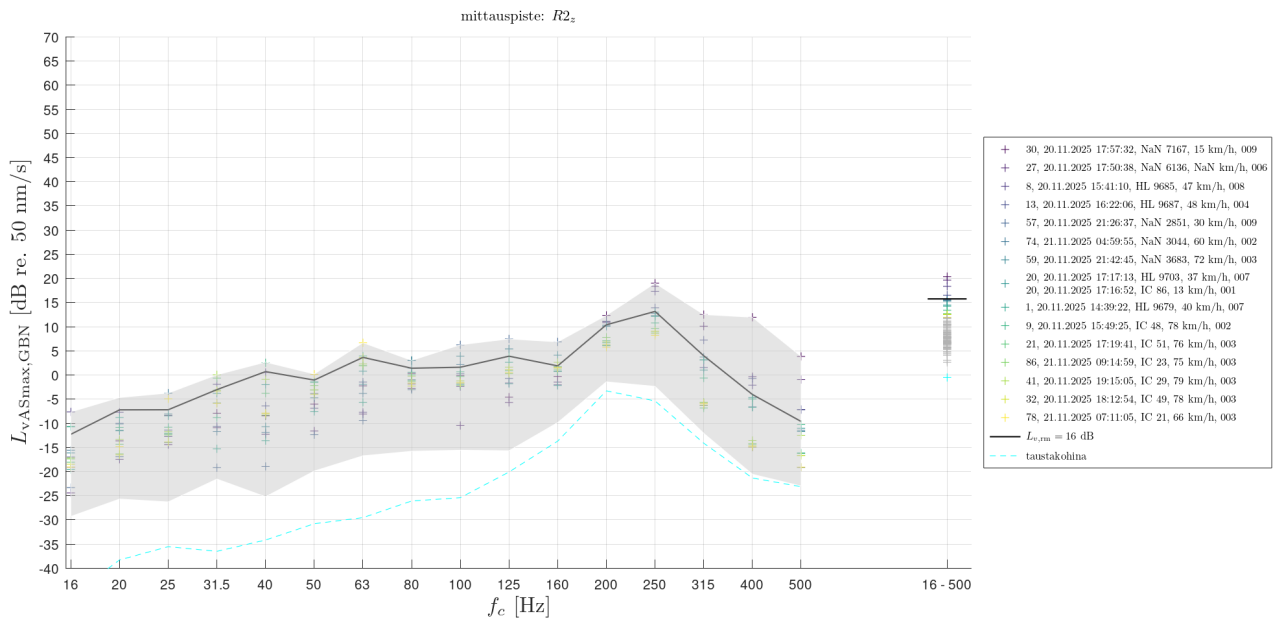
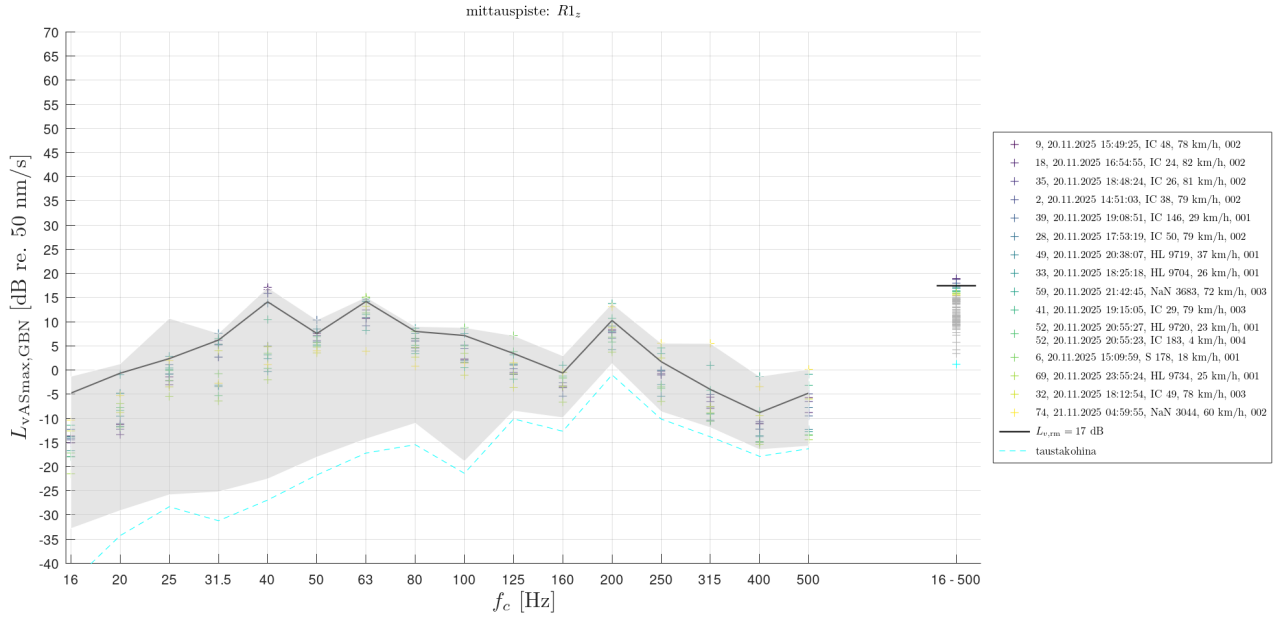
$v_{w,95}^{per}$: tärinä perustuksista mitattuna tai arvioituna

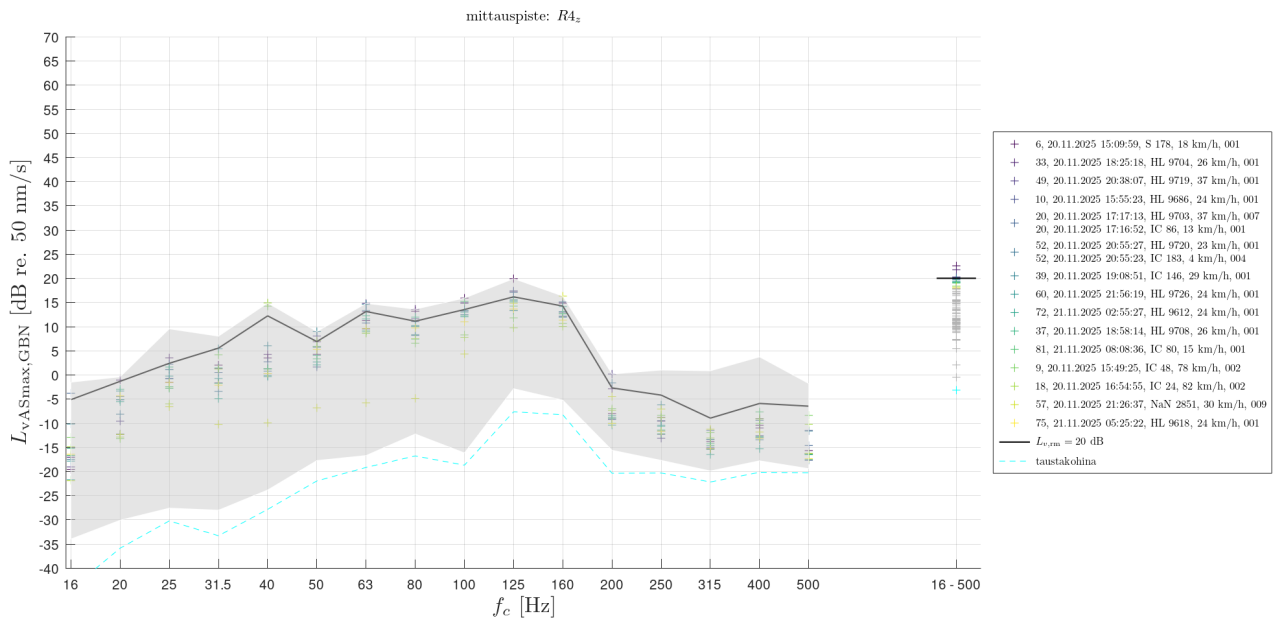
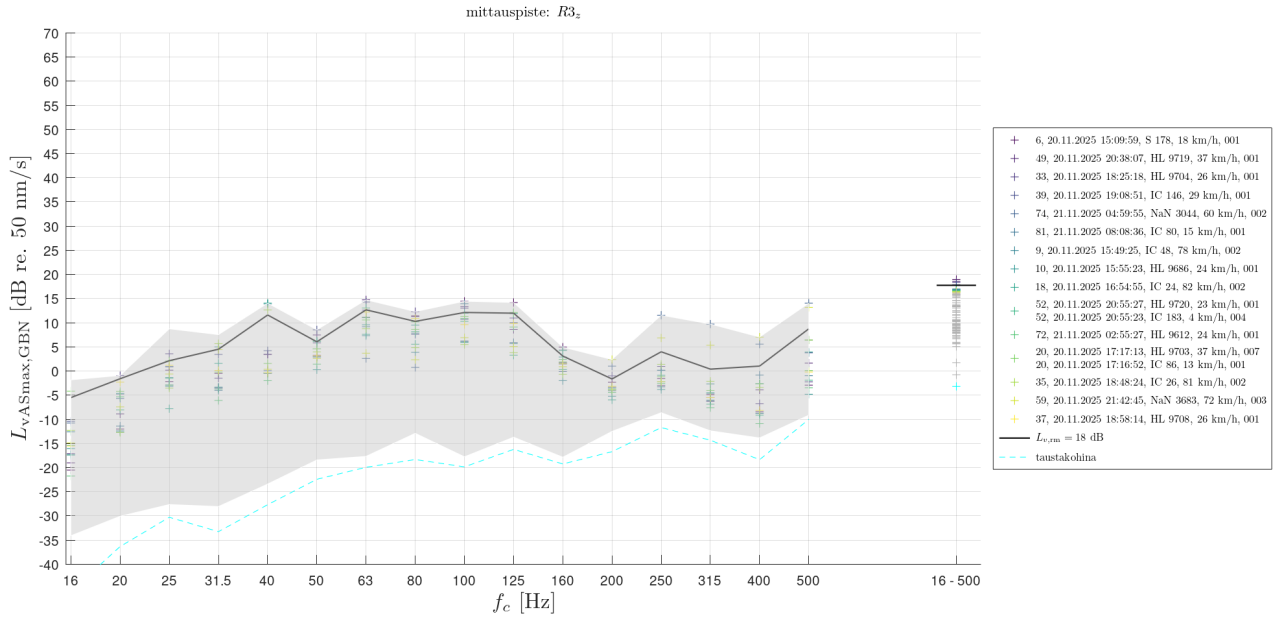
v_{w1} : laajakaistainen tärinä rakennuksessa

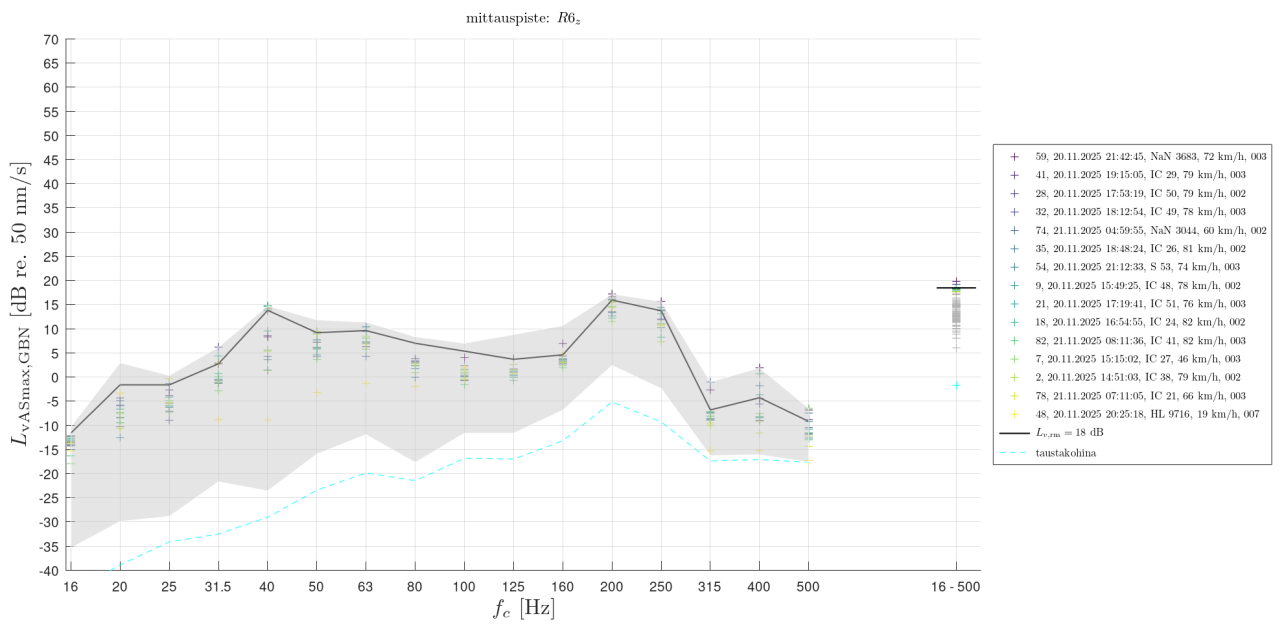
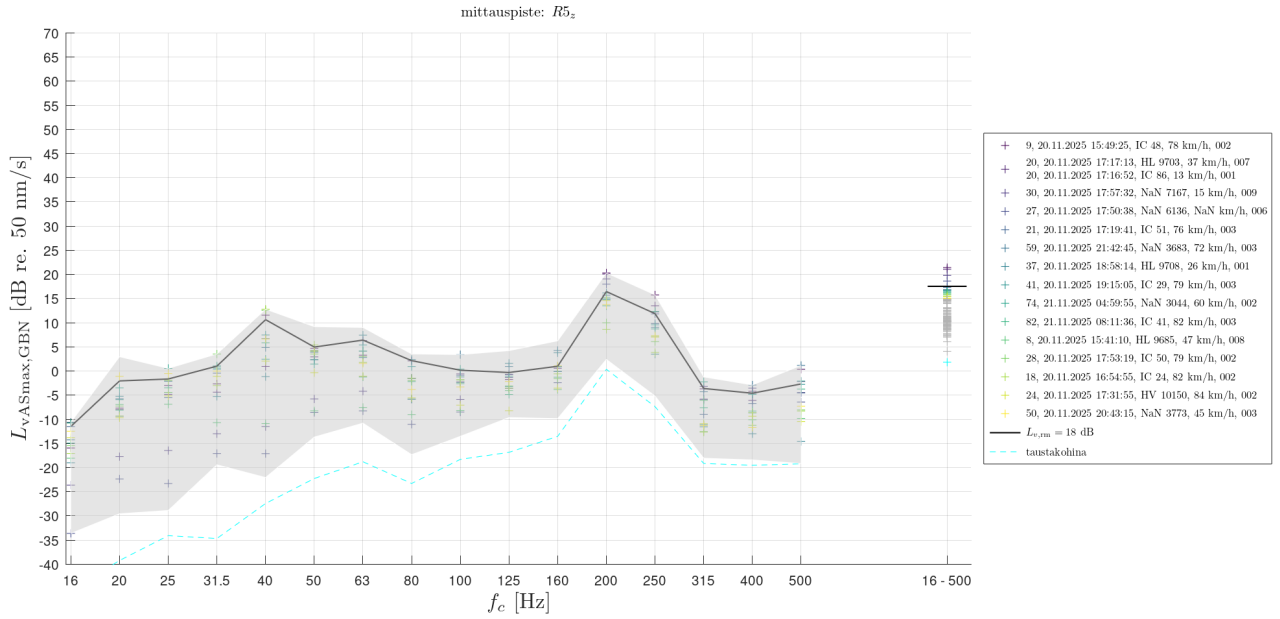
v_{w2} : terssikaistainen tärinä rakennuksessa

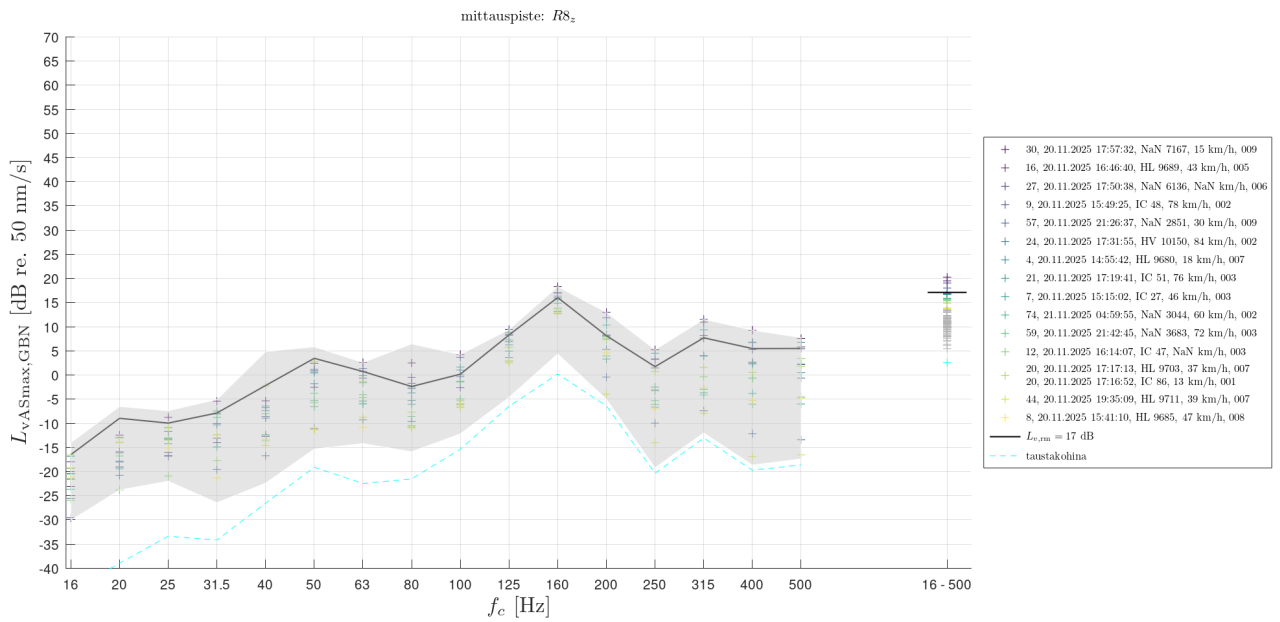
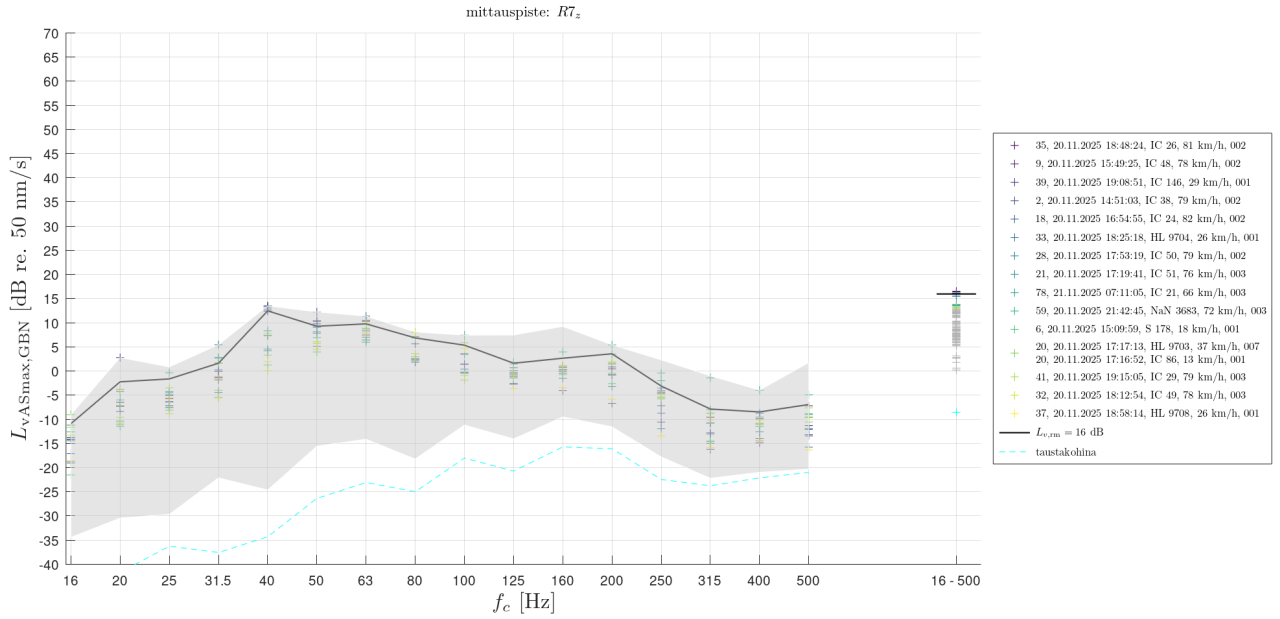
4 Mittaustulokset

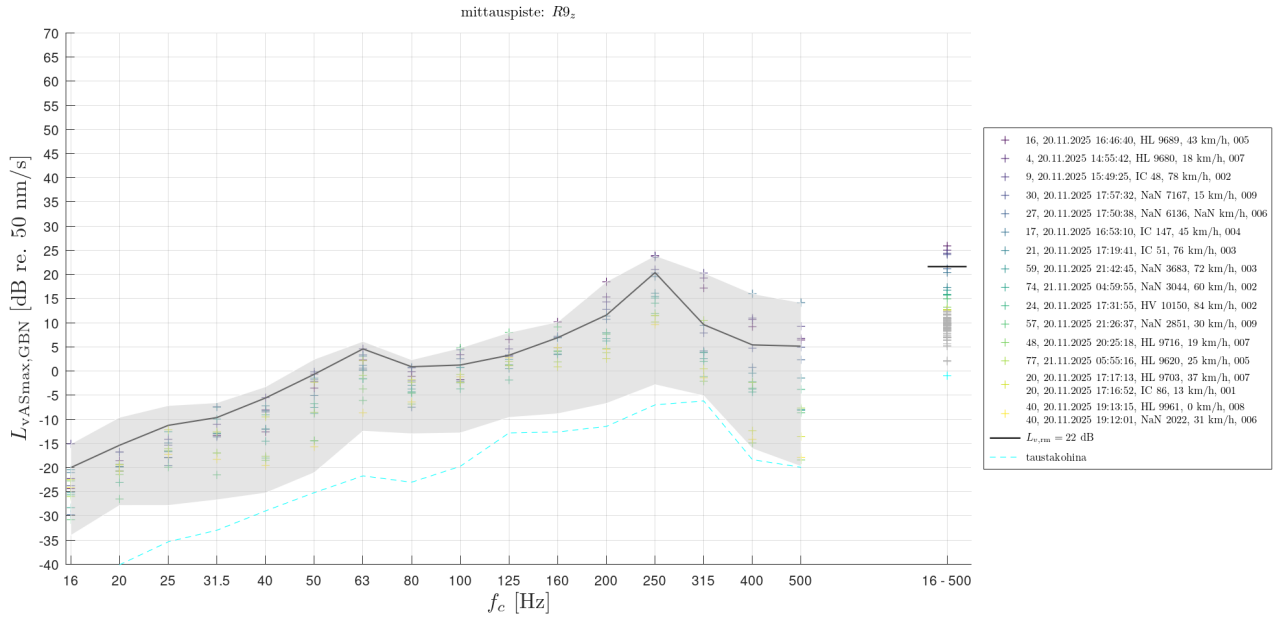
4.1 $L_{vAS,max,GBN}$



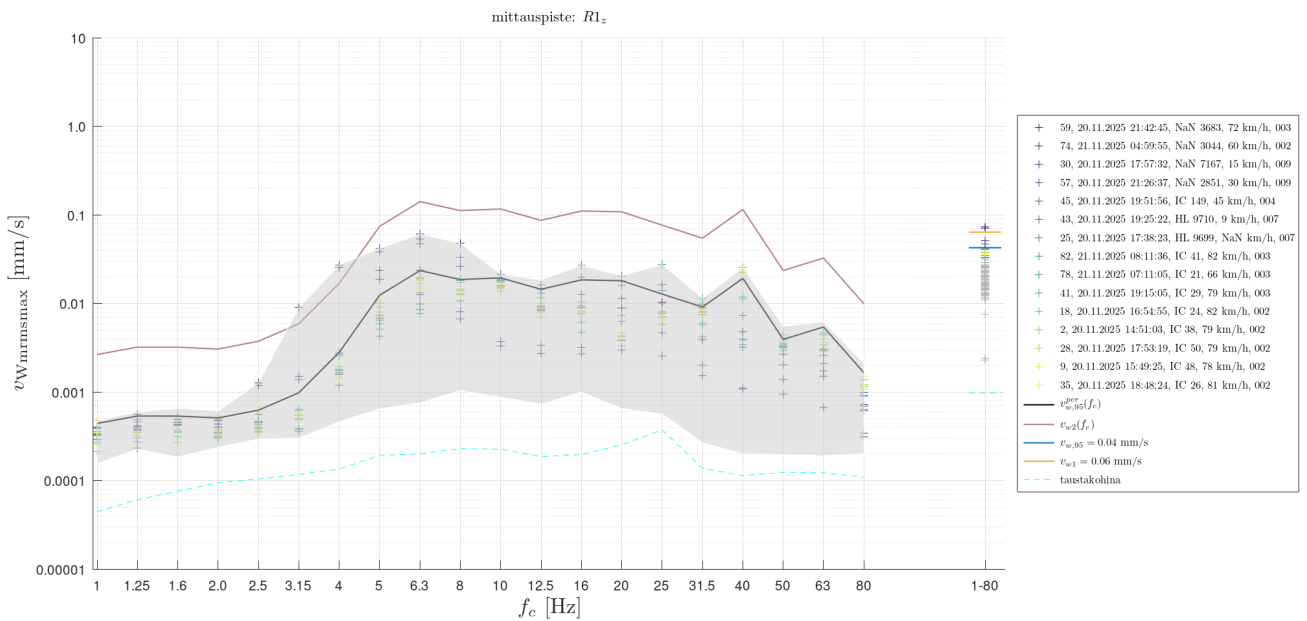


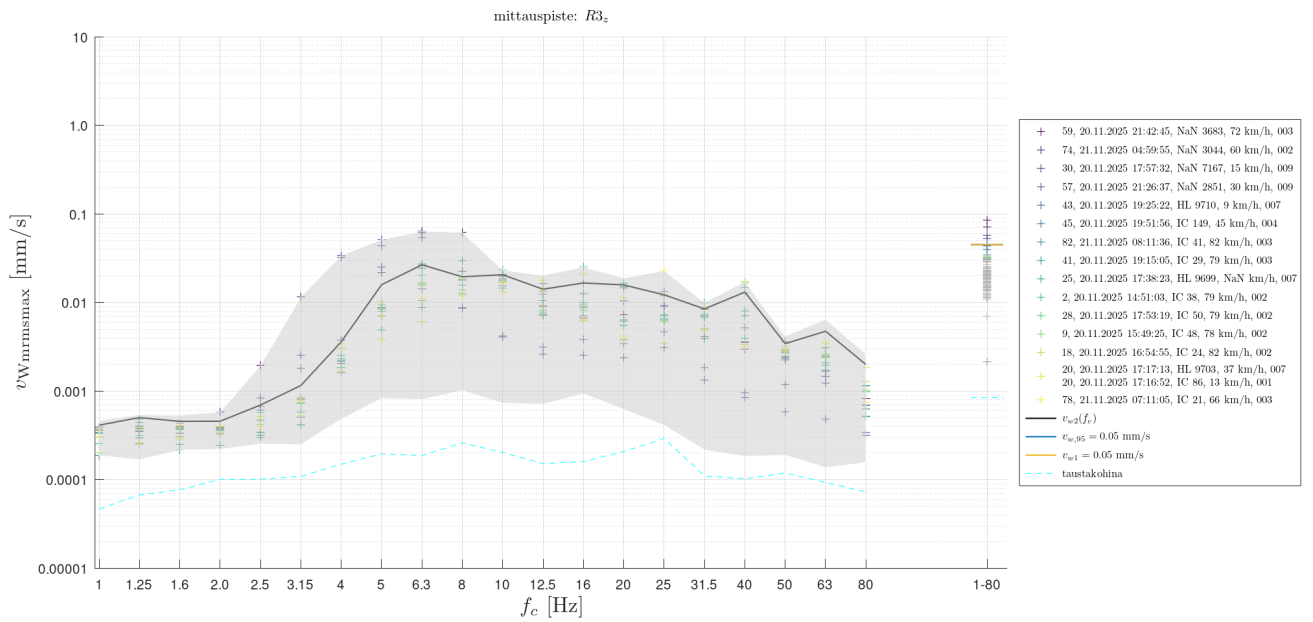
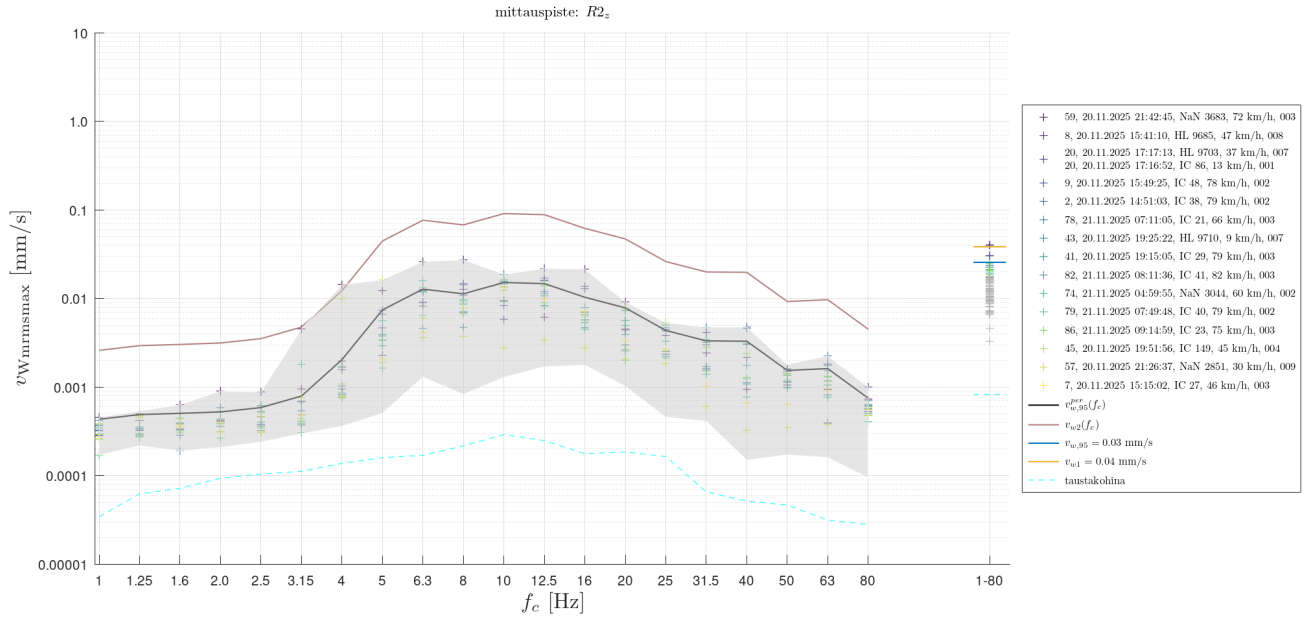


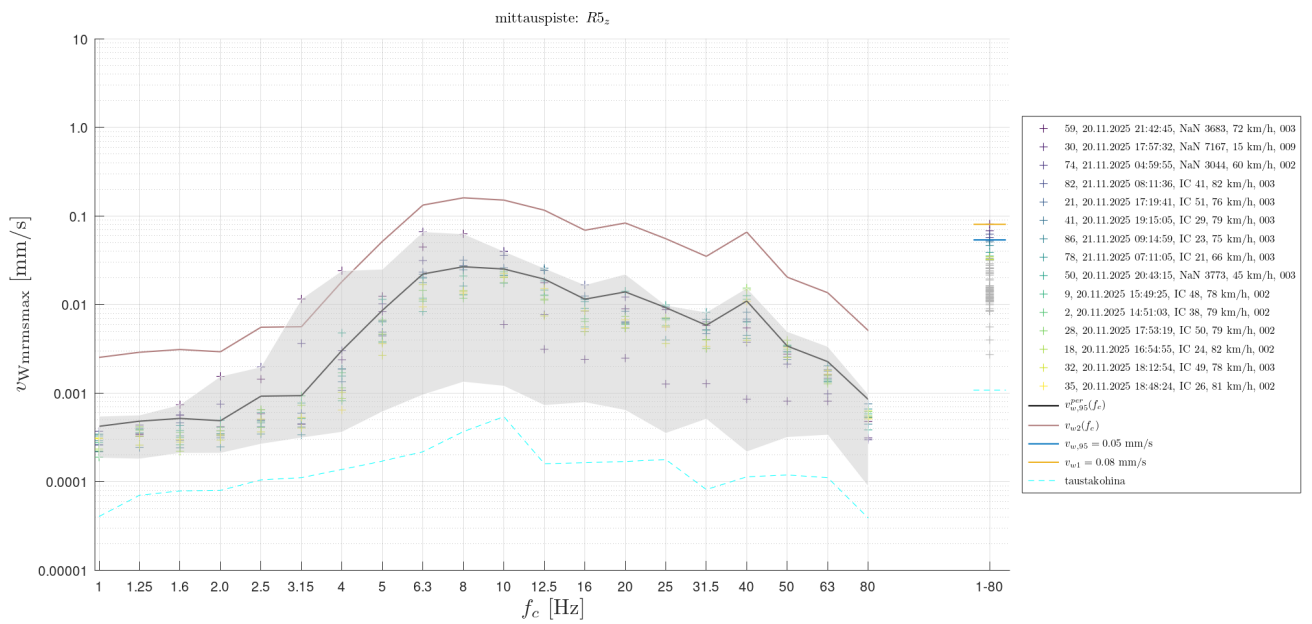
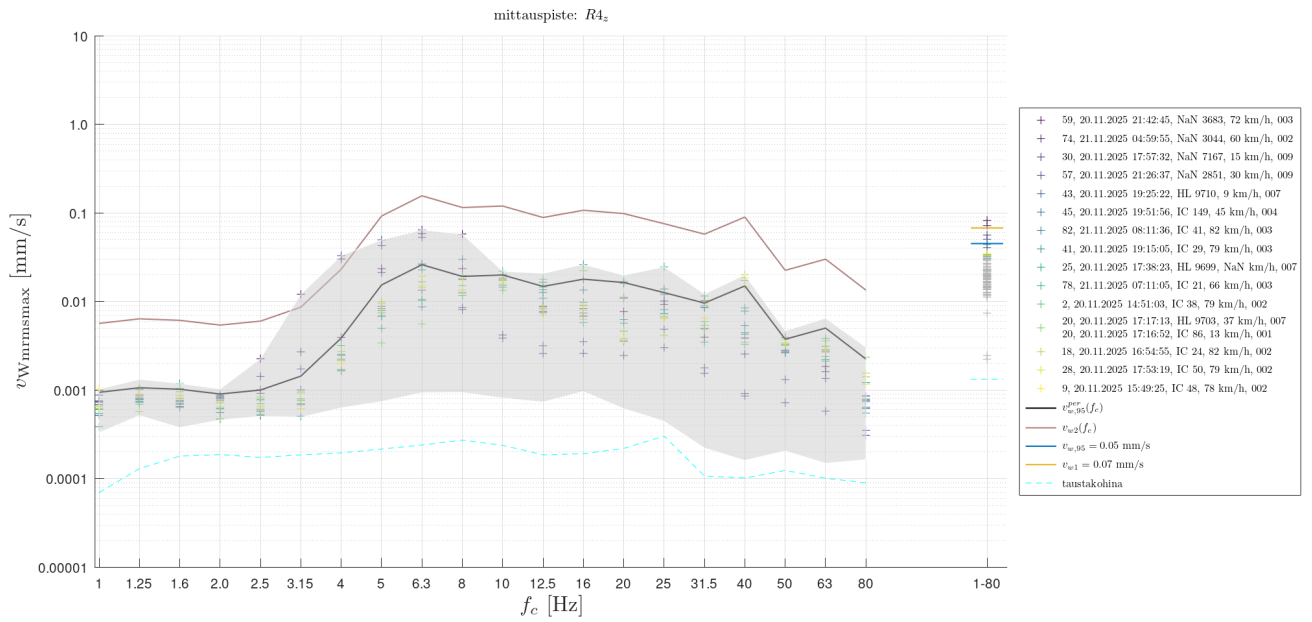


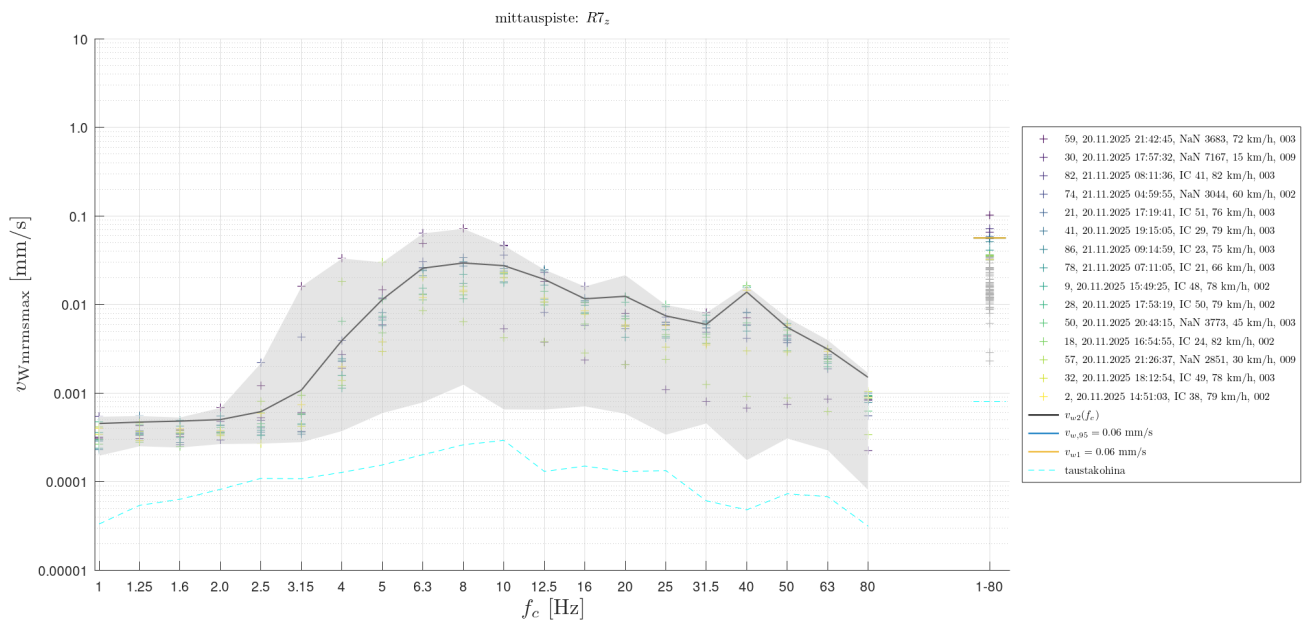
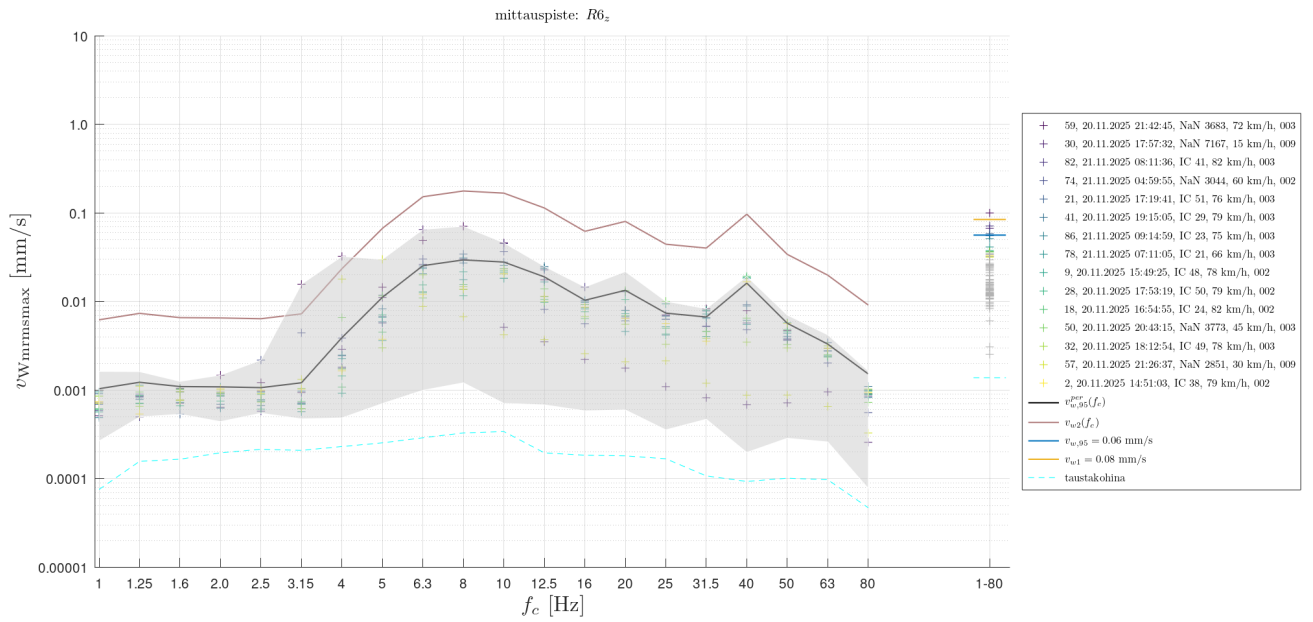


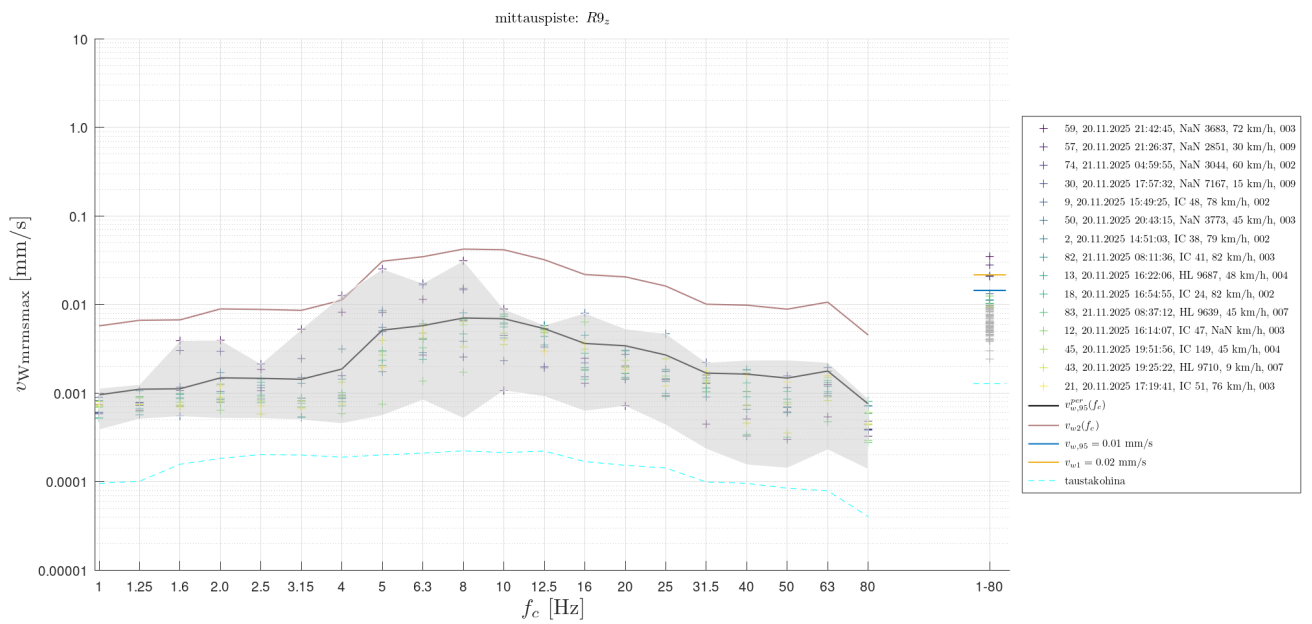
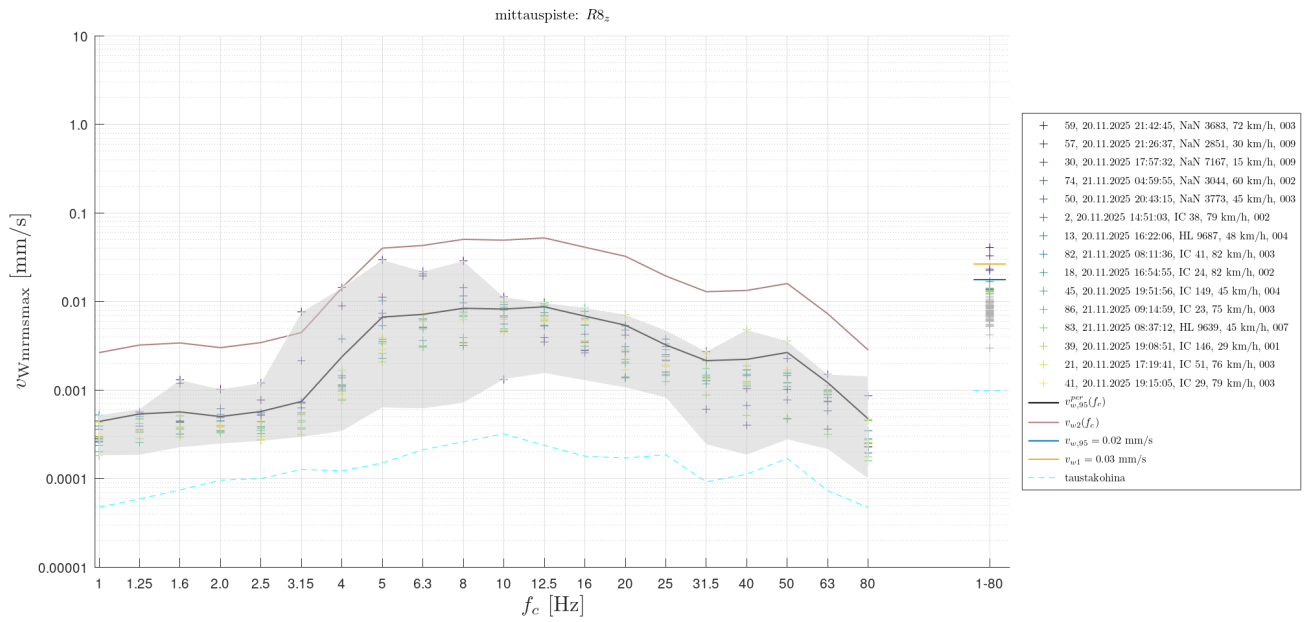
4.2 $v_{Wmrms,max}$



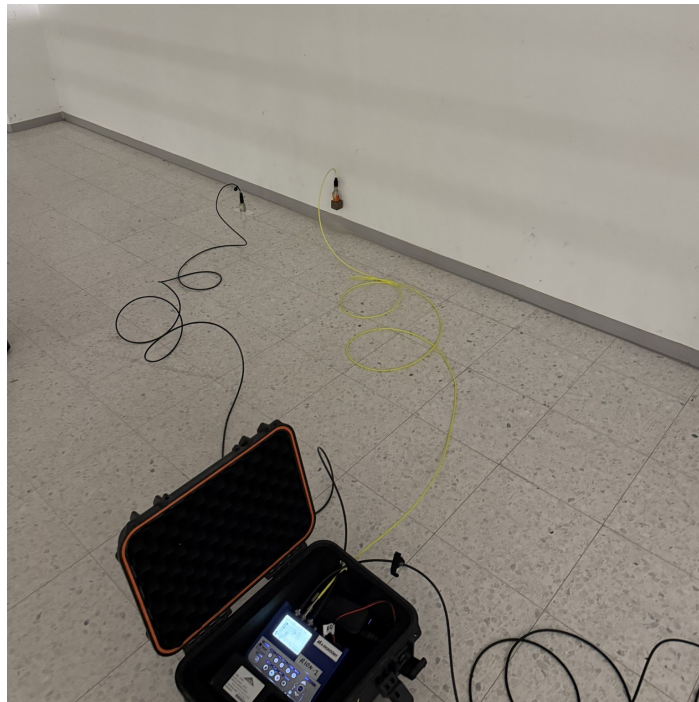








4.3 Kuvia mittauksista



Kuva 2: Mittauspisteet R6 ja R7



Kuva 3: Mittauspiste R8

HAMK Riihimäen Asemakampus

LIKENNEMELUSELVITYS

15-1334.2
17.2.2026



Tiivistelmä

Tässä selvityksessä on tutkittu tie- ja raideliikenteen aiheuttamia äänitasoja HAMK Riihimäen asemakampuksen julkisivuilla kohteen asemakaavamuutosta varten. Asemakaavan muutoksen tavoitteena on mahdollistaa Hämeen ammattikorkeakoulun kampuksen sijoittuminen nykyiseen Matkakeskukseen. Kohteeseen ei sijoitu ulko-oleskelualueita ja toiminta kohteessa ajoittuu päiväaikaan (klo 7–22).

Matkakeskuksen nykyinen pinta-ala ei riitä HAMK:n tarpeisiin, joten toimiva ratkaisu edellyttää laajennusta. Laajentaminen voidaan toteuttaa useassa eri vaiheessa. Tässä työssä on melutasoja tutkittu ns. maksimiversiossa, sillä vaiheittain rakentaminen ei vaikuta olennaisesti melutuloksiin.

Merkittävimmät melunlähteet kohteen ympäristössä ovat Eteläinen Asemakatu, Pohjoinen Asemakatu ja Paloheimonkatu sekä Riihimäen rautatieaseman kautta kulkeva junaliikenne. Kohdassa 2.2 on kuvattu oheisten väylien liikennemäärät.

Kohdassa 5 on esitetty suositukset ulkovaipan äänitasoerovaatimuksista. Junaradan puolella äänitasoerovaatimuksen liikennemelua vastaan on suositeltavaa olla $\Delta L_{A,vaad} = 33$ dB ja kohteen pohjois- ja eteläpäissä $\Delta L_{A,vaad} = 28$ dB. Kohteen viitesuunnitelmassa on esitetty lasisia julkisivuja, joissa $\Delta L_{A,vaad} = 28$ dB ei välttämättä täyty kaikilla tavanomaisilla rakenteilla. Muilla julkisivuilla muodostuva äänitasoerovaatimus on alle 28 dB, eikä niille ole kaavassa välttämätöntä antaa ulkovaipan äänitasoerovaatimuksia. Äänitasoerosuositukset julkisivuittain on esitetty kohdassa 5 kuvassa 3.

Espoossa

17.2.2026

A-INSINÖÖRIT SUUNNITTELU OY

HAMK Riihimäen Asemakampus

SISÄLLYSLUETTELO

Tiivistelmä	2
1 Johdanto	4
1.1 Tilaaja	4
1.2 Tekijä	4
1.3 Kohde.....	4
1.4 Selostuksen tarkoitus	4
2 Lähtötiedot.....	5
2.1 Maastomalli ja rakennukset.....	5
2.2 Liikenne.....	6
2.2.1 Tieliikenne.....	6
2.2.2 Raideliikenne	7
3 Vaatimukset	7
4 Mallinnus.....	8
5 Tulokset.....	9
6 Epävarmuudet	10
Liitteet.....	11
Lähteet.....	11

HAMK Riihimäen Asemakampus
Liikennemeluselvitys

15-1334.2

1 Johdanto

1.1 Tilaaja

Hämeen ammattikorkeakoulu
PL 231
13101 Hämeenlinna

Tuomas Salonen
tuomas.salonen@hamk.fi

1.2 Tekijä

A-Insinöörit Suunnittelu Oy
Bertel Jungin aukio 9, 02600 Espoo
puh. 0207 911 888

Ins. AMK Mirkku Kauhanen
mirkku.kauhanen@ains.fi

Dipl.ins. Benjamin Oksanen
benjamin.oksanen@ains.fi

1.3 Kohde

Rakennuskohde:	HAMK Riihimäen Asemakampus
Osoite:	Eteläinen asemakatu 2 11130 Riihimäki
Tehtävä:	Liikennemeluselvitys asemakaavamuutosta varten

1.4 Selostuksen tarkoitus

Tässä selvityksessä on tutkittu tie- ja raideliikenteen aiheuttamia äänitasoja HAMK Riihimäen asemakampuksen julkisivuilla kohteen asemakaavamuutosta varten. Asemakaavan muutoksen tavoitteena on mahdollistaa Hämeen ammattikorkeakoulun kampuksen sijoittuminen nykyiseen Matkakeskuksen. Kohteeseen ei sijoitu ulko-oleskelualueita ja toiminta kohteessa ajoittuu päiväaikaan (klo 7–22).

Matkakeskuksen nykyinen pinta-ala ei riitä HAMKin tarpeisiin, joten toimiva ratkaisu edellyttää laajennusta. Laajentaminen voidaan toteuttaa useassa eri vaiheessa. Tässä työssä on melutasoja tutkittu ns. maksimiversiossa, sillä vaiheittain rakentaminen ei vaikuta olennaisesti melutuloksiin.

2 Lähtötiedot

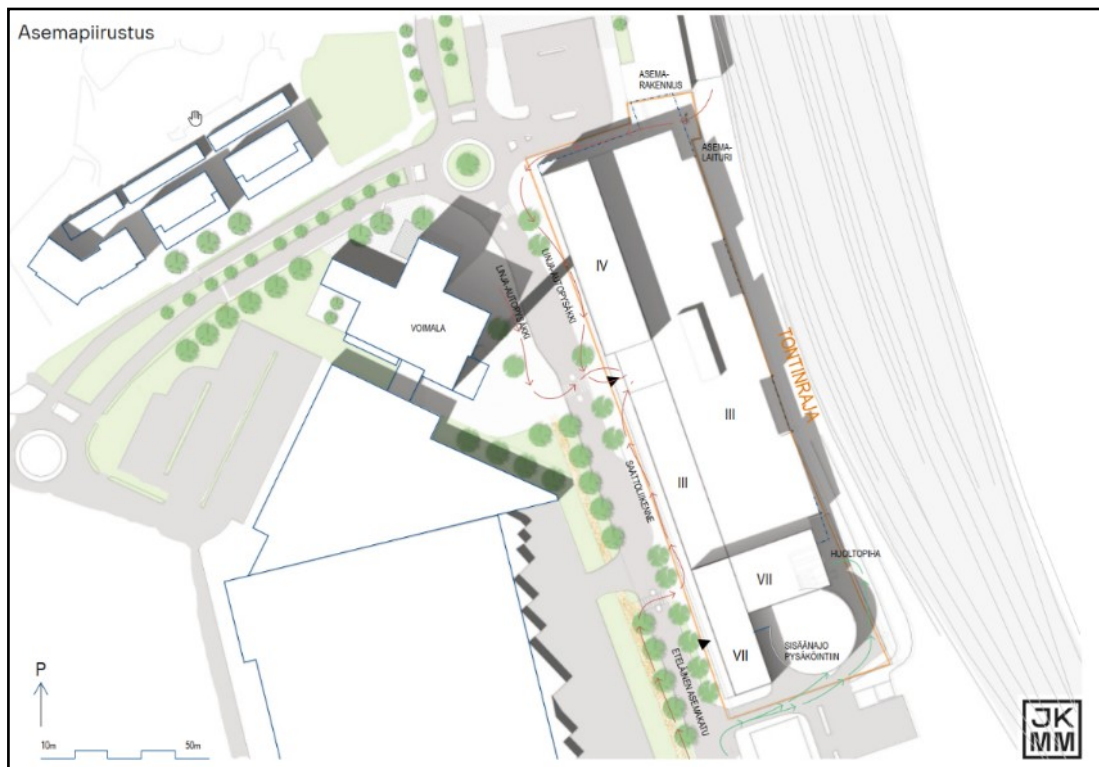
2.1 Maastomalli ja rakennukset

Selvitys perustuu Arkkitehtitoimisto JKMM Oy:n 30.1.2026 päivättyihin pääpiirustuksiin sekä Maanmittauslaitokselta saatuun avoimeen pohjakartta-aineistoon. Kartta sisältää alueen korkeustiedot sekä rakennusten ja liikenneväylien sijainnit: maanmittauslaitos/avoimen-tietoaineiston-cc-40.

Meluseelvityksessä on käytetty seuraavia Maanmittauslaitoksen aineistoja:

- Korkeusmalli 2 m (alueen korkeustiedot)
- Rakennukset ja niiden käyttötarkoitukset, nykyinen ratalinjaus ja vesistöt

Kuvassa 1 on esitetty kohteen asemapiirros ja kuvassa 2 havainnekuva kohteesta (maksimiversio).



Kuva 1. Kohteen asemapiirros.



Kuva 2. Havainnekuva

2.2 Liikenne

2.2.1 Tieliikenne

Kohteen läheisyydessä sijaitsevat merkittävät tiemelulähteet ovat Eteläinen Asemakatu, Pohjoinen Asemakatu ja Paloheimonkatu. Teiden nykyiset liikennetiedot on saatu Riihimäen kaupungilta. Ennusteliikennetietoja ei ollut saatavilla, joten kerroin ennusteliikennetiedoille on muodostettu Riihimäen meluselvityksessä 2019 [1] esitettyjen nyky- ja ennusteliikenteen liikennemäärien suhteiden perusteella.

Laskennassa käytetyt liikennemäärät, nopeusrajoitukset sekä raskaan liikenteen osuus on esitetty eri tieosuuksille taulukossa 1. Koska ennusteliikennetiedot ovat nykytilannetta suurempia ja siten melun kannalta mitoittavampia, on selvityksessä esitetty melulaskennat vain ennustetilanteen liikennemäärillä laskettuna.

Yö- ja päiväajan liikennemäärät lasketaan oletuksella, että 90 % keskiarkivuorokausiliikenteestä ajoittuu päiväajalle (klo 7–22) ja loput yöajalle (klo 22–7).

Taulukko 1. Laskennassa käytetyt keskiarkivuorokauden liikennemäärät.

Tieosuus	KAVL* nykytilanne [ajon/vrk]	KAVL* ennuste v. 2050 [ajon/vrk]	Nopeus- Rajoitus [km/h]	Raskaan liikenteen osuus [%]
Paloheimonkatu	7 109	7 700	40	3,7
Eteläinen Asemakatu	3 988	4 300	40	4
Siltakatu	8 390	11 200	50	2
Kulmalan puistokatu	8 343	11 200	40	2,2
Eteläinen Viertotie	6 102	7 400	40	3,2
Pohjoinen Asemakatu	8 244	8 900	40	4,1
Hj.Elomaan katu	4 606	4 700	50	2

2.2.2 Raideliikenne

Kohde sijaitsee Riihimäen rautatieaseman itäpuolella radan välittömässä läheisyydessä.

Aseman kautta kulkevien junien nykyiset ja ennustetut liikennetiedot on saatu raportista ”Pasila-Riihimäki välityskyvyn nostaminen, vaihe 2, ympäristömeluselvitys” [2]. Liikenteen jakauma raiteittain aseman kohdalla on muodostettu toteutuneiden junien ohitusten perusteella (lähde: Finntrafficin avoin rajapinta/ digitraffic.fi, lisenssi CC 4.0 BY). Junien nopeutena melumallinnuksessa on käytetty suurinta sallittua nopeusrajoitusta junatyypeittäin.

Rautatievaihteiden ja raide-eristyksen sijainnit on saatu Digitraffic:n infra-api rajapintapalvelun kautta (rata.digitraffic.fi/infra-api), CC 4.0 BY. Mallinnuksessa on käytetty 2025 päivitettyjä junakaluston junatyypivakioita [3].

Laskennassa käytetyt junien tyypit, lukumäärät ja keskimääräiset pituudet on esitetty erikseen yö- ja päiväajalle taulukossa 2.

Taulukko 2. Laskennassa käytetyt junaliikennetiedot raiteittain kohteen kohdalla

Raide	SM4			Pen			IC			SR			Tavarajuna		
	Päivä klo 7-22 [kpl]	Yö klo 22-7 [kpl]	Pituus [m]	Päivä klo 7-22 [kpl]	Yö klo 22-7 [kpl]	Pituus [m]	Päivä klo 7-22 [kpl]	Yö klo 22-7 [kpl]	Pituus [m]	Päivä klo 7-22 [kpl]	Yö klo 22-7 [kpl]	Pituus [m]	Päivä klo 7-22 [kpl]	Yö klo 22-7 [kpl]	Pituus [m]
Raide1	17,0	5,0	108,8	8	2	159	6	2	177	2	2	416			460
Raide2			108,8	1		159	10	2	177			416	4	4	460
Raide3			108,8	2	1	159	7	1	177			416	3	3	460
Raide4	18	5	108,8	8	2	159	7	1	177	1	1	416			460
Raide5	28	8	108,8			159			177			416			460
Raide6			108,8			159			177			416	1	1	460
Raide7	27	7	108,8			159			177			416			460
Raide8	30	7	108,8			159			177			416			460
Raide9			108,8			159			177			416	4	4	460
Yhteensä	120	32		19	5		30	6		3	3		12	12	

3 Vaatimukset

Valtioneuvoston päätös 993/1992 melutason ohjearvoista

Valtioneuvoston päätöksessä 993/1992 [4] on määritelty melun A-painotetun ekvivalenttitalason $L_{A,eq}$ enimmäisarvot ulko- ja sisätiloissa. Päätöksessä määritetyt suurimmat sallitut äänitasot on esitetty taulukossa 3.

Tässä työssä on sovellettu opetus- ja kokoontumistilojen ohjearvoa, jonka mukaan päiväaikaan klo 7–22 näissä tiloissa ei saa ylittyä keskiäänitaso 35 dB. Liiketiloihin ei puolestaan saa päiväaikaan (klo 7–22) ylittyä 45 dB keskiäänitaso. Kohteeseen ei sijoitu ulko-oleskelualueita.

Taulukko 3. Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset suurimmat sallitut ohjearvot.

Sovellettava alue	Melun A-painotetun ekvivalenttitason enimmäisarvo L_{Aeq}	
	Päiväaikaan (klo 7–22)	Yöaikaan (klo 22–7)
Ohjearvot ulkona		
Asumiseen käytettävät alueet, virkistysalueet taajamissa ja taajamien välittömässä läheisyydessä sekä hoito- tai oppilaitoksia palvelevat alueet	55 dB	45 / 50 dB*
Loma-asumiseen käytettävät alueet, leirintäalueet, taajamien ulkopuolella olevat virkistysalueet ja luonnonsuojelualueet	45 dB	40 dB
Ohjearvot sisällä	Päiväaikaan (klo 7–22)	Yöaikaan (klo 22–7)
Asuin, potilas ja majoitushuoneet	35 dB	30 dB
Opetus- ja kokoontumistilat	35 dB	-
Liike- ja toimistohuoneet	45 dB	-

*Uusilla asuinalueilla yöajan ohjearvo on 45 dB ja vanhoilla asuinalueilla 50 dB. Oppilaitoksia palvelevilla alueilla ei sovelleta yöajan ohjearvoa.

4 Mallinnus

Meluselvityksissä käytettävä melumallinnusohjelmisto CadnaA 2025 sisältää pohjoismaiset tieliikenne-, raideliikenne- ja ympäristömelun laskentamallit. Ohjelmistosta on voimassa oleva ylläpitösopimus, joka takaa, että käytössä on aina viimeinen versio ohjelmistosta. Laskenta on tehty käyttäen pohjoismaisia tie- ja raideliikenteen laskentamalleja [5,6].

Melumallinnus perustuu kolmiulotteiseen maastomalliin, johon on määritetty keskeiset äänen leviämiseen vaikuttavat objektit sekä eri pintojen akustiset ominaisuudet. Ohjelmisto ottaa huomioon maan ja rakennusten pintojen akustiset ominaisuudet. Laskennassa huomioon otettavien heijastusten määrä on 2. Mallinnuksessa maanpinta, asfalttipinnat, vesialueet, rakennukset ja tiet on asetettu akustisesti koviksi pinnoiksi. Rakennuksen julkisivusta tuleville heijastuksille on asetettu 1 dB vaimennus. Ohjelmisto laskee melun leviämisen 3D-maastomallissa huomioiden rakennetun ympäristön sekä melulähteiden liikennetiedot päivä- ja yöaikaan.

Liikenteen aiheuttamat A-painotetut keskiäänitasot on laskettu vain päiväaikaan ($L_{Aeq,7-22}$), sillä kohteessa ei ole yöaikaan toimintaa. Melun leviämisen havainnollistamiseksi liitteessä 1 on esitetty mallinnuksen tuloksena saadut melukartat. Melukartoissa on esitetty julkisivuille kohdistuvan melun suurimmat äänitasot numeroarvoina julkisivun pinnan kohdalla ilman julkisivusta tulevaa heijastusta. Laskenta on tehty rakennuksen jokaisen kerroksen korkeudella 2 m lattiatason yläpuolella. Liitteissä on esitetty ainoastaan korkeussuunnassa suurimmat äänitasot. Melukartoissa ei ole esitetty meluvyöhykkeitä, sillä kohteeseen ei sijoitu ulko-oleskelualueita.

5 Tulokset

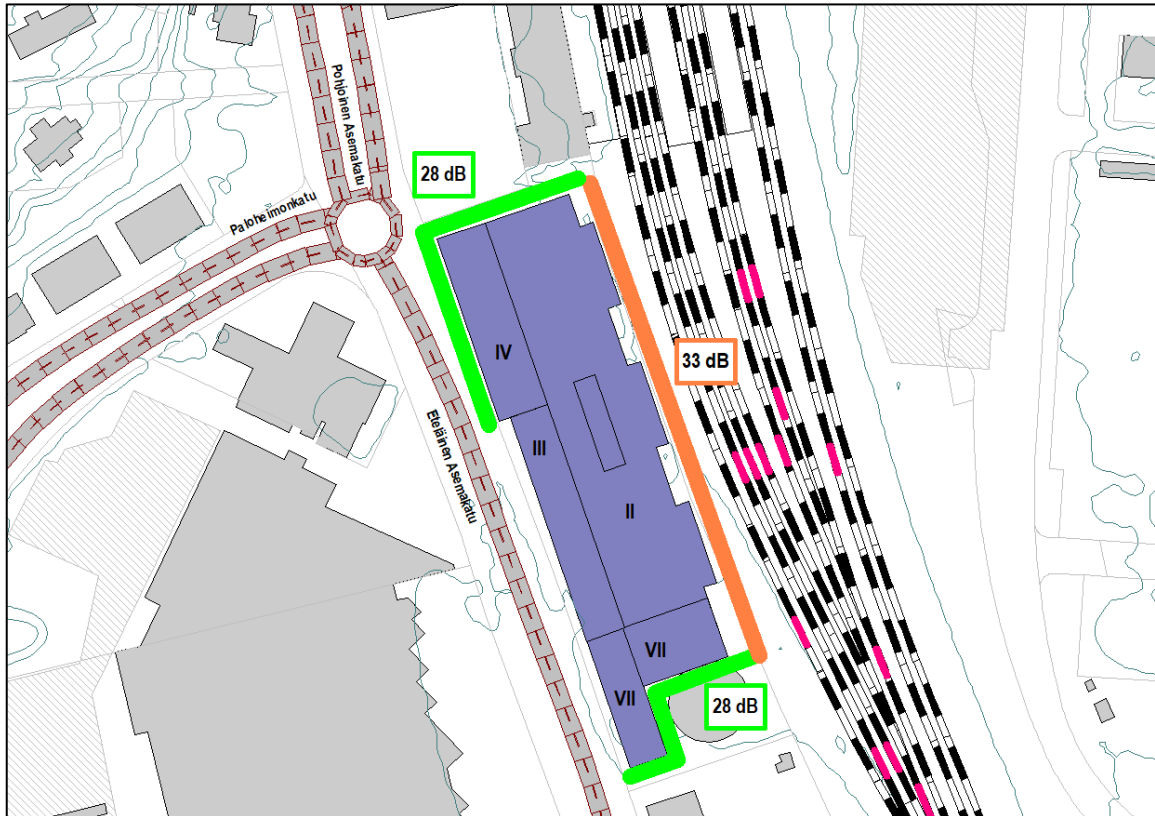
Kohteeseen ei sijoitu ulko-oleskelualueita.

Kohteen julkisivuille muodostuvat ulkovaipan ääneneristysvaatimukset ilmoitetaan julkisivuun kohdistuvan äänitason ja sisällä sallittavan äänitason erona $\Delta L_{A,vaad}$. Sisätiloissa sovelletaan Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 ohjearvoa, jonka mukaan liikenteestä aiheutuva A-painotettu keskiäänitaso ei saa ylittää päiväaikaan ($L_{Aeq,7-22}$) 35 dB opetus- ja kokoontumistiloissa tai 45 dB liike- ja toimistotiloissa.

Rakennuksen ulkovaipan ääneneristysvaatimus ilmoitetaan julkisivuun kohdistuvan äänitason ja sisällä sallittavan äänitason erona $\Delta L_{A,vaad}$. Kohteen julkisivuille kohdistuvat, liikenteestä aiheutuvat suurimmat keskiäänitasot on esitetty liitteen 1 melukartoissa. Melukartoista nähdään, että suurimmat julkisivuille kohdistuvat keskiäänitasot ovat päiväaikaan 68 dB. Näistä keskiäänitasoista muodostuva suurin suositus äänitasoerovaatimukseksi on $\Delta L_{A,vaad} = 33$ dB. Melukartoista lasketut 28 dB ylittävät suositukset äänitasoerovaatimukseksi on esitetty kuvassa 3.

Kohteen viitesuunnitelmassa on esitetty lasisia julkisivuja, joiden ääneneristys ei yleensä ole massiivirakenteisten seinien tasoista. Tämän vuoksi kaavavaatimuksiksi on suositeltavaa asettaa myös äänitasoerovaatimus $\Delta L_{A,vaad} = 28$ dB, vaikka massiivisilla seinärakenteilla äänitasoerovaatimus täyttyy yleensä tavanomaisia ulkovaipan rakenteita ja rakennosia käyttäen.

Liike- ja toimistotiloissa äänitasoerovaatimukset ovat kuvassa 3 esitettyjä vaatimuksia 10 dB pienempiä, jolloin ne täyttyvät tavanomaisilla ulkovaipan rakennusosilla, eikä niitä tarvitse erikseen mitoittaa.



Kuva 3. Julkisivuille muodostuvat 28 dB ylittävät suositukset ulkovaipan äänitasoerovaatimuksiksi $\Delta L_{A,vaad}$.

6 Epävarmuudet

Tehtyyn meluselvitykseen ei sisälly tavanomaista liikennemeluselvitystä suurempia epävarmuuksia.

Meluselvityksen lähtötietoihin liittyvät epävarmuudet liittyvät useimmiten liikennemäärien ennustamiseen sekä raideliikenteen nopeuksiin. Laskentatulokset eivät ole kovin herkkiä suurehkoillekaan muutoksille liikennemäärien suhteen. Mikäli ennuste on 25 % suurempi, niin sillä on noin 1 dB vaikutus keskiäänitasoihin.

Epävarmuuksia meluselvityksessä liittyy erityisesti lähtötietoihin. Liikennemäärien arvioinnissa on kuitenkin pyritty huomioimaan suurimmat mahdolliset liikennemäärät eli pahin mahdollinen tilanne. Muutokset liikennemäärissä ovat kuitenkin yleensä pieniä ja vaikuttavat keskiäänitasoihin vain marginaalisesti. Lisäksi junaliikenteen meluvaikutusten arvioinnissa on käytetty tuoreita Suomalaisen junakaluston tyyppivakiota [3], jotka edustavat parasta käytökelpoista tietoa.

Kokonaisuutena selvitys on laadittu siten, että tulokset eivät pyri aliarvioimaan melutasoja. Näin ollen selvityksen tuloksena esitettyjen meluntorjuntavaatimusten voidaan arvioida olevan riittävät, vaikka epävarmuuksia esitettyihin tuloksiin väistämättä liittyykin.

Liitteet

1. Julkisivuille kohdistuvat äänitasot päiväaikaan, ennustetilanne (1 s.)

Lähteet

1. Riihimäen meluselvitys 2019. Riihimäen kaupunki. Ympäristönsuojelun palvelualue.
2. Pasila-Riihimäki välityskyvyn nostaminen, vaihe 2, ympäristömeluselvitys. Liikennevirasto. WSP Finland Oy 24.9.2020. Projektinnumero: 308070.
3. Suomalaisen junakaluston junatyypivakiot. Täydennysraportti. Väyläviraston julkaisu 105/2025.
4. Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista. Suomen säädöskokoelma, nro 993/1992
5. Nielsen H. et al. Road traffic noise: the Nordic prediction method. TemaNord 1996:525. Nordic Council of Ministers
6. Nielsen H. et al. Railway traffic noise: the Nordic prediction method. TemaNord 1997:524. Nordic Council of Ministers

HAMK Riihimäen
Asemakampus

Eteläinen asemakatu 2
11130 Riihimäki



ENNUSTE V. 2050


Melukartta

Tie- ja raideliikenteen melutasot
2 m maanpinnan yläpuolella

Kahdeksankulmioiden sisällä olevat numeroarvot

Julkisivulle kohdistuvat
korkeussuunnassa suurimmat
tie- ja raideliikenteen melutasot
ilman julkisivuvehjastusta

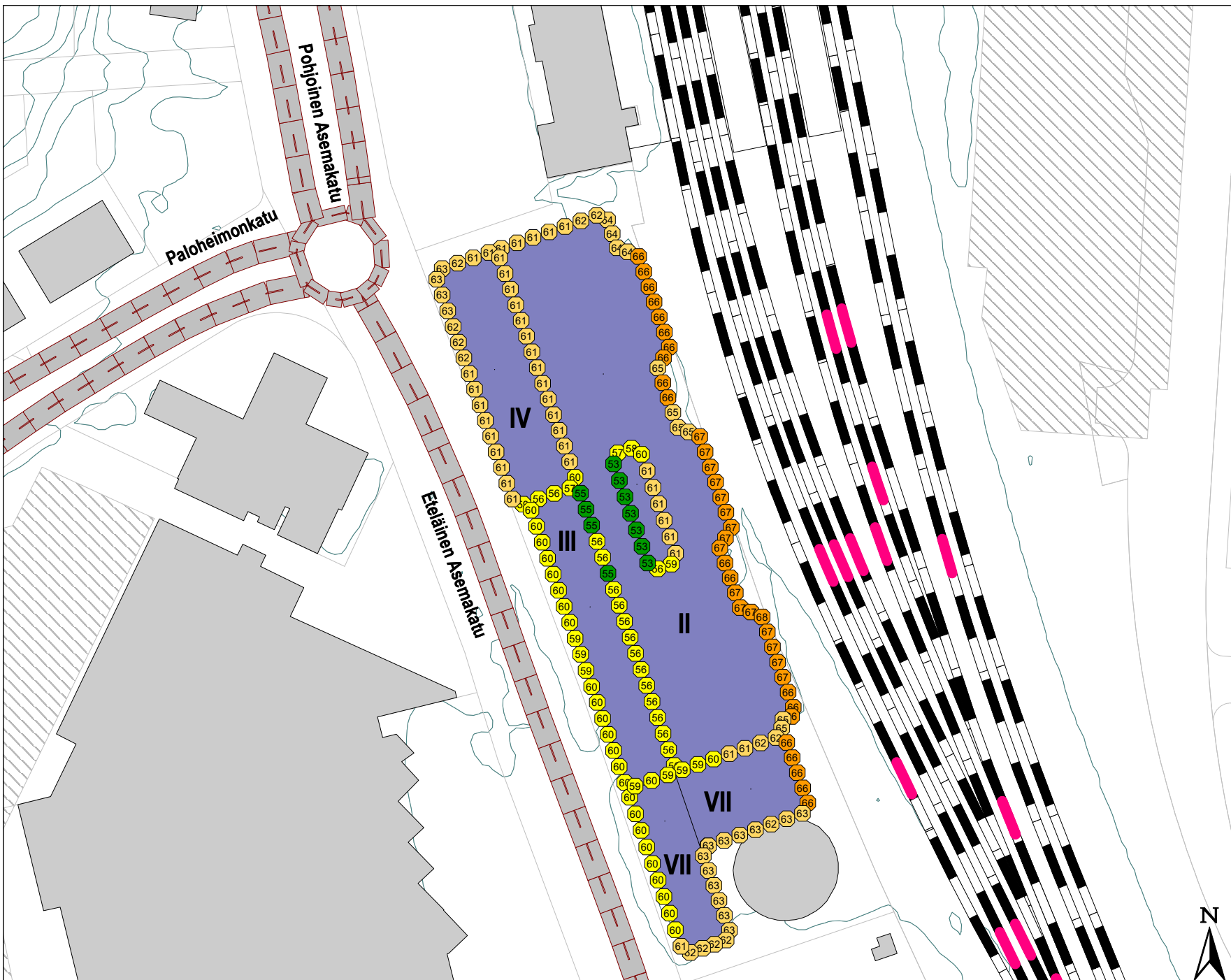
 Muu rakennus
 Suunnittelukohte

 Vaihde / eristinjatkos

Päiväajan keskiäänitaso

$L_{Aeq, 7-22}$

 < 45 dB
 > 45 dB
 > 50 dB
 > 55 dB
 > 60 dB
 > 65 dB
 > 70 dB
 > 75 dB





RIIHIMÄEN MATKAKESKUKSEN KORTTELI

KAUPUNKIKUVALLINEN SELVITYS 06.02.2026

Tilaja:

Hämeen ammattikorkeakoulu (HAMK)

Ohjaus:

Laura Vikman

Rakennustutkija, FM

Hämeenlinnan kaupunginmuseo /

Kanta-Hämeen alueellinen vastuumuseo

Otto Mäkelä

Kaavasuunnittelija

Riihimäen kaupunki

Konsultti:

ONE Architects Oy

Ruoholahdenkatu 21

00180 Helsinki, Finland

Tekijät:

Vappu Lukander,

Filosofian maisteri, taidehistoria

Anni Reinikainen

Arkkitehti SAFA

Hanna Myöhänen

Arkkitehti SAFA

Nykytilavalokuvat:

Vappu Lukander ja Anni Reinikainen 2026

Etukannen kuva:

Arkkitehtitoimisto HKP Oy



Riihimäen matkakeskuksen lähiympäristön ilmakeku vuodelta 2023. Matkakeskuksen kortteli rajattu punaisella. Alkuperäinen kuva: Maanmittauslaitos.

Sisällysluettelo

1	Johdanto.....	4
1.1	Selvityksen tausta ja tarkoitus.....	4
1.2	Arviointimenetelmät ja -kriteerit.....	4
2	Asemanseudun muodostuminen ja kaupunkirakenteen kehitys.....	5
3	RKY-alue: Riihimäen rautatieasema ja Rautatienpuisto.....	9
3.1	Matkakeskuksen lähiympäristö.....	10
4	Matkakeskus ja toimistorakennus.....	12
4.1	Suunnittelijat.....	12
4.2	Rakennuksen suunnittelu ja toteutus.....	12
4.3	Rakennushistorialliset ja -taiteelliset arvot.....	15
4.4	Kaupunkikuvalliset arvot.....	15
4.5	Historialliset arvot.....	19
5	Asemakaavamuutoksen suhde kaupunkikuvaan.....	20
5.1	Muutostarpeet ja tavoitteet.....	20
5.2	Kaupunkikuvallisten vaikutusten arviointi.....	20
6	Lähteet.....	22

1 Johdanto

1.1 Selvityksen tausta ja tarkoitus

Riihimäen matkakeskus on valmistunut vuonna 2009, ja sen on suunnitellut Arkkitehtitoimisto HKP Oy. Rakennuskokonaisuuteen kuuluu pitkä ja matala matkakeskusrakennus sekä sen eteläpäädyssä sijaitseva seitsemänkerroksinen toimistorakennus. Matkakeskuksen kortteli sijaitsee osoitteessa Eteläinen Asemankatu 2, Riihimäen aseman seudulla. Kortteli rajautuu pohjoisessa ja osittain lännessä valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY) Riihimäen rautatieasema ja Rautatienpuisto. Matkakeskuksen tontille (694-5-502-3) valmistellaan asemakaavan muutosta. Hankkeen taustalla ovat Riihimäen kaupungin ja Hämeen ammattikorkeakoulun (HAMK) tarpeet sekä kaupunginvaltuuston vuonna 2020 hyväksymässä Riihimäen asemanseudun yleissuunnitelmassa tunnistettu matkakeskuksen kehittämispotentiaali. Nykytilanteessa osa rakennuksen liiketiloista on vajaakäytössä.

Matkakeskuksen kortteli sijoittuu kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti herkälle alueelle, jossa on ennestään tunnistettuja valtakunnallisia ja paikallisia arvoja. Selvitystä ja asemakaavamuutosta ohjaavat maakunta- ja yleiskaavan suojelumääräykset, jotka koskevat valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Riihimäen yleiskaavan 2050 mukaan RKY-alueita koskevissa toimenpiteissä ja tarkemmassa suunnittelussa on otettava huomioon kulttuurihistoriallisen rakennetun ympäristön kokonaisuuden, ominaispiirteiden ja identiteetin säilyttäminen, ja aluetta koskevissa toimenpiteissä on kuultava museoviranomaista. Suunnittelussa on turvattava alueen kulttuuriympäristön arvot sekä varmistettava, että uudet rakennusratkaisut ja muutokset sopeutuvat alueen ominaispiirteisiin ja ajalliseen kerroksellisuuteen. Nämä määräykset muodostavat keskeisen lähtökohdan kaavamuutoksen vaikutusten arvioinnille.¹

Tämän selvityksen tarkoituksena on tunnistaa Riihimäen matkakeskuksen, siihen liittyvän toimistorakennuksen ja lähiympäristön kulttuurihistorialliset, rakennushistorialliset, rakennustaiteelliset ja kaupunkikuvalliset arvot sekä arvioida näiden herkkyyttä asemakaavan aiheuttamille muutoksille. Asemakaavan muutoksen vaikutuksia arvioidaan matkakeskuksen tonttia laajemmalla alueella, johon kaavamuutoksella voidaan katsoa olevan vaikutuksia. Vaikutusalue rajautuu pohjoisessa RKY-alueeseen kuuluvaan Riihimäen asema-aukioon ja asemarakennukseen sekä niiden lähiympäristöön. Lännessä vaikutusalue ulottuu Voimalan rakennukseen.

¹ Riihimäen kaupunki 2025.

Kaupunkikuvallisen vaikutusarvioinnin kannalta keskeisiä ovat Pohjoisen Asemakadun, Maantien, Paloheimonkadun ja Eteläisen Asemakadun näkymäakselit sekä asema-aukio, joilta käsin matkakeskuksen muutokset näkyvät osana laajempaa kulttuurihistoriallista kokonaisuutta. Tavoitteena on tuottaa kokonaiskuva siitä, miten mahdolliset muutokset voidaan sovittaa alueen kulttuuriympäristöön ja sen ominaispiirteisiin.

1.2 Arviointimenetelmät ja -kriteerit

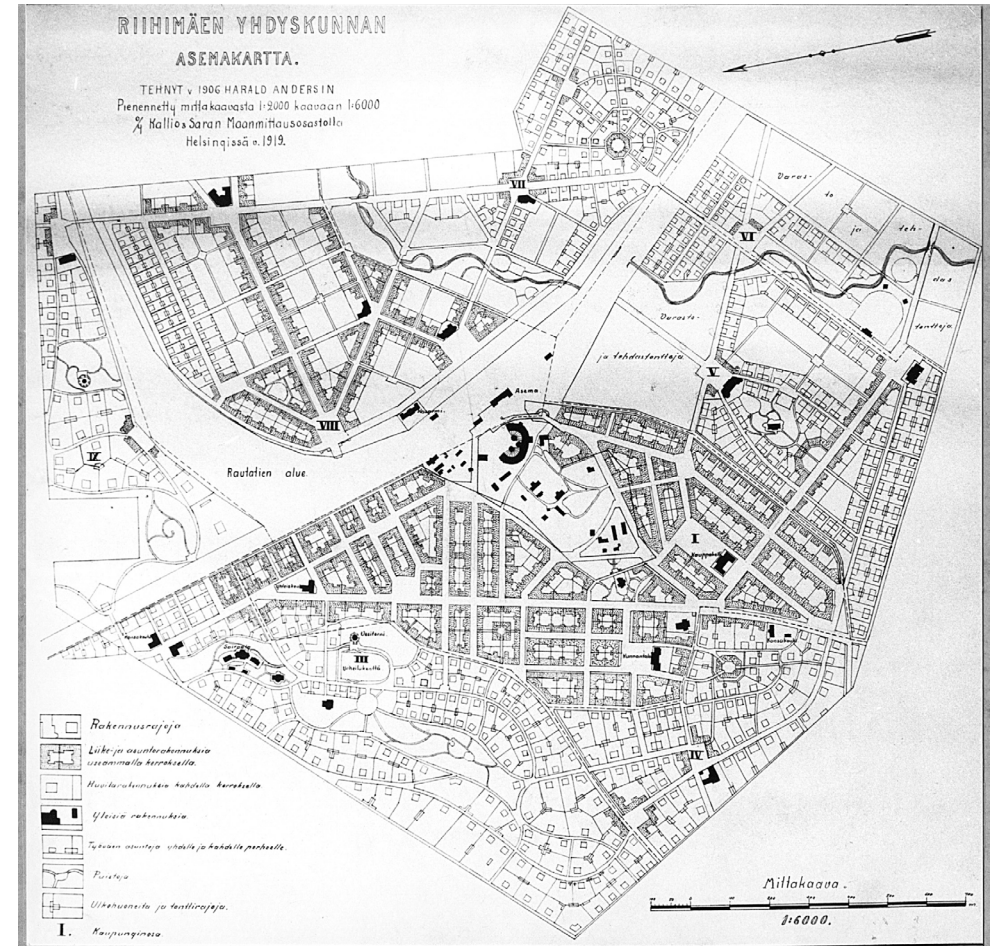
Tässä selvityksessä on sovellettu valtakunnallisia ja vakiintuneita rakennusperinnön arviointiperiaatteita siten, että ne heijastavat Riihimäen matkakeskukseen ja sen lähiympäristöön liittyviä paikallisia erityispiirteitä. Arvottamisen perustana ovat rakennusperintölain (498/2010) mukaiset arviointikriteerit, joiden mukaan rakennettu ympäristö voi olla arvokas rakennushistorian, rakennustaiteen ja -tekniikan, erityisten ympäristöarvojen, rakennuksen käytön tai siihen liittyvien tapahtumien kannalta. Matkakeskuksen kortteli sijoittuu kaupunkikuvallisesti keskeiselle paikalle merkittävään liikenteelliseen solmukohtaan, ja sen tontti rajautuu osittain valtakunnallisesti arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön. Tämän vuoksi selvityksessä tarkastellaan matkakeskuksen korttelia ja sen ominaispiirteitä erityisesti suhteessa ympäröivän asemanseudun kulttuurihistoriallisiin arvoihin ja kaupunkikuvalliseen kokonaisuuteen. Selvityksessä tunnistetaan matkakeskuksen, siihen liittyvän toimistorakennuksen sekä lähialueen historialliset, rakennushistorialliset ja -taiteelliset sekä kaupunkikuvalliset arvot ja arvioidaan niiden herkkyyttä muutoksille.

2 Asemanseudun muodostuminen ja kaupunkirakenteen kehitys

Riihimäen yhdyskunnan rakentuminen alkoi vuoden 1857 paikkeilla Voudinmäeltä eli nykyisestä Rautatiepuistosta, kun päätös Helsinki-Hämeenlinna rataosuuden rakentamisesta tehtiin. Rataosuus rakennettiin vuosina 1857–1862. Alueen ensimmäiset 1850-luvun rakennukset olivatkin radanrakentajia ja työnjohtoa varten. Riihimäki-Pietari radan valmistuminen vuonna 1870 teki Riihimäestä tärkeän risteysaseman ja radan rakennustyöt vilkastuttivat aseman seudun ympäristöä. Tämän itäisen radan valmistuminen antoi sykäyksen taajaman kasvulle ja loi pohjaa teollisuuden kehittymiselle alueella. Samaan aikaan rautatien kanssa vedettiin radan myönteisesti myös lennätinlinja, jonka kunnossapitoa varten Riihimäelle perustettiin vuonna 1881 Valtion Rautateiden Telegrafikonepaja, josta muodostui valtion viestitekniikan hallinnon keskus.²

Riihimäen asemanseudun kaavoitus on edennyt vaiheittain 1900-luvun alusta lähtien. Riihimäen ensimmäinen varsinainen asemakaava on Harald Andersenin laatima vuodelta 1916, mutta se ei toteutunut. Riihimäestä tuli kaupunki vuonna 1922, jolloin Otto-livari Meurman laati kauppalan ensimmäisen asemakaavan, joka kattoi edellistä kaava laajemman kokonaisuuden. Siihen sisältyi määräyksiä rakennusten korkeuksista ja sijoittamisesta sekä ensimmäistä kertaa Suomen historiassa julkisivujen sommittelusta. Katuverkosto Riihimäen keskusta-alueella on rakentunut pääpiirteissään Harald Andersenin asemakaavan ja sen pohjalta laaditun Meurmanin kaavan mukaisesti, mutta rakennusten osalta vuonna 1925 vahvistunut kaava jäi pääosin toteuttamatta.³

Rautatiehallituksen omistamat alueet oli rajattu Meurmanin kaavan vahvistusalueen ulkopuolelle, ja vuoteen 1948 saakka Rautatiepuiston rakentamista säätelivät vain rautatiehallituksen omat määräykset. Tästä lähtien rakentamista on säädellyt Riihimäen kaupungin rakennusjärjestys. Ensimmäinen asemakaava alueelle vahvistettiin 3.9.1960, samana vuonna kuin Riihimäestä tuli kaupunki. Maantien alueen asemakaava vahvistettiin ympäristöministeriössä vuonna 1989, ja sillä suojeltiin Paloheimo Oy:n pääkonttori, Riihimäen kartano ja Rautatielätkärin talo. Rautatiepuiston historialliset rakennukset ympäristöineen suojeltiin vuonna 1993 vahvistetulla asemakaavalla.⁴

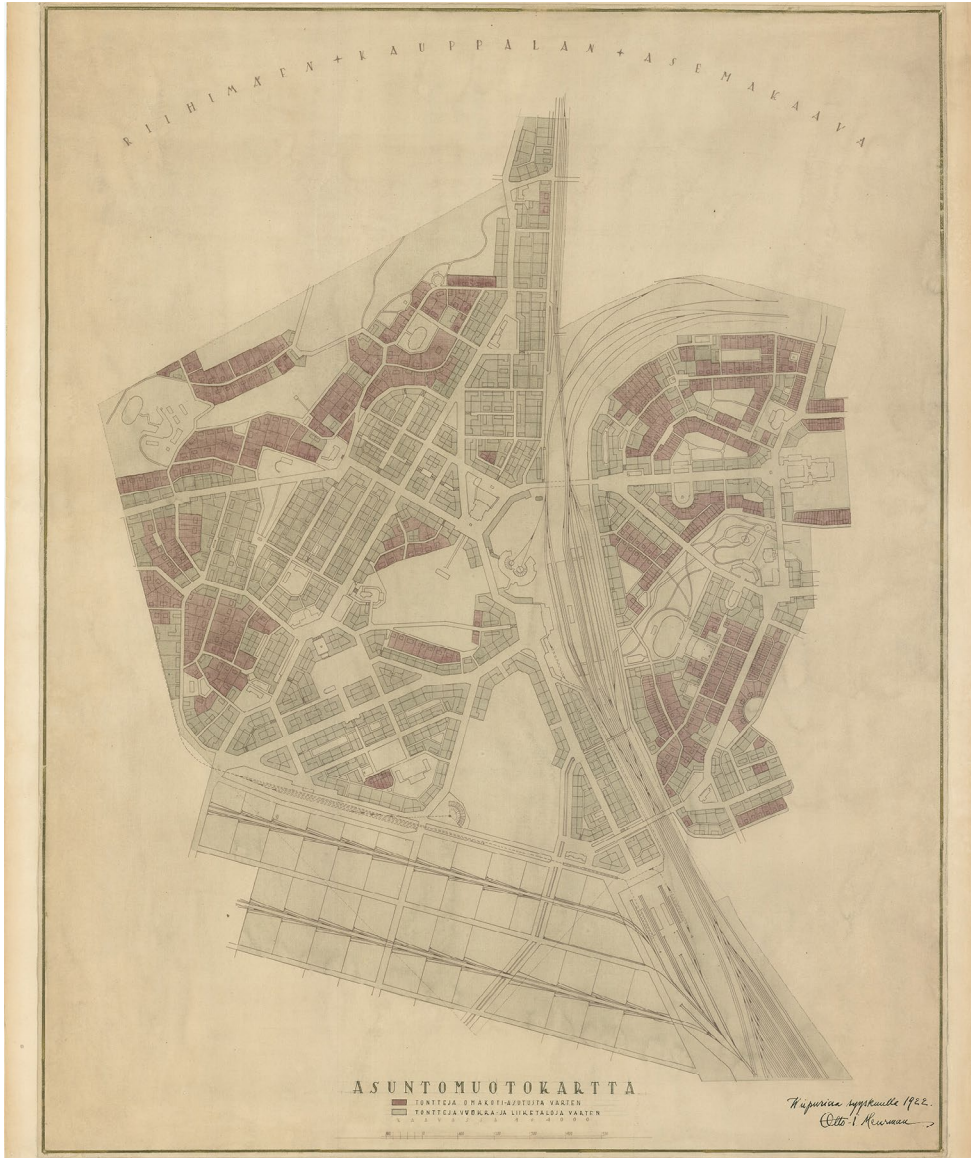


Harald Andersenin asemakartta vuodelta 1916. Kuva: Riihimäen kaupunki.

² Niemi 2010, 40–47; Riihimäen kaupunki 2020; Museovirasto. RKY 2009. Riihimäen rautatieasema ja Rautatiepuisto.

³ Niemi 2010, 29–30.

⁴ Riihimäen kaupunki 2020, kohde 15.



O.I. Meurmanin asemakaavan asuntopuotokartta vuodelta 1922. Kuva: Riihimäen kaupunki.

Matkakeskuksen lähiympäristön muotoutumiseen on vaikuttanut myös liikenneväylien kehittyminen. Matkakeskuksen korttelin sijainnin kannalta alueen merkittävimpiä liikenneväyliä ovat sen luoteiskulmassa asema-aukion edessä liikenneympyränä kohtaavat Pohjoinen Asemakatu, Paloheimonkatu ja Eteläinen Asemakatu. Vuosina 1948–1949 nykyisen matkakeskuksen ja Voimalan rakennuksen väliseltä alueelta purettiin sähkölaitokseen kuulunut rakennus, mikä loi edellytyksiä Eteläisen Asemakadun linjauksen kehittymiselle. Eteläinen Asemakatu on muodostunut vähitellen keskeiseksi kaupunkirakenteelliseksi elementiksi, joka jäsentää asemanseudun eteläosaa ja toimii alueen merkittävänä liikenneväylänä. Katu saavutti nykyisen muotonsa vaiheittain 1990-luvulle tultaessa. Riihimäen asema-aukiolle johtava Maantie-niminen tie oli alueen merkittävin kulkuväylä rautatieaseman rakentumisen aikaan, jolloin se kulki lännestä asemarakennuksen eteen ja jatkui radan vartta pitkin pohjoiseen. Nykyään tien linjaus on muuttunut ja se kulkee vanhan hotellirakennuksen eli nykyisen Paloheimon pääkonttorin pohjoispuolen sijasta sen eteläpuolelta.⁵

Nykyisen matkakeskuksen korttelin alueella sijaitsi ennen rakentamista pysäköintialue. Vuoden 2006 asemakaavamuutoksella mahdollistettiin matkakeskuksen toteuttaminen ja linja-autoasematoimintojen siirtäminen rautatieaseman eteläpuolelle.⁶

5 Heikinheimo et al. 2018, 22.

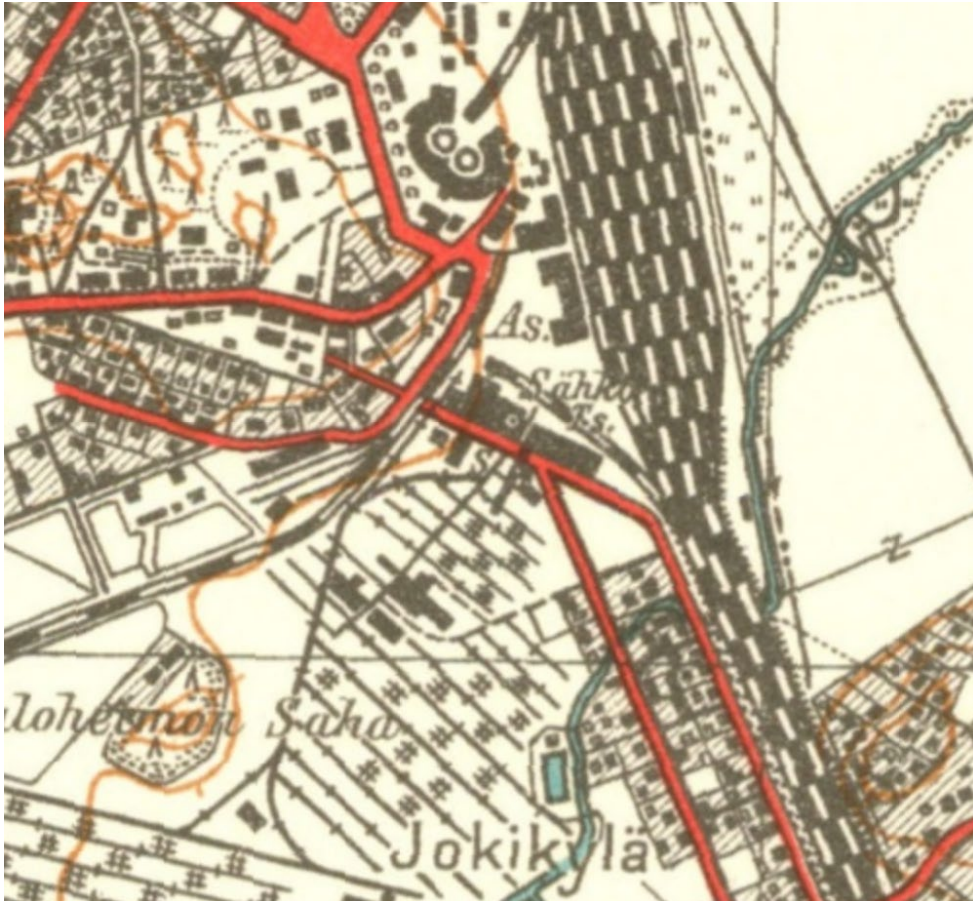
6 Niemi & Patrikka 2006.



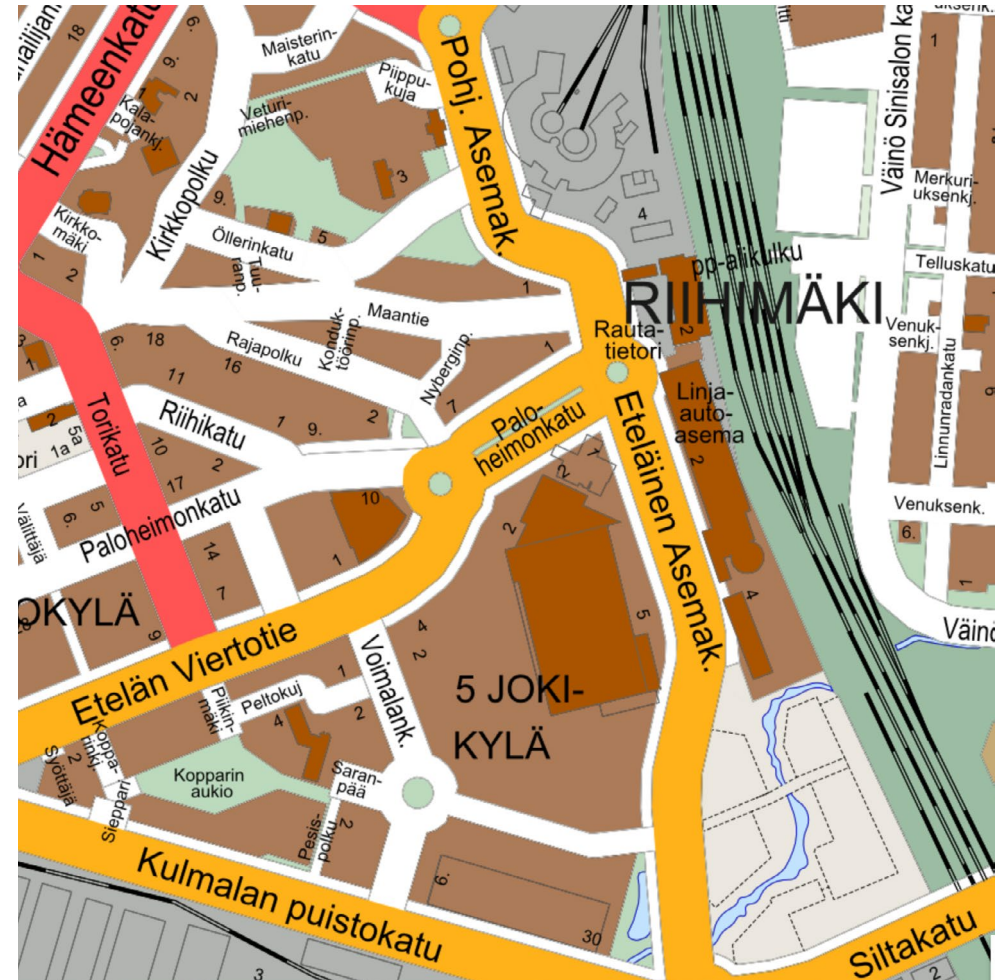
Ilmakuva vuodelta 1948. Rajattuna vuosien 1948-49 aikana purettu rakennus. Alkuperäinen kuva: Maanmittauslaitos.



Ilmakuva vuodelta 2002. Eteläisen Asemakadun linjaus on muotoutunut ja matkakeskuksen kortteilin sijalla kadun itäpuolella on parkkipaikka. Kuva: Maanmittauslaitos.



Asema-alueen kartta vuosilta 1937–1945. Asemalle johti vuosina 1907–1952 asti Paloheimon rakennuttama kapearatainen rautatie, jota pitkin kuljetettiin puutavaraa. Lisäksi lyhyt pistoraide kulki pääradalta Paloheimon sahalle. Kuva: Riihimäen kaupunki.



Asema-alueen opaskartta vuodelta 2026. Kuva: Riihimäen kaupunki.

3 RKY-alue: Riihimäen rautatieasema ja Rautatiepuisto

Matkakeskuksen kortteli rajautuu pohjoisessa ja osittain lännessä valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY), Riihimäen rautatieaseman ja Rautatiepuiston alueeseen. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt perustuvat Museoviraston laatimaan RKY 2009 inventointiin, joka on valtioneuvoston päätöksellä otettu maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaksi inventoinniksi rakennetun kulttuuriympäristön osalta 1.1.2010 alkaen.⁷

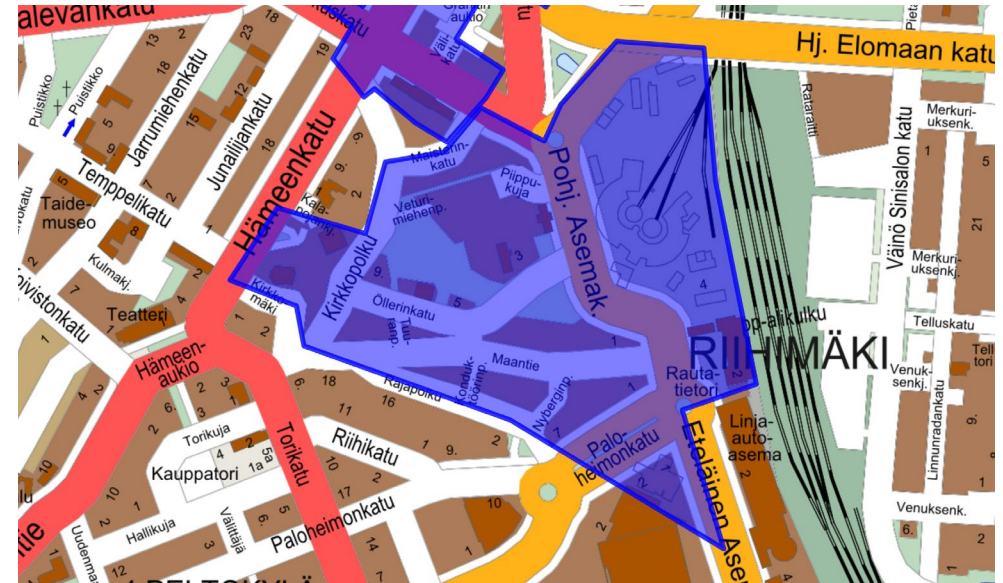
Riihimäki on pää ratojen risteysasemana yksi liikenteellisesti merkittävimmistä. Reilun sadanviidenkymmenen vuoden aikana kehittynyt Riihimäen rautatieaseman ja Rautatiepuiston alue kuvastaa poikkeuksellisen edustavasti rautateiden historiaa ja toimintaa. Ensimmäinen rautatien asemarakennus sijaitsi nykyisen vuonna 1935 valmistuneen asemarakennuksen koillispuolella.⁸



Riihimäen kauppalan kaksi asemarakennusta ja Postitalo. Vanha asema vasemmalla ja uusi oikealla Postitalon takana. Kuva: ei kuvaaja tietoa, 1934–1935, Riihimäen kaupunginmuseon kuvakokoelma.

7 Museovirasto. RKY. Riihimäen rautatieasema ja Rautatiepuisto.

8 Museovirasto. RKY. Riihimäen rautatieasema ja Rautatiepuisto.



Riihimäen rautatieasema ja Rautatiepuiston RKY-alue kartalla. Kuva: Riihimäen kaupunki.

Aseman statuksen korostamiseksi sen seutu sai huolitellun puistomaisen ilmeen jo ensimmäisen asemapäällikön aikana. Asemalta avautui katuverkko kolmeen suuntaan ja asemalle johtava Maantie oli alueen pääväylä ja ensimmäinen mukulakatu.⁹ Osittain Maantien varteen sijoittuu suuri osa Rautatiepuiston historiallisista rakennuksista muodostaen historiallisesti merkittävän kaupunkimaiseman. Alue kattaa rakennuskantaa 1850-luvulta 1930-luvulle ja nykypäivään, käsittäen esimerkiksi Rautatiepuiston työväen asuinalueen, VR:n alueille ominaisen hoidetun puiston, veturitallien sarjan, harvinaisen lennätinkonepajan, teollisuusrakennuksia ja funktionalistisen asemarakennuksen. Rautatiepuisto monipuolisine rakennuksineen, VR:n veturitallit, lennätinkonepaja ja Turun kasarmi sisältyvät myös Museoviraston ja VR:n väliseen Rautatiekohteiden suojelusopimukseen vuodelta 1998. Alue muodostaa niin paikallisesti kuin valtakunnallisesti merkittävän kulttuuriympäristökokonaisuuden, joka on arvokas niin historiallisesti, arkkitehtonisesti kuin kaupunkikuvallisesti.¹⁰

9 Niemi 2010, 40–47.

10 Riihimäen kaupunki 2020; Museovirasto. RKY. Riihimäen rautatieasema ja Rautatiepuisto.

3.1 Matkakeskuksen lähiympäristö

Riihimäen matkakeskuksen kortteli sijoittuu edellä esitellyn RKY-alueen kupeeseen, johon se rajautuu pohjoispuolelta sekä osittain länsipuolelta Eteläisen Asemakadun toisella puolella. Matkakeskuksen pohjoispuolella sijaitsee RKY-alueeseen kuuluvat asema-aukio ja asemarakennus ja lännessä Voimala. Lännessä Eteläisen Asemakadun toisella puolella sijaitsee myös Atomikortteli, joka koostuu Prismasta ja kauppakeskuksesta. Matkakeskuksen yhteydessä, sen eteläpäädyssä, sijaitsee 7-kerroksinen toimistorakennus. Etelässä matkakeskuksen kortteli rajautuu virastokeskuksen rakennukseen (ent. Yritystalo) ja idässä asemalaitureihin ja rautatiehen. RKY-alueen ja matkakeskuksen lähiympäristön rakennuskanta on suhtalaisen matalaa, lukuun ottamatta eräänlaisina maamerkkeinä toimivia Voimalaa, ratapihan vesitornia sekä matkakeskuksen toimistorakennusta. RKY-alueen ja matkakeskuksen kaupunkikuvallisen tarkastelun kannalta relevantit rakennukset voidaan jakaa julkisivumateriaalin mukaan kolmeen ryhmään: punatiiliset, puiset ja rapatut rakennukset. Alueen rakennukset noudattavat hierarkiaa, jossa julkiset rakennukset ovat julkisivuiltaan rapattuja, teollisuusrakennukset punatiilisiä ja asuinrakennukset puisia.



Dronekuva Riihimäen matkakeskuksen lähiympäristöstä. Matkakeskusta ympäröi RKY-alueeseen kuuluvat rakennukset: Voimala (oik.), Paloheimon pääkonttori (ala vas.) ja rautatieasema (vas.). Alkuperäinen kuva: Kimmo Haapanen, Riihimäen kaupunki.

Asemarakennus

Matkakeskuksen korttelin pohjoispuolella sijaitseva Riihimäen nykyinen rautatieaseman rakennus on valmistunut entisen asemarakennuksen lounaispuolelle vuonna 1935 osoitteeseen Rautatietori 2. Uuden asemarakennuksen valmistuksessa vanha rakennus purettiin ja sen tilalle rakennettiin uusia raiteita. Arkkitehti Thure Hellströmin suunnitteleman pitkänomainen ja matala asemarakennus on arkkitehtonisilta piirteiltään valmistumisajankohdalleen ominainen. 1930-luvulla arkkitehtuurissa elettiin siirtymäkautta 1900-luvun alun klassismista kohti modernismia. Klassismin ihanteita on tunnistettavissa esimerkiksi rakennuksen symmetrisessä julkisivumassoittelussa, että ikkunajaossa.¹¹ Sen yksikerroksinen ja harjakattoisen keskiosan molemmin puolin sijoittuu kaksikerroksiset siipiosat, jotka ovat taas aumakattoisia. Modernismiin viittaavat rakennuksen puhtaan vaaleat seinäpinnat, jotka ovat vaalean keltaiseksi maalattua, rapattua tiiltä. Rakennuksen pääsisäänkäynti sijoittuu pitkän sivun keskelle asema-aukion puolelle. Rakennus on ulkomuodoltaan säilynyt pitkälti alkuperäisenä, mutta länsijulkisivuun on lisätty yksi ovi ja eteläjulkisivun vanhaan sisäänkäyntiin yhdistyy matkakeskuksen lasinen yhdyskäytävä.¹² Rakennus on suojeltu asemakaavalla (sr-1).

Asema-aukio

Asemarakennuksen ympärille avautuu kaupunkikuvallisesti merkittävä asema-aukio, joka suunniteltiin uuden asemarakennuksen valmistuttua 1930-luvulla. Uusi asema-aukio rakennettiin aiemman asemapiiston tilalle, luoden asemarakennuksen ympäristöön avoimen ja kivetetyn tilan, joka on pääpiirteissään säilynyt tähän päivään alkuperäisessä muodossaan.¹³ Kivetyn aukion keskelle on tehty asfaltoitu pysäköintialue ja pohjoislaidalle on 1970-luvulla rakennettu Arkkitehtitoimisto Perkho & Rautamäki Ky:n suunnittelema kioski- ja alikulkurakennus. Rakennus asettuu Postitalon ja asemarakennuksen väliin rikkoen alkuperäistä aukiosommitelmaa.¹⁴ Aukio yhdistyy sitä ympäröivään katutilaan. Asemalle johtaa kolme tietä, jotka Eteläinen Asemakatu, Paloheimonkatu ja Pohjoinen Asemakatu, yhdistyvät aseman ja aukion edessä liikenneympyrässä. Aukion edustalle päättyy myös Maantie. Asema-aukio parkkipaikoineen rajautuvat etelästä matkakeskuksen rakennukseen.

11 Heikinheimo et al. 2018, 35; Riihimäen kaupunki 2020, kohde 35.

12 Heikinheimo et al. 2018, 43–44; Riihimäen kaupunki 2020, kohde 35.

13 Heikinheimo et al. 2018, 83.

14 Heikinheimo et al. 2018, 65.

Voimala (ent. Paloheimon sähkölaitos)

Paloheimonkadun ja Eteläisen Asemakadun kulmassa sijaitsee entisen Paloheimon sähkölaitoksen eli nykyinen Voimalan rakennusryhmä, joka on rakentunut monessa vaiheessa. Nykyisen rakennuksen paikalla toimi saha vuodesta 1904 alkaen ja sen yhteyteen rakennettiin sahausjätteistä sähköä kehittävä sähkövoima-asema, joka aloitti toimintansa vuonna 1910 ja oli silloin ainoa laatuaan Suomessa. 1930–1950-luvuilla sähkövoima-asema laajeni: tiilinen savupiippu valmistui vuonna 1934, arkkitehti Toivo Paatelan suunnittelema pohjoissiipi vuonna 1949, arkkitehti Veli Valorinnan suunnittelemat itäsiipi ja tehdassali vuonna 1953 ja kaasuturbiiniosa vuonna 1959.¹⁵ Punatiilisen ja osittain rapatun Voimalan rakennuksen on todettu olevan oleellinen osa asema-alueen kaupunkikuvaa ja tärkeä maamerkki Riihimäen läpikulkuliikenteen solmukohdassa.¹⁶ Voimalaitos toiminta rakennuksessa loppui vuonna 2007, jonka jälkeen se on ollut tyhjillään.

Vuonna 2006 voimaan astuneessa Atomikorttelin asemakaavamuutoksessa voimalaitos ja savupiippu suojeltiin, ensimmäinen merkinnällä sr-1 ja jälkimmäinen merkinnällä sr-2. Asemakaavamuutoksessa Voimalan eteläpuolelle kaavoitettiin liikekorttelialuetta, joka tarkoitti vanhan tiilitehtaan purkamista ja Atomin kaupakorttelin rakentamista. Samalla tämä tarkoitti myös teollisuuden loppumista alueella sadan vuoden jälkeen ja aseman seudun muuttumista keskustatoimintojen alueeksi, jollaista se oli edellisen vuosisadan vaihteessa ollutkin rautatieasematoimintojen vakiinnuttua alueelle.¹⁷ Tässä mielessä Voimala kantaa merkityksiä myös eräänlaisena muistutuksena alueen ja Riihimäen rikkaasta teollisesta historiasta. Niin Riihimäellä kuin Hämeessä on pitkä ja monipuolinen teollisuusperintö, ja teollisuusalueet ovat merkittäviä ja säilyneitä kulttuuriympäristöjä.¹⁸

15 Riihimäen kaupunki 2020, kohde 44.
16 Niemi 2010, 35.
17 Riihimäen kaupunki 2020, kohde 44.
18 Putkonen 2003, 42–46.

Paloheimon pääkonttori

Pohjoisen Asemakadun ja Maantien kulmaan rautatieasemaa ja asema-aukiota vastapäätä sijoittuu Paloheimo Oy:n pääkonttorin eli entisen Rautatien hotellin rakennus. Sijainti on maisemallisesti keskeinen ja oleellinen osa asema-alueen kaupunkikuvaa ja historiallista rakennuskantaa. Rakennus on suojeltu asemakaavalla (sr). Ensimmäinen hotellirakennus valmistui vuonna 1878 ja paloi seuraavana vuonna. Uusi hotelli rakennettiin vanhan kivijalalle. Rakennus toimi hotellina vuoteen 1943, ja myöhemmin siirtyi Paloheimo Oy:n omistukseen. Kokonaisuus on säilynyt pitkälti alkuperäisenä ja muistuttaa ilmeeltään Riihimäen ensimmäistä asemarakennusta. Hirsirunkoinen, keltainen rakennus on vuorattu vaakalaudalla.¹⁹



Näkymä Riihimäen rautatieasemalle vuonna 1952. Kuva: S. Rintasalo, 1952, Riihimäen kaupunginmuseon kuvakokoelma.

19 Riihimäen kaupunki 2020, kohde 23.

4 Matkakeskus ja toimistorakennus

4.1 Suunnittelijat

Matkakeskuksen korttelin rakennukset on suunnitellut Arkkitehtitoimisto HKP Oy. Toimisto perustettiin nimellä Arkkitehtitoimisto Hyvämäki Karhunen Parkkinen vuonna 1968 ja nimi muutettiin Arkkitehtitoimisto HKP Oy:ksi vuonna 2002 sukupolven vaihdoksen alkaessa. Toimiston perustajat ovat eläköityneet, ja nykyään osakkaina toimii Pekka Leskelä, Mikko Suvisto, Risto Ingman ja Jukka Hyvämäki. Toimisto on suunnitellut lukuisia julkisia rakennuksia, kuten ostoskeskuksia ja kirjastoja, myös erilaisia toimitiloja kuten kilpailun voittajaehdotukseen perustuvan Helsingin yliopiston eläinsairaalan (2006) sekä liikennerrakennuksia ja asuintaloja. Yksi merkittävimmistä toimiston suunnittelemissa kohteista on vuonna 1993 valmistunut Oopperatalo.



Matkakeskus ja toimistorakennus Eteläiseltä Asemakadulta kuvattuna. Kuva: Arkkitehtitoimisto HKP Oy.

4.2 Rakennuksen suunnittelu ja toteutus

Matkakeskuksen Liikerata-rakennus on valmistunut vuonna 2009. Tilaajina toimivat YIT Rakennus Oy ja Riihimäen kaupunki. Matkakeskuksen katutasossa sijaitsee liiketilakokonaisuus keskusauloiheen, jonka laajuus on noin 5 700 m² sisältäen toimistorakennuksen kanssa yhteiset huoltotilat. Rakennuksen toisessa ja kolmannessa kerroksessa sijaitsevat liityntäliikenteen pysäköintitasot 445 autopaikkoineen, joille ajo tapahtuu rakennuksen eteläpäässä sijaitsevan ajorampin kautta. Jalankulkuyhteydet pysäköintitasoille on pääosin järjestetty keskusaulan kautta portaiden ja hissien välityksellä. Pysäköintitasojen poistumisportaat ja niihin liittyvä hissi sijoittuvat junaradan puoleiselle sivulle matkakeskuksen kylkeen rakennettuihin rakennusmassoihin, joihin on toisessa kerroksessa sijoitettu myös IV-konehuoneet. Matkakeskuksen eteläpäässä Eteläisen Asemakadun puolella sijaitsee rakennukseen liittyvä seitsemänkerroksinen toimistotalo, johon on kulkuyhteys sekä matkakeskuksen ensimmäisestä kerroksesta että pysäköintitasoilta. Rakennuksilla on yhteinen lastauspiha junaradan puolella.



Dronekuva matkakeskuksesta junaradalta päin. Kuva: Kimmo Haapanen, Riihimäen kaupunki.

Matkakeskuksen pohjoispuolella sijaitsevasta asemarakennuksesta on kylmä, lasiseinäinen sisäyhteys matkakeskukseen. Pohjoispäässä katutaso on osittain sisäänvedetty, ja ulkotilassa on portaat sekä esteetön kulkuyhteys. Rakennuksen julkisivut ovat pääosin paikalla muurattua poltettua punatiiltä, jonka taustalla on betoninen sisäkuorielementti. Metallijulkisivut on toteutettu pulverimaalatuilla teräskaseteilla, joiden taustarakenteena on tuuletusrako, lämpöranka ja betoninen sisäkuorielementti. Konehuoneiden ulkoseinät ovat pelti-villa-peltielementti-rakenteisia. Junaradan puoleisella julkisivulla on metallisia sälerakenteita. Rakennuksen ikkunat avautuvat länteen Eteläiselle Asemakadulle koko rakennuksen pituudelta liiketilojen korkeina ikkunoina, kun taas radan puoleisessa julkisivussa ei ole ikkunoita. Rakennuksen keskiosassa sijaitsevan korkean aulatilän yläpuolella on kattolyhty, jonka kautta johdetaan luonnonvaloa sisätiloihin.

Rakennuksen pääsisäänkäynnit sijaitsevat länsisivulla sekä pohjoispäädystä. Lisäksi asiakassisäänkäyntejä on eteläpäädystä sekä pysäköintitasoilla, joista on kulkuyhteys hisseille ja pääaulaan johtavalle porrastasanteelle. Huoltohenkilökunnalle on erillisiä sisäänkäyntejä rakennuksen pitkällä sivulla. Yhteis- ja liiketilojen lattioiden pintarakenteet on pääosin toteutettu mosaiikkibetonilaatoilla. Osassa liiketiloja mosaiikkibetonin päälle on myöhemmin asennettu erillinen pintamateriaali, kuten tekstiilimatto.

Matkakeskuksen valmistumisen myötä Riihimäen vanha linja-autoasema poistui käytöstä ja eri liikennemuodot voitiin keskittää yhteen kokonaisuuteen. Vanha linja-autoasema sijaitsi aiemmin keskustassa. Uusi rakennus oli osa isompaa alueen maankäytön kehittämishanketta. Alueen viereen valmistui vuonna 2007 suuri kauppakeskushanke ja alueelle on rakennettu myös asuntoja.



Matkakeskuksen ikkunat avautuvat Eteläiselle Asemakadulle päin.



Matkakeskuksen julkisivu ratapihalle päin.



Matkakeskuksen julkisivu Eteläiselle Asemakadulle päin. Kuva: Arkkitehtitoimisto HKP Oy.



Sisäkuva matkakeskuksesta. Keskusaulasta johtaa portaat toiseen kerrokseen. Kuva: Arkkitehtitoimisto HKP Oy.

Toimistorakennus

Rakennuskokonaisuuden eteläpäättyyn sijoittuvan toimistorakennuksen rakennuttajana toimi Riihimäen kaupunki, ja urakasta vastasi YIT. Toimistotorni sijoittuu rakennuskokonaisuuden eteläpäähän, Eteläisen Asemakadun varteen. Syvämpi seitsenkerroksinen osa on verhoiltu punatiilellä. Kapeampi kuusikerroksisen osa muodostaa rakennuksen julkisivun Eteläiselle Asemakadulle päin. Kuusikerroksisen osan julkisivussa on käytetty turkoosia lasilevyä ja rakennusmassaa kannattelevat betonipylyväät. Matalamman osan julkisivussa on koko leveyden kattavat vaakasuuntaiset nauhaikkunat. Myös punatiilisen osuuden pohjois- ja eteläjulkisivuissa on nauhaikkunat.



Matkakeskus ja asemarakennus ovat yhteydessä toisiinsa lasisella yhdystunnelilla.



Matkakeskuksen sisäänkäynti rakennuksen pohjoispäädyssä.



Toimistotorni Eteläiseltä Asemakadulta kuvattuna. Kuva: Arkkitehtitoimisto HKP Oy.

4.3 Rakennushistorialliset ja -taiteelliset arvot

Arkkitehtitoimisto HKP:n suunnittelema matkakeskuksen ja toimistotornin rakennuskokonaisuus on arkkitehtonisesti laadukas. Punatiili julkisivumateriaalina on ajaton ja antaa rakennuskokonaisuudelle tunnistettavan ja arvokkaan ilmeen. Matkakeskuksen julkisivujen rytmitys ja rakennusmassojen keskinäinen suhde on tasapainoinen. Matkakeskuksen rakennus on selkeästi tunnistettavissa julkiseksi rakennukseksi, matkakeskukseksi. Toiminnallisesti matkakeskuksen rakennus noudattaa modernistista ”form follows function” -periaatetta, eli sen arkkitehtuuri ilmentää sen käyttötarkoitusta julkisen liikenteen rakennuksena ja liikerakennuksena. Matkakeskuksen avoimet tilat, selkeät kulkureitit ja toiminnallinen jäsentely tukevat joukkoliikenteen solmukohdan vaatimuksia.

Rakennuskokonaisuuteen kuuluva toimistotorni on arkkitehtonisesti merkittävä elementti ja toimii vertikaalisena vastapainona matalalle matkakeskusrakennukselle. Toimistotornissa on Riihimäen rakennetut kulttuuriympäristöt -inventoinnissa tunnistettu rakennushistoriallisia ja maisemallisia arvoja, jonka lisäksi kohde on arvioitu paikallisesti merkittäväksi. Tornin kapea tiilijulkisivuinen runko, julkisivun turkoosi lasilevy sekä ikkunanauhat ja rakennusmassaa kannattelevat betonipylväät tuovat rakennuksen ilmeeseen keveyttä.²⁰ Sen puhtaslinjainen ja riisuttu ilme, nauhaikkunat, lasin ja tiilen käyttö materiaaleina sekä tasakatto ovat tyypillisiä 2000-luvun toimistoarkkitehtuurin piirteitä ja heijastavat modernin arkkitehtuurin vaikutteita.²¹ Toimistotorni on oman aikansa arkkitehtuurin edustava ja laadukkaasti toteutettu esimerkki. Torni erottuu edukseen mittakaavallaan ja selkeydellään.

Pitkä ja matala matkakeskusrakennus sekä sitä täydentävä korkea toimistotorni muodostavat arkkityyppisen ja toimivan komposition, jossa torni naulitsee kokonaisuuden paikoilleen ja toimii kaupunkitilassa maamerkinä. Rakennusmassat ilmentävät selkeästi eri toimintoja: matkakeskus on luettavissa joukkoliikenteen ja liikkumisen tilaksi, toimistorakennus puolestaan erilliseksi toimitilakokonaisuudeksi. Tämä selkeä toiminnallinen ja visuaalinen erottelu lisää kokonaisuuden ymmärrettävyyttä ja arkkitehtonista laatua.

Rakennuskokonaisuuden punatiilinen julkisivumateriaali kytkee rakennuksen osaksi Hämeen ja paikallisemmin Riihimäen rakennettua kulttuuriperintöä, jossa tiilellä on merkittävä asema esimerkiksi teollisuus- ja rautatierakennuksien raken-

20 Riihimäen kaupunki 2020, kohde 45.

21 Esim. Arkkitehti 6/2005.

nusmateriaalina.²² Matkakeskuksen ympäristössä tiiltä näkyy esimerkiksi vastaapäisessä Voimalan rakennuksessa ja rautatieympäristössä laajemmin, esimerkiksi ratapihan rakennuksissa.

4.4 Kaupunkikuvalliset arvot

Matkakeskuksella ja siihen liittyvällä toimistotornilla on selkeä ja tunnistettava rooli Riihimäen kaupunkikuvassa. Matkakeskusrakennus on sijoitettu radanvarreen, ja sen arkkitehtuuri on sovitettu radanvarren virtaviivaiseen liikkeeseen. Rakennuksen matala perusmassa jatkaa suojellun rautatieaseman mittakaavaa ja kunnioittaa RKY-alueen olemassa olevaa rakennuskantaa erityisesti korkeuden ja massoittelun osalta. Punatiiliset julkisivut jatkavat paikallista materiaaliperinnettä ja vahvistavat rakennuskokonaisuuden sidettä ympäröivään kulttuurimaisemaan ja kaupunkikuvaan.

Kaupunkikuvallisesti matkakeskus edustaa 2000-luvun alun uutta kerrostumaa Riihimäen aseman seudulla. Se sijoittuu vanhemman asema- ja teollisuusympäristön rinnalle kilpailematta niiden kanssa ja täydentää alueen ajallista kerroksellisuutta. Vaikka matkakeskus on yhdyskäytävän ja käyttötarkoituksensa kautta toiminnallisesti yhteydessä viereiseen asemarakennukseen, sen tummasävyinen materiaali- ja värimaailma sekä arkkitehtuurin mittakaava luovat kaupunkikuvassa vahvemman visuaalisen yhteyden Voimalan rakennukseen ja alueen teolliseen ympäristöön ja historiaan kuin viereiseen, vaaleampaan ja ilmeeltään herkempiin asemarakennukseen.

Rakennuskokonaisuuteen kuuluva toimistotorni toimii kaupunkikuvallisena maamerkinä ja tuo kokonaisuuteen vertikaalista jännitettä. Torni lisää matkakeskuksen urbaania luonnetta ja tekee rakennuksesta näkyvän kauempaa eri tulosuunnista. Ilman toimistotornia matkakeskus näyttäytyisi kaupunkikuvassa lähinnä matalana, hallimaisena rakennuksena, mutta torni jäsentää ympäristöä ja ankkuroiden kokonaisuuden osaksi kaupunkirakennetta.

22 Putkonen 2003, 46–48.



Matkakeskuksen korttelin ympäristön kaupunkikuvallisesti keskeisimmät liikenneväylät. Alkuperäinen kuva: Maanmittauslaitos.



Eteläiseltä Asemakadulta lähestyessä toimitustorni on suuressa roolissa. Sen ohitettua korostuu Voimalan ja matkakeskuksen suhde.



Toimitustorni on erityisen merkittävä Pohjoisen Asemakadun ja rautatien suunnasta lähestyttäessä, jolloin se tasapainottaa pitkää ja matala matkakeskuksen rakennusmassaa ja toimii eräänlaisena orientaatiopisteenä.



Matkakeskuksen rakennuksen pohjoispääty rajaa asema-aukiota ja tuo sen laidalle 2000-luvun arkkitehtuurin kerrostuman.



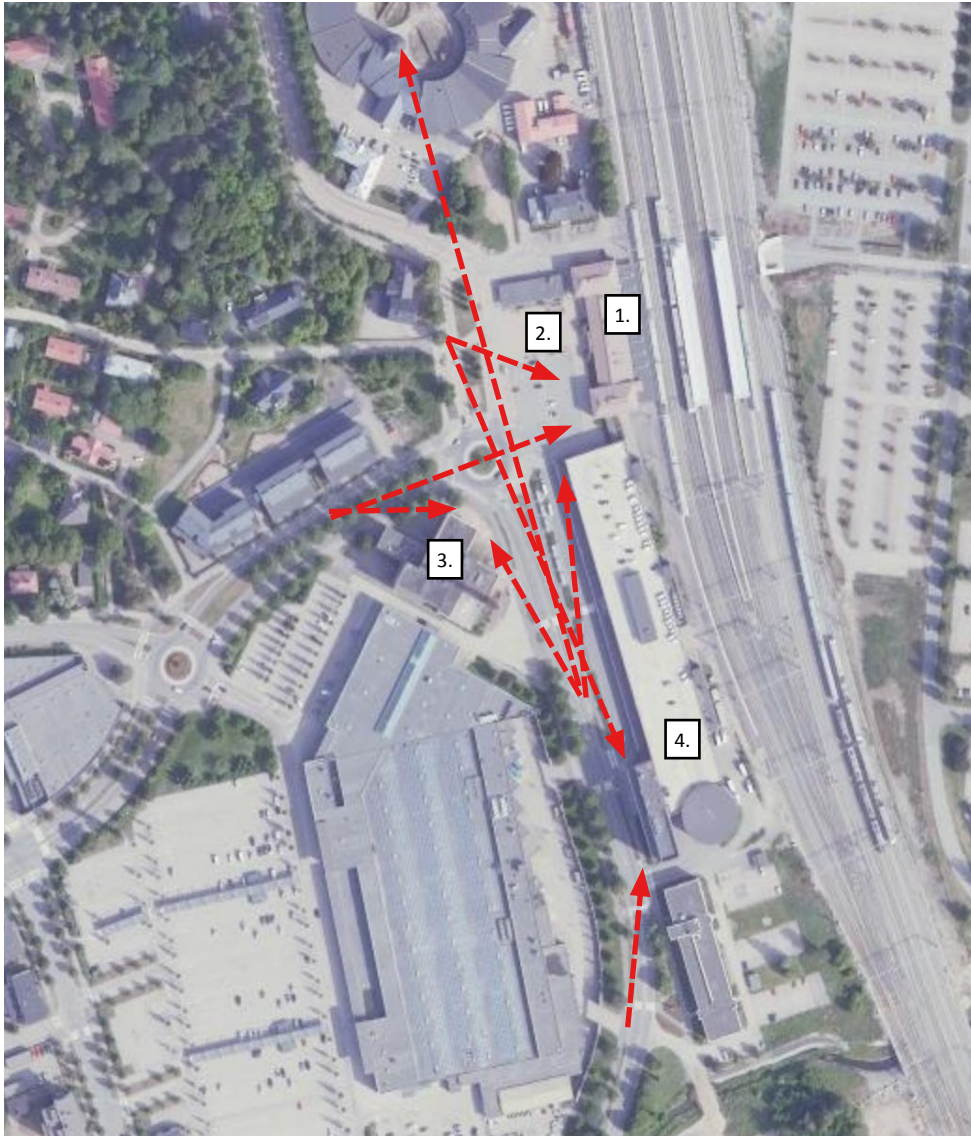
Näkymä Maantieltä matkakeskuksen suuntaan. Asemarakennus ja matkakeskus näkyvät matalina rakennusmassoina.



Paloheimonkadulta tarkasteltuna matkakeskuksen ja suojellun asemarakennuksen välinen suhde näyttyy tasapainoisena. Voimalan kulma tuo näkymään lisäkerroksellisuutta ja kiinnostavuutta. Toimistotorni jää Voimalan taakse.



Matkakeskuksen kortteli yhdistyy visuaalisesti materiaalimaailmaltaan ja rakennusmassaltaan osaksi alueen teollista historiaa. Matkakeskus, toimistotorni ja Voimala luovat kaupunkikuvallisen kokonaisuuden.



Matkakeskuksen korttelin ympäristön kaupunkikuvallisesti vaalittavat elementit ja keskeiset näkymät. Alkuperäinen kuva: Maanmittauslaitos.

Kaupunkikuvan vaalittavat arvot ja näkymäakselit

1. Asemarakennus

Asemarakennus on rakennustaiteellisesti ja historiallisesti merkittävä sekä toiminnallisesti keskeinen rakennus, jonka asema alueen kaupunkikuvassa, asema-aukiolla ja keskeisissä päätenäkymissä on ensisijainen. Sen arvolle tulee antaa tilaa Pohjoisen Asemakadun, Maantien, Paloheimonkadun sekä asema-aukion näkymäakseleissa. Uudisrakentamisen ei tule kilpailla asemarakennuksen kanssa väritai materiaaailmaailmaltaan, vaan sen tulee kunnioittaa alueen kaupunkikuvallista hierarkiaa.

2. Asema-aukio

Asema-aukio on kaupunkikuvallisesti merkittävä. Sen tulee säilyä avoimena kaupunkitilana, jossa asemarakennuksella on keskeisin rooli. Matkakeskuksen pohjoispääty rajaa aukiota ja tuo asemarakennuksen rinnalle ajallisen kerrostuman. Aukion avoimen tilan tulee säilyä ja kävely-yhteyttä radan ja aukion sekä uudisrakentamisen välillä tulee vaalia.

3. Voimala

Voimala on alueen teollisuushistoriallinen maamerkki, joka muodostaa keskeisen osan asemanseudun ajallista kerroksellisuutta. Voimalan punatiilinen massa ja savupiippu ovat keskeisiä kaupunkikuvan elementtejä. Voimalan asema tulee säilyttää Eteläisen ja Pohjoisen Asemakadun sekä Paloheimonkadun näkymäakseleissa eikä sitä tule varjostaa sen rakennusmassaa korkeammalla uudisrakentamisella. Voimala toimii kaupunkikuvassa vastaparina matkakeskuksen korttelin kokonaisuudelle, ja tämän vuoropuhelun säilyminen on keskeistä alueen kaupunkikuvalliselle luettavuudelle.

4. Matkakeskuksen korttelin toimistotorni

Matkakeskuksen korttelissa on keskeistä matalan ja korkean rakennusmassan vuoropuhelu, joka tulee huomioida korttelin uudisrakentamisessa ja laajentamisessa, vaikka mittasuhteiden ei ole tarpeen säilyä sellaisenaan. Uudisrakentamisessa tulee vaalia radanvarren mukaista horisontaalista mittakaavaa. Toimistotornin asemaa luettavana, orientaatiota tukevana elementtinä Eteläisen ja Pohjoisen Asemakadun näkymäakseleissa tulee vaalia.

4.5 Historialliset arvot

Matkakeskukset muodostavat Suomessa oman, ajallisesti rajautuvan rakennustyyppin, jonka kehitys sijoittuu pääosin 1990-luvun lopulta 2000-luvun ensimmäiselle vuosikymmenelle. Ne syntyivät vastauksena henkilöautoistumisen kasvuun ja joukkoliikenteen markkinaosuuden heikkenemiseen sekä tarpeeseen kehittää liikennemuotoja yhdistäviä, toiminnallisesti sujuvia ja palveluiltaan monipuolisia joukkoliikenteen solmukohtia. Valtakunnallisesti matkakeskusten kehittämistä ohjattiin 1990-luvun lopulla käynnistetyssä Matkakeskusverkko 2007 -hankkeessa. Hankkeessa toteutettiin matkakeskuksia useille paikkakunnille, ja Riihimäen matkakeskus kuuluu tähän kehitysvaiheeseen. Matkakeskusten päätavoitteena oli lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja palvelutasoa yhdistämällä rautatie- ja linja-autoliikenne sekä niihin liittyvät palvelut yhdeksi toimivaksi kokonaisuudeksi, mikä paransi matkakäyttäjien sujuvuutta ja mahdollisti monipuolisten oheispalvelujen syntymisen. Esikuvana olivat ruotsalaiset resecenterit, korkeatasoiset keskittetyt kauppa-, viihde- ja liikennekeskukset junayhteyksineen, paikallis- ja pitkän matkan linja-autopalveluineen, takseineen ja informaatiojärjestelmineen.²³

Jo varhaisessa vaiheessa tunnistettiin, että matkakeskusten toiminnallinen ja taloudellinen kestävyys edellyttää matkustajavirtojen ohella myös muuta käyttöä. Tässä mielessä matkakeskukset edustavat 2000-luvun alun joukkoliikenne- ja kaupunkikehitysideologiaa, jossa liikenteellisten solmukohtien ja kaupallisten toimintojen yhdistäminen nähtiin keinona vahvistaa joukkoliikenteen asemaa ja kaupunkikeskustoja.²⁴ Riihimäellä matkakeskus suunniteltiin täydentämään asemanseudun laajempaa kaupallista kokonaisuutta, jonka ytimen muodosti Atomikorttelin Prisma ja sitä täydentävät uudet liiketilat. Suunnitteluajkaan tehdyt kaupalliset ennusteet eivät kuitenkaan toteutuneet odotetusti. Taloudellisen tilanteen heikentyminen, moottoritien varteen samaan aikaan suunnitellut ja rakennetut uudet marketit sekä vanhan keskustan elinvoiman uudistaminen hajauttivat kaupallista kysyntää. Tämän seurauksena matkakeskuksen liiketilat ovat jääneet vajaakäyttöisiksi.²⁵ Tämä havainnollistaa matkakeskusten riippuvuutta ympäröivän kaupunkirakenteen ja palveluverkon kehityksestä ja korostaa matkakeskuksen käyttöön liittyvää historiallista arvoa osana Riihimäen liikenne- ja kaupunkikehityksen kokonaisuutta.

23 Korpela & Kivelä 2008, 5–16 Nenonen n.d.; Niskanen n.d.

24 Korpela & Kivelä 2008.

25 Leskelä 26.1.2026.



12.02.2008

Matkakeskuspaikkakunnat. Tilanne alkuvuodesta 2008. Kuva: Matkakeskusverkko 2007.

5 Asemakaavamuutoksen suhde kaupunkikuvaan

5.1 Muutostarpeet ja tavoitteet

Hankkeen taustalla ovat Riihimäen kaupungin ja Hämeen ammattikorkeakoulun (HAMK) tarpeet sekä kaupunginvaltuuston vuonna 2020 hyväksymässä Riihimäen asemanseudun yleissuunnitelmassa tunnistettu matkakeskuksen kehittämispotentiaali. Nykytilanteessa osa matkakeskuksen liiketiloista on vajaakäytössä, eikä rakennusta käytetä enää liikenneterminaalina. Matkakeskuksen kortteli sijaitsee keskeisellä paikalla julkisen rakentamisen vyöhykkeellä hyvien liikenneyhteyksien varrella, minkä vuoksi sille on haettu uutta, pitkäjänteisesti kestävästä käyttöä. Tämän seurauksena on vireillä asemakaavamuutos, jonka tavoitteena on mahdollistaa rakennuksen muuttaminen oppilaitoskäyttöön sekä mahdollistaa korkeudeltaan olemassa olevaa matkakeskusrakennusta suuremman laajennusosan rakentaminen.

Asemakampuksen rakentamisen tavoitteena on hyödyntää korttelin rakennuskantaa mahdollisimman laajasti. Riihimäen matkakeskuksen runko on hyväkuntoinen ja muodoltaan yksinkertainen, mikä mahdollistaa rakennuksen muokattavuuden uuteen käyttötarkoitukseen. Muutoksen lähtökohdaksi on alueen kulttuuriympäristöllisten arvojen sekä matkakeskuksen rakennuksen merkityksen tunnistaminen osana kaupunkikuvaa ja valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön (RKY) välitöntä läheisyyttä. Nämä lähtökohdat ohjaavat asemakaavamuutoksen suunnittelua.

Asemakaavamuutoksen tavoitteet ovat Riihimäen yleiskaavan mukaisia. Alue säilyy keskustatoimintojen alueena, ja matkakeskuksen kortteliin mahdollistetaan edelleen palvelutoimintoja, kuten ravintola- ja muita asiointipalveluja. Kaavamuutoksen tavoitteena on lisätä rakennusoikeutta ja varata riittävästi laajentumisalaa, jotta rakennus voi palvella koulutoiminnan muuttuvia tarpeita myös tulevaisuudessa.

5.2 Kaupunkikuvallisten vaikutusten arviointi



Asemakaavamuutos on vaikutuksiltaan merkittävä, sillä se toteutuessaan lähes kaksinkertaistaa käytetyn kerrosalan. Viiteseurannassa (JKMM Arkkitehdit, 30.1.2026) on esitetty eri vaiheita. Vaikutuksia arvioidaan kokonaisuudessaan toteutuneen kaavan suhteesta kaupunkikuvaan ja rakennettuun kulttuuriympäristöön. Kuvassa toimistorakennus ja Asemakampuksen uudisrakennus laajennuksineen kuvattuna etelän suunnasta. Kuva: JKMM.

Suunnitteilla oleva asemakaavamuutos noudattaa toteutuessaan Riihimäen asemanseudulla 1950-luvulla muodostuneita kaupunkikuvallisia akseleita. Eteläisen Asemankadun katulinja säilyy ja vahvistuu, ja katutilan tilallisuus jäsentyy aiempaa selkeämmin. Kaavaratkaisu tukee asema-aukion symmetriaa ja rautatieaseman rakennuksen erityisasemaa kaupunkikuvassa rajaamalla aukion eteläisivua aiempaa selkeämmin.

Rautatien ympäristön tilallisuus muodostuu erillisistä rakennusmassoista, joilla on selkeä päämateriaali ja selkeä väri. Näitä ovat puinen Paloheimon pääkonttori, puhtaaksi muurattu tiilinen Voimala, sekä rapattu rautatieasema. Asemakaavamuutoksella annetaan määräyksiä korttelin rakentamisesta ja julkisivuväreistä. Julkisivun tulee olla rauhallinen, yksivärinen ja tumma, jotta se ei liity värykseltään asemarakennukseen vaan antaa sille tilaa kaupunkikuvassa ja säilyy sille alisteisena. Asemakampuksen laajennuksineen tulee noudattaa räystäs- ja julkisivulinjan ja materiaalien yhtenäisyyttä ja noudattaa alueen nykyistä rakentamis-

tapaa. Radan varren mittakaavan tulee säilyä eikä uudisrakentamisen tule ylittää Voimalan kerroslukua. Uusi rakennus muodostaa uuden historiallisen kerroksensa ja elementin Riihimäen asemanseudulle.

Nelikerroksinen laajennusosa muodostaa toimistotornille kaupunkikuvallisen parin ja muuttaa korttelin vertikaalista jäsentymistä. Eteläisen sekä Pohjoisen Asemakadun näkymäakseleissa laajennusosa hahmottuu porttimaisena elementtinä ja asettuu kaupunkikuvalliseen dialogiin toimistotornin lisäksi myös vastapäisen Voimalan rakennuksen kanssa. Toimistotornin asema maamerkinä lievenee, mutta se säilyttää asemansa orientaatiopisteenä Pohjoisen ja Eteläisen Asemakadun näkymäakseleissa. Laajennusosa tuo kokonaisuuteen tasapainoa ja vahvistaa matkakeskuksen korttelin kaupunkikuvallista rakennetta. Korttelissa säilyy ajatus korkeammista ja matalammista rakennusosista.

Rautatieaseman rakennuksen rakennustaiteelliselle ja -historialliselle arvolle sekä sen erityisasemalle aukiolla annetaan tilaa siten, että uuden rakennusosan julkisivumateriaalit ja väriytykset kytkeytyvät ensisijaisesti Voimalan rakennukseen, Atomikortteliin ja toimistotorniin. Tämä jatkaa alueella vallitsevaa kaupunkikuvallista logiikkaa, jossa matkakeskuksen kortteli hahmottuu materiaaliensa, väriytyksensä ja horisontaalisen massoittelunsa puolesta osaksi tätä rakennuskantaa. Mittakaavaltaan suuremmat rakennusosat, kuten Atomikortteli ja nykyinen matkakeskuksen kortteli, tuovat muistumia alueen teollisesta toiminnasta, ja tämä ilme säilyy asemakaavamuutoksen myötä.



Asemakampuksen uudisrakennuksen julkisivu pohjoisesta. Toimistotornin laajennus rakennuksen eteläpäädyssä täydentää toimistotornin kaupunkikuvallista asemaa. Kuva: JKMM, viitesuunnitelma 30.1.2026.

Paloheimonkadun päätenäkymä muuttuu asemakaavamuutoksen myötä, kun matkakeskuksen ja rautatieaseman rakennuksen välinen korkeussuhde jäsentyy uudella tavalla. Nykyinen matkakeskus on räystäälinjaltaan rautatieaseman kanssa samassa korkeudessa, mutta kaavamuutos mahdollistaa nykyisen rakennuksen korottamisen, sekä erillisen nelikerroksisen laajennuksen rakentamisen. Muutos vahvistaa rakennuskokonaisuuden roolia osana asemanseudun kaupunkikuvaa. Laajennusosa tuo asemanseudun kaupunkikuvaan uuden ajallisen kerrostuman ja täydentää alueen jo ennestään kerroksellista ilmettä, kuitenkin säilyttäen olevan matkakeskuksen korttelin logiikan massoittelussa ja julkisivukäsittelyssä.

Asemakaavamuutoksen toteutuessa matkakeskuksen toiminto muuttuu julkisesta terminaalista oppilaitokseksi, joka on toiminnoiltaan nykyistä yksityisempi. Kaavassa kuitenkin edellytetään alueen kävely-ympäristön huomiointia sekä esteettömyyttä, sekä laadullisesti että toiminnallisesti. Asema-aukion ja radan sekä uudisrakentamisen välistä kävely-yhteyttä on vaalittava, jotta kaupunkitilassa säilyy rakennusten ja aukion välinen sosiaalinen elementti. Eteläisen asemakadun katulinjaa vahvistetaan osoittamalla rakennuksen länsisivulle ensimmäisen kerroksen korkuinen katos, joka samalla kytkee uudisrakennuksen osaksi vanhaa toimistorakennusta.



Asemakampuksen uudisrakennus kuvattuna Paloheimonkadulta. Nelikerroksinen laajennus, toimistotorni ja Voimala luovat kaupunkikuvallisesti yhtenäisen kokonaisuuden. Kuva: JKMM, viitesuunnitelma 30.1.2026.

6 Lähteet

Arkistolähteet:

Arkkitehtitoimisto HKP Oy

Valokuvia, rakennuskuvia

Maanmittauslaitos

Ortokuvat

Riihimäen kaupunginmuseo

Valokuvia

Riihimäen kaupunki

Asemakaavoja, karttoja, dronekuvia

Riihimäen kaupungin karttapalvelu

<https://kartta.riihimaki.fi>

Muut lähteet:

Arkkitehti. 2005. Nro 6/2005. Suomen Arkkitehtiliitto SAFA.

Heikinheimo, Marianna et al. 2018. Riihimäen rautatieasema ja pohjoinen ratapiha: Kulttuuriympäristöselvitys ja asemarakennuksen suppea rakennushistoriaselvitys. Arkkitehtitoimisto ark-byroo Oy.

Korpela, Kari & Hannu Kivelä. 2008. Matkakeskusverkko 2007: Yhteenvetoraportti.

Leskelä, Pekka. Sähköposti selvityksen laatijalle. 26.1.2026.

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 6/2008. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö.

Museovirasto. 22.12.2009. Riihimäen rautatieasema ja Rautatienpuisto. RKY 2009. [https://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1920] (haettu 23.1.2026)

Niemi, Raija. 2010. Riihimäen rakennuskulttuuria 2010. Riihimäki: Riihimäen kaupunki, kaavoitusyksikkö.

Nenonen, Marko. Liikenneinfrastruktuuri rakennetun ympäristön muokkaajana 1945–2000. Museovirasto. [<https://www.rakennettuhuvinvointi.fi/fi/liikenteen-ja-energian-verkostot/liikenneinfrastruktuuri-rakennetun-ympariston-muokkaajana-suomessa-1945-2000>] (haettu 22.1.2026)

Niskanen, Riitta. Suomalaiset linja-autoasemat 1940-luvulta vuosituhannen vaihteeseen. [<https://www.rakennettuhuvinvointi.fi/fi/liikenteen-ja-energian-verkostot/suomalaiset-linja-autoasemat-1940-luvulta-vuosituhaten-vaihteeseen>] (haettu 22.1.2026)

Riihimäen kaupunki. 2025. Riihimäen yleiskaava 2050. Riihimäki: Riihimäen kaupunki

Riihimäen kaupunki. 2020. Riihimäen rakennetut kulttuuriympäristöt. Riihimäki: Riihimäen kaupunki.

Putkonen, Lauri. 2003. Rakennuskulttuuri Hämeessä. Rakennettu HÄME: Maakunnallisesti arvokas rakennusperintö. Toim. Tuula Hulkkonen. Hämeenlinna: Hämeen liitto, Rakennustieto Oy, 30–60.



Asemakampus 1.vaihe, etelästä



HAMK Riihimäen Asemakampus
11.02.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi



Asemakampus viimeinen vaihe, etelästä



HAMK Riihimäen Asemakampus
11.02.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi



Asemakampus nykytilanne, pohjoisesta



HAMK Riihimäen Asemakampus
11.02.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi



Asemakampus 1.vaihe, pohjoisesta



HAMK Riihimäen Asemakampus
11.02.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi



Asemakampus viimeinen vaihe, pohjoisesta



HAMK Riihimäen Asemakampus
11.02.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi





Hämeen Rakennus ja Tutkimus Oy
Rusinpelto 12
13430 HÄMEENLINNA
0400 835 653

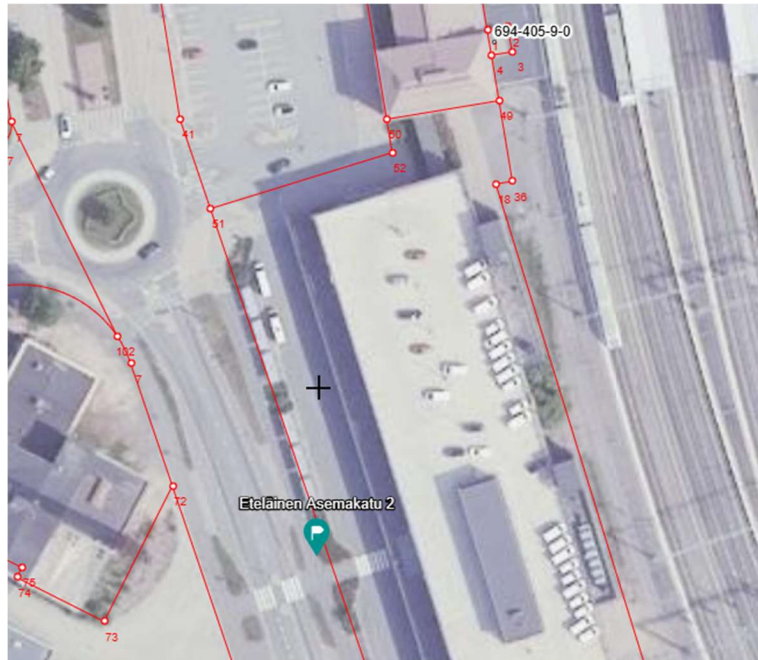
TUTKIMUSRAPORTTI
16.6.2025

Hämeen ammattikorkeakoulu Oy / Kiinteistöpalvelut
Visamäentie 35 A
13101 Hämeenlinna

TYÖ N:o 77114

PIMA-tutkimus

Eteläinen Asemakatu 2, 11130 Riihimäki



1 Toimeksianto

Hämeen ammattikorkeakoulu Oy:n toimeksiannosta on Riihimäellä osoitteessa Eteläinen Asemakatu 2 (694-5-502-3) tehty maaperätutkimuksia näytteenotoilla. Tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää sisältääkö kiinteistön maaperä mahdollisesti ympäristölle tai terveydelle haitallisia haitta-aineita.

Hämeen Rakennus ja Tutkimus Oy
Y-tunnus 2898951-9
Kotipaikka Hämeenlinna
ALV rek

Postiosoite
Rusinpelto 12
13430 HÄMEENLINNA

Puhelin
0400 835 653

Web
www.ratu.fi
jussi.toivonen@ratu.fi



2 Aluekuvaus

Tutkittava kiinteistö sijaitsee Riihimäellä osoitteessa Eteläinen Asemakatu 2. Kohteen kiinteistötunnus on 694-5-502-3. Kohde on matkakeskuksen piha-alueella. Perusmaa alueella on maaperäkartan ja läheisyydessä tehtyjen kairauksien mukaan hiesua tai silttiä. Alueen pintaosa on asfalttia tai kivetystä ja sen alla on täyttömaata. Alue on pinnanmuodoiltaan tasaista. Kiinteistö ei sijaitse vedenhankinnan kannalta tärkeäksi luokitellulla pohjavesialueella.

3 Tehdyt tutkimukset

Tutkimukset aloitettiin esiselvityksellä ja katselmuksella 3.6.2025, jossa pyrittiin rajaamaan tutkimusalue ja määrittämään sen perusteella mahdolliset tutkimuspisteet. Kiinteistön käyttötarkoituksen ja aikaisempien tutkimusten perusteella päädyttiin, siihen että näytteet kerätään öljyhiilivetyjen, metallien sekä PAH-yhdisteiden tutkimista varten. 10.-11.6.2025 alueella suoritettiin näytteenottoja. Tutkimuskohdat on sijoitettu kiinteistölle siten, että tutkimukset olisivat mahdollisimman kattavat selvittämään maaperässä mahdollisesti olevia haitta-aineita. Näytteitä päädyttiin ottamaan 10:stä eri pisteestä 1-3 syvyydeltä. Näytekohdat sijoituivat mahdolliselle tulevalle rakennusalueelle.

4 Näytteenotto

Näytteet otettiin 10.-11.6.2025 välisenä aikana. Näytteenottopisteitä oli 10, joista otettiin yhteensä 25 näytettä. Näytteet tutkittiin aistinvaraisesti välittömästi maasta noston jälkeen.

Näytteenottopisteiden paikkatiedot GK25FIN / N 2000 on esitetty raportin lopussa.

Näytteet 25 kpl pakattiin ja toimitettiin laboratorionkokeisiin (SGS Finland Oy, Kotolahdentie 10, 48310 Kotka)

5 Analysointi

Näytteet (25 kpl) analysoitiin SGS Finland Oy:ssä (Kotolahdentie 10, 48310 Kotka) 11.- 13.6.2025.

Maanäytteistä analysoitiin öljyhiilivetylajikkeet C10-C40 (Menetelmä: ISO 16703:2004), metallit ICP-AES, kuningasvesi menetelmällä (Menetelmä: ISO 22036:2024, ISO 54321:2020, EPA 3015A:2007) sekä Polyaromaattiset hiilivedyt (PAH-yhdisteet) (Menetelmä: SFS-ISO 18287:2006).



6 Tutkimustulokset

Liitteissä on esitetty tutkittujen maanäytteiden analyysitulokset. Tuloksia on verrattu valtioneuvoston asetukseen maaperän pilaantuneisuuden- ja puhdistustarpeen arvioinnista (214/2007, PIMA- asetus) antamiin kynnys tai ohjearvoihin. (Liitteet 1-2 laboratoriotutkimukset ja PIMA- asetuksen ohjearvot)

Maanäytteiden tutkimustulosten perusteella öljyhiilivetypitoisuudet olivat fraklien (C10-C21) ja (C21-C40) osalta alle alemman ohjearvon kaikissa muissa näytteissä paitsi KP7 3m. Öljyjakeiden (C10-C40) osalta tulokset alittavat kynnysarvon kaikissa muissa pisteissä paitsi KP2 2m ja KP7 3m.

Metallien osalta kaikki muut tulokset jäivät alle kynnysarvon, paitsi arseeni näytteessä KP2 2m. Näytteiden arseenipitoisuudet alittavat alemman ohjearvon

Alue kuuluu arseeniprovinssiin 1 eli Etelä-Suomen arseeniprovinssiin, jossa GTK on suositellut suurimmaksi taustapitoisuusarvoksi 21,5 mg/kg ja jossa arseenipitoisuuden keskiarvo on 10,6 mg/kg. Kaikkien näytteiden arseenipitoisuudet alittavat tämän tason.

Polyaromaattisten hiilivetyjen osalta kaikki näytteet alittavat kynnysarvot.

Kynnysarvo vastaa pitoisuustasoa, jossa maa-aineksessa olevan haitallisen aineen aiheuttamia riskejä voidaan pitää merkityksettömän pieninä, riippumatta siitä, missä kyseinen maa-aines sijaitsee tai mihin sitä käytetään. Kynnysarvojen määrittämisessä on otettu huomioon mm. haitta-aineiden yleiset vaaraominaisuudet, maaperän taustapitoisuudet, ohjearvojen perustaksi määritetyt viitearvot ja näihin liittyvä epävarmuus, talousveden kemialliset laatuvaatimukset sekä pysyvän jätteen liukoisuuskriteerit. Pitoisuuksiltaan kynnysarvot alittavista maa-aineksista ei pitäisi aiheutua maaperän, pohjaveden tai muun ympäristön pilaantumisen riskiä, minkä vuoksi kynnysarvoja voidaan pitää myös maaperänsuojelun ja pilaantumisen ennaltaehkäisyn vertailuarvoina. Kynnysarvojen ylittyessä ihmistoiminnan aiheuttama kuormitus, voi tietyissä tilanteissa aiheuttaa haitallisia vaikutuksia ympäristössä. Kynnysarvo toimii herätearvona, jonka ylittyessä mahdolliset kuormituslähteet tulee selvittää ja alueen pilaantuneisuus ja puhdistustarve tulee arvioida. Kynnysarvovertailun lisäksi mitattuja pitoisuuksia tulee verrata myös lähialueen taustapitoisuuksiin.

Taustapitoisuudella tarkoitetaan haitallisten aineiden luontaisia pitoisuuksia maaperässä tai pintamaassa laajalla alueella pilaantuneeksi epäillyn kohteen ympäristössä esiintyviä kohonneita pitoisuuksia, jotka ovat peräisin useammasta eri päästölähteestä eivätkä kohteessa harjoitetusta toiminnasta. (214/2007, PIMA- asetus)



7 Yhteenveto ja johtopäätökset

Riihimäellä osoitteessa Eteläinen Asemakatu 2 sijaitsevan kiinteistön alueella tehtiin kesäkuussa 2025 maaperätutkimuksia. Näytteenottopisteitä oli 10, jotka olivat sijoitettu tutkimusten kannalta olennaisiin kohtiin ja joista otettiin yhteensä 25 näytettä. Näytteistä tehtyjen kokeiden perusteella alueelta löytyi yhdeltä alueelta merkkejä maaperän pilaantuneisuudesta.

8 Jatkotoimenpide / ehdotus

Varsinaista välitöntä puhdistustarvetta ei alueella tarvitse ruveta tekemään, koska alue ei sijaitse pohjavesialueella ja on kivetyksen tai asfaltin peitossa, myöskään sadevedet eivät pääse maaperään. Mikäli alueella tehdään maatöitä tai rakennetaan, tulee nämä tulokset huomioida tulevissa suunnitelmissa.

Liitteet

- Laboratoriotulokset
- Kynnys- ja raja-arvot
- Näytteenottokohtat

Hämeen Rakennus Ja Tutkimus Oy

Jussi Toivonen RI AMK



Tutkimuspisteiden koordinaatit ja näytteenotto syvyydet (GK25FIN, N2000):

KP1:	25488036.3418, 6735868.7899, +90.099 m	1, 2 ja 3 m
KP2:	25488032.5373, 6735880.5553, +90.088 m	1, 2 ja 3 m
KP3:	25488028.7547, 6735890.7378, +90.092 m	1 ja 2 m
KP4:	25488024.5595, 6735901.9076, +90.097 m	1, 2 ja 3 m
KP5:	25488019.4018, 6735916.7002, +90.141 m	1, 2 ja 3 m
KP6:	25488015.1166, 6735931.6449, +90.229 m	1, 2 ja 3 m
KP7:	25488044.2451, 6735883.9452, +90.393 m	1, 2 ja 3 m
KP8:	25488038.7761, 6735898.8068, +90.393 m	1 ja 2 m
KP9:	25488033.5125, 6735915.3246, +90.412 m	1 ja 2 m
KP10:	25488027.3463, 6735929.5220, +90.438 m	1 m

Hämeen Rakennus ja Tutkimus Oy
Y-tunnus 2898951-9
Kotipaikka Hämeenlinna
ALV rek

Postiosoite
Rusinpelto 12
13430 HÄMEENLINNA

Puhelin
0400 835 653

Web
www.ratu.fi
jussi.toivonen@ratu.fi

25487996
6735918

90.229m
KP6

90.438m
KP10

90.141m
KP5

90.412m
KP9

90.097m
KP4

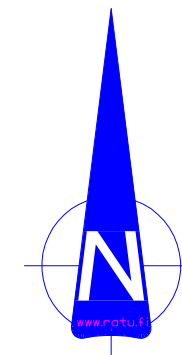
90.393m
KP8

90.092m
KP3

90.393m
KP7

90.088m
KP2

90.099m
KP1



Kiinteistönummus 694-5-502-3	Mittaja PA
Rakennustoimenpide Mittausraportti	Mittausajankohta 10.6.2025
Rakennuskohde nimi ja osoite Eteläinen Asemakatu 2 11130 Riihimäki	Koordinaalisto / järjestelmä GK25FIN, N 2000
Hämeen Rakennus ja Tutkimus Oy Rusinpelto 12 13430 Hämeenlinna www.rotu.fi p. 0400835653 Y-289951-9	

Yhteenveto

17.2.2026

Kaavan nimi

Eteläinen asemakatu 2, matkakeskus

Hankkeen paikkakunta

Riihimäki

-

Kaavatyyppe

Asemakaavat

Mikä on tarkasteltavan suunnitelman sijainti suhteessa olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen?

Suunnitelma täydentää tai kehittää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta.

Valittu sijainti mahdollistaa toteuttamisen ilmastokestävästi. Seuraavien valintojesi vaikutusmahdollisuus ilmastokestävyyteen on **suuri**.

Kaavasi ilmastokestävyyden painottuminen

I Luonnonvarojen käytön minimointi

- A. Olemassa olevan hyödyntäminen ja uuden toteuttaminen resurssiviisaasti
- B. Metsien hiilinielujen ja hiilivarastojen turvaaminen ja lisääminen
- C. Hiilen säilyminen tulevassa rakenteessa

II Kestävän elämäntavan mahdollistaminen

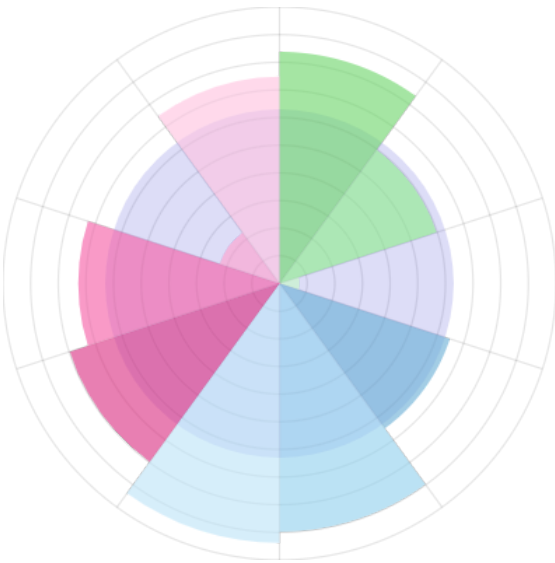
- A. Liikkumisen tarpeen vähentäminen
- B. Kulkumuotojakauman painottuminen kestäväksi
- C. Kestävät ratkaisut mahdollistavien toimintojen ja elettävyyden edistäminen

III Kulutuksen päästöjen minimointi

- A. Alueen uusiutuvan energian tuotantopotentiaalin selvittäminen
- B. Uusiutuvan energian tuotannon mahdollistaminen
- C. Alueen energiatehokkuuden huomioiminen
- D. Infran ja teknisen huollon resurssitehokkuuden huomioiminen

IV. Ilmastomuutoksen aiheuttamiin riskeihin varautuminen

- A. Alueen ilmastoriskeille alttiiden ominaispiirteiden tunnistaminen
- B. Alueen haavoittuvien arvojen ja toimintojen tunnistaminen
- C. Äärevöityvistä sääoloista aiheutuvien vaaratekijöiden tunnistaminen



Arvio kaavasi ilmastokestävyydestä teemoittain

Vahvuuksia

- A. Olemassa olevan hyödyntäminen ja uuden toteuttaminen resurssiviisaasti
- B. Kulkumuotojakauman painottuminen kestäväksi
- C. Kestävät ratkaisut mahdollistavien toimintojen ja elettävyyden edistäminen
- A. Alueen uusiutuvan energian tuotantopotentiaalin selvittäminen
- A. Alueen ilmatoriskeille alttiiden ominaispiirteiden tunnistaminen

Heikkouksia

- C. Hiilen säilyminen tulevassa rakenteessa
- C. Alueen energiatehokkuuden huomioiminen