RIIHIMÄKI

Dnro KH 1142/2025
24.8.2026

ETELÄINEN ASEMAKATU 2, MATKAKESKUS

Asemakaavan muutos 5:18

ASEMAKAAVAN SELOSTUS

Lainvoimainen 19.10.2026



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

ASEMAKAAVASELOSTUS, JOKA KOSKEE 24.8.2026 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 §.

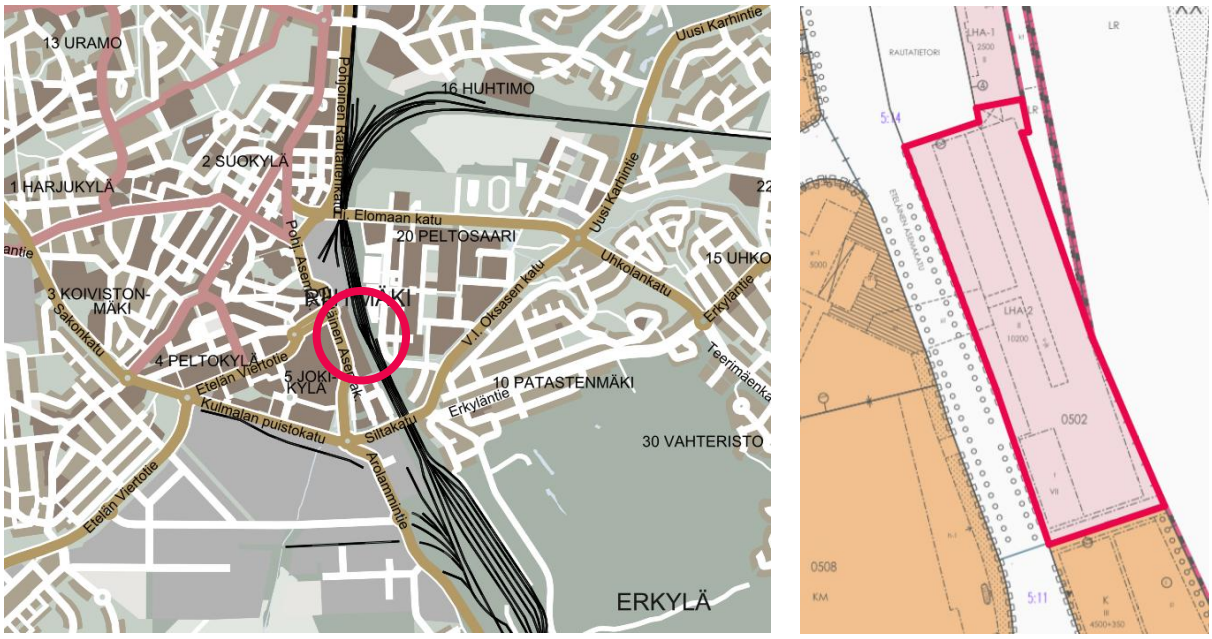
Kaavan käsittelyvaiheet:

Vireille 8.11.2025
OAS AKL 63 § 8.11.2025
Kuuleminen AKL 62 § 23.02.2026 – 24.03.2026
Kaupunginhallitus 01.06.2026
Nähtävillä AKL 65 § 8.6.2026 – 7.7.2026
Kaupunginhallitus 24.8.2026
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 m^2.

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 asemanseudun yleissuunnitelmassa on matkakeskuksen yhteydessä todettu olevan potentiaalia monipuolisille palveluille ja tällä hetkellä monet liiketilat ovat tyhjillään.

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-m^2. Lisäksi asemakaavamääräyksiä tarkistetaan ja annetaan ajantasaiset määräykset muun muassa kaupunkikuvasta ja hulevesien hallinnasta.

Sisällysluettelo

1.4. LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

Liite 1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (8.11.2025, päivitetty 21.2.2026 ja 1.6.2025)

Liite 2 Asemakaavakartta ja kaavamääräykset

Liite 3 Asemakaavan viitesuunnitelma, JKMM ja Arkkitehtitoimisto Olla Oy (11.2.2026, päivitetty 28.4.2026)

Liite 4 Tärinä ja runkomeluselvitys, A-Insinöörit (17.11.2025)

Liite 5 Liikennemeluselvitys, A-Insinöörit (17.2.2026, päivitetty 16.4.2026)

Liite 6 Riihimäen matkakeskuksen korttelin kaupunkikuvallinen selvitys, ONE Architects (6.2.2026)

Liite 7 HAMK Riihimäen asemakampus valokuvaupotukset, JKMM ja Arkkitehtitoimisto Olla Oy (11.2.2026, päivitetty 5.5.2026)

Liite 8 PIMA-tutkimus, Hämeen Rakennus ja Tutkimus Oy (16.6.2025)

Liite 9 Kaavan ilmastokestävyyden arviointiraportti, tiivistelmä (17.2.2026)

Liite 10 Esittely- ja keskustelutilaisuuden muistio (5.3.2026)

Liite 11 Eteläinen asemakatu 2, asiantuntijamuistio, A-Insinöörit Oy (29.4.2026)

Liite 12 Asemakaavamuutosalueen hulevesiselvitys, AFRY Finland Oy (11.5.2026)

Liite 13 Tiivistelmä asemakaavatyön aikana saadusta palautteesta sekä vastineet (24.8.2026)

Liite 14 Asemakaavan seurantalomake

1.5. LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA

- Riihimäen ilmanlaatuselvitys (Ilmatieteen laitos, 2023)
- Kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkko 2050 (Riihimäen kaupunki, 2023)
- Riihimäen kaupungin hulevesiohjelma (Afry 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 meluselvitys (Ramboll ja Riihimäen kaupunki, 2019)
- Riihimäen kaupungin maankäytön ja liikenteen kehittämisselvitys 2015 (Trafix Oy)
- Riihimäen matkakeskuksen pilaantuneiden maiden puhdistustoimenpideraportit 1 ja 2 (Golder Associates Oy, 2008)
- Pilaantuneen maaperän kunnostuksen loppuraportti, Eteläinen ja Pohjoinen Asemakatu (FCG Planeko Oy, 2008)

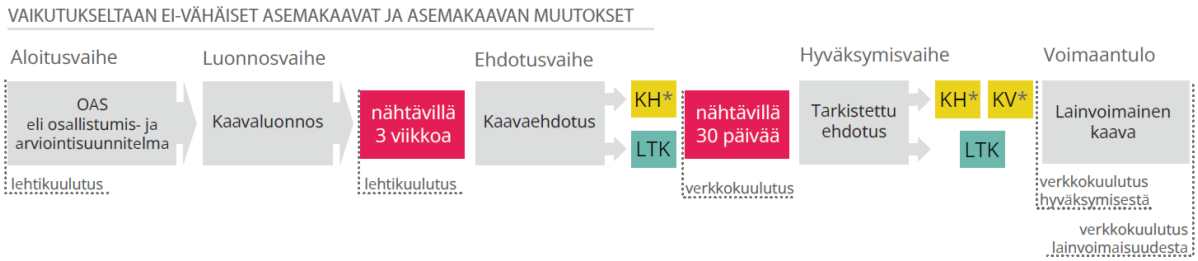
2. TIIVISTELMÄ

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.



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

Kaavan vireilletulosta sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) nähtäville 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 nähtäville asettamiseen saakka. Luonnosvaiheessa järjestettiin esittely- ja keskustelutilaisuus. Tilaisuuden muistio lisättiin 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 asetettiin nähtäville viranhaltijatyönä ja aineisto oli nähtävillä 23.2. – 24.3.2026 (MRA 30 §) kaavahankkeen verkkosivulla sekä Virastokeskus Veturissa osoitteessa Eteläinen Asemakatu 4 (3. krs). Luonnoksen nähtävilläoloaikana annettiin 11 lausuntoa. Mielipiteitä ei jätetty.

Kaavaehdotus oli nähtävillä 8.6.2026 - 7.7.2026. Kaavaehdotuksesta annettiin 11 lausuntoa. Muistutuksia ei jätetty. Mielipiteisiin, muistutuksiin ja lausuntoihin on annettu vastineet, jotka ovat kaavaselostuksen liitteenä 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 19 000 k-m^2. 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-m^2. 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 ääneneristävyyttä. Sijainniltaan ohjeellinen yleiselle jalankululle varattu osa-alue Matkakeskuksen sisällä poistetaan. Asemakaavanmuutoksella 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 suunnittelualueen 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 m^2.

Tontti sijaitsee asemakaavoitetulla alueella. Se rajautuu lännessä katualueeseen, etelässä liike- ja toimistorakennusten korttelialueeseen, idässä rautatiealueeseen sekä pohjoisessa Rautatietoriin 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 rajaus 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 vuotuinen 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, rakentuva asuinalue mahdollistaa jopa 500 uuden asunnon toteutumisen.

Yhdyskuntarakenne

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

Kaava-alue 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 rakentuneet asuinkerrostalot. Kaavamuutosalueen eteläpuolinen Jokikylän uusi, rakentuva asuinalue mahdollistaa jopa 500 uuden asunnon toteutumisen.

Palvelut, työpaikat ja elinkeinotoiminta

Kaava-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 päiväkoti sijaitsee noin 500 metrin etäisyydellä. Perusopetuksen palvelut sijaitsevat noin kilometrin etäisyydellä.

Tällä hetkellä monet matkakeskuksen liiketilat ovat tyhjillään. 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 maamerkkeinä toimivia Voimalan rakennusta, ratapihan vesitornia sekä matkakeskuksen toimistotornia. Kaupunkikuvallisen tarkastelun kannalta relevantit rakennukset voidaan jakaa julkisivumateriaalin mukaan kolmeen ryhmään: punatiiliset, 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-m^2 (sisältäen toimistorakennuksen kanssa yhteiset huoltotilat). Toisessa ja kolmannessa kerroksessa on Matkakeskuksen asiakkaille sekä liityntäliikenteelle osoitetut pysäköintitasot. Ajo tasoille 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

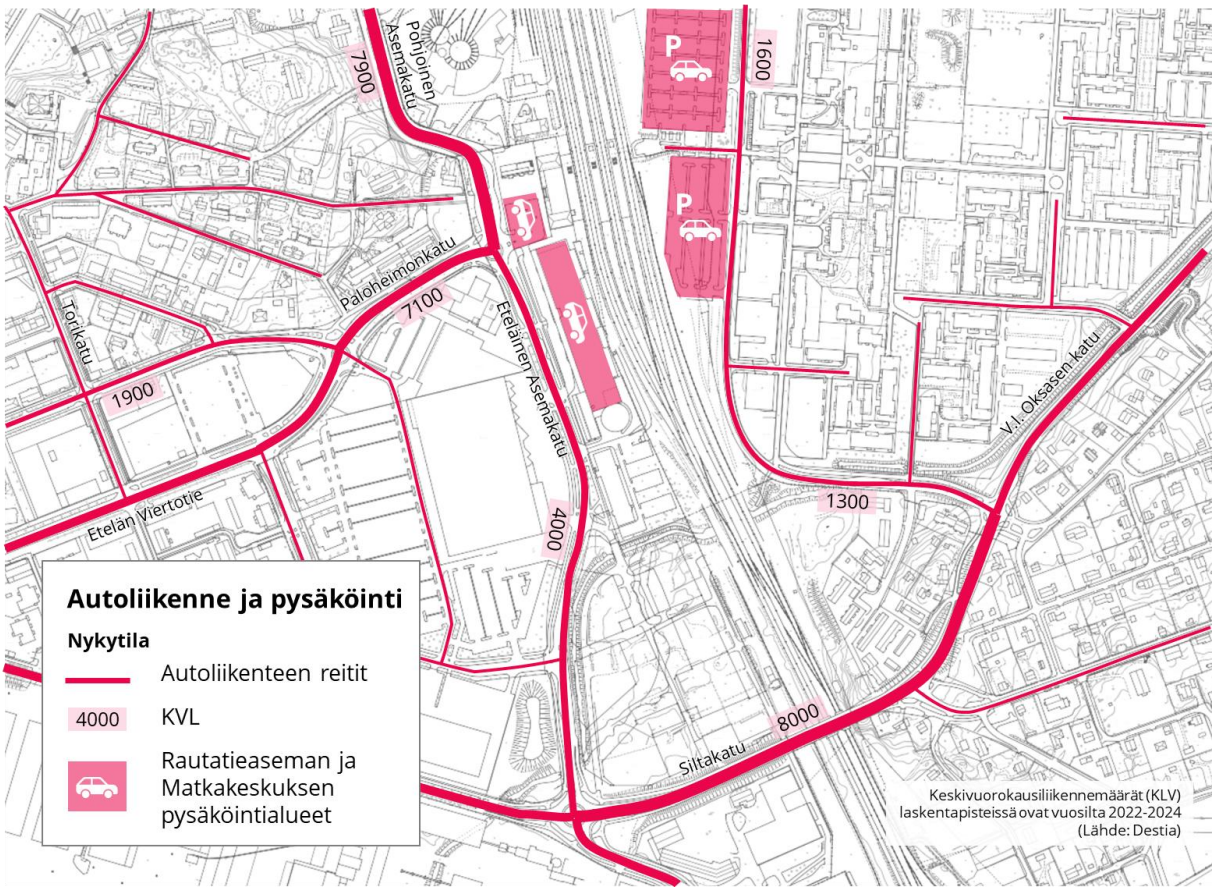
Liikenneverkko

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

Kaava-alueen länsipuolitse kulkeva Eteläinen Asemakatu on Riihimäen liikenneverkossa luokitukseltaan pääkatu. Se yhdistyy suunnittelualueen luoteiskulmassa liikenneympyrän kautta pohjoiseen kulkevaan Pohjoiseen Asemakatuun ja länteen kulkevaan Paloheimonkatuun. Eteläisen Asemakadun nopeusrajoitus on 40 km/h. Pohjoisen Asemakadun ja Paloheimonkadun nopeusrajoitukset ovat hiljattain laskettu tasolle 30 km/h.

Eteläisen Asemakadun liikennemäärä (KVL) on suunnittelualueen kohdalla nykytilanteessa noin 4 000 ajon/vrk sekä raskaan liikenteen osuus on noin 3,2 %. Pohjoisen Asemakadun liikennemäärä (KVL) on nykytilanteessa noin 7 900 ajon/vrk sekä raskaan liikenteen osuus on noin 3 %. Paloheimonkadun liikennemäärä (KVL) on suunnittelualueen kohdalla nykytilanteessa noin 7 100 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.



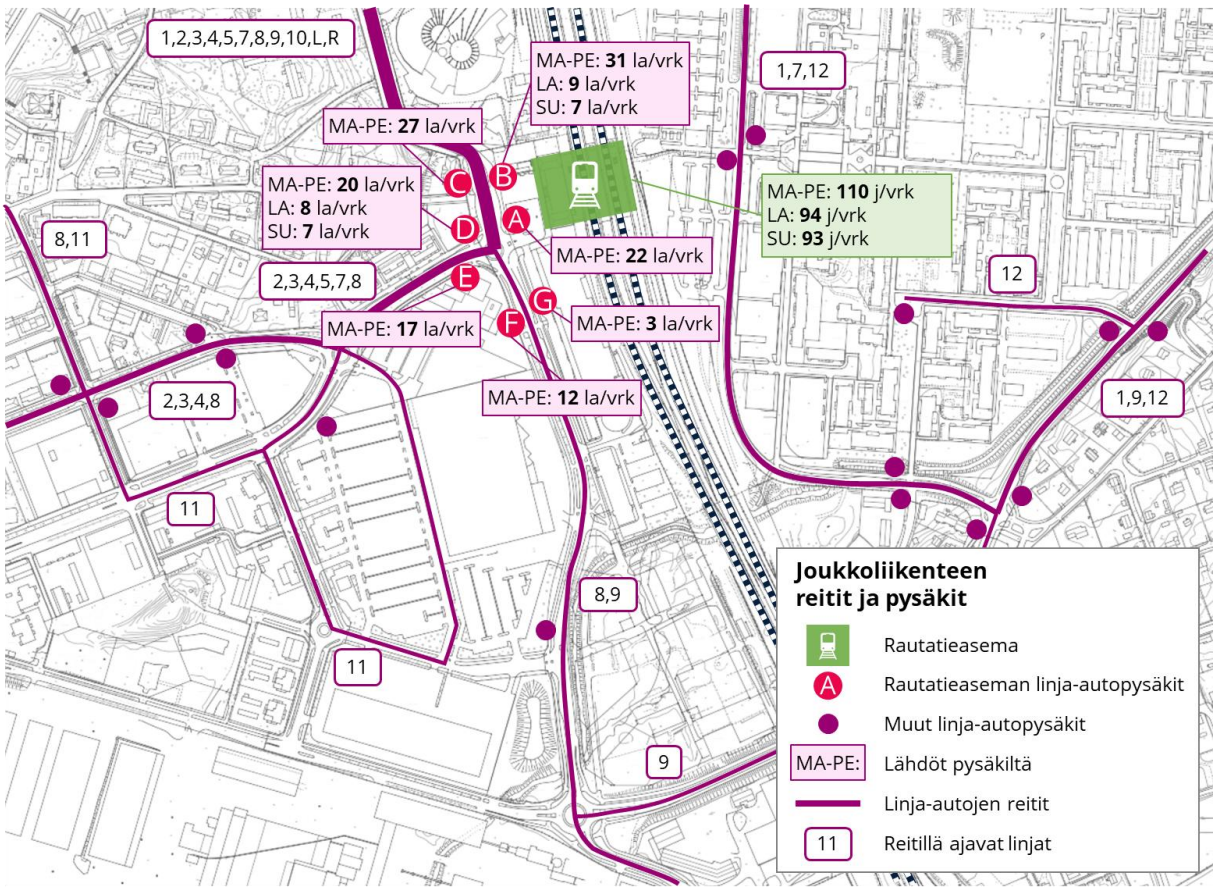
Kuva 7 Keskivuorokausiliikennemäärät vuosilta 2022–24

Joukkoliikenne

Alueella on erittäin hyvät joukkoliikenteen palvelut. Juna-asemalla pysähtyy arkisin yli 100 junaa ja Asemanseudun joukkoliikennepysäkeillä yli 50 vuoroa vuorokaudessa / ajosuunta. Pysäkit sijaitsevat aseman edessä Pohjoisen Asemakadun varrella, Paloheimonkadulla ja matkakeskusrakennuksen kohdalla Eteläisen Asemakadun varrella. Oheisissa kuvissa on esitetty joukkoliikenteen periaatteet.

Kaava-alue on kaavoitettu henkilöliikenneterminaalin korttelialueeksi. Riihimäen kaupungin suunnitelmissa 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.

Seutuliikenteen linjat siirtyvät matkakeskuksen edestä Paloheimonkadun (E) pysäkille, jota kehitetään. Kyseisiä pysäkkejä käyttäisi tulevaisuudessa yli 40 vuoroa.



Kuva 8 Joukkoliikenteen reitit ja pysäkit nykytilanteessa

Pysäköinti

Kaava-alueen 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.

Kaava-alueen 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 eteläpäähän, 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 arkkityyppisen ja toimivan komposition, jossa torni naulitsee kokonaisuuden paikoilleen ja toimii kaupunkitilassa maamerkkinä. 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 Rautatienpuiston alueeseen. Riihimäki on pääratojen risteysasemana yksi liikenteellisesti merkittävimmistä. Reilun sadan viidenkymmenen vuoden aikana kehittynyt Riihimäen rautatieaseman ja Rautatienpuiston alue kuvastaa poikkeuksellisen edustavasti rautateiden historiaa ja toimintaa. Alue kattaa rakennuskantaa 1850-luvulta 1930-luvulle ja nykypäivään, käsittäen esimerkiksi Rautatienpuiston työväen asuinalueen, VR:n alueille ominaisen hoidetun puiston, veturitallien sarjan, harvinaisen lennätinkonepajan, teollisuusrakennuksia ja funktionalistisen asemarakennuksen.

Rautatien puisto 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 liitteenä olevassa kaupunkikuvallisessa selvityksessä matkakeskuksen lähiympäristön rakentumisen vaiheita on kuvattu tarkemmin.

Kaava-alueella ja sen lähiympäristössä ei ole tiedossa muinaismuistoja.

Tekninen huolto

Kiinteistö 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.

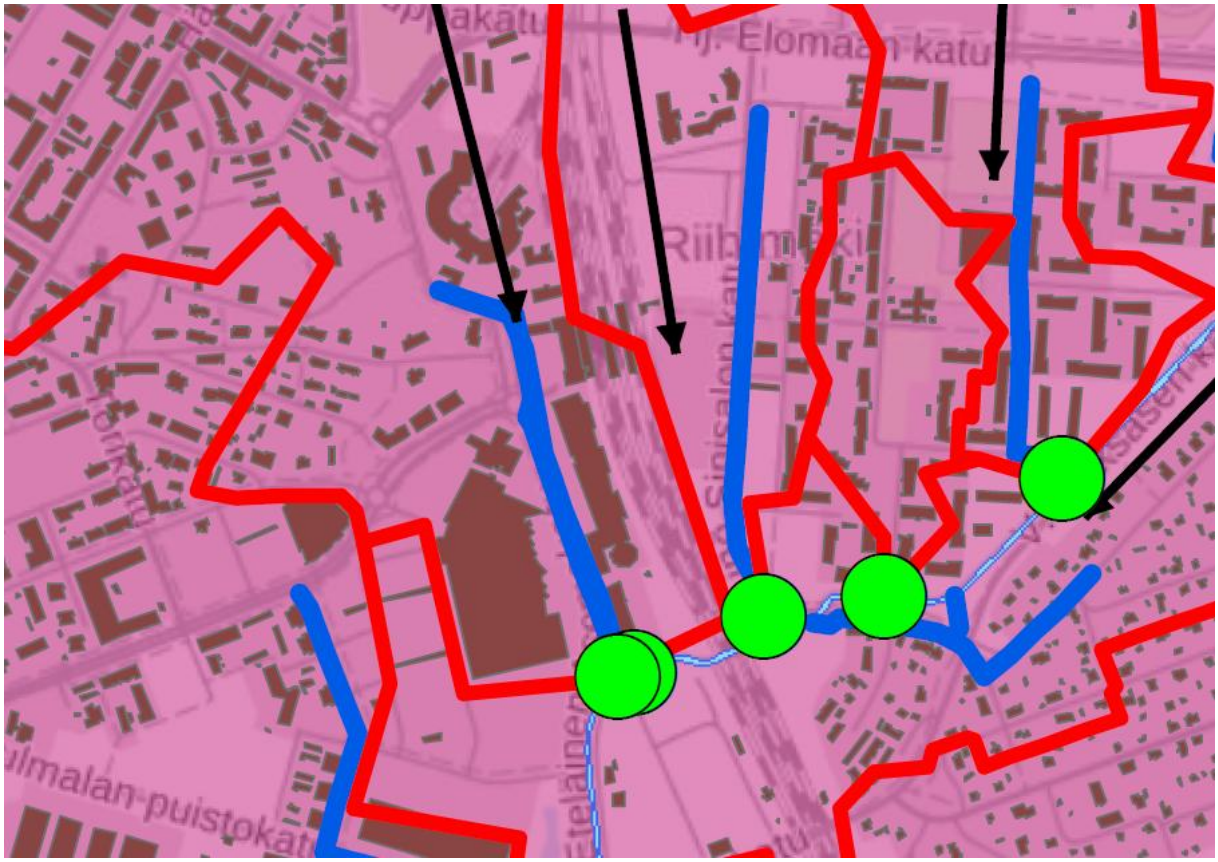
Vesistöt ja vesitalous

Suunnittelualueella ei ole näkyvää vettä eikä se sijaitse pohjavesialueella. Lähin vesialue, Vantaanjoki, sijaitsee alueen eteläpuolella noin sadan metrin päässä. Tontti sijaitsee yleiskaavan tulvariskialueella 1/250a. Tämä tarkoittaa, että vaikeasti evakuoitavia toimintoja ei saa sijoittaa suunnittelualueelle. Alueella edellytetään hulevesien laadullista ja määrällistä hallintaa.

Suunnittelualueen ympäristö on rakennettua ja suurin osa alueen pinta-alasta on vettä läpäisemätöntä. Myös matkakeskuksen tontti on pääosin vettä läpäisemätöntä katto- ja asfalttipintaa. Teh-

dyn hulevesiselvityksen (AFRY 11.5.2026) perusteella matkakeskuksen 1,3 ha suuruisen tontin nykytilan pintavaluntakerroin on 0,86 ha ja mitoitusvirtaama on 178 l/s (virtaama 1/3 v). Sateessa on otettu huomioon ilmastonmuutoksen ennakoitu vaikutus (+20 %).

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).



Kuva 9 Ote Riihimäen hulevesiohjelman valuma-aluejakojakartalta. Kuvassa pääsirtausreitti sinisellä ja purkupiste vihreällä. (Riihimäen hulevesiohjelma, 2022)

3.1.5. Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Tärinä

Asemakaavamuutosaluetta 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 4)

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 suunnittelualueen 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 suunnittelualueen 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)

Lupa- ja valvontaviraston ylläpitämään Maaperän tilan tietojärjestelmään (MATTI-järjestelmään) on merkitty kaksi kaavamuutosalueella ja sen yhteydessä olevaa MATTI-kohdetta: *Riihimäen matkakeskus, Eteläinen Asemakatu 2A-2B* (kohdenumero 100326263) ja kaava-alueeseen rajautuva tiealue *Eteläinen asemakatu* (kohdenumero 100328291). Riihimäen matkakeskuksen kohde on entistä rautatieaseman pysäköinti- ja rata-aluetta, jossa on vuonna 2006 tehdyissä maaperätutkimuksissa todettu PCDD/PCDF-pitoisuuksia. Alueella on ollut aiemmin useita pistoraiteita, joilla on seisotettu junia.

Puhdistustyöt suoritettiin 2007–2008 aikana kummassakin kohteessa. Hämeen ympäristökeskus katsoi piha-alueen puhdistustyöstä vuonna 2008 antamassaan lausunnossa, että kiinteistön maaperän puhdistus täyttää hyväksyttävästi suoritetulta puhdistustyöltä edellytettävät vaatimukset, mutta mikäli matkakeskuksen piha-alueilla tehdään laajamittaisempia kaivutöitä, on kaivumassojen laatua kuitenkin tarkkailtava. Puhdistustavoitteena on ollut SAMASE-raja-arvot.

Alueen käyttötarkoitus on arvioitu asemakaavamuutoksen myötä nykyistä herkemmäksi, joten alueelle, jolle tullaan osoittamaan uutta rakennusalaa, tulee tehdä maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen uudelleenarviointi, sekä selvittää voiko Eteläiseltä asemakadun todetulla pilaantuneisuudella olla vaikutuksia kaava-alueelle. Arvioinnit tulee tehdä Lupa- ja valvontaviraston edellyttämällä tavalla.

Vaarallisten kemikaalien kuljetukset

Kaava-alue sijaitsee Riihimäen aseman ja vilkkaasti liikennöidyn pääradan läheisyydessä. Pääratata pitkin kuljetetaan VAK-kuljetuksia ja lisäksi Riihimäellä sijaitsee VAK-ratapiha. Alueidenkäyttölain 132/1999 mukaan alueiden käytön suunnittelun tavoitteena on edistää turvallisen, terveellisen, viihtyisän, sosiaalisesti toimivan ja eri väestöryhmien, kuten lasten, vanhusten ja vammaisten, tarpeet tyydyttävän elin- ja toimintaympäristön luomista (§5).

3.2. MAANOMISTUS

Asemakaavamuutosalue 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

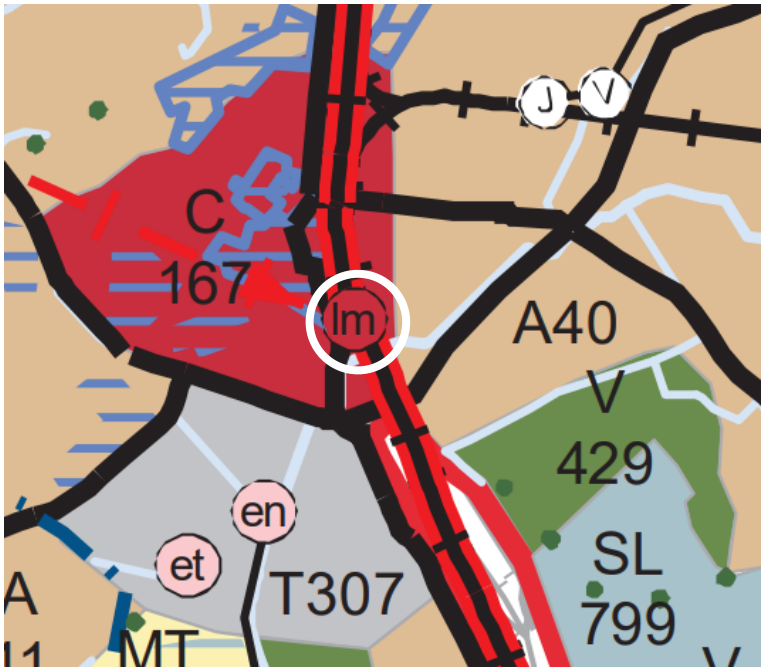
Valtioneuvosto päätti valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017. Uudistetut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tulivat voimaan 1.4.2018.

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 lm, joka tarkoittaa joukkoliikennekeskusta tai matkakeskusta. Asemakaavamuutosalue rajautuu osittain alueeseen, joka on merkitty valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY).



Kuva 10. Ote Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040 kaavakartasta. Valkoisella ympyrällä merkitty suunnittelualueen likimääräinen sijainti. (Kuva: hämeenliitto.fi)

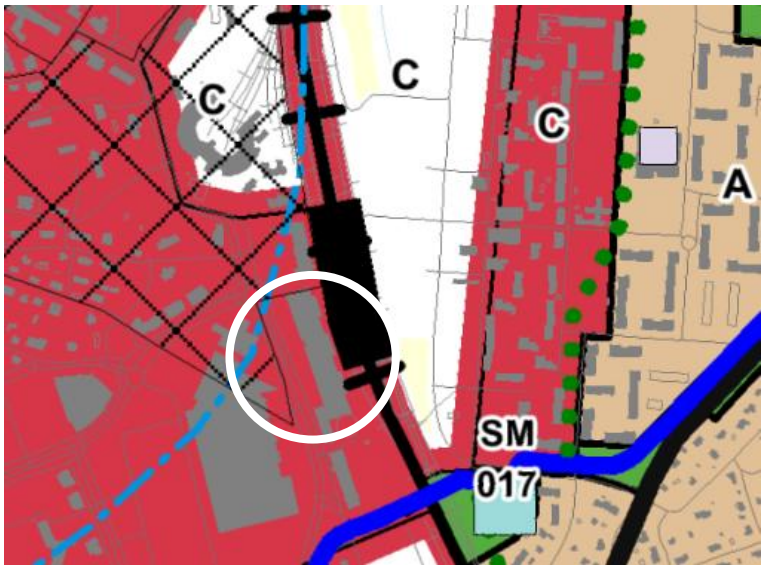
Keskustatoimintojen alueen suunnittelumääräys: Alueen suunnittelussa on otettava huomioon yhdyskuntarakenteen eheys, kaupunkikuvan omaleimaisuus, asuinympäristön laatu ja monipuolisuus, yhteydet seudullisille virkistysalueille, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn liikenneverkkojen kattavuus, sujuvuus 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 11. 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.

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

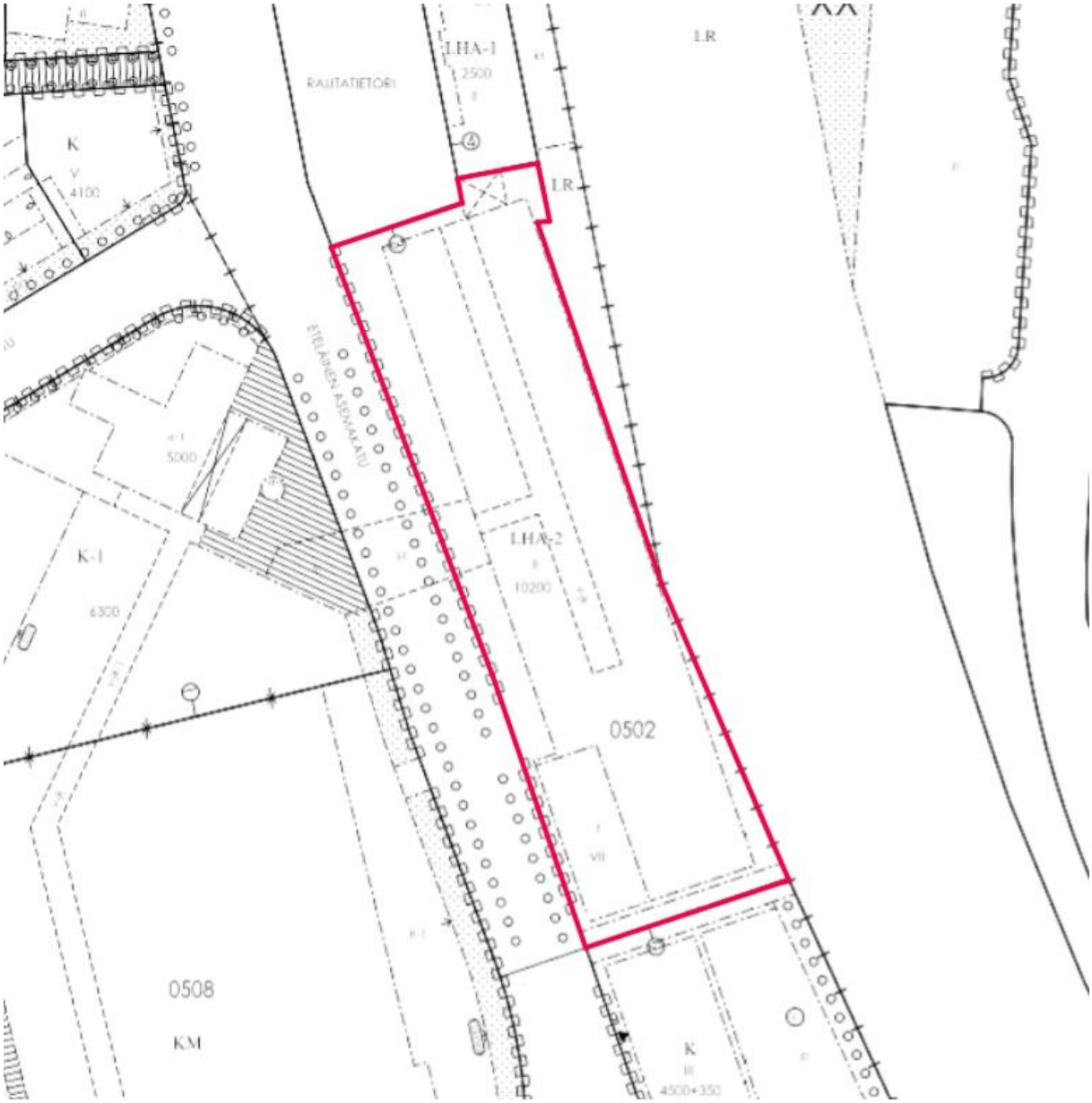


Kuva 12. Ote Riihimäen yleiskaava 2050. Valkoisella ympyrällä merkitty suunnittelualueen likimääräinen sijainti.

Asemakaava

Kiinteistön alueella voimassa oleva asemakaava 5:14 on hyväksytty vuonna 2006. Kiinteistön käyttötarkoitus on LHA-2, 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 suuryksikköä.

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



Kuva 13. Ote ajantasa-asemakaavasta. Kaava-alueen rajaus punaisella.

LHA-2-korttelialueella tulee olla yhteensä vähintään 430 autopaikkaa, joista 225 kpl henkilöliikenneterminaalien liityntäpysäköintipaikkoja. Toimitilojen ja toimistojen autopaikkavaatimus on 1ap / 100 kem^2 ja liiketilojen 1ap / 70 kem^2. 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 luonnonvaloa. 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 itäsivun 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 rakennusalalla 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 tavoitetila määriteltiin helmikuussa 2019 hyväksytyssä visiotyössä (KV 4.2.2019 § 5). Siinä on tunnistettu keskustan laajentuminen kohti rautatieasemaa ja kaupallisen ydinkeskustan siirtyminen asemanseudulle. Visiotyössä bulevardimainen keskuskehä sitoo helminauhamaisesti yhteen tärkeät paikat asemanseudulla ja keskustassa. Keskuskehä määrittää myös liikkumisympäristöä rajaamalla sisälleen hitaan liikkumisen alueet. Keskuskehä yhdistyy koko kaupunkia kiertävään kulttuurin, luonnon, virkistysalueiden ja koulutuksen reittiin. Samalla kaupungin eri osa-alueiden identiteettejä vahvistetaan ja selkeytetään. (Riihimäen asemanseudun yleissuunnitelma 2020)

Asemanseudun yleissuunnitelmassa (KV 3.2.2020 § 9) ja viitesuunnitelmissa Matkakeskuksen kiinteistön alueelle on esitetty lisärakentamista toimistotornin 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. Asemakaavallisena 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 toimitila- 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:

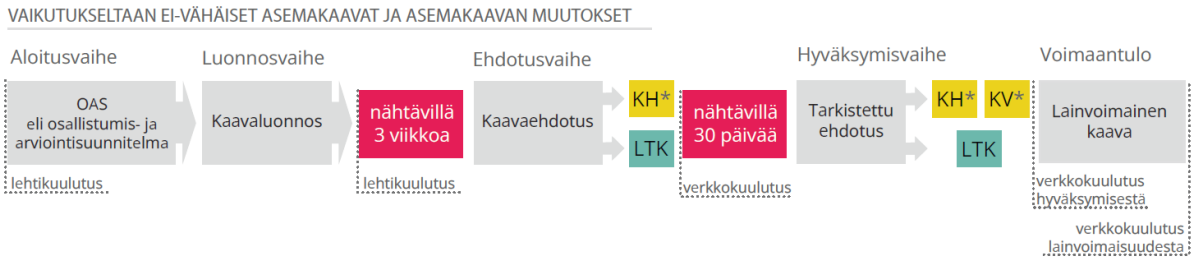
- alueen ja lähialueiden maanomistajat, asukkaat ja yritykset
- Riihimäen kaupungin vastuualueet:
    - ympäristönsuojelu
    - rakennusvalvonta
    - suunnittelu ja toiminnanohjaus
    - Etelä-Hämeen ympäristöterveys
- Riihimäen vesi, vesihuoltojohtaja
- Caruna Oy
- Elisa Oyj
- TeliaSonera Finland Oyj
- Riihimäen Kaukolämpö Oy
- Väylävirasto
- Hämeen liitto

- Kanta-Hämeen pelastuslaitos
- Lupa- ja valvontavirasto
- Lounais-Suomen Elinvoimakeskus
- 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



*Kuva 14. Asemakaavaprosessin eteneminen. * -merkinnällä merkityt kohdat kuuluvat tähän prosessiin.*

Aloitusvaihe

Kaavan vireilletulosta sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) nähtäville 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 nähtäville asettamiseen saakka.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin yksi lausunto.

Luonnosvaihe

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

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

Luonnosvaiheessa järjestettiin esittely- ja keskustelutilaisuus Antonin talolla (Öllerinkatu 3) 5.3.2026. Tilaisuuden muistio on kaava-aineiston liite nro 10.

Luonnosvaiheessa pyydettiin tarvittavat viranomaislausunnot. Osallisilla oli mahdollisuus jättää kaavaluonnoksesta mielipide nähtävilläolon aikana. Valmisteluvaiheen aineistosta saatiin 11 lausuntoa, jotka koskivat mm. kaupunkikuvallisia arvoja, liikennemelua, liityntäpysäköintiä sekä teknisiä verkostoja. Mielipiteitä ei jätetty. Lausunnot olivat suunnittelijalla käytössä kaavaehdotusta valmisteltaessa. Tiivistelmä kaavatyön aikana saadusta palautteesta ja vastineet ovat kaavaselostuksen liitteenä nro 13.

Ehdotusvaihe

Luonnosvaiheen jälkeen asemakaavaa tarkistettiin saadun palautteen perusteella.

Kaupunginhallitus käsitteli Eteläinen Asemakatu 2 -asemakaavaehdotuksen kokouksessaan 1. kesäkuuta 2026 § 156 ja päätti asettaa sen nähtäville. Kaavan ehdotusvaiheen aineiston nähtävilläolosta kuulutettiin kaupungin virallisessa ilmoituslehdessä Aamupostissa ja kaupungin verkkosivuilla. Ehdotusvaiheen nähtävilläolo ja kuuleminen järjestettiin 8.6. – 7.7.2026. Kaava-aineisto pidettiin nähtävillä Riihimäen Tietotuvan ilmoitustaululla (Eteläinen Asemakatu 2) sekä kaavahankkeen verkkosivuilla.

Ehdotuksen nähtävilläoloaikana pyydettiin tarvittavat viranomais- ja asiantuntijalausunnot. Osallisilla oli mahdollisuus jättää kaavaehdotuksesta muistutus kaavaehdotuksen nähtävilläoloaikana. Kaavaehdotuksesta saatiin 11 lausuntoa. Lupa- ja valvontavirasto otti lausunnossaan kantaa kaupunkikuvallisiin seikkoihin, kuten junaradan puoleisen julkisivun määräyksiin sekä maaperän pilaantuneisuutta koskeviin määräyksiin ja selvityksiin. Muilta osin lausunnoissa ei ollut huomautettavaa asemakaavaa koskien. Muistutuksia ei jätetty. Lausunnot ja muistutukset ovat suunnittelijalla käytössä valmisteltaessa kaavaa hyväksymisvaiheeseen (tarkistettu ehdotus) ja niihin on laadittu vastineet.

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 Oy. Kaavan luonnosvaiheen materiaalista sekä kaavaehdotuksesta pyydettiin 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 tavoitetila 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. Matkakeskuksen 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-m^2. 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. Tavoitellusta 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 kampukseksi. 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-m^2. Nykyisen toimistotornin toiminnot pidetään ennallaan.

HAMK:n 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. Maantasoker-

roksen 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 paikoitusliikenneratkaisut 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 Rautatietoriin ja henkilöliikenneterminaalin korttelialueeseen.



Kuva-15 Asemakaavan viitesuunnitelma, havainnekuva JKMM Arkkitehdit 28.4.2026

Asemakaavakartta, merkinnät ja määräykset ovat kaavaselostuksen liite 2.

5.1.1. Mitoitus

Asemakaavamuutoksen pinta-ala on 13 276 m^2.

Asemakaavassa osoitettavien aluevarausten pinta-alat:

KTYO-1, Toimitila- ja koulutusrakennusten korttelialue

pinta-ala	13 276 m^2
rakennusoikeus	19 000 k-m^2
Uusi korttelitehokkuus	1,43

Asemakaavan seurantalomake on selostuksen liitteenä nro 14.

5.1.2. Aluevaraukset, kaavamerkinnät ja -määräykset

Rakennusoikeus

Rakennusoikeus on osoitettu toimitila- ja koulutusrakennusten korttelin rakennusalalle (**KTYO-1**). Kaava-alueelle on osoitettu rakennusoikeutta yhteensä 19 000 k-m^2, jolloin uusi korttelitehokkuus on 1,43. Tämä on 8 800 k-m^2 enemmän kuin aiemmassa kaavassa osoitettu rakennusoikeus. Korttelialueen kerrosalasta saa käyttää myymälätiloja ja pääkäyttötarkoitusta tukevia kokoontumis-, liikunta-, vapaa-ajan, näyttely-, kahvila- ja ravintolatiloja varten enintään 1 500 k-m^2.

Korttelialueella sijaitsee nykyinen matkakeskus, jonka nykyinen laajuus on 6 140 k-m^2. Tontin eteläosaan on osoitettu toimitilojen rakennusala. Tällä alueella sijaitsee nykyinen matkakeskuksen toimistotorni, jonka nykyinen laajuus on 4 218 k-m^2.

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.

Voimalan asema tulee säilyttää Eteläisen ja Pohjoisen Asemakadun sekä Paloheimonkadun näkymäakseleissa, eikä sitä tule varjostaa sitä korkeammalla uudisrakentamisella, tästä syystä rautatietoriin rajautuvien rakennusten tulee olla viereistä Voimala-rakennusta matalampia ja ylin korkeusasema saa olla enintään noin +112. Lisäksi ylimmän autopysäköintitason reunakaiteen ylin korkeusasema saa olla noin +102,00. Tämä korkeus vastaa viereisen asemarakennuksen räystään korkeutta. Ylimmän pysäköintitason saa kattaa niin, että muurimaisen reunakaiteen korkeus ei ylitä ylintä annettua korkeusasemaa.

Rautatietorin ja Eteläisen Asemakadun puoleisille rakennusten sivuille tulee rakentaa yleiseen jalankulkualueeseen liittyvä vähintään 3 metriä leveä yhtenäisesti jatkuva avoin katettu tila. Katetun tilan tulee olla ensimmäisen kerroksen korkuinen ja esteetön. Katos voi sijaita rakennusalueella tai katoksille erikseen varatulla rakennusalalla. Katosten rakennusalalla ei sallita maahan asti ulottuvia rakenteita eli näillä alueilla katoksen tulee olla ulokekatos. Katos voi sijaita myös osittain tai kokonaan rakennuksen ylempien kerrosten alapuolella.

Lisäksi Eteläisen Asemakadun, Rautatietorin ja junalaitureiden puoleisilla rakennuksen sivuilla tulee olla uloskäynnit katutasolle. Julkisivujen mainoskyltit on sijoitettava räystäslinjan alapuolelle.

Kaupunkikuva ja julkisivut

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

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

Maantasokerrosta ja sisäänkäyntejä korostetaan eri sävyillä, pinnoilla ja esimerkiksi tiilen ladonnoilla. Pääsisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin. Rautatietorin ja 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. Kiinteistön piha-alueiden tulee avautua yleiseen jalankulkualueeseen eikä niitä saa erottaa aidalla. Rakennuksen itäsivun ja rautatiealueen välisen alueen tulee tukea laiturialueen jalankulkutoimintoja ja se tulee rakentaa laiturialueen materiaaleja ja ilmettä vastaavasti. Pihan rakenteissa käytettävien materiaalien ja värien tulee olla laadukkaita ja muun kokonaisuuden kanssa yhteensopivia. Lisäksi valaistuksessa tulee kiinnittää erityistä huomioita julkisivuvalaistukseen, jotta se on riittävän hillittyä.



Kuva-16 Esimerkinomainen julkisivuote radanpuolen julkisivun edessä olevista kaksipuoleisista pystyaiheista, Arkkitehtitoimisto Olla Oy 11.6.2026

Radanpuoleisen julkisivun tulee olla kiinnostava ja luoda edustava saapuminen Riihimäelle etenkin junamatkustajien näkökulmasta. Julkisivu tulee jäsentää materiaalivaihteluilla, aukotuksella tai muilla julkisivun käsittelytavoilla siten, että julkisivupinnasta muodostuu liikkeessä elävä, mittakaavaltaan vaihteleva ympäristöön soveltuva kolmiulotteinen kokonaisuus.

Vaiheittain rakennettaessa tulee kiinnittää riittävästi huomiota kaupunkikuvallisesti tärkeän luoteiskulman ja pohjoissivun toiminnallisuuteen, materiaaleihin, tilankäyttöön sekä istutuksiin. Rakentamislupavaiheessa tulee esittää erillinen pihasuunnitelma. Pihasuunnittelun rooli korostuu ensimmäisessä rakentamisvaiheessa, mikäli asemakaavan mahdollistamaa katosta ei rakenneta koko laajuudessaan.

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 suunnittelussa tulee huomioida katu- sekä rata-alueiden vaikutukset ilmanvaihtoon. 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. 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. Kattopysäköintialueen hulevedet tulee käsitellä hiekan- ja öljynerottimella ennen niiden johtamista viivytysrakenteeseen.

Hulevesiä tulee viivyttää tontilla siten, että jokaista sataa päällystettyä pihapinta-alaneliötä ja kattopinta-alaneliötä kohti on vähintään 1 kuutiometri viivytystilavuutta (1 m^3/ 100 m^2). Hulevesirakenteiden tulee tyhjentyä 2–12 tunnin kuluessa ja niihin tulee suunnitella hallittu ylivuoto. Viivytysrakenteet on varustettava virtaamaa kuristavalla rakenteella.

Pihan ja pihakannen osat, joita ei käytetä kulkuteinä, polkupyöräpaikkoina, terasseina, rakennuksen tai rakennelman paikkoina tai oleskelualueina, tulee istuttaa ja käyttää vettä läpäiseviä pintamateriaaleja. Olemassa olevaa kasvillisuutta ja puustoa tulee mahdollisuuksien mukaan säilyttää kaava-alueella. Piha-alueen hulevedet on pyrittävä ohjaamaan puille.

Pilaantuneet maa-alueet

Rakentamisen yhteydessä on varmistettava, ettei maaperä alueella ole pilaantunutta. Alueen käyttötarkoitus muuttuu nykyistä herkemmäksi, joten alueen pilaantuneisuus ja puhdistustarve tulee arvioida uudelleen. Erityisesti PCDD/PCDF-pitoisuuksien tutkimukset on sisällytettävä alueella tehtäviin ympäristöteknisiin tutkimuksiin. 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 ennen rakentamiseen ryhtymistä Lupa- ja valvontaviraston edellyttämällä tavalla. Mikäli maaperässä todetaan jätejakeita, on ne poistettava.

Kaavamääräyksen mukaan ennen rakentamiseen ryhtymistä alueelle tulee tehdä pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arviointi ja tarvittaessa pilaantunut maaperä tulee puhdistaa Lupa- ja valvontaviraston edellyttämällä tavalla.

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 ajorampille. Muita ajoneuvoliittymiä ei saa järjestää Eteläisen Asemakadun tai Rautatietorin puolelta.

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, joiden tulee palvella myös liityntäpysäköintikäyttöä.

Yleisen pysäköinnin, mukaan lukien liityntäpysäköinti, autopaikkoja voidaan sopimuksin osoittaa myös korttelin ulkopuoliseen vuorottaispysäköintikäyttöön.

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-m²
liiketilat	1 pp / 50 k-m²
toimitilat	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.

Rakennusten suunnittelussa tulee huomioida sähköautojen ja -pyörien latausmahdollisuudet.

Liikennemelu

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

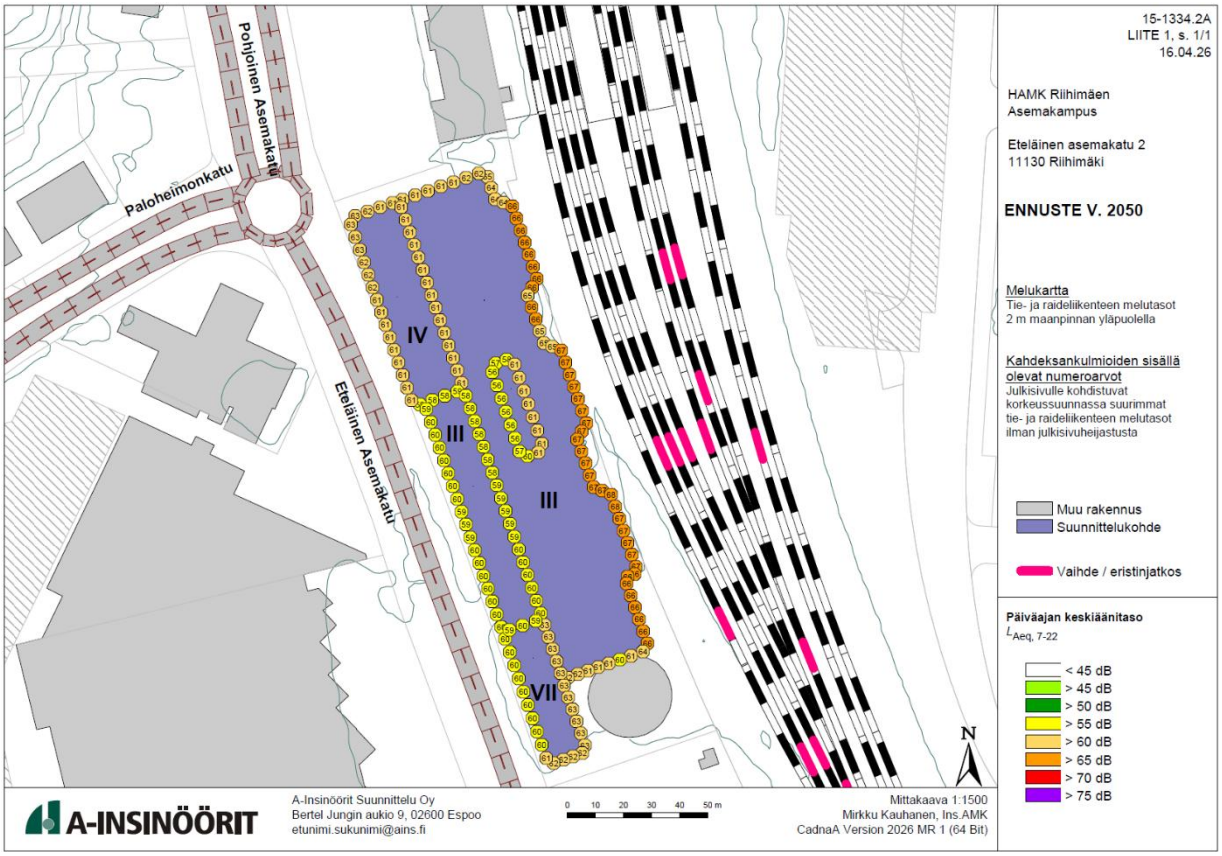
Julkisivuille muodostuvat ulkovaipan ääneneristysvaatimukset ilmoitetaan meluselvityksessä julkisivuun kohdistuvan äänitason ja sisällä sallittavan äänitason erona. Kohteen julkisivuille muodostuvat ulkovaipan ääneneristysvaatimukset ilmoitetaan julkisivuun kohdistuvan äänitason ja sisällä sallittavan äänitason erona $\Delta L_{A,vaad}$. Sisätiloissa sovelletaan Valtioneuvoston päätöksen 993/1992

ohjearvoa, jonka mukaan liikenteestä aiheutuva A-painotettu keskiäänitaso ei saa ylittää päiväaikaan ($LA_{eq,7–22}$) 35 dB opetus- ja kokoontumistiloissa tai 45 dB liike- ja toimistotiloissa.

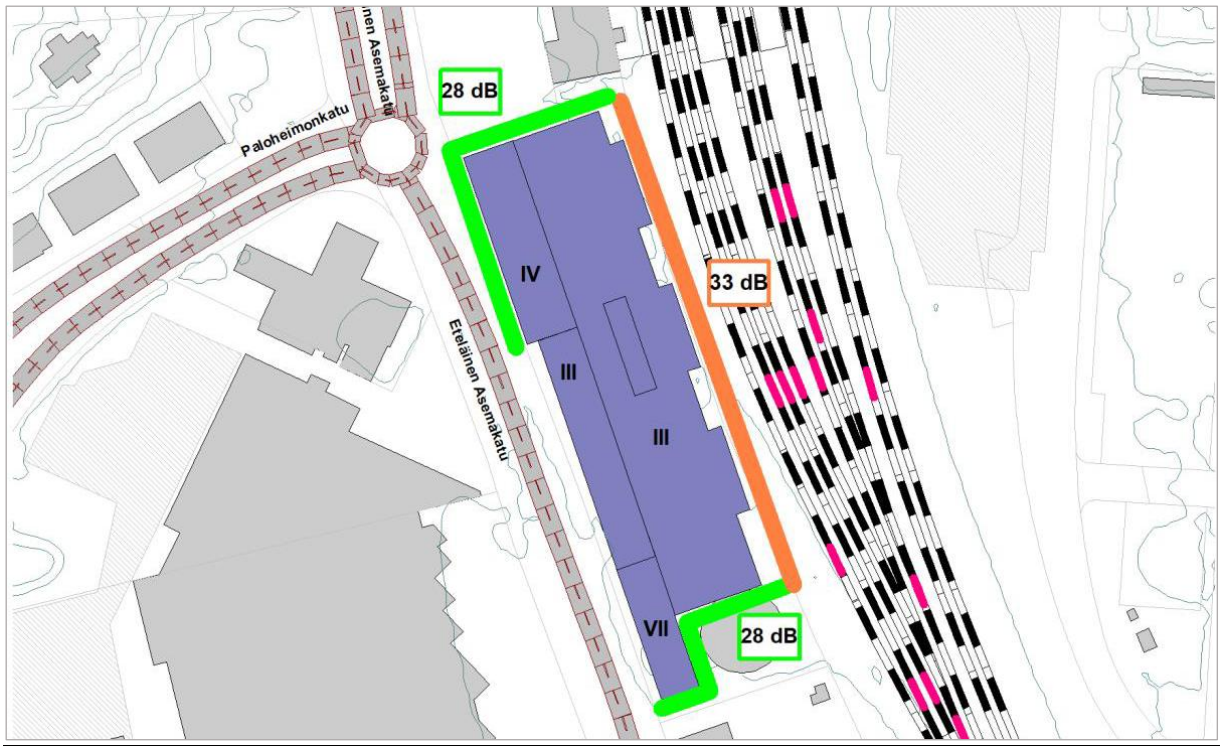
A-Insinöörit Oy:n liikennemeluselvityksessä (Liite 5) tarkastellaan ennustetilannetta vuonna 2050. Rakennuksen ulkovaipan ääneneristysvaatimus ilmoitetaan julkisivuun kohdistuvan äänitason ja sisällä sallittavan äänitason erona $\Delta L_{A,vaad}$. Kohteen julkisivuille kohdistuvat, liikenteestä aiheutuvat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

Suurimmat julkisivuille kohdistuvat keskiäänitasot ovat päiväaikaan 68 dB. (Kuva 17). 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 *18*). 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 17 Liikennemeluselvitys. Päiväajan keskiäänitaso ennustilanteessa vuonna 2050 (A-insinöörit Oy 2026).



Kuva 18 *Julkisivuille muodostuvat 28 dB ylittävät suositukset ulkovaipan äänitasoerovaatimuksiksi ΔLA,vaad (A-insinöörit Oy 2026).*

Vaarallisten kemikaalien kuljetukset

Osana kaavatyötä on laadittu vaarallisten kemikaalien kuljetuksia käsittelevä turvallisuustarkastelu. Kyseinen asiantuntijamuistio on kaavaselostuksen liitteenä (liite 11).

Kampuksen suunnittelussa on huomioitava mahdolliset onnettomuusskenaariot ja niiltä suojautuminen. Rakennus on suunniteltava ja varustettava soveltuvien vaatimusten mukaisesti turvallisuuden varmistamiseksi onnettomuustilanteessa. Mahdollisten myrkyllisten kaasujen leviämisen esto rakennukseen on huomioitava esim. rakennuksen ilmanvaihdon suunnittelussa. Ilmanvaihdon hätäpysäytys ja myrkyllisten kaasujen leviämisen estäminen rakennukseen on huomioitava suunnittelussa.

Rakentamislupaa varten laaditaan pelastussuunnitelma. Vaarallisen aineen onnettomuus täytyy huomioida mm. kohteen poistumisteiden ja pelastusteiden suunnittelussa ja sijoittamisessa. Vaarallisten aineiden onnettomuuksiin varautuessa on huomioitava oppilaitoksen ja sen nuoriin käyttäjiin liittyvät erityispiirteet. Suunnittelussa hyödynnetään käyttäjien, viranomaisten ja eri sidosryhmien osaamista ja kokemusta.

Vaarallisen aineen onnettomuuden seurausten vaikutuksia voidaan estää tai rajata niin teknisin ratkaisuin kuin rakennuksen, sen sijoittamisen ja kulkuteiden suunnittelun keinoin. Käyttötarkoituksen (oppilaitos) erityispiirteiden vaatimukset voidaan hallita vaatimustenmukaisella suunnittelulla ja hyödyntämällä käyttäjien, viranomaisten ja muiden sidosryhmien osaamista ja kokemusta. Tarkastelussa käytettävissä olevien tietojen perusteella, ei todettu seikkoja, jotka estäisivät alueiden käytölle asetettujen tavoitteiden täyttämisen.

5.2. YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

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

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

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

Kaupunkikuva ja maisema

Asemakaavamuutoksen mukaisella rakentamisella on vaikutuksia kaupunkikuvaan. Nykyistä matkakeskusta laajennetaan ja sen julkisivuja muutetaan. Uudisrakentamisessa vaalitaan radanvarren mukaista horisontaalista mittakaavaa pitämällä radanvarren kerrosluku ennallaan ja laajentamalla nykyistä matkakeskusta kohti Eteläistä Asemakatua. Nykyinen toimistotorni säilyy pääosin nykyisellään. Täydennysrakentaminen edistää kulttuuriympäristön monimuotoisuutta ja ajallista kerroksellisuutta.

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

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 eteläsivua aiempaa selkeämmin.

Nelikerroksinen laajennusosa muodostaa toimistotornille kaupunkikuvallisen parin ja muuttaa korttelin vertikaalista jäsentymistä. Toimistotornin asema alueen ainoana maamerkkinä lievenee hieman, mutta samalla laajennusosa tuo kokonaisuuteen tasapainoa ja vahvistaa matkakeskuksen korttelin kaupunkikuvallista rakennetta. Korttelissa säilyy ajatus korkeammista ja matalammista rakennusosista. Pohjoisen 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 koulukampus. Kampuksen rakentaminen tuo alueelle mahdollisesti jopa 2 000 opiskelijaa. Kampus toimii myös usean ihmisen työpaikkana. Nykyinen toimistotorni pysyy aiemmassa käytössä. 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

Jalankulku ja pyöräliikenne

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

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

Asemarakennuksen ja matkakeskusrakennuksen väliin muodostetaan viihtyisä oleskelutila ja kulkuyhteys.

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.

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.

Juna-asemalla on 467 pyöräpaikkaa, joista 228 sijaitsee radan itäpuolella ja 239 länsipuolella. Länsipuolen pyöräpaikoista 100 on katettuja kaksikerrospysäköintipaikkoja. Suunnittelualueen ja Eteläisen Asemakadun puoleisella rajalla on noin 110 pyöräpaikkaa, joista 76 on katettu. Nämä pyöräpaikat todennäköisesti menetetään rakentamisen seurauksena. Korvaavia pyöräpaikkoja voi olla mahdollista toteuttaa esimerkiksi ns. Postitalon pyöräpaikoitusta laajentamalla.

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.

Joukkoliikenne

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 pysäkille. 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.

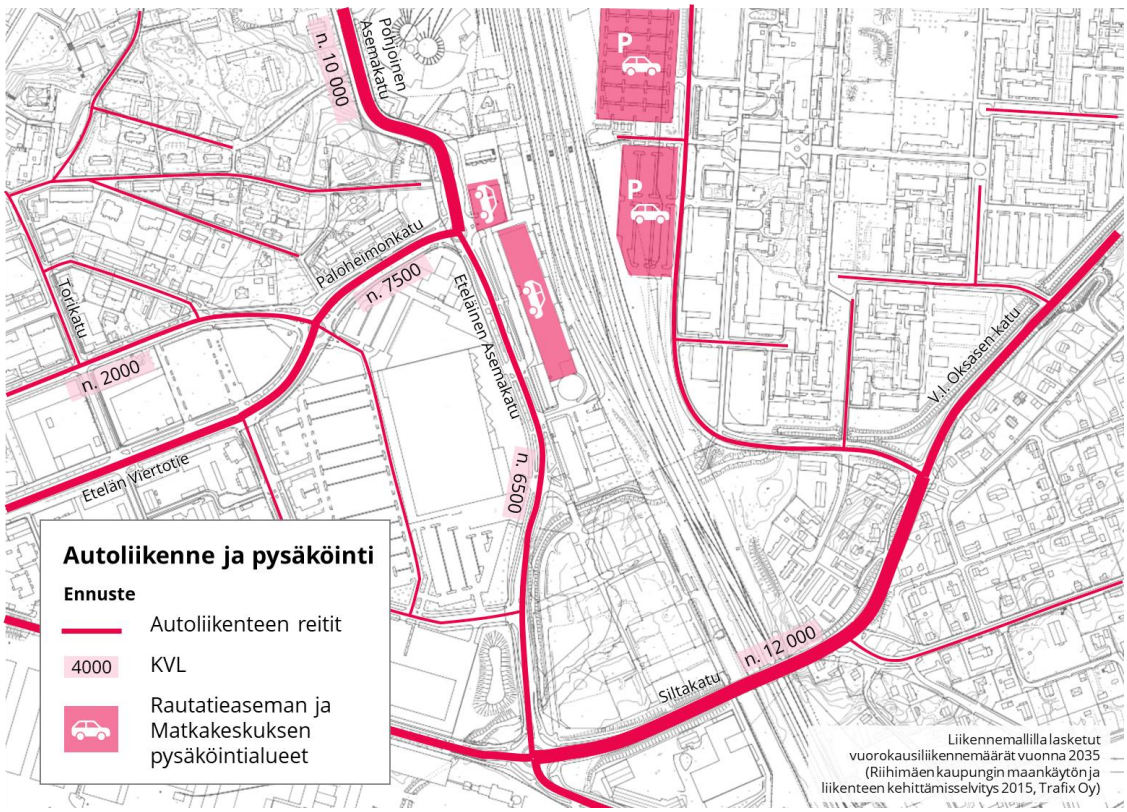
Nykyiset ajoyhteydet kiinteistön puolella sijainneille linja-autopysäkeille poistuvat ja kiinteistölle jää vain nykyinen kaava-alueen eteläpäässä sijaitseva ajoyhteys. Tämä osaltaan parantaa alueen kävely-ympäristöä ja kiinteistön saavutettavuutta jalan, kun ajoyhteys jää vain kaava-alueen eteläpäähän.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

Autoliikenne ja pysäköinti

Autopaikkojen määrä pysyy ennallaan eli kiinteistön alueelle jää 436 pysäköintipaikkaa. Nykyiset 223 liityntäpysäköintipaikkaa korvataan yleistä pysäköintiä varten tarkoitetuilla autopaikoilla. Ammattikorkeakoulun ja toimistotornin käyttöön jää 213 autopaikkaa. Tämä vastaa joustavammin tulevaisuuden autopaikkatarpeisiin mahdollistaen monipuolisen vuorottaispysäköinnin sekä liityntäpysäköinnin. Yleistä pysäköintiä varten tarkoitetuilta autopaikoilta on esteetön kulkuyhteys laituri-alueelle.

Voimassa olevan asemakaavan mukaan (liiketilaa 5500 k-m² ja toimistoa 4400 k-m²) matkakeskus tuottaa arvion mukaan matkoja yhteensä noin 5800 matkaa / vrk joista 2400 matkaa autolla. Aamuhuipussa autoja on noin 100 (saapuvaa pääosin) ja iltahuipussa noin 460 (puolet saapuvia ja puolet lähteviä). Kaavamuutoksen lopputulos (4 600 k-m² ammattikorkeakoulutilaa ja 4 400 k-m² toimistotilaa) tuottaa arvion mukaan noin 1 700 matkaa vuorokaudessa. Autojen määrä on noin 450, joukkoliikenteen noin 700, jalankulun noin 400 ja pyöräilyn noin 120. Aamuhuipputunnin aikana saapuvien määrä on noin 35 % koko matkamäärästä ja iltahuipputunnissa noin 25 % koko matkamäärästä.

Voimassa olevaan kaavaan verrattuna kaavamuutoksen mukainen liikenne (kaikki liikkumismuodot) vähenee laskennallisesti yli kolminkertaisesti ja automatkat yli viisinkertaisesti. Kuitenkin nykytilanteessa vajaakäytöllä olevaan rakennukseen nähden vaikutus on huomattavasti pienempi. Arviointi pohjautuu 'Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa' oppaan tietoihin.



Kuva 19 Liikennemäärä ennustetilanteessa vuonna 2035. Laadittujen liikenne-ennusteiden (Trafix Oy 2016) mukaan Eteläisen Asemakadun liikennemäärä olisi 2035 noin 6 500 ajoneuvoa vuorokaudessa (nykyään noin 4 000).

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 nelikerroksisen laajennuksen rakentamisen. Nelikerroksinen laajennus on rautatieasemaa korkeampi, mutta Voimalaa matalampi. 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. Puistomuuntamon rakentaminen ei valmistelussa olevan kaavaratkaisun mukaan ole mahdollista. Tarvittavat uudet sähkömuuntamot integroidaan rakennukseen ja suunnitellaan toteuttamisvaiheessa.

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.

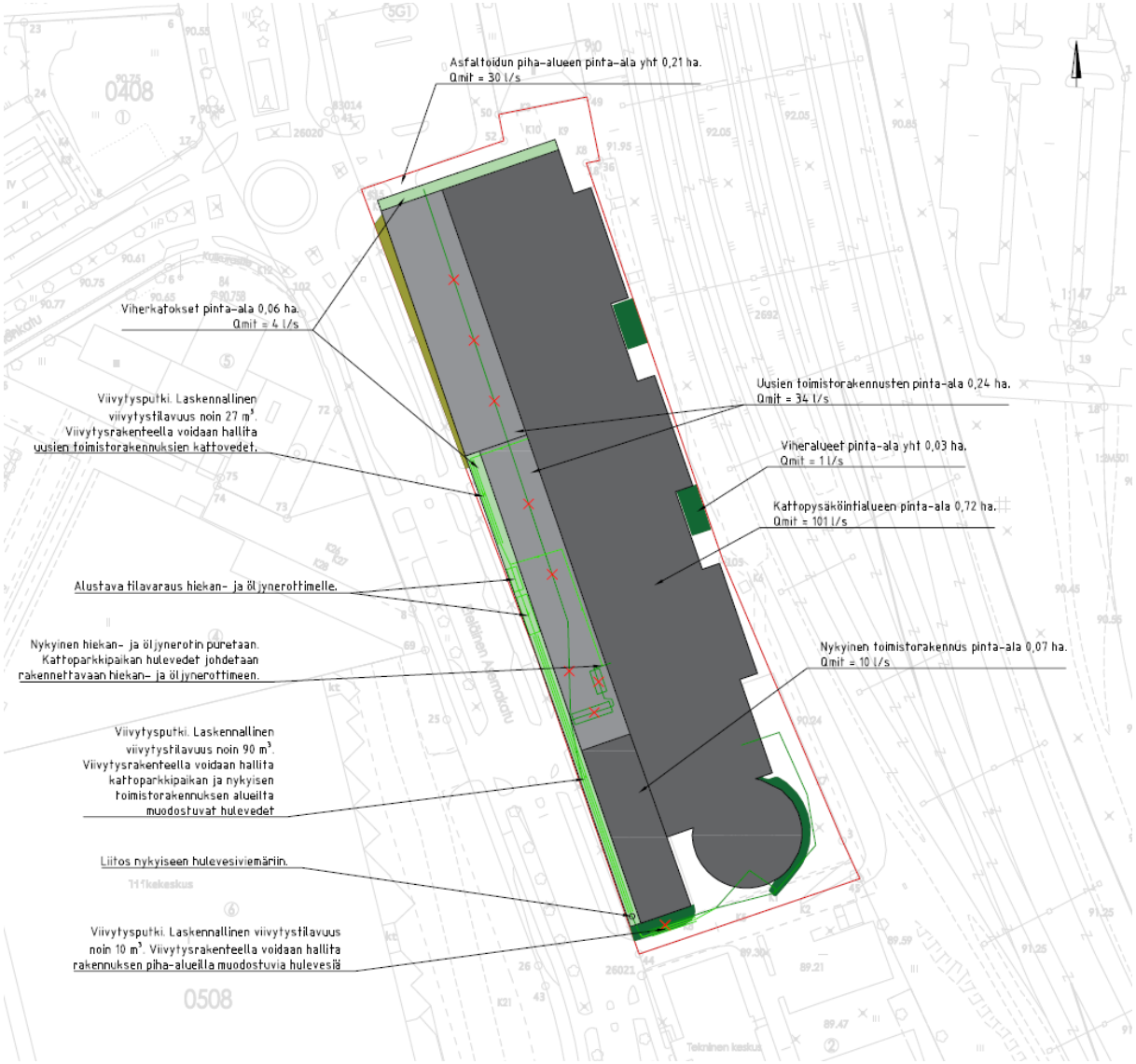
Vesistöt ja vesitalous

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. Tehdyn hulevesiselvityksen (liite 12, AFRY 11.5.2026) perusteella kaavamuutoksen arvioidaan pienentävän nykyistä pintavaluntakerrointa (ennen 0,86 ha, jatkossa 0,85 ha) sekä mitoitusvirtaamaa (ennen 178 l/s, jatkossa 176 l/s). Muutos on pieni eikä se näin ollen lisää rasitetta nykyiseen hulevesiverkkoon. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin huomioitava, että yleisemmissäkin tulvatilanteissa maanpinnan alapuoliset kerrokset voivat kyllästyä vedestä ja siitä voi aiheutua haittaa maanpinnan alapuolisiin rakenteisiin.

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. Tehdyn selvityksen perusteella tarvittavat viivytysraken-

teet sekä hiekan- ja öljynerottimet mahtuvat rakennusten ja Eteläisen asemakadun väliselle alueelle, ulokekatosten alle. Lisäksi tontin ja rakentamisen aikaisten hulevesien hallintasuunnitelma tulee esittää rakennusluvan yhteydessä koko korttelista.

Kaavalla on annettu myös määräyksiä katoksia koskien. Katokset on rakennettava hulevesiä viivyttävinä viherkattoina. Katokset tulee myös rakentaa katosten rakennusalalla ulokekatoksina, jotta niiden alle voidaan sijoittaa hulevesiä viivyttäviä rakenteita. Katosten lisäksi on suositeltavaa rakentaa muitakin kattopintoja viherkattoisina sekä varata piha-alueelta mahdollisimman paljon tilaa istutusalueilla.



Kuva 20 Asemakaavamuutosalueen hulevesiselvityksen perusteella hulevesiä voidaan viivyttää kaavamuutosalueella 1 m³ / 100 m² vettä läpäisemätöntä pinta-alaa kohden. Tarvittavat viivytysrakenteet sekä hiekan- ja öljynerottimet mahtuvat rakennusten ja Eteläisen asemakadun väliselle alueelle, ulokekatosten alle. Lähde: AFRY Finland Oy.

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 kestävän kehityksen periaatteita. Rakentamisessa suositellaan käytettävän vähähiilisiä ratkaisuja.

Kaavaratkaisussa suositaan 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. Myös uudisrakentamisen osalta on suositeltavaa suunnitella rakennuksista muuntojoustavia. Ratkaisu edistää kiertotaloutta hyödyntämällä olemassa olevia rakenteita ja pidentämällä niiden käyttöikää.

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 kestävyyttä.

Alueella suositellaan käytettävän uudelleen tai kierrätettävän asemakaava-alueen rakentamisessa sekä rakennusten purkamisessa muodostuvia materiaaleja ja puhtaita maamassoja mahdollisimman paljon. Rakentamisessa on myös muutoin suositeltavaa käyttää 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 maankäyttösopimus, 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.

Kaupunginhallitus on hyväksynyt asemakaavamuutosta koskevan maankäyttösopimusluonnoksen kokouksessaan 15.6.2026, 177 §.

Edellä mainittu huomioiden kaavan suorat vaikutukset kunnallistalouteen ovat vähäiset, mutta välillisesti ja pitkällä aikavälillä korkeakoulutoiminnan kehittymisen arvioidaan tukevan Riihimäen elinvoimaisuutta ja taloutta parantaen erityisesti asemanseudun houkuttelevuutta investointikohteena. Toisaalta Riihimäen kaupunki on vuoden 2024 lopussa päättänyt osallistua HAMKin kampushankkeen kustannuksiin 7,5 miljoonan 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. Vaarallisten kemikaalien kuljetusten aiheuttamat onnettomuusriskit on huomioitava rakennuksen jatkosuunnittelussa laaditun asiantuntijamuistion periaatteiden mukaisesti.

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 HAMK:lle käyttökelpoisia tiloja nyt ja tulevaisuudessa. Täydennysrakentamisen kautta voidaan kehittää myös aseman seudun kaupunkikuvaa. Lähtökohdaksi on otettu asemakaavoituksen käynnistämissopimukseen kirjattu enimmillään noin 10 000 k-m^2 lisärakentaminen.

Viitesuunnitelma on toiminut asemakaavan laadinnan lähtökohtana ja se ohjaa jatkosuunnittelua. Hulevesien hallintasuunnitelma on laadittu ehdotusvaiheessa. Ratkaisut tarkentuvat toteuttamiseen tähtäävässä rakentamissuunnittelussa.

Viitesuunnitelma on kaavaselostuksen liitteenä nro 3.

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	kaavasuunnittelija
Elisa Lintukangas	kaavasuunnittelija
Anna-Maija Jämsén	vastaava liikennesuunnittelija
Ari Vettenterä	kaupungingeodeetti
Sari Anttila	toimitusinsinööri
Elmeri Vähänen	maankäyttöinsinööri
Riikka Tuomi	suunnittelupäällikkö
Päivi Sundman	kaupunginpuutarhuri
Jenni Lehtonen	vt. ympäristöjohtaja

Riihimäen Vesi

Jarmo Rämö	vesihuoltojohtaja
Heidi Salosaari	verkostopäällikkö
Tuuli Tetri	verkostoinsinööri

ONE Architects Oy

Anni Reinikainen	asemakaavaa laativa konsultti
Eelis Leino	arkkitehti

JKMM Arkkitehdit Oy

Asmo Jaaksi	arkkitehti, viitesuunnittelu
Katriina Kakko	arkkitehti, viitesuunnittelu

Arkkitehtitoimisto Olla Oy

Maria Björklund	arkkitehti, viitesuunnittelu

WSP Finland Oy

Jouni Ikäheimo	liikennesuunnittelu
Leila Soinio	liikennesuunnittelu

Riihimäellä 24.8.2026

Kaavoituksen vastuualue

Niina Matkala
kaavoituspäällikkö

RIIHIMÄKI



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 asemanseudun 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

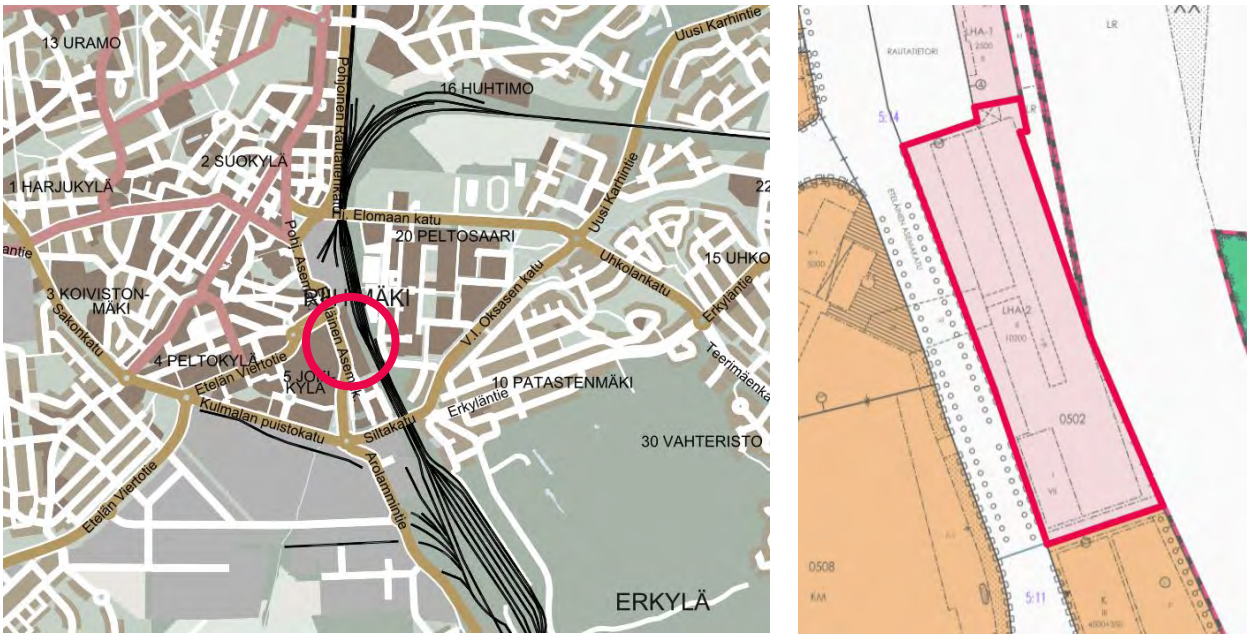
Hämeen ammattikorkeakoulu, Riihimäen Tilat ja Kehitys Oy ja Kiinteistö Oy Riihimäen Matkakeskus hakevat yhteisellä hakemuksella asemakaavamuutosta omistamalleen tontille. Kaupunginhallitus on päättänyt kaavamuutokseen ryhtymisestä 15.9.2025. Asemakaava laaditaan ONE Architects toimesta kaupungin ohjauksessa.

Eteläinen Asemakatu 2, Matkakeskus asemakaavan muutos on Riihimäen kaavoitusohjelman 2026 mukainen kohde A12. Kaavamuutos edellyttää maankäyttösopimusta 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 m^2.

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 matkakeskuksen 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 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. 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.

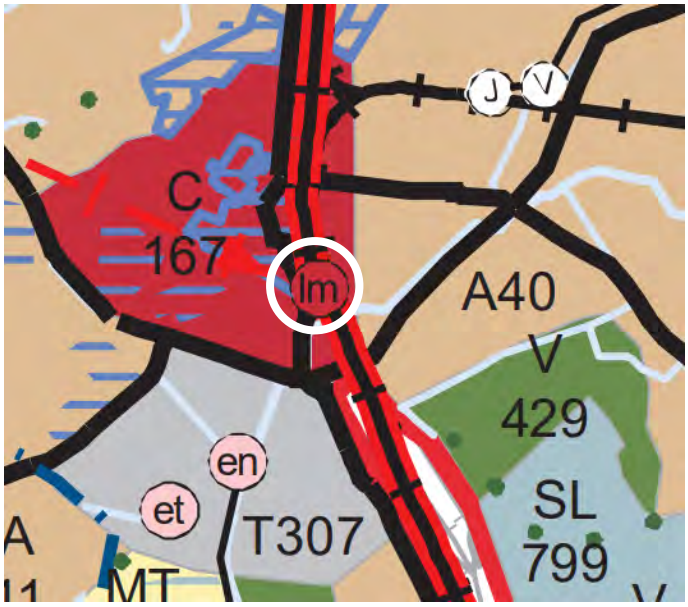
SUUNNITTELUN TAUSTATIETOA

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 lm, joka tarkoittaa joukkoliikennekeskusta tai matkakeskusta. Lisätietoa maankuntakaavasta: www.hameenliitto.fi

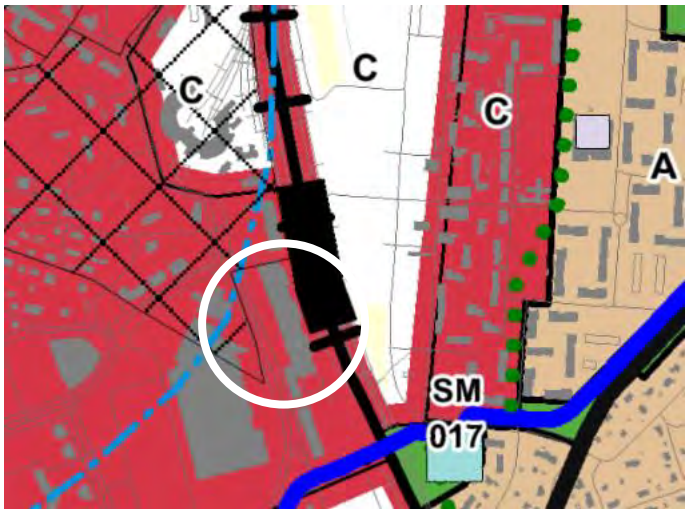


Kuva 3. Ote Kanta-Hämeen maakuntakaava 2040 kaavakartasta. Valkoisella ympyrällä merkitty suunnittelualueen likimääräinen sijainti. © Hämeen liitto

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 suuryksikköä.

Rakennusoikeutta tontille on osoitettu 10 200 k-m^2. Kerrosluku on tontilla II lukuun ottamatta toimitiloille varattua erillistä rakennusalaa kerrosluvulla VII. Tontille on toteutettu 5 649 k-m^2 liiketilaa, 4 218 k-m^2 toimistotilaa ja 491 k-m^2 muuta tilaa. Tontin rakennettu kerrosala 10 358 k-m^2 ylittää asemakaavan mukaisen rakennusoikeuden 158 kerrosneliömetrillä.

LHA-2-korttelialueella tulee olla yhteensä vähintään 430 autopaikkaa, joista 225 kpl henkilöliikenneterminaalien 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 luonnonvaloa. Kiinteistön länsipuolella on merkintä sil, joka tarkoittaa sijainniltaan ohjeellista aluetta, jolle saa rakentaa jalankulkusillan.



Kuva 6. Ote ajantasa-asemakaavasta. Kaava-alueen likimääräinen rajaus 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 tavoitetila määriteltiin helmikuussa 2019 hyväksytyssä visiotyössä (KV 4.2.2019 § 5). Siinä on tunnistettu keskustan laajentuminen kohti rautatieasemaa ja kaupallisen ydinkeskustan siirtyminen asemanseudulle. Visiotyössä bulevardimainen keskuskehä sitoo helminauhamaisesti yhteen tärkeät paikat asemanseudulla ja keskustassa. Keskuskehä määrittää myös liikkumisympäristöä rajaamalla sisälleen hitaan liikkumisen alueet. Keskuskehä yhdistyy koko kaupunkia kiertävään kulttuurin, luonnon, virkistysalueiden ja koulutuksen reittiin. Samalla kaupungin eri osa-alueiden identiteettejä vahvistetaan ja selkeytetään.*"

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 selvitettäessä 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

<u>Viitesuunnitelma</u>

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.

<u>Kaavatyön yhteydessä laadittavat selvitykset</u>

- Tärinä- ja runkomeluselvitys
- Meluselvitys
- Hulevesitarkastelu

- Riihimäen matkakeskuksen korttelin kaupunkikuvallinen selvitys
- HAMK Riihimäen asemakampus valokuvaupotukset

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 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

Vuorovaikutuksen järjestäminen

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



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.

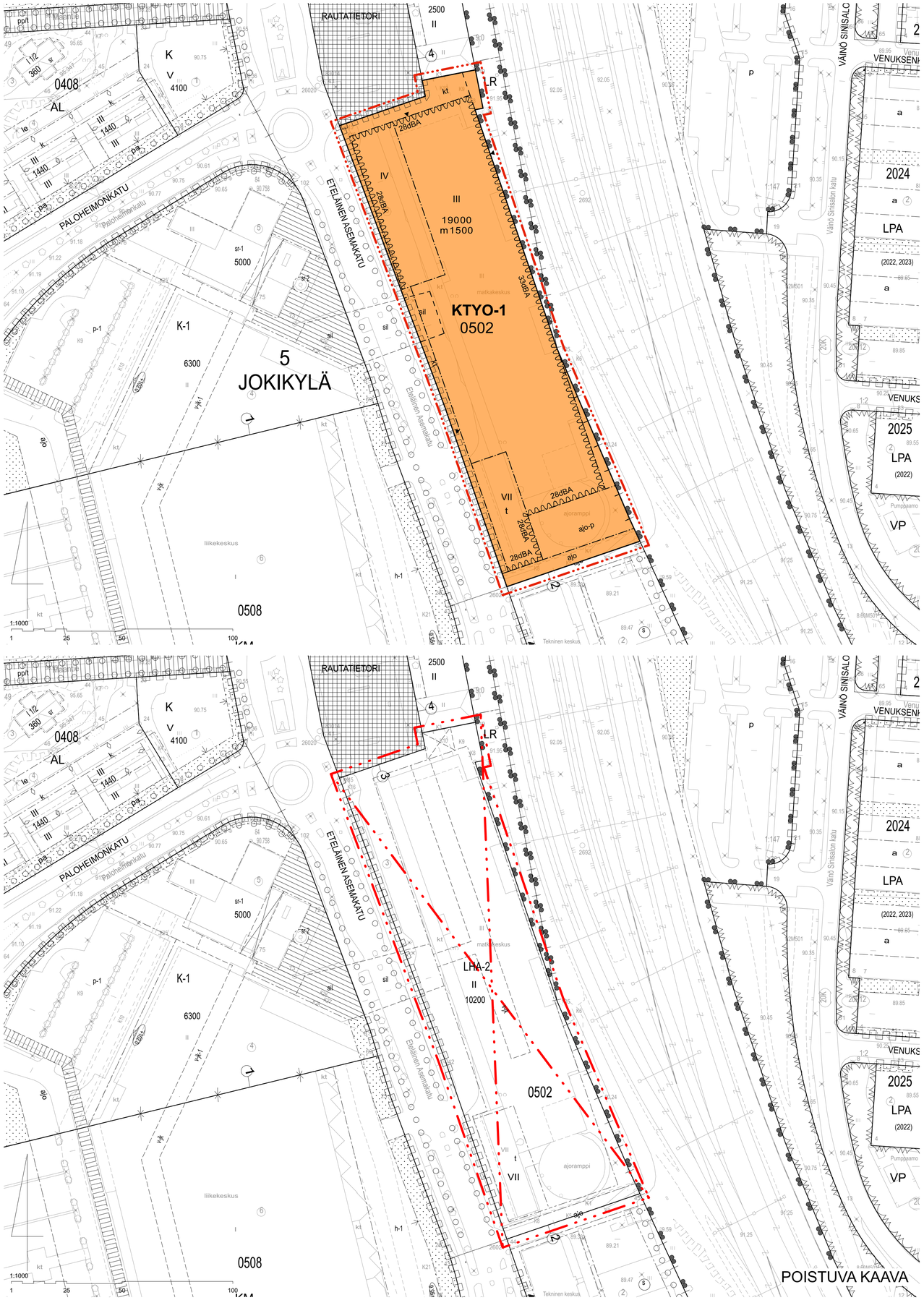
Muistutus kaavaehdotuksesta osoitetaan kaupunginhallitukselle ja sen voi toimittaa kirjaamoon: Eteläinen Asemakatu 2, PL 125, 11101 Riihimäki tai kirjaamo@riihimaki.fi.

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	Toimitila- ja koulutusrakennusten korttelialue. Korttelialueelle saa sijoittaa pysäköintilaitoksen. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä.
	3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
	Osa-alueen raja.
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.
5 JOKI	Kaupunginosan numero.
	Kaupunginosan nimi.
0502	Korttelin numero.
19000	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.
m1500	Korttelialueen kerrosalasta saa käyttää myymälätiloja ja pääkäyttötarkoitusta tukevia kokoontumis-, liikunta-, vapaa-ajan, näyttely-, kahvila- ja ravintolatiloja varten enintään 1 500 k-m^2.
III	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.
	Rakennusala.
t	Toimitilojen rakennusala.
kt	Rakennusala, jolle saa sijoittaa ulokekatoksia. Katokset on tuettava rakennusten rakennusalan puolelta.
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.
28dBA	Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jolla rakennuksen ulkovaipan äänitasoeron liikennemelua vastaan tulee olla vähintään merkityn lukeman osoittaman äänitasoerovaatimuksen tasolla.
	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 haittaa maantasossa olevan alueen rakentamista ja käyttöä.

YLEISMÄÄRÄYKSET:

RAKENTAMISTAPA JA KAUPUNKIKUVA

Rakennusten ja pihan tulee olla kaupunkikuvallisesti korkealaatuisia. Arkkitehtuurin, materiaalien ja valaistuksen tulee huomioida alueen rakennushistoriallliset arvot. Uudisrakennusten tulee olla tasakattoisia.

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

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

Radanpuoleinen julkisivu tulee jäsentää materiaalivaihtelulilla, aukotuksella tai muilla julkisivun käsittelytavoilla siten, että julkisivupinnasta muodostuu vaihteleva ja mittakaavaltaan ympäristöön soveltuva kokonaisuus.

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

Kiinteistön piha-alueiden tulee avautua yleiseen jalankulkualueeseen eikä niitä saa erottaa aidalla. Rakentamislupavaiheessa tulee esittää erillinen pihasuunnitelma.

Rautatietorin ja Eteläisen Asemakadun puoleisille rakennusten sivuille tulee rakentaa yleiseen jalankulkualueeseen liittyvä vähintään 3 metriä leveä yhtenäisesti jatkuva avoin katettu tila. Katetun tilan tulee olla ensimmäisen kerroksen korkuinen ja esteetön.

Katokset on rakennettava hulevesiä viivyttävinä viherkattoina.

Pysäköintitiloihin johtavien luiskien ja kansiraketeiden 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 rajautuvien rakennusten tulee olla viereistä Voimala-rakennusta matalampia ja ylin korkeusasema saa olla enintään noin +112,00.

Julkisivujen mainoskyltit on sijoitettava räystäslinjan alapuolelle.

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

Uudisrakennusten raitisilman sisäänotto tulee järjestää mahdollisimman korkealta ja suunnittelussa tulee huomioida katu- sekä rata-alueiden vaikutukset ilmanvaihtoon.

ESTEETTÖMYYS

Ulkoalueiden kulkuväylillä ja sisäänkäynneillä ei saa olla merkittäviä korkeus- tai tasoeroja. 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). Hulevesirakenteiden tulee tyhjentyä 2-12 tunnin kuluessa ja niihin tulee suunnitella hallittu ylivuoto. Viivytysrakenteet on varustettava virtaamaa kuristavalla rakenteella.

Pihan ja pihakannen osat, joita ei käytetä kulkuteinä, polkupyöräpaikkoina, terasseina, rakennuksen tai rakennelman paikkoina tai oleskelualueina, tulee istuttaa ja käyttää vettä läpäiseviä pintamateriaaleja. Olemassa olevaa kasvillisuutta ja puustoa tulee mahdollisuuksien mukaan säilyttää kaava-alueella. Piha-alueen hulevedet on pyrittävä ohjaamaan puille.

YMPÄRISTÖHÄIRIÖIDEN HUOMIOIMINEN

LIITE 2

Alueella on huomioitava valtioneuvoston päätöksen n:o 993/1992 mukaiset meluohjearvot. Rakentamislupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys tarvittavista meluntorjuntatoimenpiteistä.

Ennen rakentamiseen ryhtymistä alueelle tulee tehdä pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arviointi ja tarvittaessa pilaantunut maaperä tulee puhdistaa Lupa- ja valvontaviraston edellyttämällä tavalla.

Rakennus on suunniteltava ja varustettava soveltuvien vaatimusten mukaisesti turvallisuuden varmistamiseksi onnettomuustilanteessa. Mahdollisten myrkyllisten kaasujen leviämisen esto rakennukseen on huomioitava esim. rakennuksen ilmanvaihdon suunnittelussa. Ilmanvaihdon hätäpysäytys ja myrkyllisten kaasujen leviämisen estäminen rakennukseen on huomioitava suunnittelussa. Rakennus on varustettava vaatimustenmukaisilla varoitus- ja tiedonantojärjestelmillä. Mahdollinen myrkyllisen kaasun vuoto tai esim. vaarallisen aineen palamisesta syntyvän savun leviäminen on huomioitava soveltuvasti myös suunniteltaessa kampuksen eri käyttötiloja ja niiden sijaintia kampuksella.

Kohteelle täytyy laatia pelastussuunnitelma. Vaarallisen aineen onnettomuus täytyy huomioida mm. kohteen poistumisteiden ja pelastusteiden suunnittelussa ja sijoittamisessa.

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, joiden tulee palvella myös liityntäpysäköintikäyttöä

Yleisen pysäköinnin, mukaan lukien liityntäpysäköinti, autopaikkoja voidaan sopimuksin osoittaa myös korttelin ulkopuoliseen vuorottaispysäköintikäyttöön.

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.

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.

RIIHIMÄEN KAUPUNKI

694 5:18

Eteläinen Asemakatu 2, matkakeskus
Asemakaavan muutos

Asemakaavan muutos koskee:
5. kaupunginosan, Jokikylän korttelin 0502 osaa

Asemakaavan muutoksella muodostuu:
5. kaupunginosan, Jokikylän korttelin 0502 osa

Käsittely:

Vireille 8.11.2025
OAS AKL 63 § 8.11.2025
Kuuleminen AKL 62 § 23.2.–24.3.2026
Kaupunginhallitus 1.6.2026
Nähtävillä AKL 65 § 8.6.2026 - 7.7.2026
Kaupunginhallitus 24.8.2026
Kaupunginvaltuusto xx.xx.xxxx
Hyväksymispäätös lainvoimainen xx.xx.xxxx

RIIHIMÄEN KAUPUNKI ELINVOIMAN TOIMIALA

Riihimäellä 24.8.2026

kaavoituspäällikkö	Niina Matkala
kaavasuunnittelija	Otto Mäkelä
kaavaa laativa konsultti	Anni Reinikainen/ ONE Architects Oy

mittakaava 1:1000

Pohjakartta täyttää alueidenkäyttölain 54a §:n asettamat vaatimukset. Korkeusjärjestelmä N2000.

kaupungingeodeetti Ari Vettenterä

HAMK Riihimäen Asemakampus

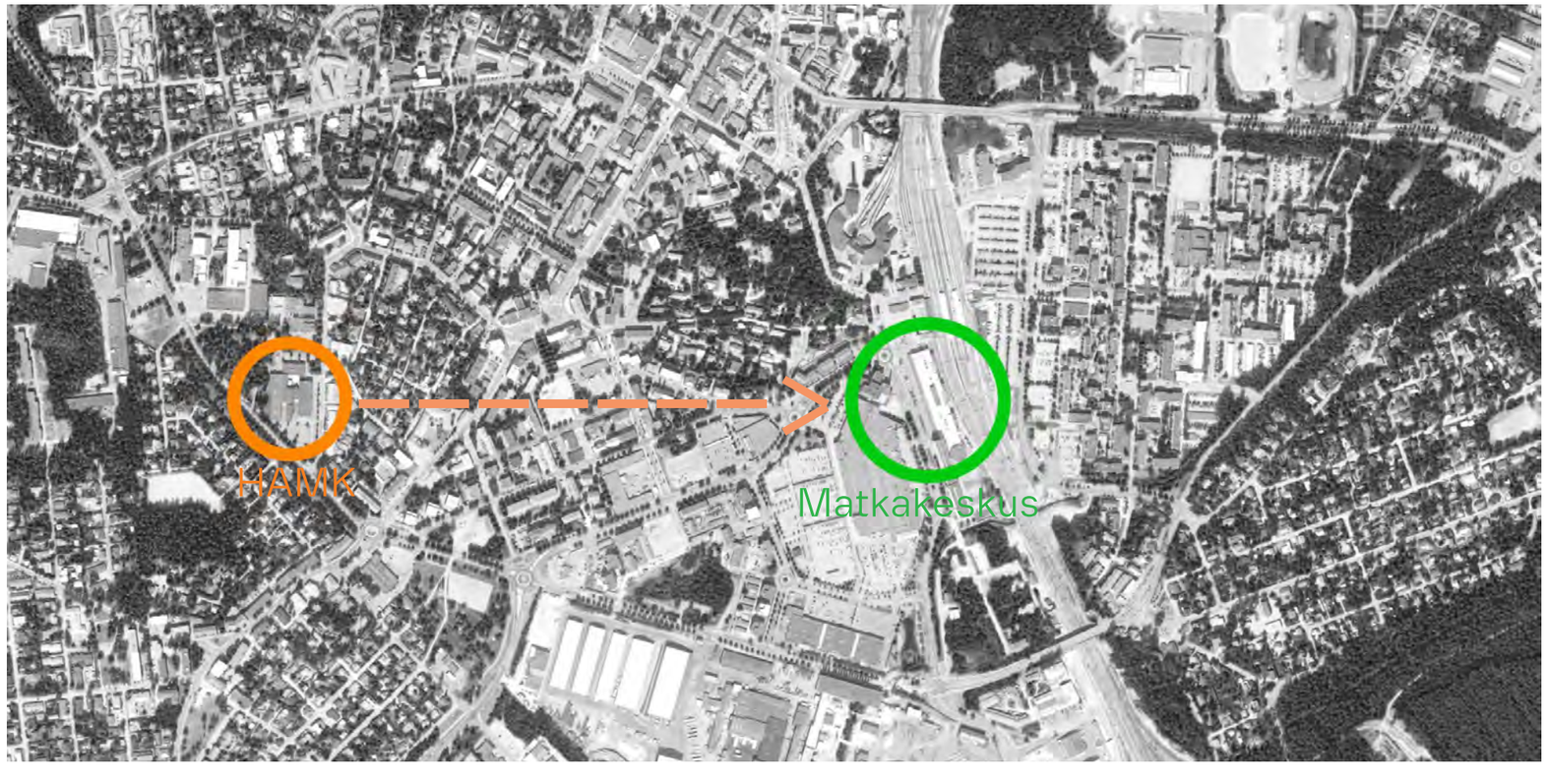


28.04.2026

VIITESUUNNITELMA

JK MM

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 lisätilatarvetta 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 paikoitusliikenneratkaisut ovat nykyisellään toimivia. Lastauslaituri palvelee myös toimistorakennusta ja on kulkuyhteyksiensäkin puolesta sopivassa paikassa, joten se on syytä säilyttää ennallaan. HAMKin huoltoliikenteen tarve on aikaisempaa matkakeskuskusta 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 vaiheittaista 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 käytäväyhteys ja Matkakeskuksen puolella oleva ramppi esitetään purettavaksi. Samoin ulkona, Matkakeskuksen pohjoispäädyn sisäänvedon kohdalla olevat porrasaskelmat ja ramppi poistetaan ja kyseinen ulkotila muutetaan sisätilaksi.

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 laajemmalta alueelta katoksin ja pergoloin, jolloin katutila tiivistyy ja syntyy säältä suojattua jalankulkuväylä rautatieasemalta HAMKin pääsisäänkäynnille. Myöhemmissä vaiheissa katettua jalkakäytävää voidaan jatkaa myös toimistotornin 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 toimistotornin vieressä. Katujulkisivua on lisäksi rytmitetty pienellä pykällyksellä sekä julkisivuaukotuksen vaihtelulla. Olemassa olevien toimistokerrosten 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 verhous 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 suojatilakapasiteettia laskelmien mukaan noin 3000 k-m2 lisärakentamiselle. Tämä riittää ensimmäiselle laajennusvaiheelle. Myöhempää 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
28.04.2026

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 tasoille 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.

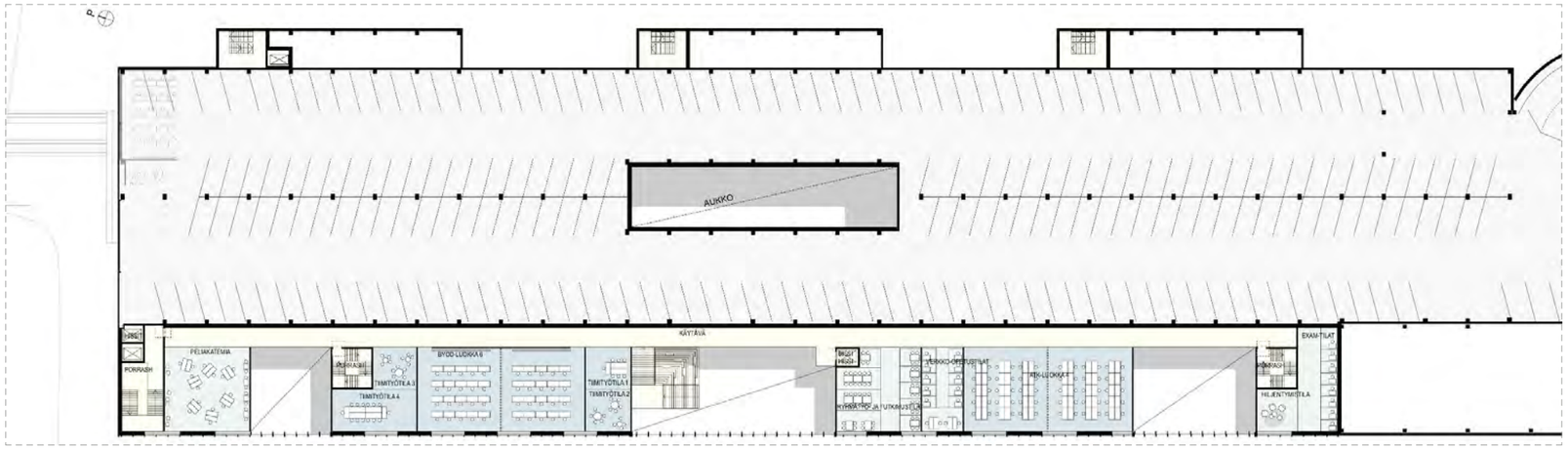
HAMK Riihimäen Asemakampus
28.04.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi

Tarveselvitys; laajempi - ja supistettu versio

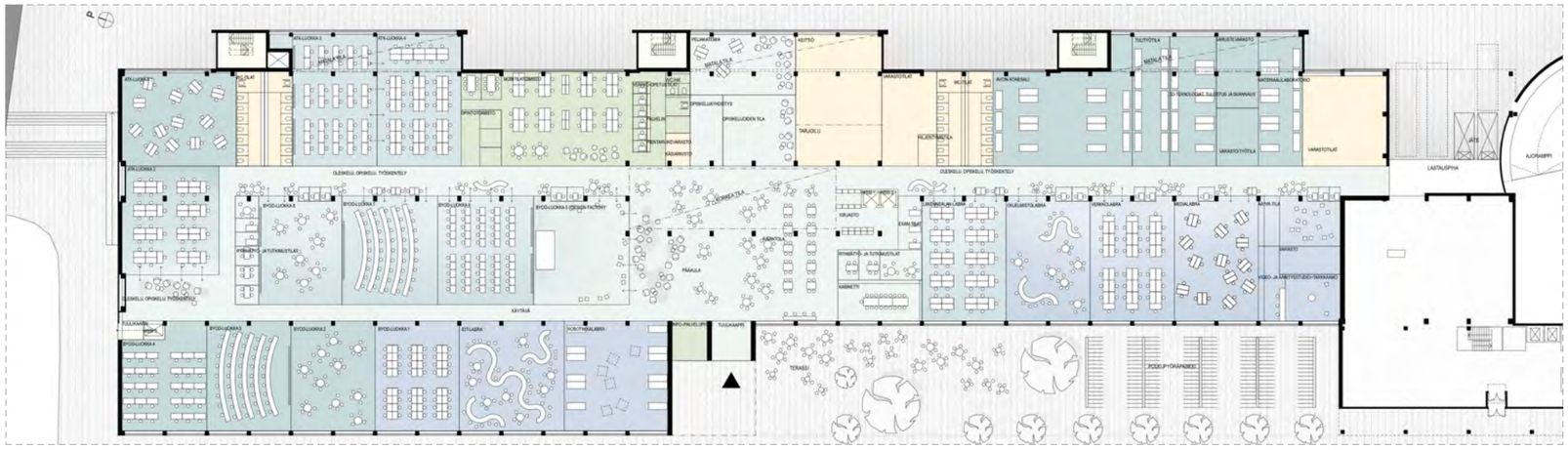
08.01.2024
laajempi versio
1.kerros





2.kerros

13.12.2024
supistettu versio
1.kerros



HAMK Riihimäen Asemakampus
28.04.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi

Visualisointeja tarveselvitysvaiheesta



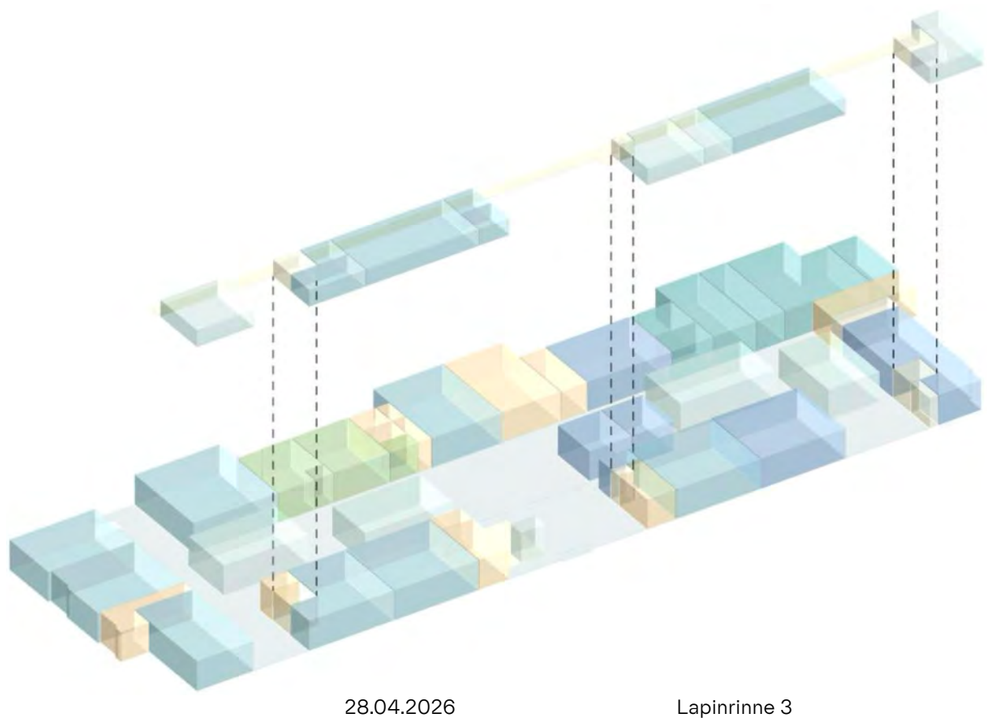
Havainneleikkaus



Näkymä pääaulasta voimalan suuntaan



Näkymä aseman edustalle



Tilakonsepti

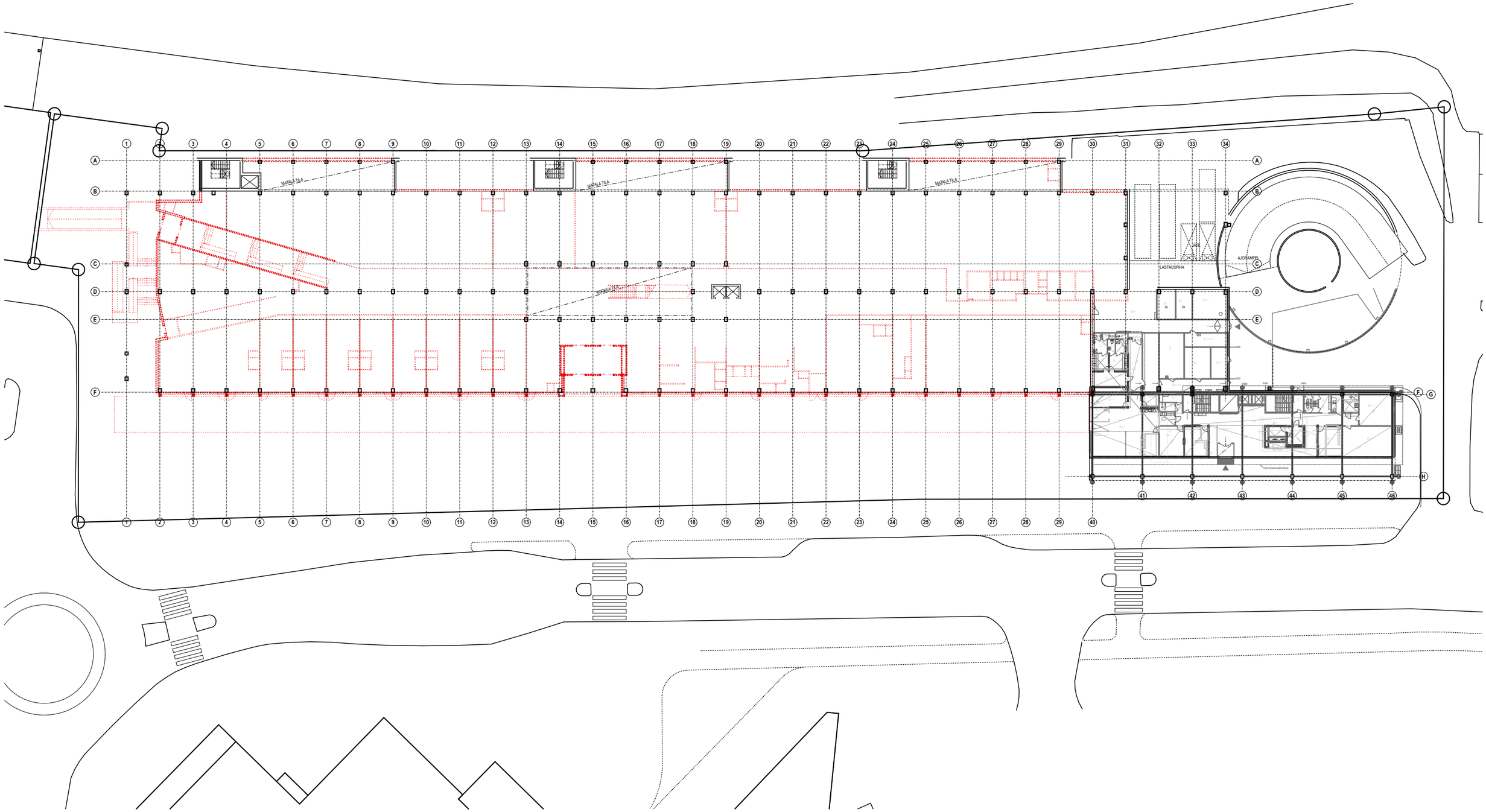
28.04.2026

Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi

Asemapiirustus



säilyvät ja purettavat rakenteet

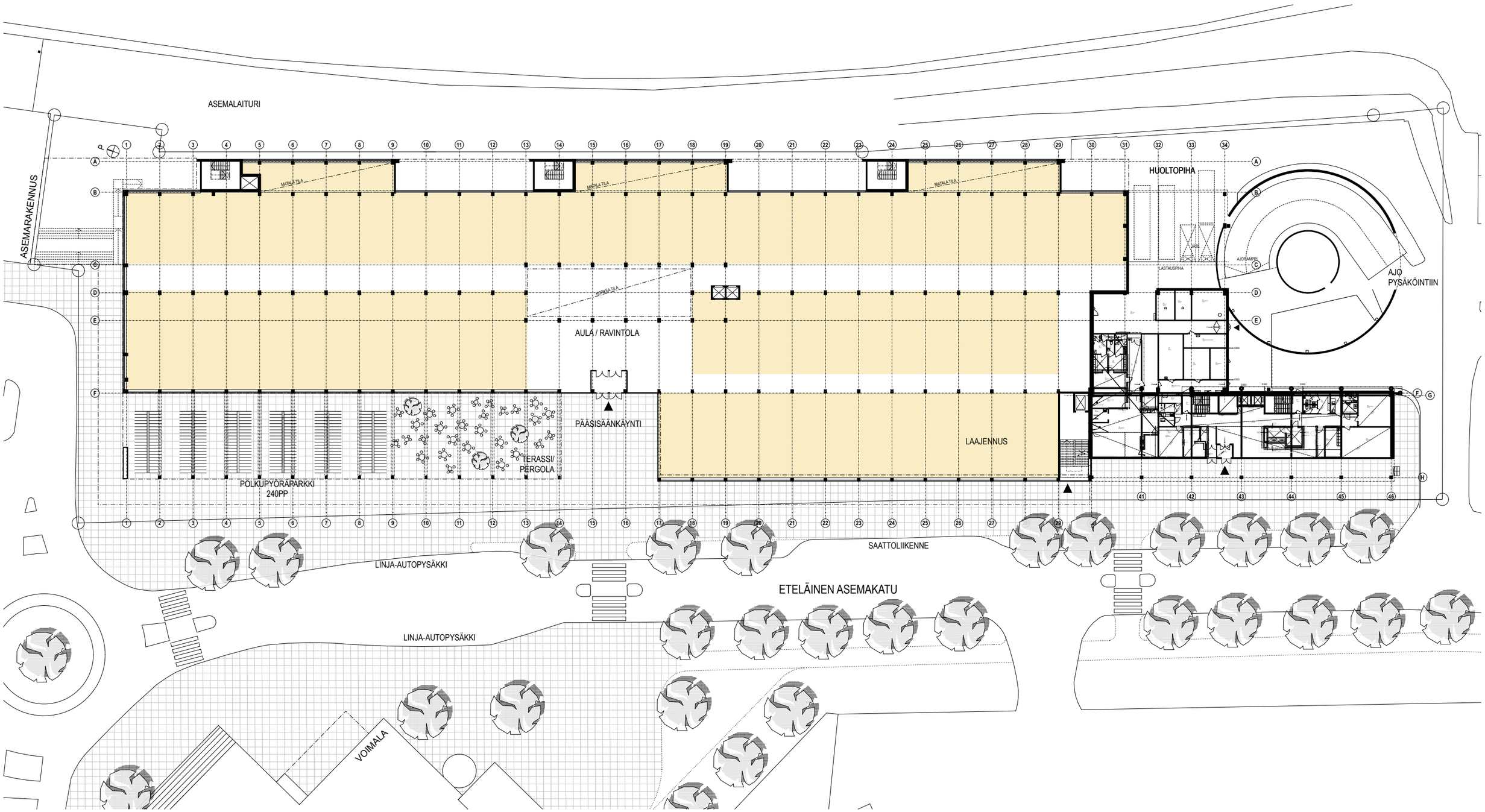


1.kerros 1:600

HAMK Riihimäen Asemakampus
28.04.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi

1.laajennusvaihe

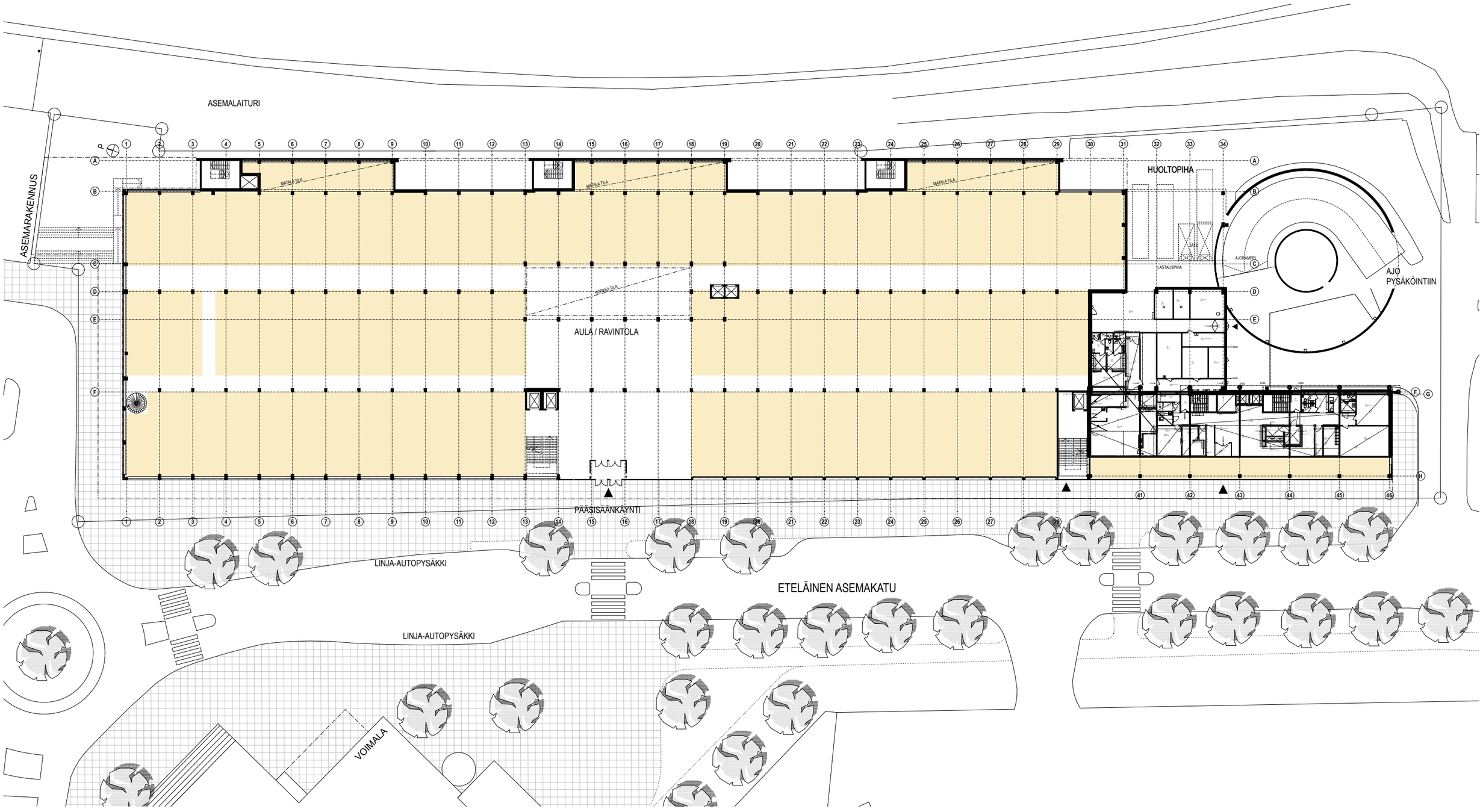


1.kerros 1:600

HAMK Riihimäen Asemakampus
28.04.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi

2.laajennusvaihe

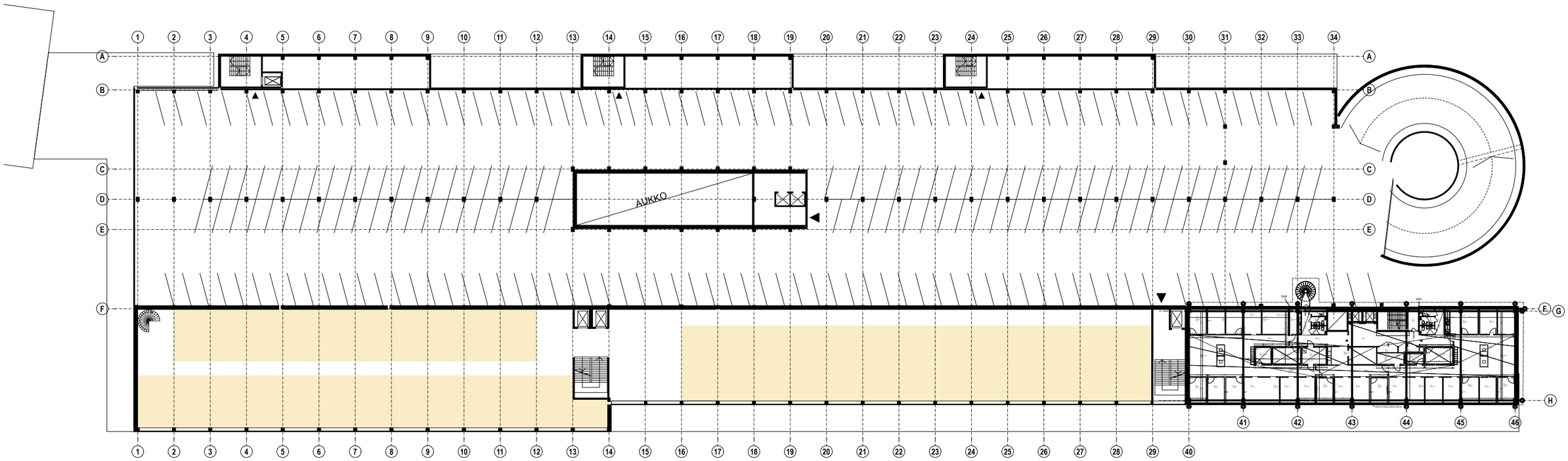


1.kerros 1:600

HAMK Riihimäen Asemakampus
28.04.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi

viimeinen laajennusvaihe

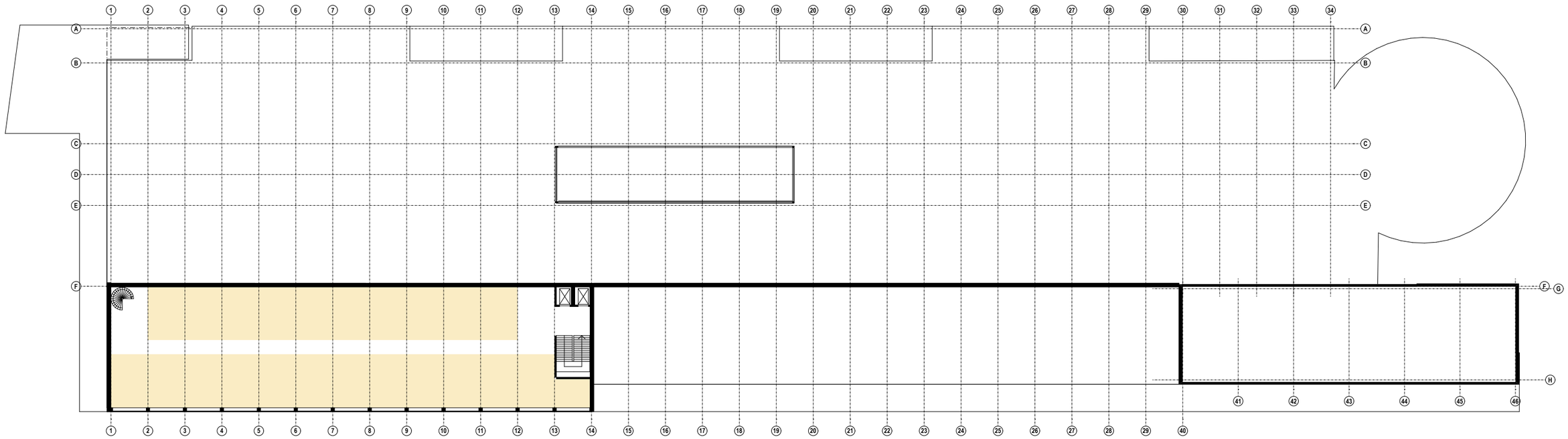


2.-3. kerros 1:600

HAMK Riihimäen Asemakampus
28.04.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi

viimeinen laajennusvaihe



TÄHÄN MENNESSÄ TOTEUTETTU	
Toimistotila:	4 218 kem^2
Muuta tilaa:	491 kem^2
Liiketilaa:	5 649 kem^2
Yht	10 358 kem^2

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 kem^2

4.kerros 1:750

HAMK Riihimäen Asemakampus
28.04.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi

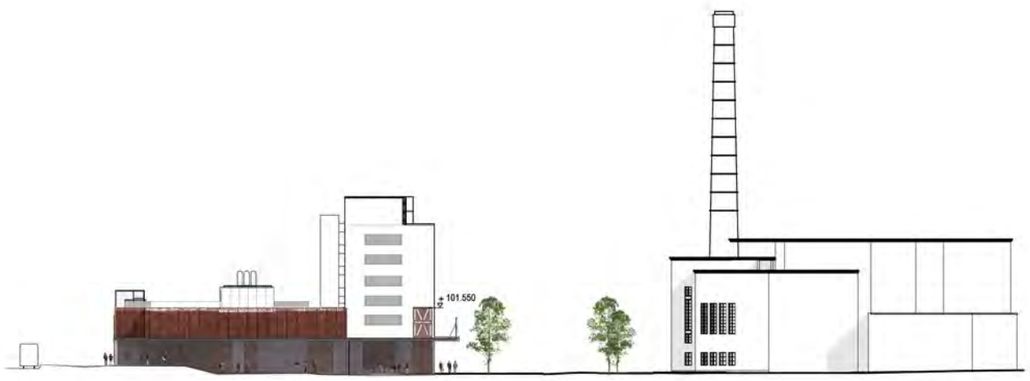
Julkisivut, 1.vaihe



Julkisivu kaupungille



Julkisivu radalle



julkisivu asema-aukiolle

1:1000

HAMK Riihimäen Asemakampus
28.04.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi

Julkisivut, viimeinen vaihe



Julkisivu kaupungille



Julkisivu radalle

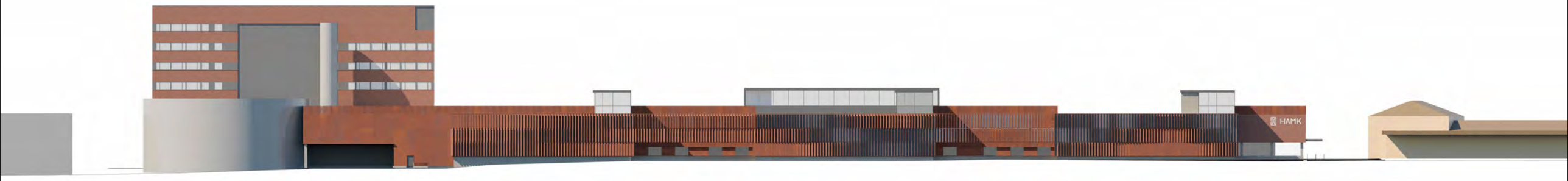


julkisivu asema-aukiolle

1:1000

HAMK Riihimäen Asemakampus
28.04.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi

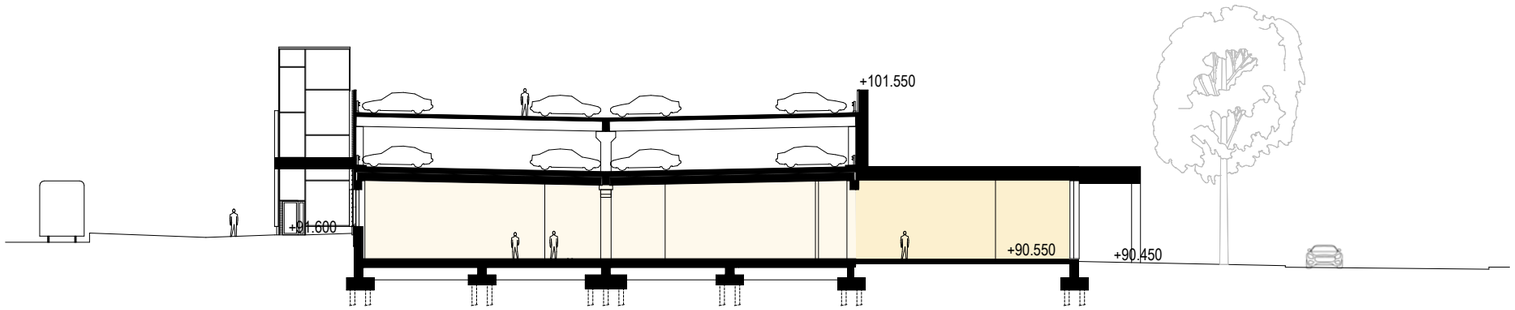


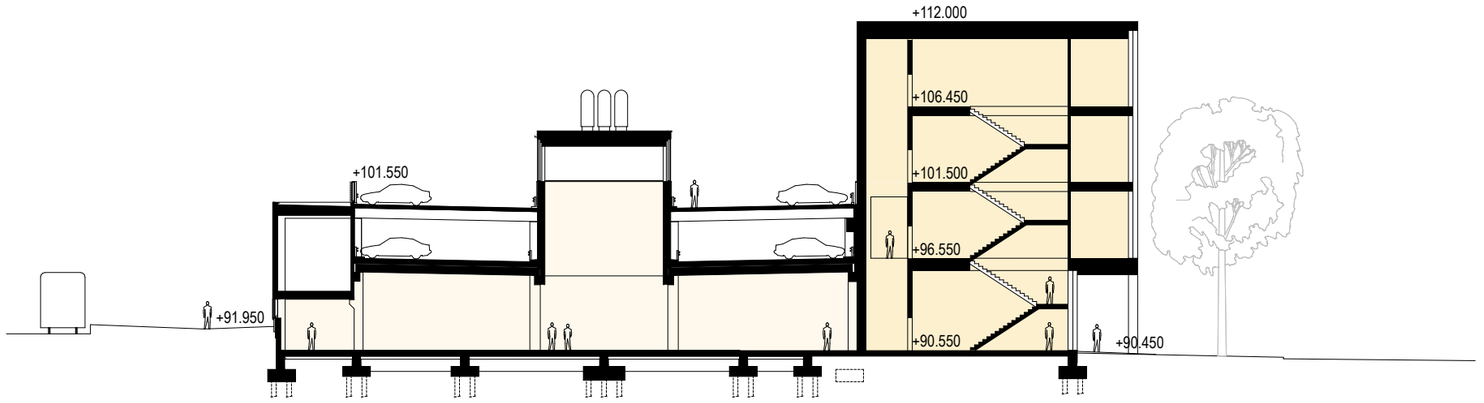
VIITESUUNNITELMA, julkisivu radalle

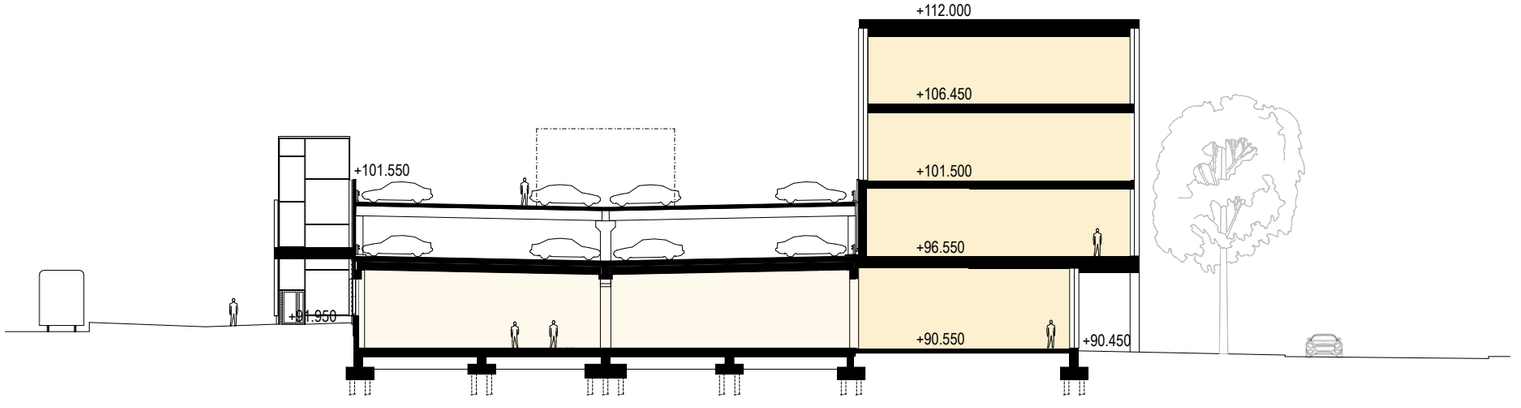
HAMK, Riihimäen Asemakampus

Olla Architecture

Leikkaukset 1.laajennusvaihe ja viimeinen laajennusvaihe



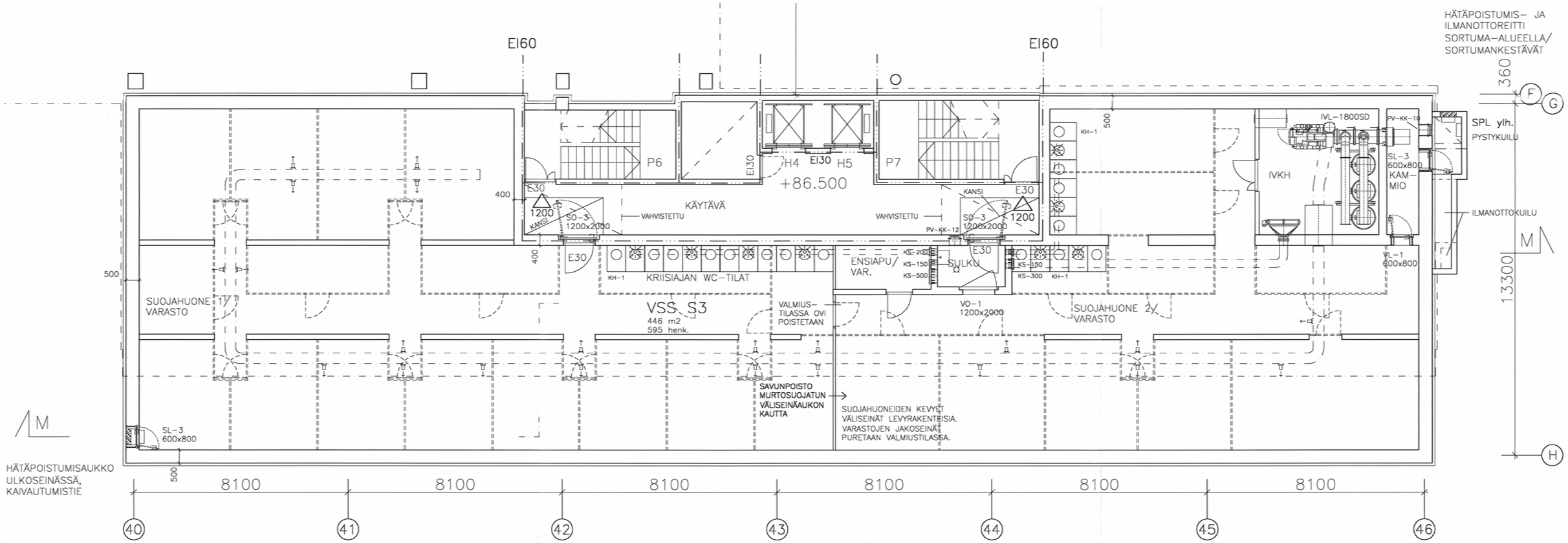




1:400

HAMK Riihimäen Asemakampus
28.04.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi



49400

VÄESTÖNSUOJALASKELMA 13.2.2007

Suojatilatarve

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
Normaaliajan käyttö: toimistotilojen varastot

Varustus
- vesisäiliöt VS-1
  laskennallinen suojassa säilytettävän veden määrä 446.3 x 40 l = 17852
- jäteastiat, määrä 446.3 x 15 l = 6695

Valmiustilanteeseen siirryttäessä puretaan:
- varastojen jakoseinät ja kalusteet
- väestönsuojan normaaliajan palo-ovet
- väliseinän ovi

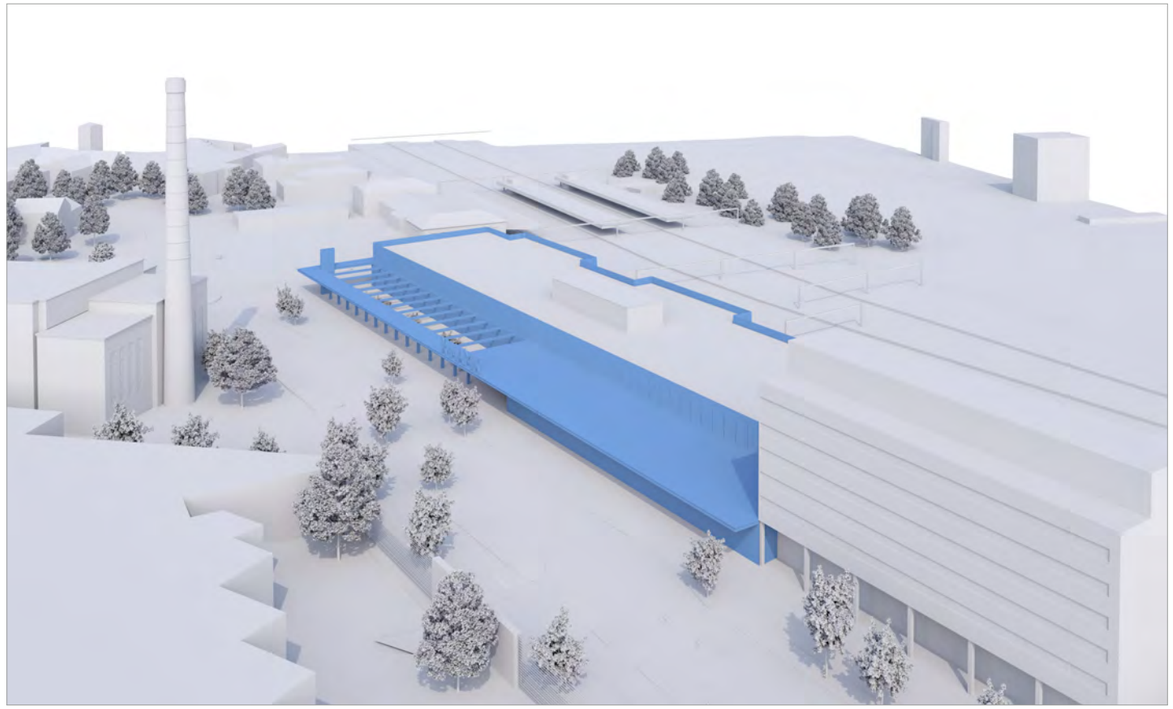
Ylimääräinen suojatila 62.3m2 (2%) mahdollistaa 3115m^2 lisärakentamista. Tämän ylittävä lisärakentaminen edellyttää toisen VSS:n rakentamista.

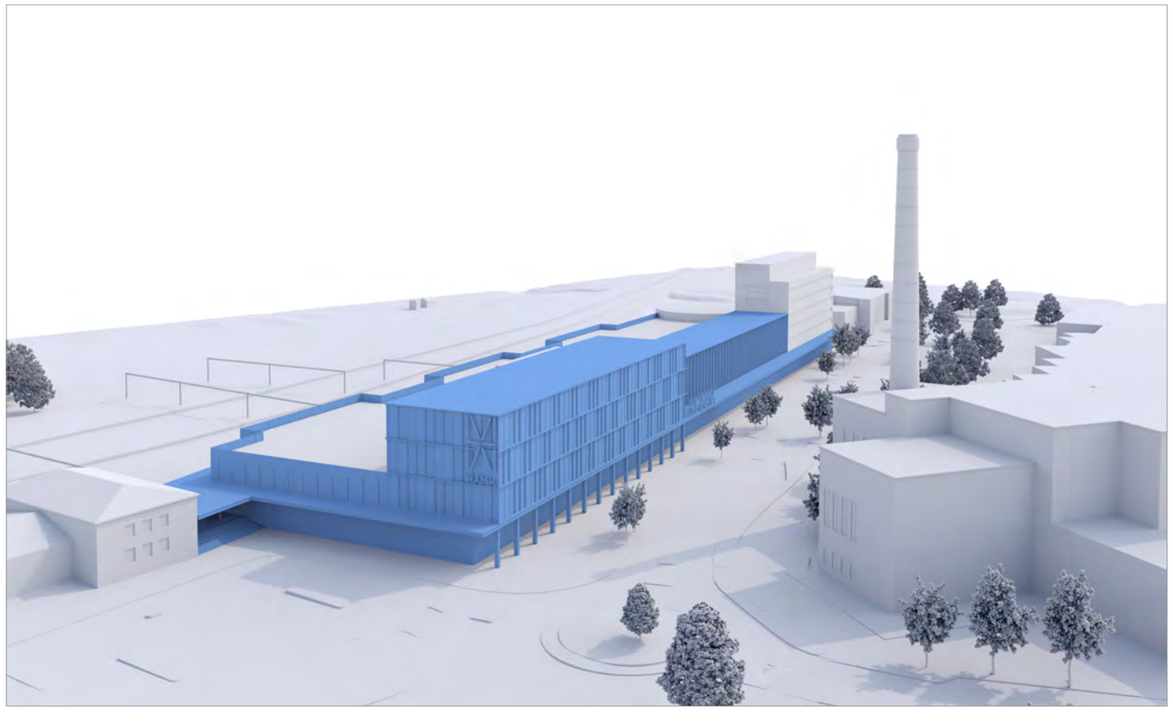
HAMK Riihimäen Asemakampus
28.04.2026

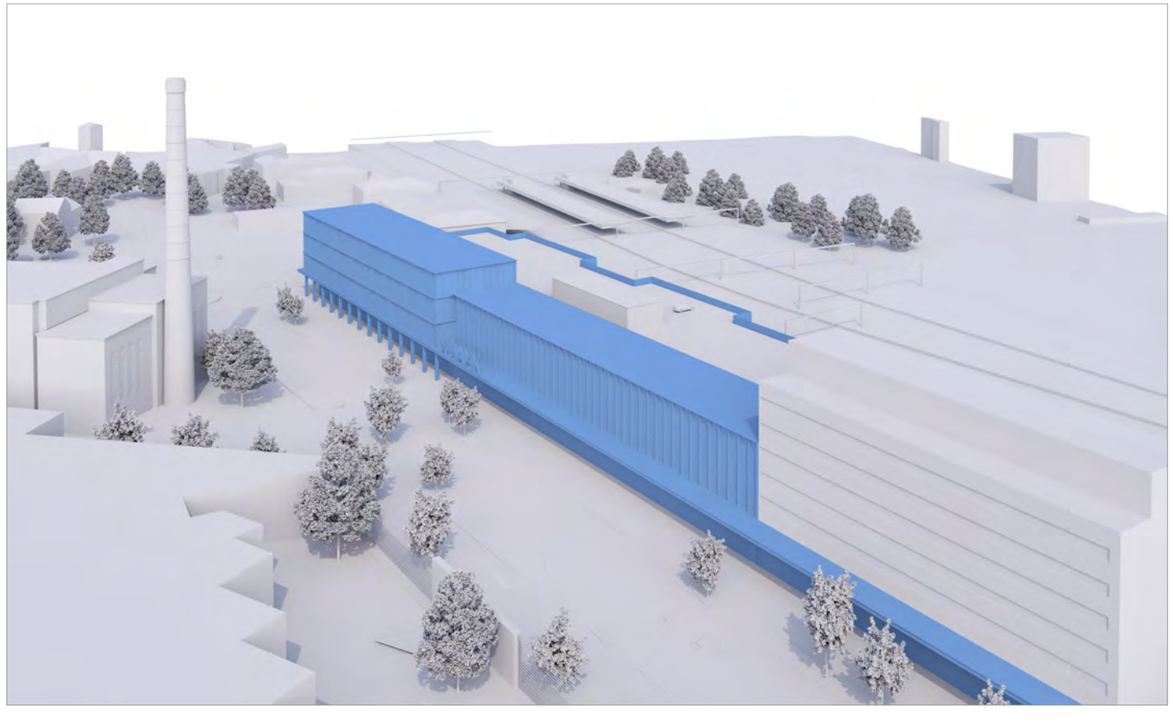
JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi

1. ja viimeinen laajennusvaihe









HAMK Riihimäen Asemakampus
28.04.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi

1.laajennusvaihe



HAMK Riihimäen Asemakampus
28.04.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi

1. laajennusvaihe



HAMK Riihimäen Asemakampus
28.04.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi

viimeinen laajennusvaihe



HAMK Riihimäen Asemakampus
28.04.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi

viimeinen laajennusvaihe



HAMK Riihimäen Asemakampus
28.04.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi

havainneleikkaus



HAMK Riihimäen Asemakampus
28.04.2026

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 $v_{\mathrm{w},95}$ 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 tärinätasoja 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 ohjearvot 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 Mittaustulosten 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 mittausselvitys asemakaava-muutosta varten

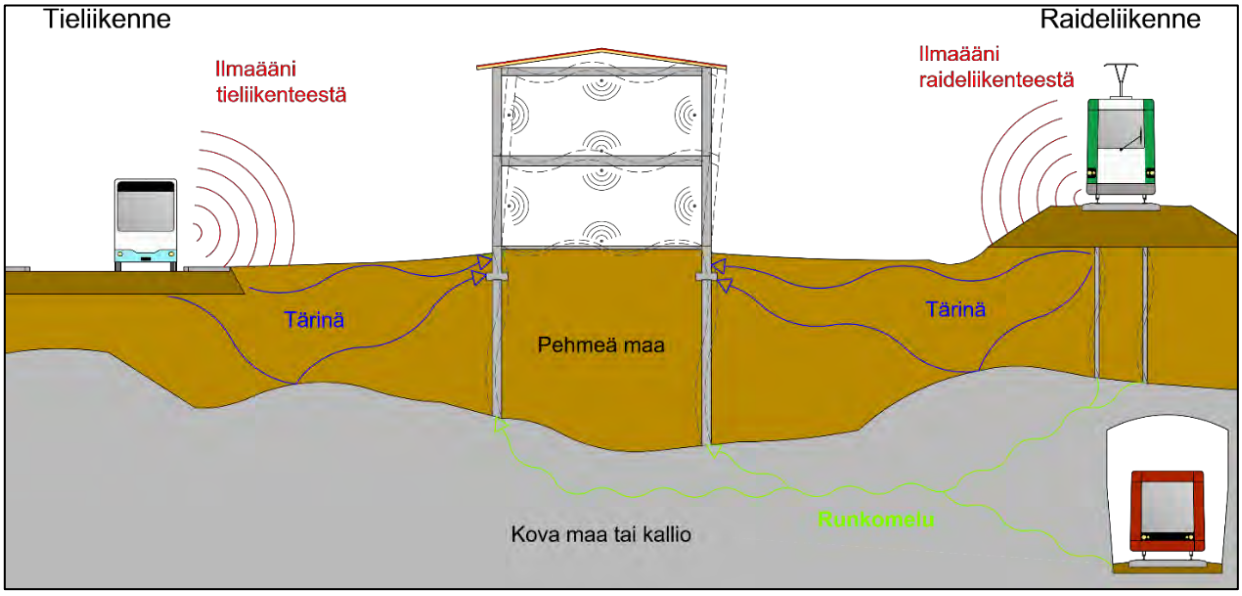
Tässä selvityksessä arvioidaan raideliikenteen tuottamia tärinä- ja runkomelutasoja Riihimäen matkakeskuksessa. Kohteeseen suunnitellaan opetustiloja HAMK:in käyttöön, jolloin nykyiset liiketilat korvataan opetustiloilla ja rakennusta laajennetaan samalla länteen. Selvitys perustuu kohteessa 20.–21.11.2025 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 maalajeilla 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_{prm} [dB]	Tärinäarvo $v_{\mathrm{w,95}}$ [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 esitetyistä 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

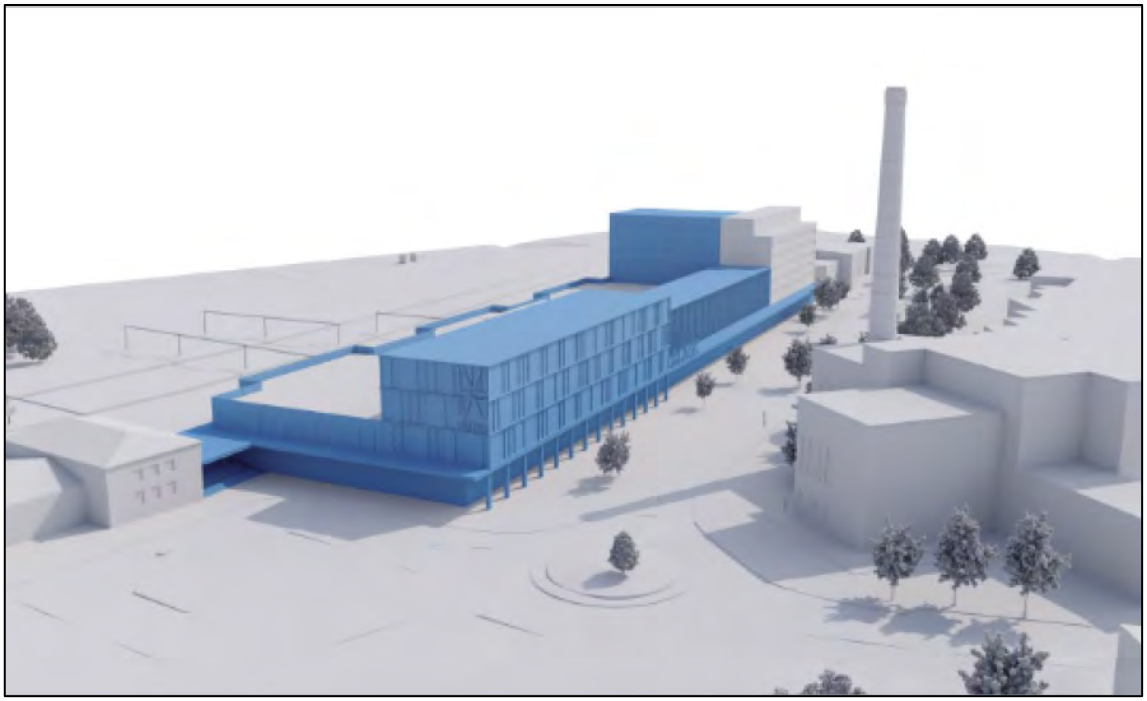
tärinän tunnusluku $v_{w,95}$ saa siten olla enintään 0,60 mm/s ja runkomelun tunnusluku L_{prm} enintään 40 dB.

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 ammattikorkeakoulun 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

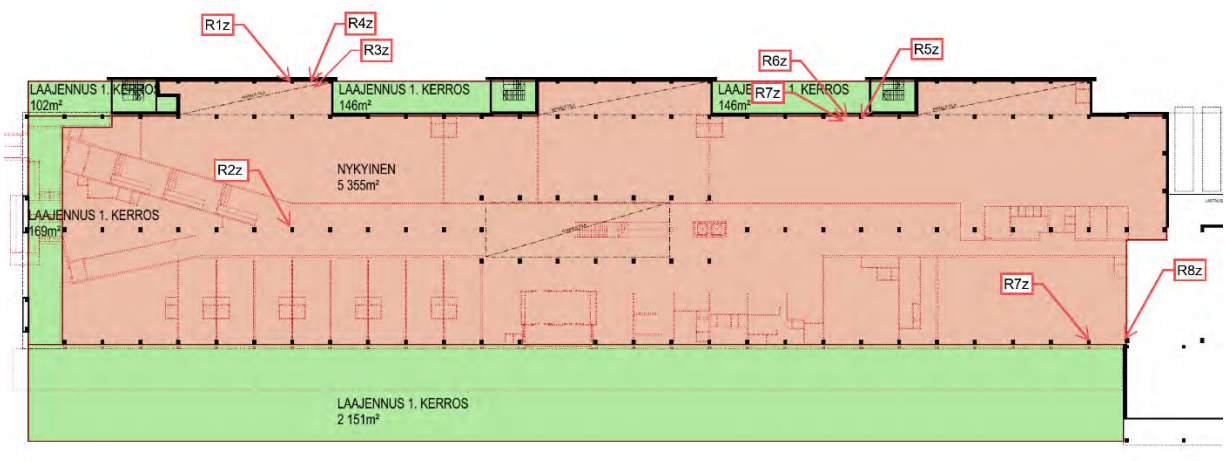
GTK:n Maankamara-karttapalvelun perusteella alueen maaperä on hiesua.

5 Mittaukset

Mittaukset suoritettiin kohteessa 20.11.–21.11.2025 välisenä aikana. Mittaukset tehtiin ja tulokset analysoitiin akkreditoidun 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_{prm} (*re.* 20 µPa), (L_{prm} = L_{vrm} (*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 ylity yhdessäkään mittauspisteessä.

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

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

Mittauspiste	Tärinän tilastollinen tunnusluku $v_{\mathrm{w},95}$	Tärinän tilastollinen tunnusluku rakennuksessa 1,5 $v_{\mathrm{w},95}$
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 $v_{w,95}$, 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 runkomelu- 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.

A-INSINÖÖRIT

FINAS
Finnish Accreditation Service
T299 (EN ISO/IEC 17025)

MITTAUSRAPORTTI

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

1 Projektitiedot

Tilaaja	Hämeen ammattikorkeakoulu PL 231 13101 Hämeenlinna Tuomas Salonen	Tekijä	A-Insinöörit Suunnittelu Oy Bertel Jungin aukio 9 02600 Espoo
Projektinumero	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

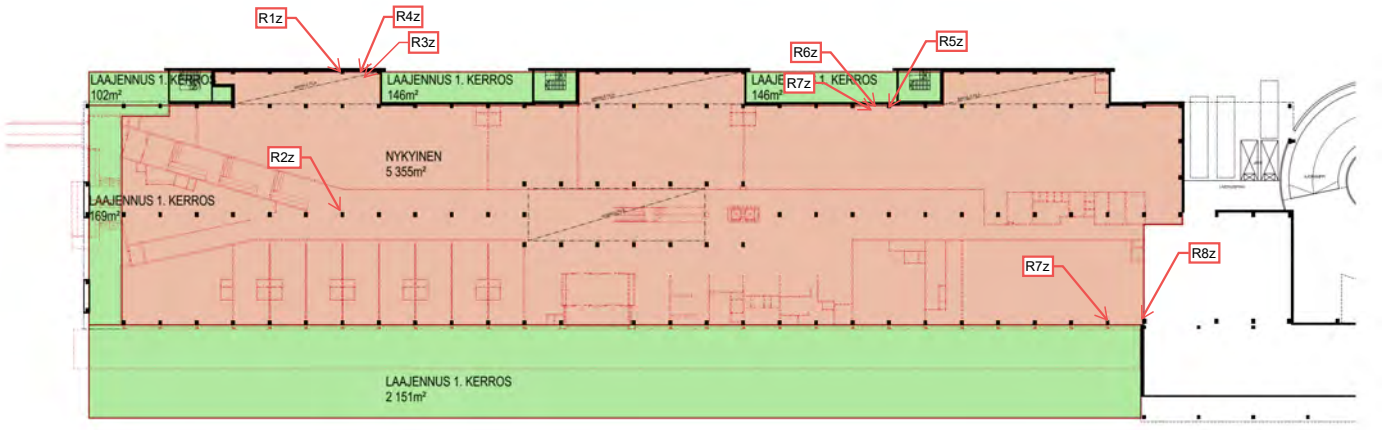
Suure	Keskiarvo	Pienin	Suurin
Lämpötila	0.5° C	-0.4° C	1.5° C
Routa	- cm	-	-

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	kiihtyvyysanturi	MMF KS48C	20099	20.03.2025	pilari, A
R2z	kiihtyvyysanturi	MMF KS48C	22221	20.03.2025	pilari, A
R3z	kiihtyvyysanturi	MMF KS48C	22222	20.03.2025	lattia, B
R4z	kiihtyvyysanturi	WR 793L	11353	11.12.2024	seinä, A
R5z	kiihtyvyysanturi	MMF KS48C	20004	19.08.2025	pilari, A
R6z	kiihtyvyysanturi	WR 793L	11425	11.12.2024	seinä, A
R7z	kiihtyvyysanturi	MMF KS48C	22220	20.03.2025	lattia, B
R8z	kiihtyvyysanturi	MMF KS48C	22223	20.03.2025	pilari, A
R9z	kiihtyvyysanturi	WR 793L	11428	11.12.2024	pilari, A

z: pystysuunta, x: vaakasuunta, y: pituussuunta
A: Kiila-ankkuri, B: Teippi



Kuva 1: Mittauspisteet pohjapiirrustuksessa.

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: Tavarajuna, TYO: Työkone, VET/MUU: Veturi tai muu

3 Mittauspisteet

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

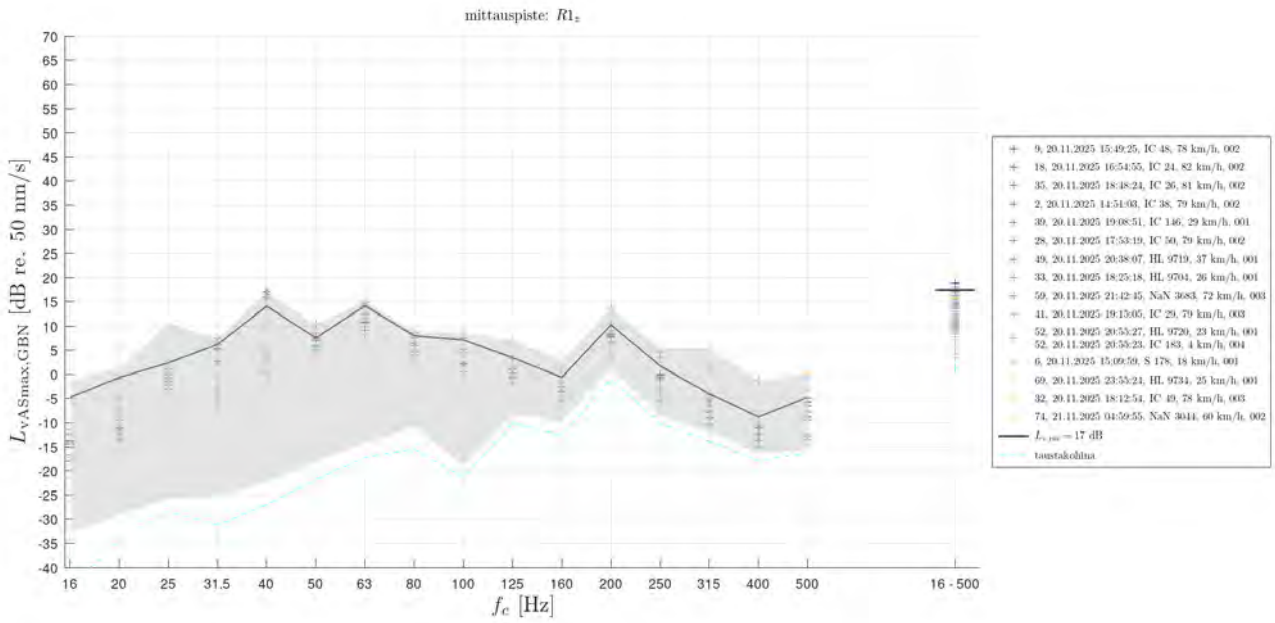
Tärinä

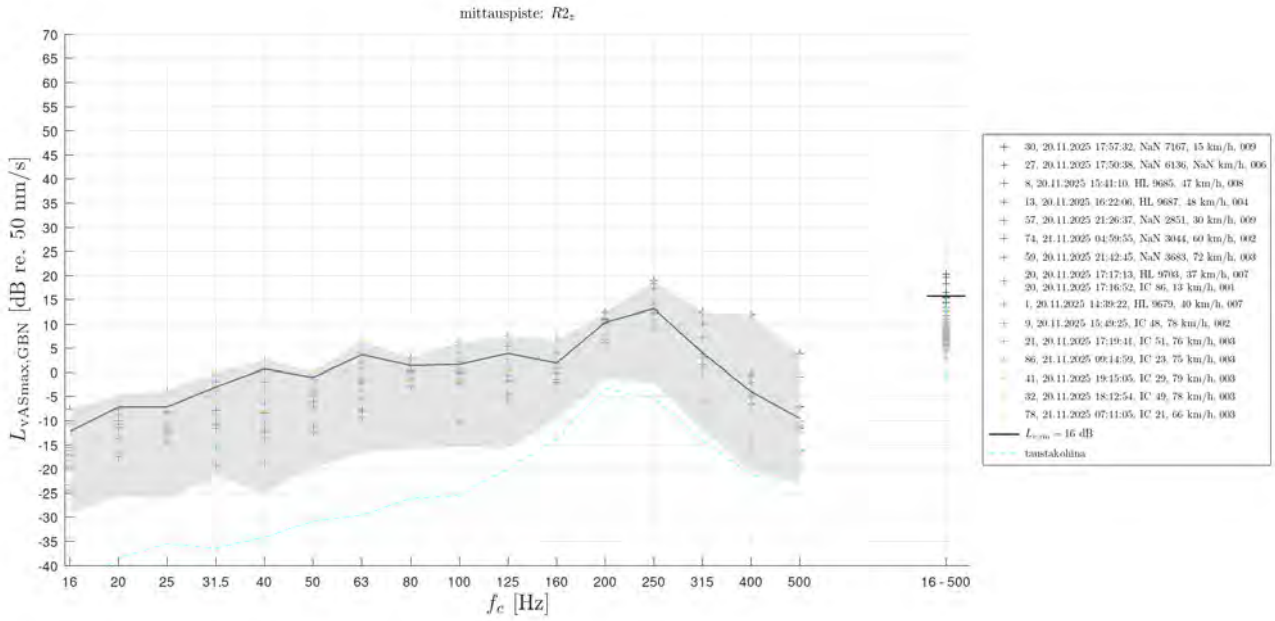
Piste	Kuvaus	Suunta	$v_{w,95}^{maa}$, [mm/s]	$v_{w,95}^{per}$, [mm/s]	v_{w1} [mm/s]	$v_{w2}(f_c)/f_c$	Ohjearvo [mm/s]
R1z	perustus	z	-	0.04	0.06	0.14 mm/s / 6.31 Hz	0.6
R2z	perustus	z	-	0.03	0.04	0.09 mm/s / 10.00 Hz	0.6
R3z	lattia	z	-	-	0.05	0.03 mm/s / 6.31 Hz	0.6
R4z	perustus	z	-	0.05	0.07	0.16 mm/s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

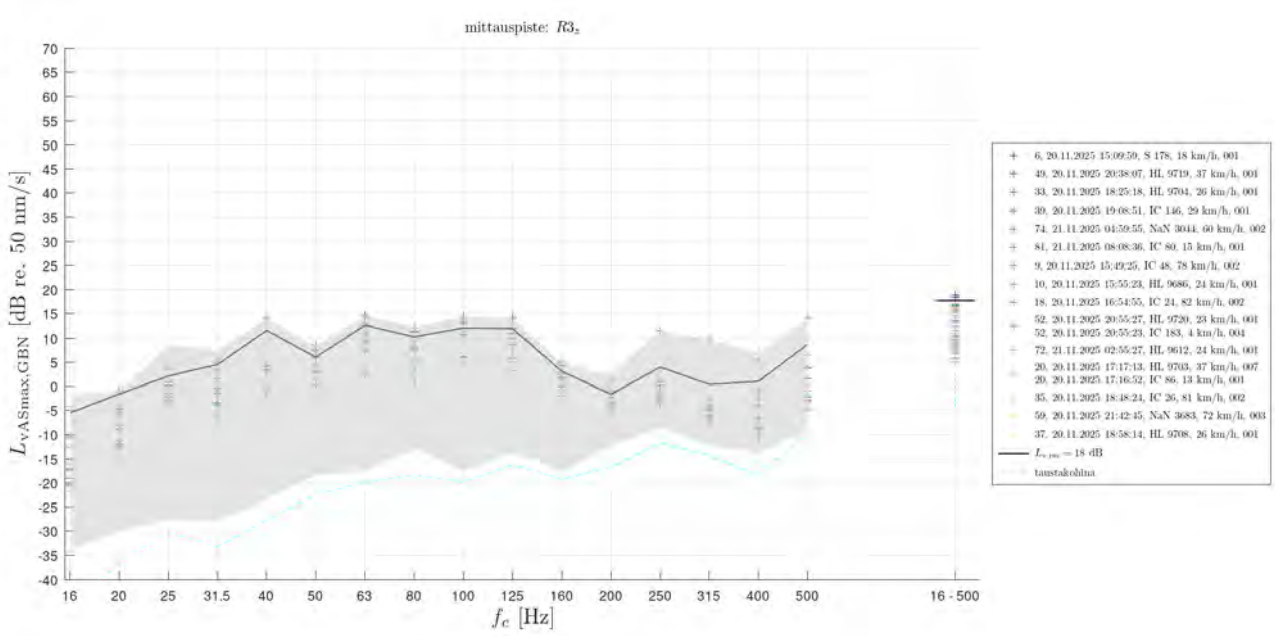
$v_{w,95}^{maa}$: tärinä maaperästä mitattuna
$v_{w,95}^{per}$: tärinä perustuksista mitattuna tai arvioituna
v_{w1}: laajakaistainen tärinä rakennuksessa
v_{w2}: terssikaistainen tärinä rakennuksessa

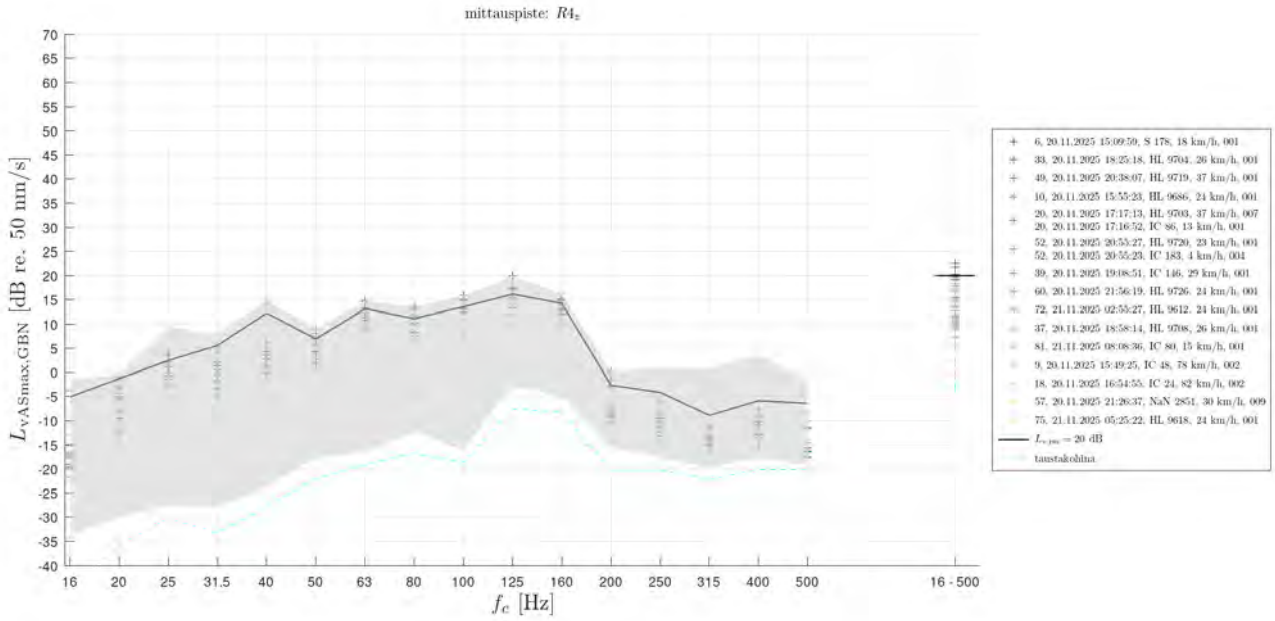
4 Mittaustulokset

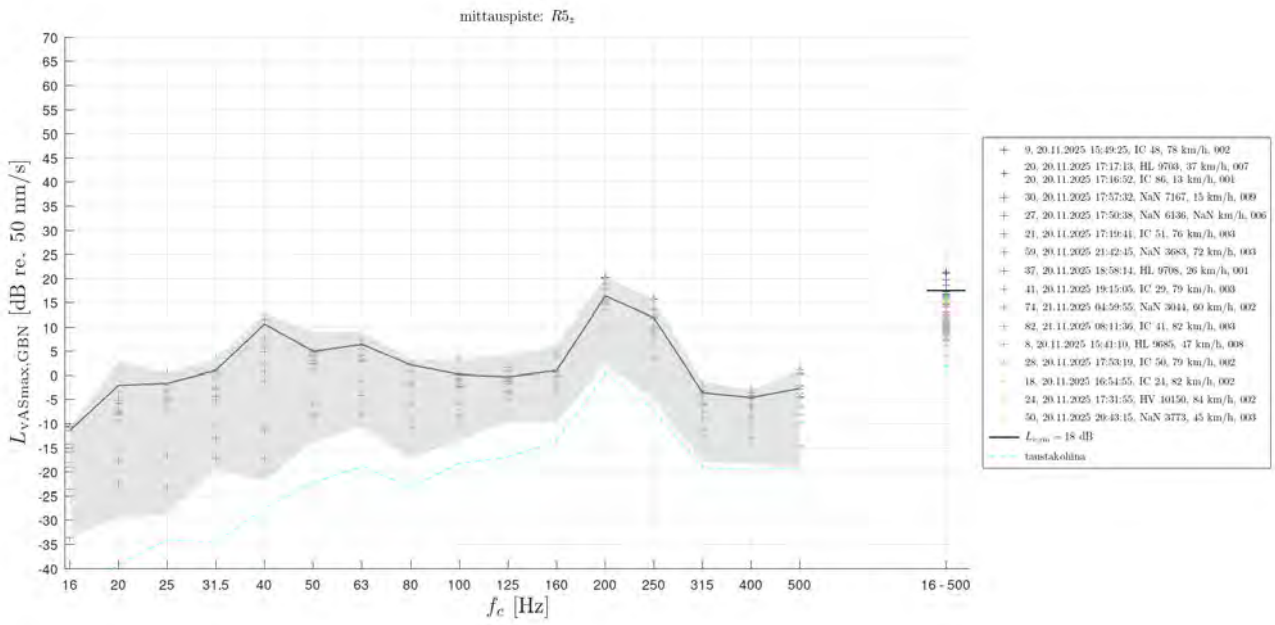
4.1 $Lv_{\mathrm{AS,max,GBN}}$

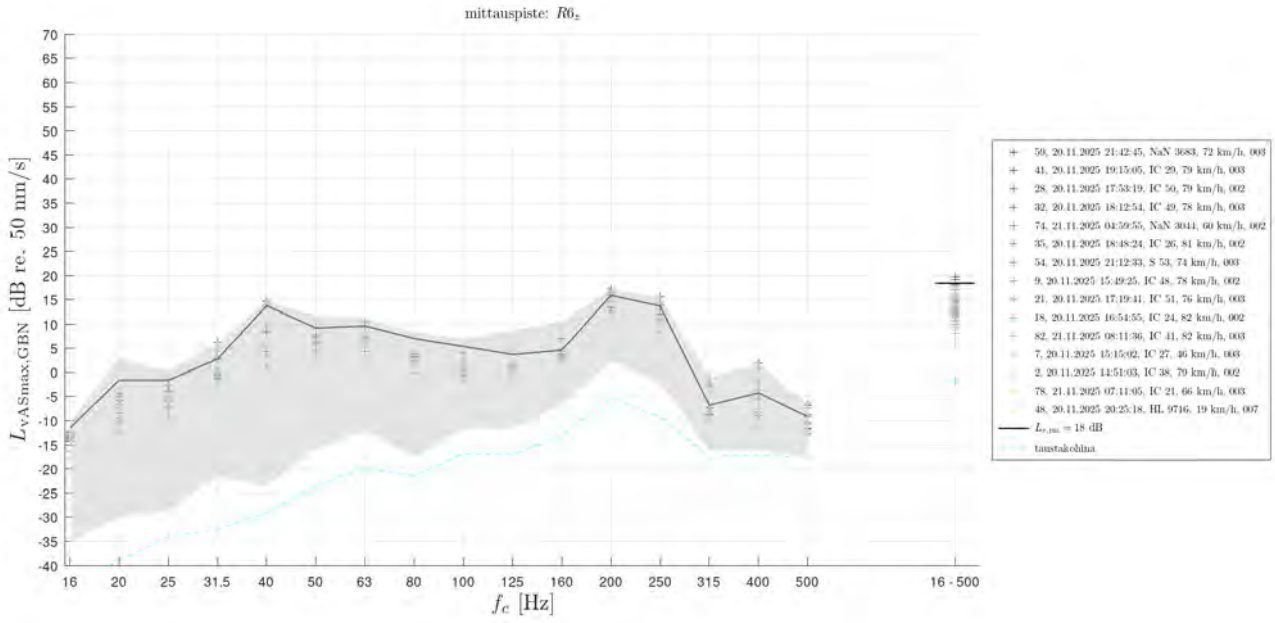


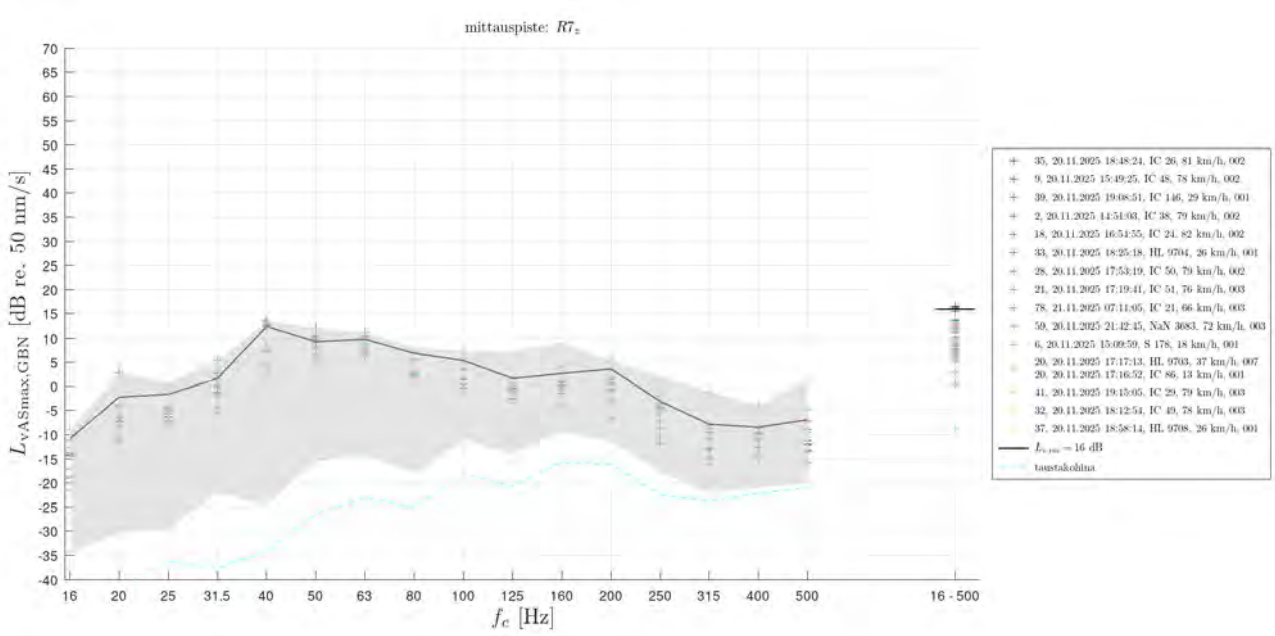


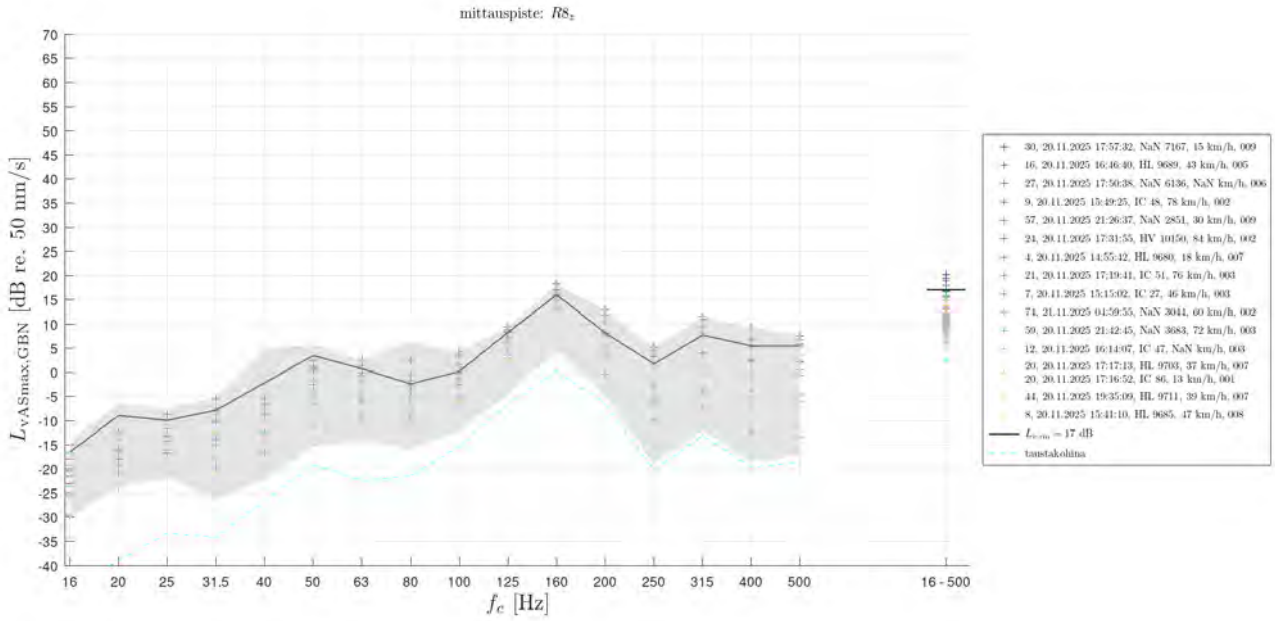

mittauspiste: $R3_z$
$L_{vASmax,GBN}$ [dB re. 50 mm/s]
f_c [Hz]
16 20 25 31.5 40 50 63 80 100 125 160 200 250 315 400 500 16 - 500
6, 20.11.2025 15:09:59, S 178, 18 km/h, 001
49, 20.11.2025 20:38:07, HL 9719, 37 km/h, 001
33, 20.11.2025 18:25:18, HL 9704, 26 km/h, 001
39, 20.11.2025 19:08:51, IC 146, 29 km/h, 001
74, 21.11.2025 04:59:55, NaN 3044, 60 km/h, 002
84, 21.11.2025 08:08:36, IC 80, 15 km/h, 001
9, 20.11.2025 15:49:25, IC 48, 78 km/h, 002
10, 20.11.2025 15:55:23, HL 9686, 24 km/h, 001
18, 20.11.2025 16:54:55, IC 24, 82 km/h, 002
52, 20.11.2025 20:55:27, HL 9720, 23 km/h, 001
52, 20.11.2025 20:55:23, IC 183, 4 km/h, 004
72, 21.11.2025 02:55:27, HL 9612, 24 km/h, 001
20, 20.11.2025 17:17:13, HL 9703, 37 km/h, 007
20, 20.11.2025 17:16:52, IC 86, 13 km/h, 001
35, 20.11.2025 18:48:24, IC 26, 81 km/h, 002
59, 20.11.2025 21:42:45, NaN 3683, 72 km/h, 003
37, 20.11.2025 18:58:14, HL 9708, 26 km/h, 001
$L_{v,\mathrm{jas}} = 18$ dB
taustakohina

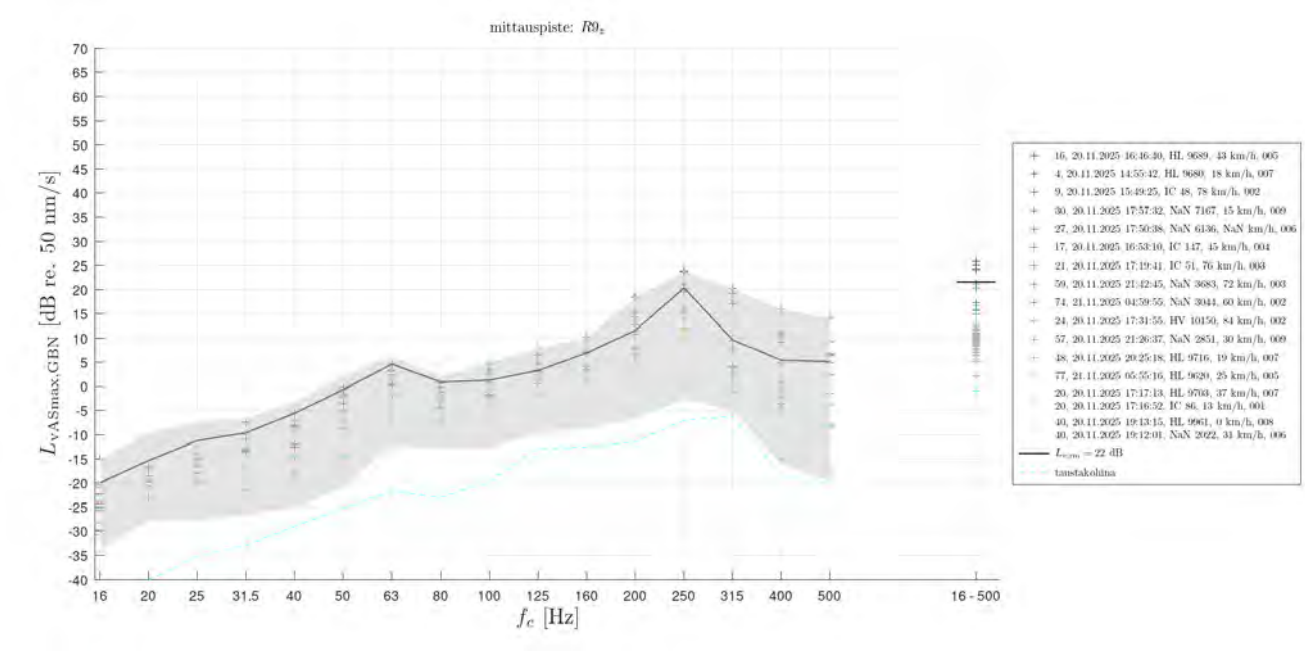

mittauspiste: $R4_z$
$L_{vASmax,GBN}$ [dB re. 50 mm/s]
f_c [Hz]
16 20 25 31.5 40 50 63 80 100 125 160 200 250 315 400 500 16 - 500
6, 20.11.2025 15:09:59, S 178, 18 km/h, 001
33, 20.11.2025 18:25:18, HL 9704, 26 km/h, 001
49, 20.11.2025 20:38:07, HL 9719, 37 km/h, 001
10, 20.11.2025 15:55:23, HL 9686, 24 km/h, 001
20, 20.11.2025 17:17:13, HL 9703, 37 km/h, 007
20, 20.11.2025 17:16:52, IC 86, 13 km/h, 001
52, 20.11.2025 20:55:27, HL 9720, 23 km/h, 001
52, 20.11.2025 20:55:23, IC 183, 4 km/h, 004
39, 20.11.2025 19:08:51, IC 146, 29 km/h, 001
60, 20.11.2025 21:56:19, HL 9726, 24 km/h, 001
72, 21.11.2025 02:55:27, HL 9612, 24 km/h, 001
37, 20.11.2025 18:58:14, HL 9708, 26 km/h, 001
84, 21.11.2025 08:08:36, IC 80, 15 km/h, 001
9, 20.11.2025 15:49:25, IC 48, 78 km/h, 002
18, 20.11.2025 16:54:55, IC 24, 82 km/h, 002
57, 20.11.2025 21:26:37, NaN 2851, 30 km/h, 009
75, 21.11.2025 05:25:22, HL 9618, 24 km/h, 001
$L_{v,\mathrm{jas}} = 20$ dB
taustakohina


mittauspiste: $R5_z$
$L_{vASmax,GBN}$ [dB re. 50 mm/s]
f_c [Hz]
16 20 25 31.5 40 50 63 80 100 125 160 200 250 315 400 500 16 - 500
9, 20.11.2025 15:49:25, IC 48, 78 km/h, 002
20, 20.11.2025 17:17:13, HL 9703, 37 km/h, 007
20, 20.11.2025 17:16:52, IC 86, 13 km/h, 001
30, 20.11.2025 17:57:32, NaN 7167, 15 km/h, 009
27, 20.11.2025 17:50:38, NaN 6136, NaN km/h, 006
21, 20.11.2025 17:19:41, IC 51, 76 km/h, 003
59, 20.11.2025 21:42:45, NaN 3683, 72 km/h, 003
37, 20.11.2025 18:58:14, HL 9708, 26 km/h, 001
41, 20.11.2025 19:15:05, IC 29, 79 km/h, 003
74, 21.11.2025 04:59:55, NaN 3044, 60 km/h, 002
82, 21.11.2025 08:11:36, IC 41, 82 km/h, 003
8, 20.11.2025 15:41:10, HL 9685, 47 km/h, 008
28, 20.11.2025 17:53:19, IC 50, 79 km/h, 002
18, 20.11.2025 16:54:55, IC 24, 82 km/h, 002
24, 20.11.2025 17:31:55, HV 10150, 84 km/h, 002
50, 20.11.2025 20:43:15, NaN 3773, 45 km/h, 003
$L_{v,min}$ = 18 dB
taustakohina

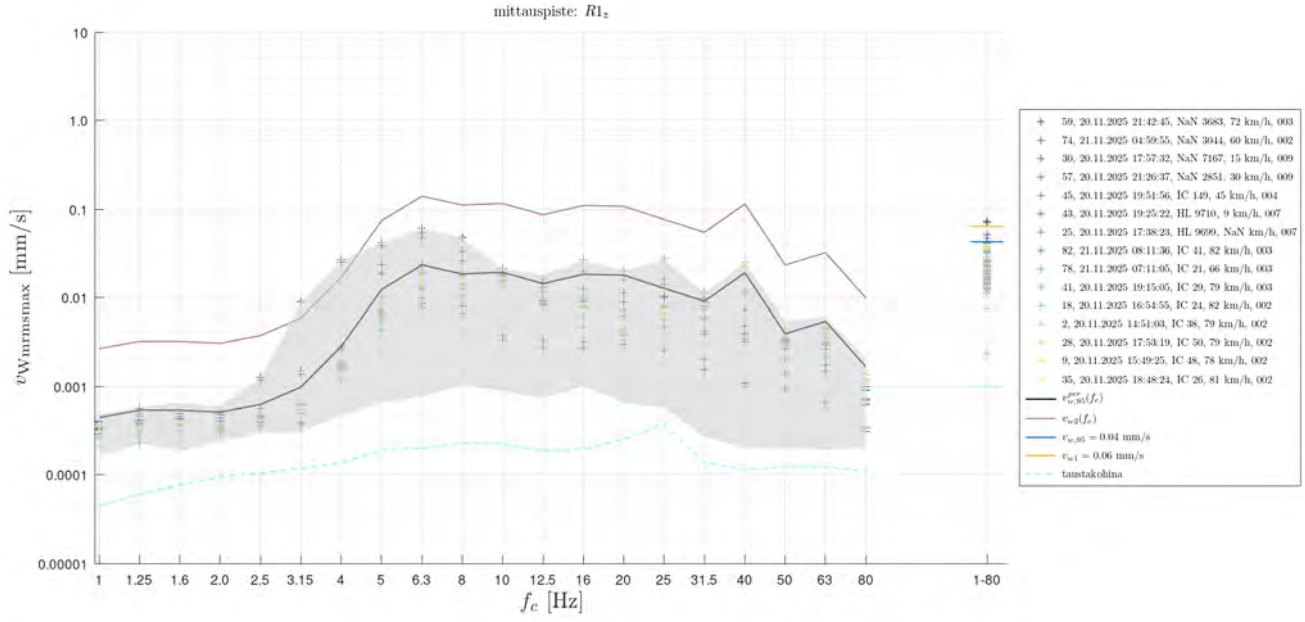

mittauspiste: $R6_z$
$L_{vASmax,GBN}$ [dB re. 50 mm/s]
f_c [Hz]
16 20 25 31.5 40 50 63 80 100 125 160 200 250 315 400 500 16 - 500
59, 20.11.2025 21:42:45, NaN 3683, 72 km/h, 003
41, 20.11.2025 19:15:05, IC 29, 79 km/h, 003
28, 20.11.2025 17:53:19, IC 50, 79 km/h, 002
32, 20.11.2025 18:12:54, IC 49, 78 km/h, 003
74, 21.11.2025 04:59:55, NaN 3044, 60 km/h, 002
35, 20.11.2025 18:48:24, IC 26, 81 km/h, 002
54, 20.11.2025 21:12:33, S 53, 74 km/h, 003
9, 20.11.2025 15:49:25, IC 48, 78 km/h, 002
21, 20.11.2025 17:19:41, IC 51, 76 km/h, 003
18, 20.11.2025 16:54:55, IC 24, 82 km/h, 002
82, 21.11.2025 08:11:36, IC 41, 82 km/h, 003
7, 20.11.2025 15:15:02, IC 27, 46 km/h, 003
2, 20.11.2025 14:51:03, IC 38, 79 km/h, 002
78, 21.11.2025 07:11:05, IC 21, 66 km/h, 003
48, 20.11.2025 20:25:18, HL 9716, 19 km/h, 007
$L_{v,min}$ = 18 dB
taustakohina

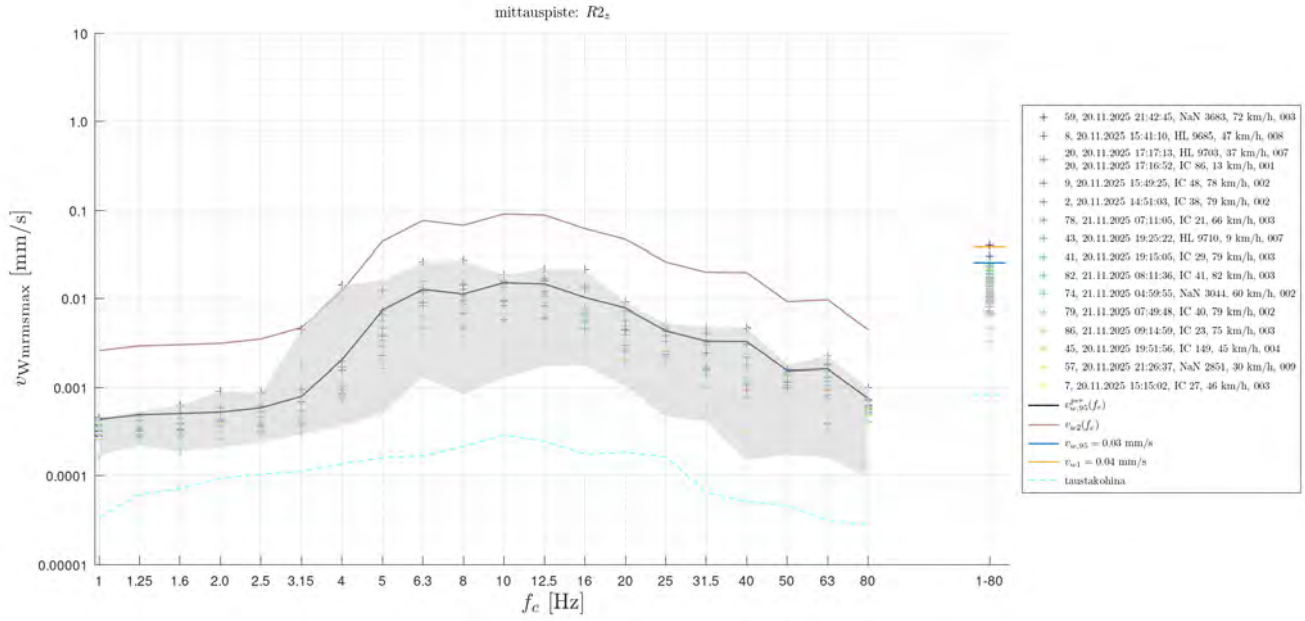

mittauspiste: $R7_z$
$L_{vASmax,GBN}$ [dB re. 50 mm/s]
f_c [Hz]
16 20 25 31.5 40 50 63 80 100 125 160 200 250 315 400 500 16 - 500
35, 20.11.2025 18:48:24, IC 26, 81 km/h, 002
9, 20.11.2025 15:49:25, IC 48, 78 km/h, 002
39, 20.11.2025 19:08:51, IC 146, 29 km/h, 001
2, 20.11.2025 14:54:03, IC 38, 79 km/h, 002
18, 20.11.2025 16:54:55, IC 24, 82 km/h, 002
33, 20.11.2025 18:25:18, HL 9704, 26 km/h, 001
28, 20.11.2025 17:53:19, IC 50, 79 km/h, 002
21, 20.11.2025 17:19:41, IC 51, 76 km/h, 003
78, 21.11.2025 07:11:05, IC 21, 66 km/h, 003
59, 20.11.2025 21:42:45, NaN 3683, 72 km/h, 003
6, 20.11.2025 15:09:59, S 178, 18 km/h, 001
20, 20.11.2025 17:17:13, HL 9703, 37 km/h, 007
20, 20.11.2025 17:16:52, IC 86, 13 km/h, 001
41, 20.11.2025 19:15:05, IC 29, 79 km/h, 003
32, 20.11.2025 18:12:54, IC 49, 78 km/h, 003
37, 20.11.2025 18:58:14, HL 9708, 26 km/h, 001
$L_{v,95} = 16$ dB
taustakohina

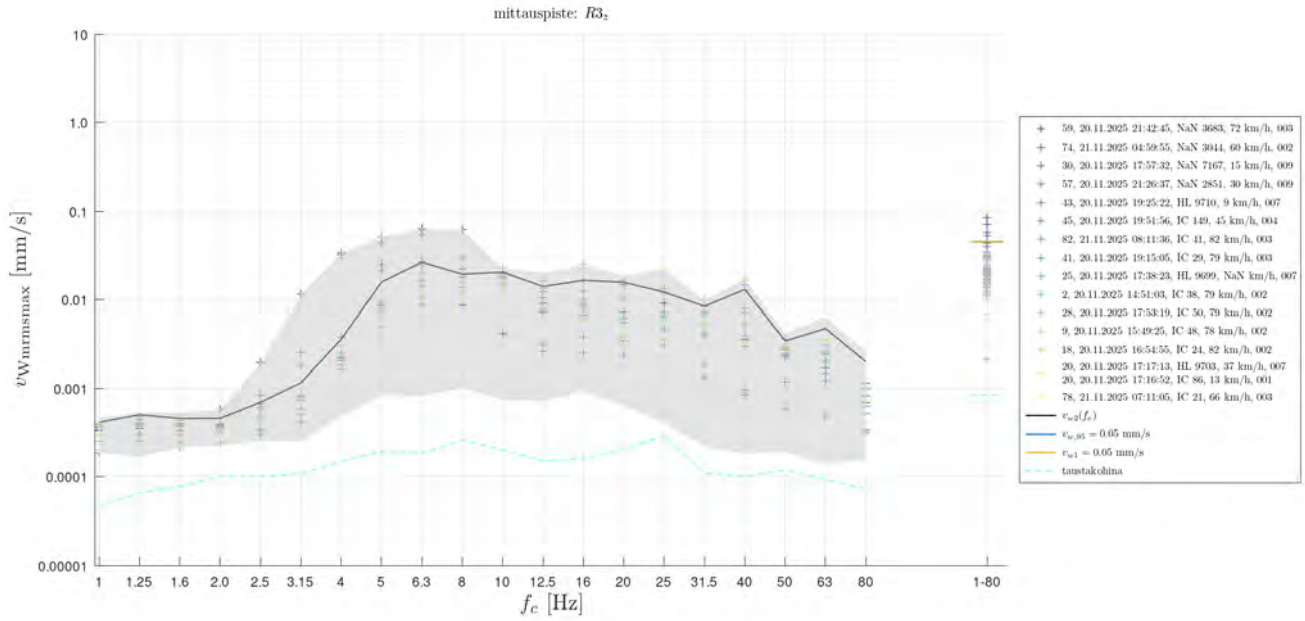

mittauspiste: $R8_z$
$L_{vASmax,GBN}$ [dB re. 50 mm/s]
f_c [Hz]
16 20 25 31.5 40 50 63 80 100 125 160 200 250 315 400 500 16 - 500
30, 20.11.2025 17:57:32, NaN 7167, 15 km/h, 009
16, 20.11.2025 16:46:40, HL 9689, 43 km/h, 005
27, 20.11.2025 17:50:38, NaN 6136, NaN km/h, 006
9, 20.11.2025 15:49:25, IC 48, 78 km/h, 002
57, 20.11.2025 21:26:37, NaN 2851, 30 km/h, 009
24, 20.11.2025 17:31:55, HV 10150, 84 km/h, 002
4, 20.11.2025 14:55:42, HL 9680, 18 km/h, 007
21, 20.11.2025 17:19:41, IC 51, 76 km/h, 003
7, 20.11.2025 15:15:02, IC 27, 46 km/h, 003
74, 21.11.2025 04:59:55, NaN 3044, 60 km/h, 002
59, 20.11.2025 21:42:45, NaN 3683, 72 km/h, 003
12, 20.11.2025 16:14:07, IC 47, NaN km/h, 003
20, 20.11.2025 17:17:13, HL 9703, 37 km/h, 007
20, 20.11.2025 17:16:52, IC 86, 13 km/h, 001
44, 20.11.2025 19:35:09, HL 9711, 39 km/h, 007
8, 20.11.2025 15:41:10, HL 9685, 47 km/h, 008
$L_{v,95} = 17$ dB
taustakohina

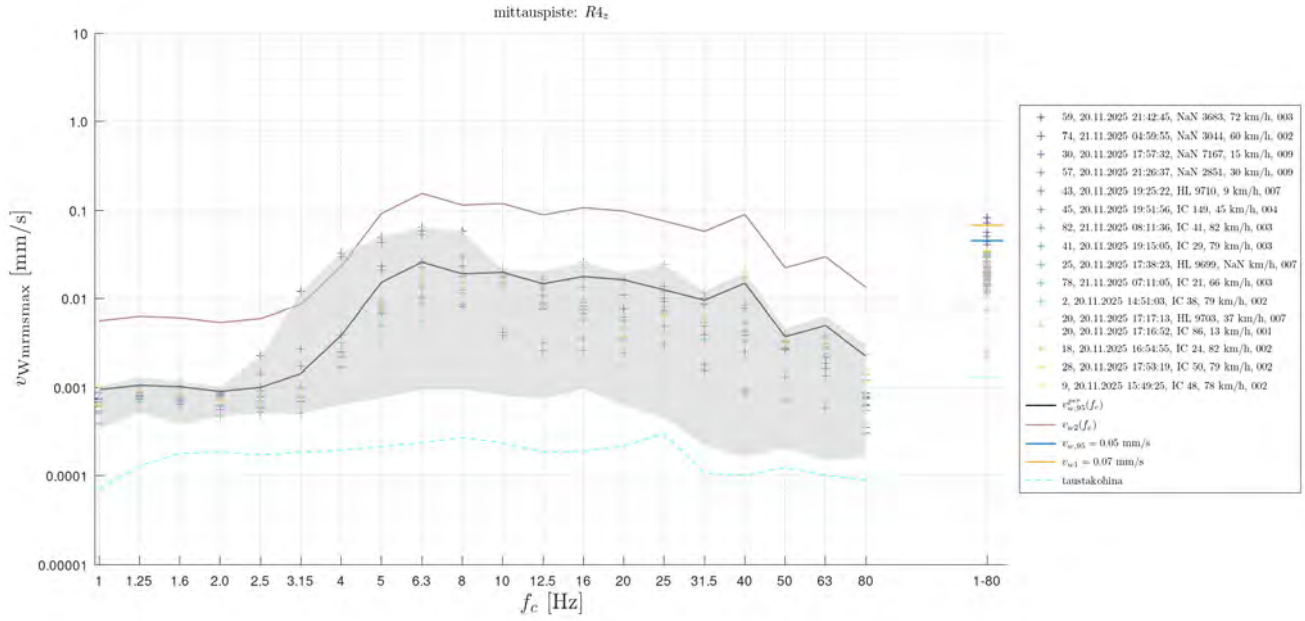


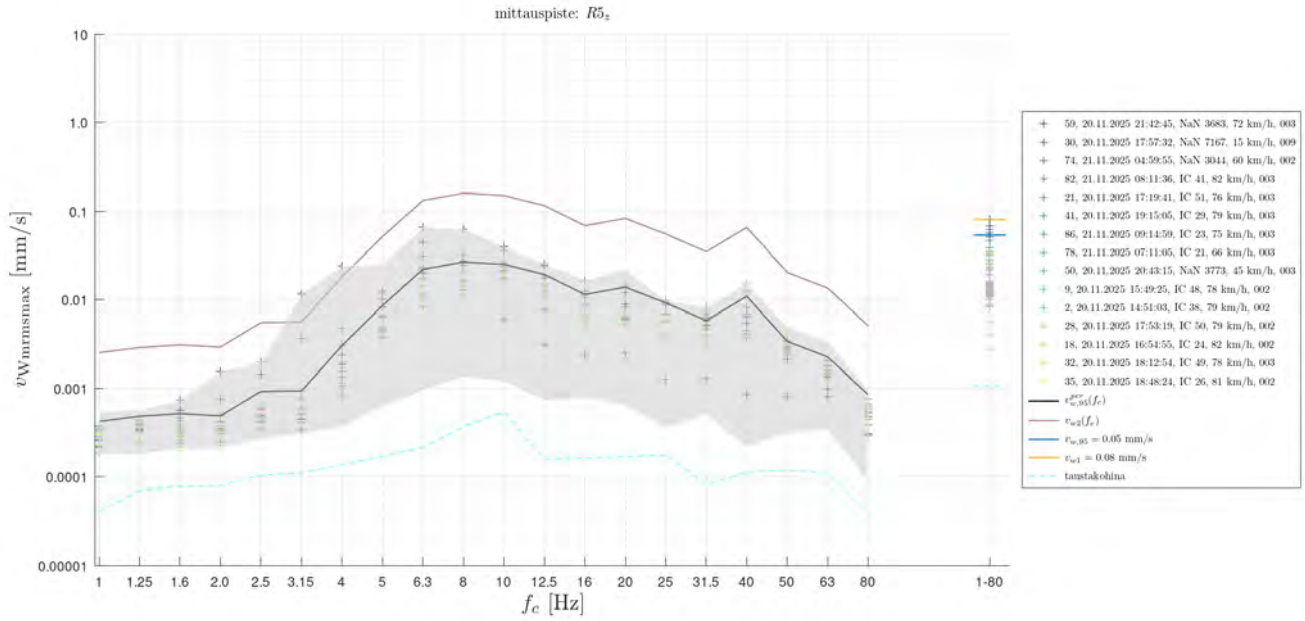
4.2 $v_{Wmrms,max}$

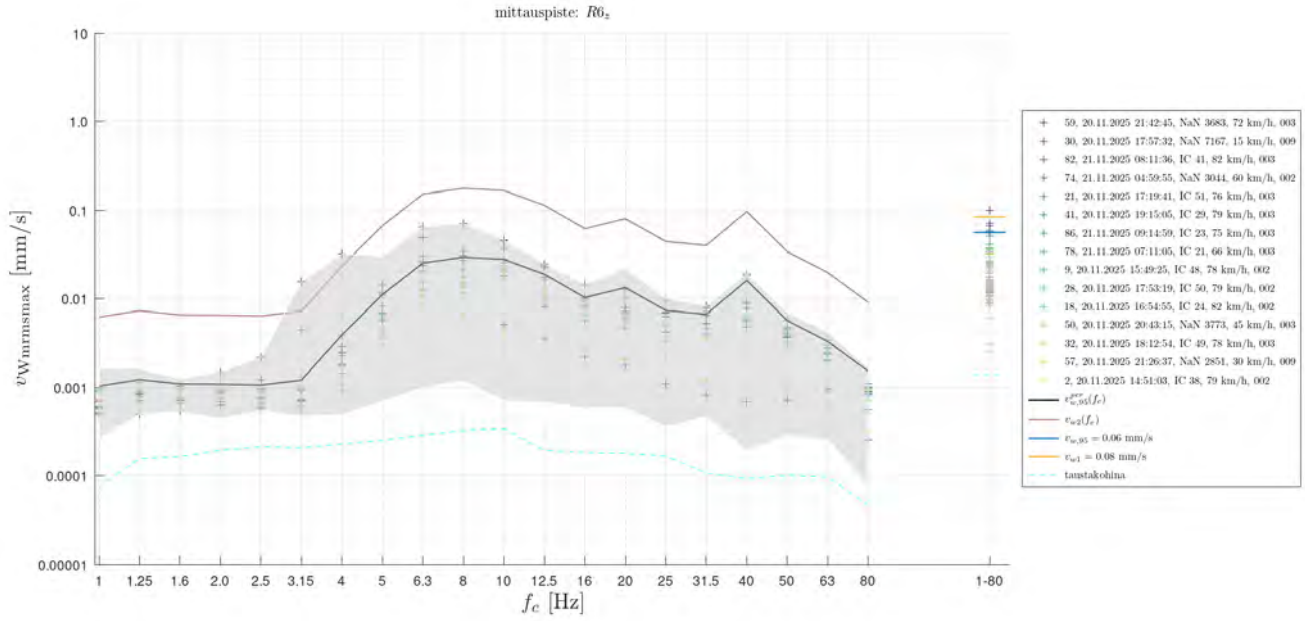


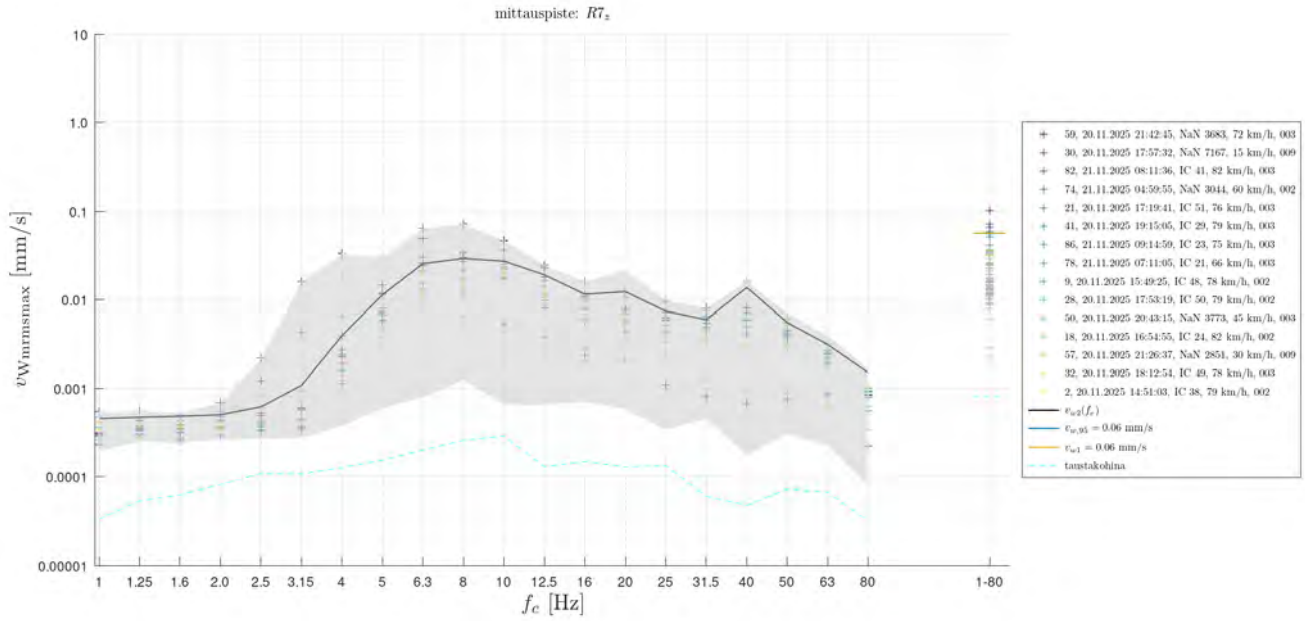

mittauspiste: $R2_z$
$v_{Wrmsmax}$ [mm/s]
10
1.0
0.1
0.01
0.001
0.0001
0.00001
1 1.25 1.6 2.0 2.5 3.15 4 5 6.3 8 10 12.5 16 20 25 31.5 40 50 63 80 1-80
f_c [Hz]
59, 20.11.2025 21:42:45, NaN 3683, 72 km/h, 003
8, 20.11.2025 15:41:10, HL 9685, 47 km/h, 008
20, 20.11.2025 17:17:13, HL 9703, 37 km/h, 007
20, 20.11.2025 17:16:52, IC 86, 13 km/h, 001
9, 20.11.2025 15:49:25, IC 48, 78 km/h, 002
2, 20.11.2025 14:51:03, IC 38, 79 km/h, 002
78, 21.11.2025 07:11:05, IC 21, 66 km/h, 003
43, 20.11.2025 19:25:22, HL 9710, 9 km/h, 007
41, 20.11.2025 19:15:05, IC 29, 79 km/h, 003
82, 21.11.2025 08:11:36, IC 41, 82 km/h, 003
74, 21.11.2025 04:59:55, NaN 3044, 60 km/h, 002
79, 21.11.2025 07:49:48, IC 40, 79 km/h, 002
86, 21.11.2025 09:14:59, IC 23, 75 km/h, 003
45, 20.11.2025 19:51:56, IC 149, 45 km/h, 004
57, 20.11.2025 21:26:37, NaN 2851, 30 km/h, 009
7, 20.11.2025 15:15:02, IC 27, 46 km/h, 003
$v_{w,95}^{pre}(f_c)$
$v_{w2}(f_c)$
$v_{w,95} = 0.03$ mm/s
$v_{w1} = 0.04$ mm/s
taustakohina

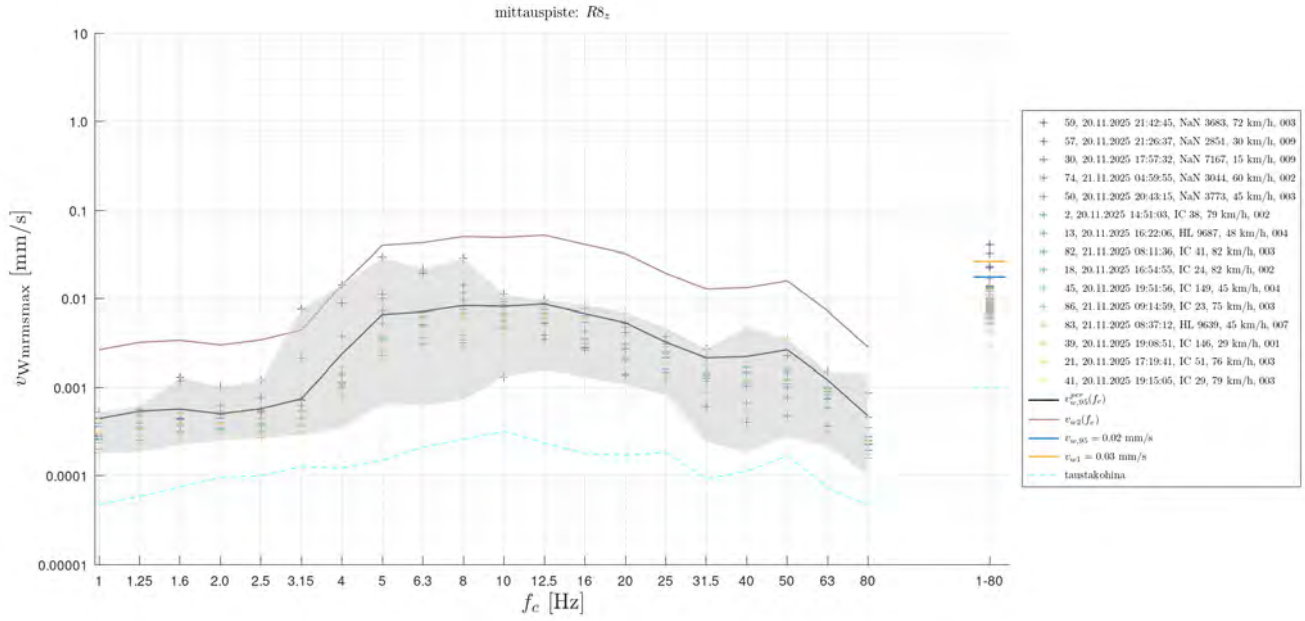

mittauspiste: $R3_z$
$v_{Wrmsmax}$ [mm/s]
10
1.0
0.1
0.01
0.001
0.0001
0.00001
1 1.25 1.6 2.0 2.5 3.15 4 5 6.3 8 10 12.5 16 20 25 31.5 40 50 63 80 1-80
f_c [Hz]
59, 20.11.2025 21:42:45, NaN 3683, 72 km/h, 003
74, 21.11.2025 04:59:55, NaN 3044, 60 km/h, 002
30, 20.11.2025 17:57:32, NaN 7167, 15 km/h, 009
57, 20.11.2025 21:26:37, NaN 2851, 30 km/h, 009
43, 20.11.2025 19:25:22, HL 9710, 9 km/h, 007
45, 20.11.2025 19:51:56, IC 149, 45 km/h, 004
82, 21.11.2025 08:11:36, IC 41, 82 km/h, 003
41, 20.11.2025 19:15:05, IC 29, 79 km/h, 003
25, 20.11.2025 17:38:23, HL 9699, NaN km/h, 007
2, 20.11.2025 14:51:03, IC 38, 79 km/h, 002
28, 20.11.2025 17:53:19, IC 50, 79 km/h, 002
9, 20.11.2025 15:49:25, IC 48, 78 km/h, 002
18, 20.11.2025 16:54:55, IC 24, 82 km/h, 002
20, 20.11.2025 17:17:13, HL 9703, 37 km/h, 007
20, 20.11.2025 17:16:52, IC 86, 13 km/h, 001
78, 21.11.2025 07:11:05, IC 21, 66 km/h, 003
$v_{w2}(f_c)$
$v_{w,95} = 0.05$ mm/s
$v_{w1} = 0.05$ mm/s
taustakohina

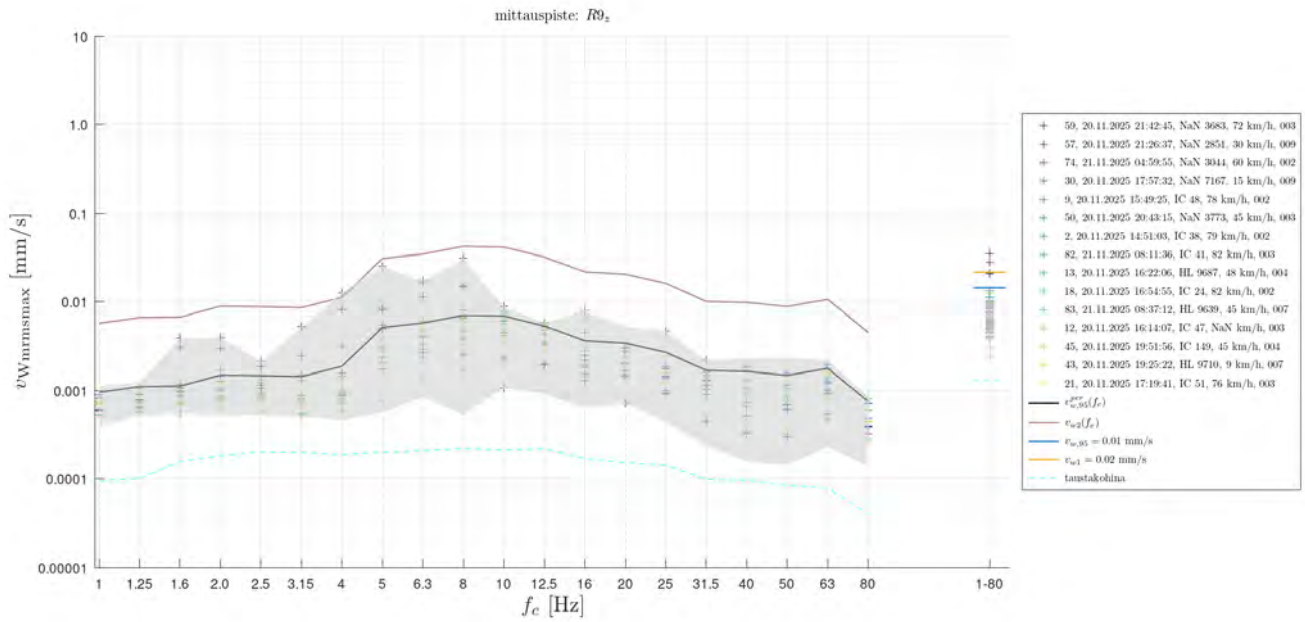

mittauspiste: $R4_z$
$v_{Wrmsmax}$ [mm/s]
10
1.0
0.1
0.01
0.001
0.0001
0.00001
1 1.25 1.6 2.0 2.5 3.15 4 5 6.3 8 10 12.5 16 20 25 31.5 40 50 63 80 1-80
f_c [Hz]
59, 20.11.2025 21:42:45, NaN 3683, 72 km/h, 003
74, 21.11.2025 04:59:55, NaN 3044, 60 km/h, 002
30, 20.11.2025 17:57:32, NaN 7167, 15 km/h, 009
57, 20.11.2025 21:26:37, NaN 2851, 30 km/h, 009
43, 20.11.2025 19:25:22, HL 9710, 9 km/h, 007
45, 20.11.2025 19:54:56, IC 149, 45 km/h, 004
82, 21.11.2025 08:11:36, IC 41, 82 km/h, 003
41, 20.11.2025 19:15:05, IC 29, 79 km/h, 003
25, 20.11.2025 17:38:23, HL 9699, NaN km/h, 007
78, 21.11.2025 07:11:05, IC 21, 66 km/h, 003
2, 20.11.2025 14:51:03, IC 38, 79 km/h, 002
20, 20.11.2025 17:17:13, HL 9703, 37 km/h, 007
20, 20.11.2025 17:16:52, IC 86, 13 km/h, 001
18, 20.11.2025 16:54:55, IC 24, 82 km/h, 002
28, 20.11.2025 17:53:19, IC 50, 79 km/h, 002
9, 20.11.2025 15:49:25, IC 48, 78 km/h, 002
$v_{w,95}^{arv}(f_c)$
$v_{w2}(f_c)$
$v_{w,95} = 0.05$ mm/s
$v_{w1} = 0.07$ mm/s
taustakohina


mittauspiste: $R5_z$
$v_{Wrmsmax}$ [mm/s]
10
1.0
0.1
0.01
0.001
0.0001
0.00001
1 1.25 1.6 2.0 2.5 3.15 4 5 6.3 8 10 12.5 16 20 25 31.5 40 50 63 80 1-80
f_c [Hz]
59, 20.11.2025 21:42:45, NaN 3683, 72 km/h, 003
30, 20.11.2025 17:57:32, NaN 7167, 15 km/h, 009
74, 21.11.2025 04:59:55, NaN 3044, 60 km/h, 002
82, 21.11.2025 08:11:36, IC 41, 82 km/h, 003
21, 20.11.2025 17:19:41, IC 51, 76 km/h, 003
41, 20.11.2025 19:15:05, IC 29, 79 km/h, 003
86, 21.11.2025 09:14:59, IC 23, 75 km/h, 003
78, 21.11.2025 07:11:05, IC 21, 66 km/h, 003
50, 20.11.2025 20:43:15, NaN 3773, 45 km/h, 003
9, 20.11.2025 15:49:25, IC 48, 78 km/h, 002
2, 20.11.2025 14:51:03, IC 38, 79 km/h, 002
28, 20.11.2025 17:53:19, IC 50, 79 km/h, 002
18, 20.11.2025 16:54:55, IC 24, 82 km/h, 002
32, 20.11.2025 18:12:54, IC 49, 78 km/h, 003
35, 20.11.2025 18:48:24, IC 26, 81 km/h, 002
$v_{w,95}^{arv}(f_c)$
$v_{w2}(f_c)$
$v_{w,95} = 0.05$ mm/s
$v_{w1} = 0.08$ mm/s
taustakohina

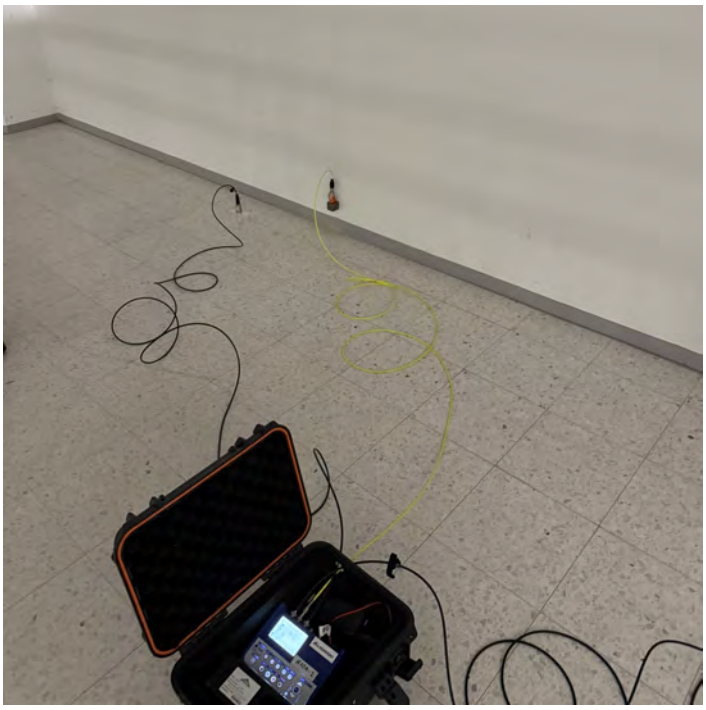

mittauspiste: $R6_z$
$v_{Wrmsmax}$ [mm/s]
10
1.0
0.1
0.01
0.001
0.0001
0.00001
1 1.25 1.6 2.0 2.5 3.15 4 5 6.3 8 10 12.5 16 20 25 31.5 40 50 63 80 1-80
f_c [Hz]
59, 20.11.2025 21:42:45, NaN 3683, 72 km/h, 003
30, 20.11.2025 17:57:32, NaN 7167, 15 km/h, 009
82, 21.11.2025 08:11:36, IC 41, 82 km/h, 003
74, 21.11.2025 04:59:55, NaN 3044, 60 km/h, 002
21, 20.11.2025 17:19:41, IC 51, 76 km/h, 003
41, 20.11.2025 19:15:05, IC 29, 79 km/h, 003
86, 21.11.2025 09:14:59, IC 23, 75 km/h, 003
78, 21.11.2025 07:11:05, IC 21, 66 km/h, 003
9, 20.11.2025 15:49:25, IC 48, 78 km/h, 002
28, 20.11.2025 17:53:19, IC 50, 79 km/h, 002
18, 20.11.2025 16:54:55, IC 24, 82 km/h, 002
50, 20.11.2025 20:43:15, NaN 3773, 45 km/h, 003
32, 20.11.2025 18:12:54, IC 49, 78 km/h, 003
57, 20.11.2025 21:26:37, NaN 2851, 30 km/h, 009
2, 20.11.2025 14:51:03, IC 38, 79 km/h, 002
$v_{w,95}^{arce}(f_c)$
$v_{w2}(f_c)$
$v_{w,95} = 0.06$ mm/s
$v_{w1} = 0.08$ mm/s
taustakohina


mittauspiste: $R7_z$
$v_{Wrmsmax}$ [mm/s]
10
1.0
0.1
0.01
0.001
0.0001
0.00001
1 1.25 1.6 2.0 2.5 3.15 4 5 6.3 8 10 12.5 16 20 25 31.5 40 50 63 80 1-80
f_c [Hz]
59, 20.11.2025 21:42:45, NaN 3683, 72 km/h, 003
30, 20.11.2025 17:57:32, NaN 7167, 15 km/h, 009
82, 21.11.2025 08:11:36, IC 41, 82 km/h, 003
74, 21.11.2025 04:59:55, NaN 3044, 60 km/h, 002
21, 20.11.2025 17:19:41, IC 51, 76 km/h, 003
41, 20.11.2025 19:15:05, IC 29, 79 km/h, 003
86, 21.11.2025 09:14:59, IC 23, 75 km/h, 003
78, 21.11.2025 07:11:05, IC 21, 66 km/h, 003
9, 20.11.2025 15:49:25, IC 48, 78 km/h, 002
28, 20.11.2025 17:53:19, IC 50, 79 km/h, 002
50, 20.11.2025 20:43:15, NaN 3773, 45 km/h, 003
18, 20.11.2025 16:54:55, IC 24, 82 km/h, 002
57, 20.11.2025 21:26:37, NaN 2851, 30 km/h, 009
32, 20.11.2025 18:12:54, IC 49, 78 km/h, 003
2, 20.11.2025 14:51:03, IC 38, 79 km/h, 002
$v_{w2}(f_c)$
$v_{w,95} = 0.06$ mm/s
$v_{w1} = 0.06$ mm/s
taustakohina


mittauspiste: $R8_z$
$v_{Wrmsmax}$ [mm/s]
10
1.0
0.1
0.01
0.001
0.0001
0.00001
1 1.25 1.6 2.0 2.5 3.15 4 5 6.3 8 10 12.5 16 20 25 31.5 40 50 63 80 1-80
f_c [Hz]
59, 20.11.2025 21:42:45, NaN 3683, 72 km/h, 003
57, 20.11.2025 21:26:37, NaN 2851, 30 km/h, 009
30, 20.11.2025 17:57:32, NaN 7167, 15 km/h, 009
74, 21.11.2025 04:59:55, NaN 3044, 60 km/h, 002
50, 20.11.2025 20:43:15, NaN 3773, 45 km/h, 003
2, 20.11.2025 14:51:03, IC 38, 79 km/h, 002
13, 20.11.2025 16:22:06, HL 9687, 48 km/h, 004
82, 21.11.2025 08:11:36, IC 41, 82 km/h, 003
18, 20.11.2025 16:54:55, IC 24, 82 km/h, 002
45, 20.11.2025 19:51:56, IC 149, 45 km/h, 004
86, 21.11.2025 09:14:59, IC 23, 75 km/h, 003
83, 21.11.2025 08:37:12, HL 9639, 45 km/h, 007
39, 20.11.2025 19:08:51, IC 146, 29 km/h, 001
21, 20.11.2025 17:19:41, IC 51, 76 km/h, 003
41, 20.11.2025 19:15:05, IC 29, 79 km/h, 003
$v^{arve}_{w,95}(f_c)$
$v_{w2}(f_c)$
$v_{w,95} = 0.02$ mm/s
$v_{w1} = 0.03$ mm/s
taustakohina


mittauspiste: $R9_z$
$v_{Wrmsmax}$ [mm/s]
10
1.0
0.1
0.01
0.001
0.0001
0.00001
1 1.25 1.6 2.0 2.5 3.15 4 5 6.3 8 10 12.5 16 20 25 31.5 40 50 63 80 1-80
f_c [Hz]
59, 20.11.2025 21:42:45, NaN 3683, 72 km/h, 003
57, 20.11.2025 21:26:37, NaN 2851, 30 km/h, 009
74, 21.11.2025 04:59:55, NaN 3044, 60 km/h, 002
30, 20.11.2025 17:57:32, NaN 7167, 15 km/h, 009
9, 20.11.2025 15:49:25, IC 48, 78 km/h, 002
50, 20.11.2025 20:43:15, NaN 3773, 45 km/h, 003
2, 20.11.2025 14:51:03, IC 38, 79 km/h, 002
82, 21.11.2025 08:11:36, IC 41, 82 km/h, 003
13, 20.11.2025 16:22:06, HL 9687, 48 km/h, 004
18, 20.11.2025 16:54:55, IC 24, 82 km/h, 002
83, 21.11.2025 08:37:12, HL 9639, 45 km/h, 007
12, 20.11.2025 16:14:07, IC 47, NaN km/h, 003
45, 20.11.2025 19:51:56, IC 149, 45 km/h, 004
43, 20.11.2025 19:25:22, HL 9710, 9 km/h, 007
21, 20.11.2025 17:19:41, IC 51, 76 km/h, 003
$v^{arve}_{w,95}(f_c)$
$v_{w2}(f_c)$
$v_{w,95} = 0.01$ mm/s
$v_{w1} = 0.02$ mm/s
taustakohina

4.3 Kuvia mittauksista



Kuva 2: Mittauspisteet R6 ja R7



Kuva 3: Mittauspiste R8

HAMK Riihimäen Asemakampus

LIIKENNEMELUSELVITYS

15-1334.2A
16.4.2026

A	16.4.2026	Päivitetty massoittelu viimeisimpien suunnitelmien mukaiseksi



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 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.

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 ei ole kaavassa välttämätöntä antaa ulkovaipan äänitasoerovaatimuksia. Äänitasoerosuositukset julkisivuittain on esitetty kohdassa 5 kuvassa 3.

Espoossa

16.4.2026

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

15-1334.2A

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 15.4.2026 päivättyihin pääpiirustuksiin sekä Maanmittauslaitokselta saatuun avoimeen pohjakartta-aineistoon. Kartta sisältää alueen korkeustiedot sekä rakennusten ja liikenneväylien sijainnit: maanmittauslaitos/avoimen-tietoaineiston-cc-40.

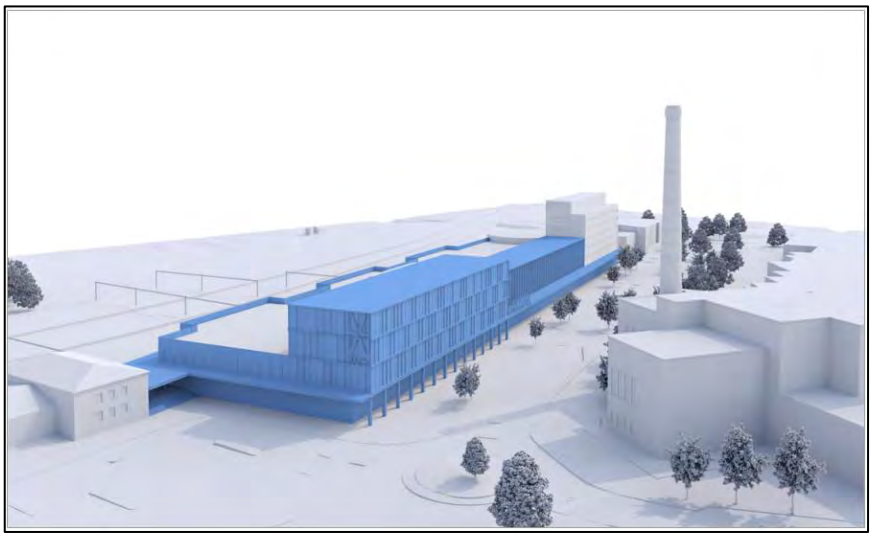
Meluselvityksessä on käytetty seuraavia Maanmittauslaitoksen aineistoja:

- 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 junatyyppivakioita [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 ekvivalenttitason $L_{A,eq}$ 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. Liiketiloissa ei puolestaan saa päiväaikaan (klo 7–22) ylittyä 45 dB keskiäänitaso. Kohteeseen ei sijoitu ulkooleskelualueita.

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

Sovellettava alue	**Melun A-painotetun ekvivalenttitason enimmäisarvo L_{Aeq}**	
Ohjearvot ulkona	**Päiväaikaan (klo 7–22)**	**Yöaikaan (klo 22–7)**
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 2026 sisältää pohjoismaiset tieliikenne-, raideliikenne- ja ympäristömelun laskentamallit. Ohjelmistosta on voimassa oleva ylläpitosopimus, 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 ($L_{Aeq,7\text{-}22}$), 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 äänitasoerovaatimuksiksi 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 rakenneosia 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. Laskentatulos ei ole kovin herkkä 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 käyttökelpoista tietoa.

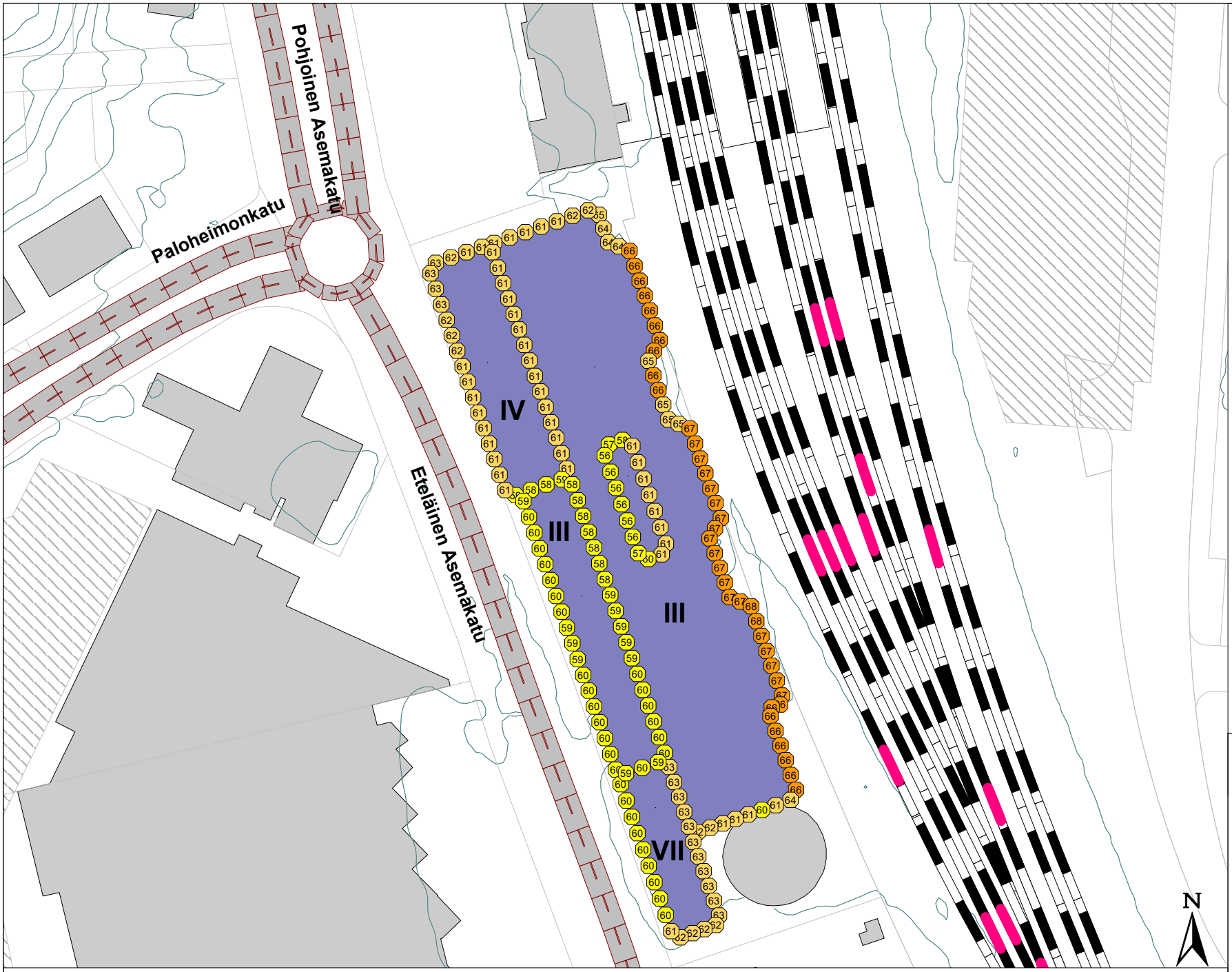
Kokonaisuutena selvitys on laadittu siten, että tulokset eivät pyri aliarvioimaan melutasoja. Näin ollen selvityksen tuloksena esitettyjen meluntorjuntavaatimusten voidaan arvioida olevan riittävät, vaikka epävarmuuksia esitettyihin tuloksiin väistämättä liittyykin.

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. Projektinumero: 308070.
3. Suomalaisen junakaluston junatyyppivakiot. Täydennysraportti. Väyläviraston julkaisuja 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



15-1334.2A
LIITE 1, s. 1/1
16.04.26

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 julkisivuheijastusta

Muu rakennus
Suunnittelukohde

Vaihde / eristinjatkos

Päiväajan keskiäänitaso
$L_{Aeq, 7-22}$

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

A-INSINÖÖRIT

A-Insinöörit Suunnittelu Oy
Bertel Jungin aukio 9, 02600 Espoo
etunimi.sukunimi@ains.fi

0 10 20 30 40 50 m

Mittakaava 1:1500
Mirkku Kauhanen, Ins.AMK
CadnaA Version 2026 MR 1 (64 Bit)



RIIHIMÄEN MATKAKESKUKSEN KORTTELI

KAUPUNKIKUVALLINEN SELVITYS 06.02.2026

one ARCHITECTS

Tilaaja:

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 ilmakuva 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-aluetta 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 toimistotornin 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

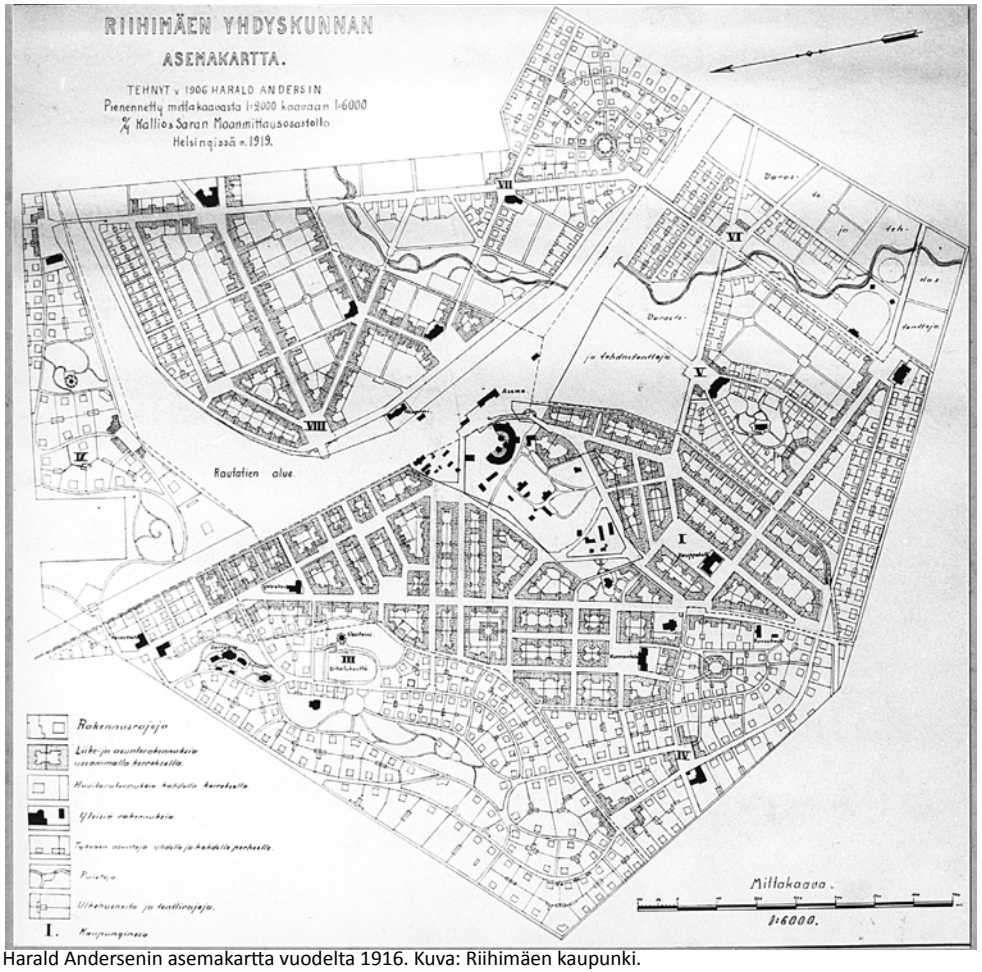
Tässä selvityksessä on sovellettu valtakunnallisia ja vakiintuneita rakennusperinnön arviointiperiaatteita siten, että ne heijastavat Riihimäen matkakeskukseen ja sen lähiympäristöön liittyviä paikallisia erityispiirteitä. Arvottamisen perustana ovat rakennusperintölain (498/2010) mukaiset arviointikriteerit, 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 asemanseutualueen 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 Rautatienpuistosta, 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 viestiteknisen 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 kauppala vuonna 1922, jolloin Otto-Iivari 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 Andersin 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 Rautatienpuiston 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 Rautatielääkärin talo. Rautatienpuiston historialliset rakennukset ympäristöineen suojeltiin vuonna 1993 vahvistetulla asemakaavalla.[4]

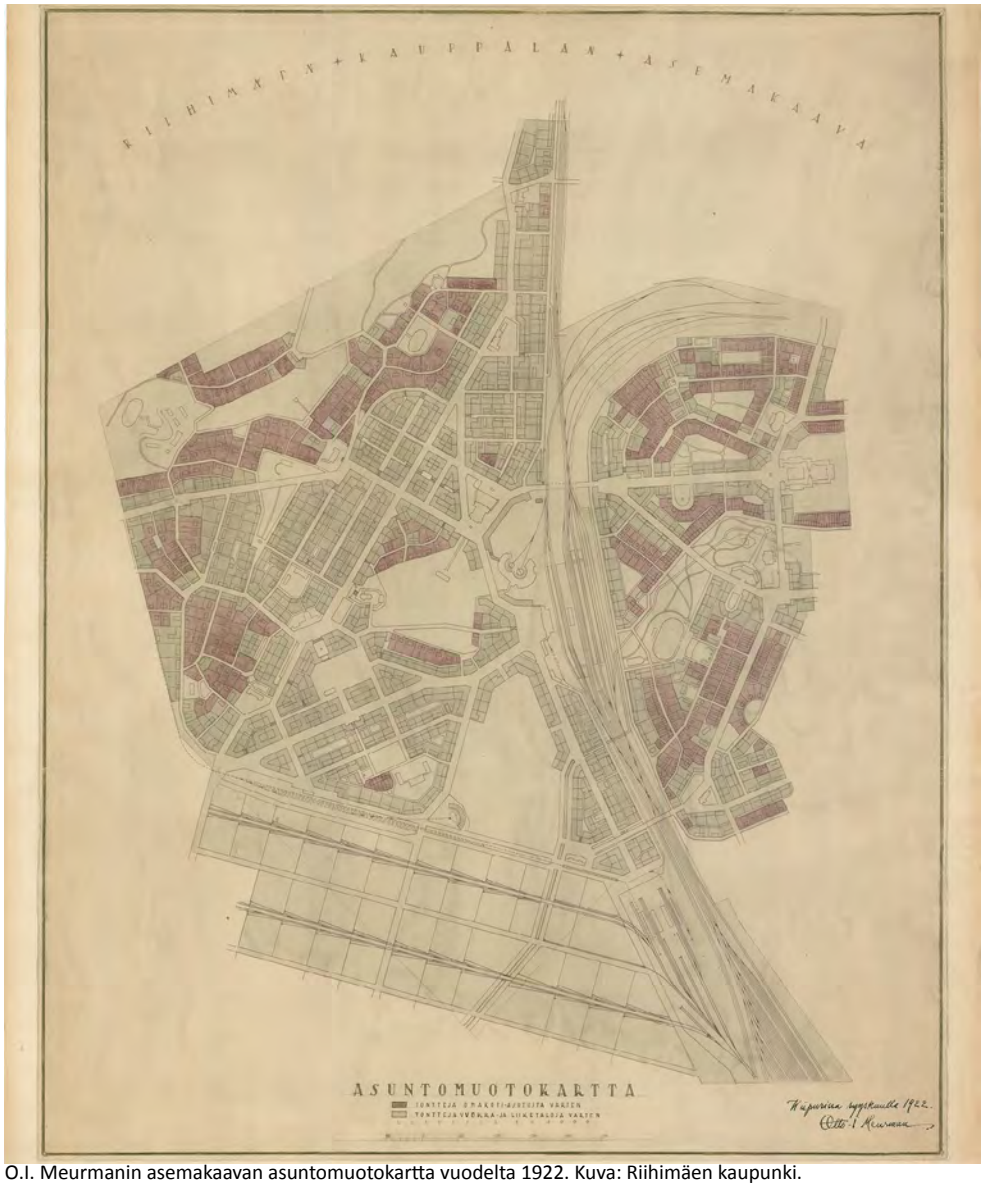


Harald Andersenin asemakartta vuodelta 1916. Kuva: Riihimäen kaupunki.

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

3 Niemi 2010, 29–30.

4 Riihimäen kaupunki 2020, kohde 15.



O.I. Meurmanin asemakaavan asuntomuotokartta 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]

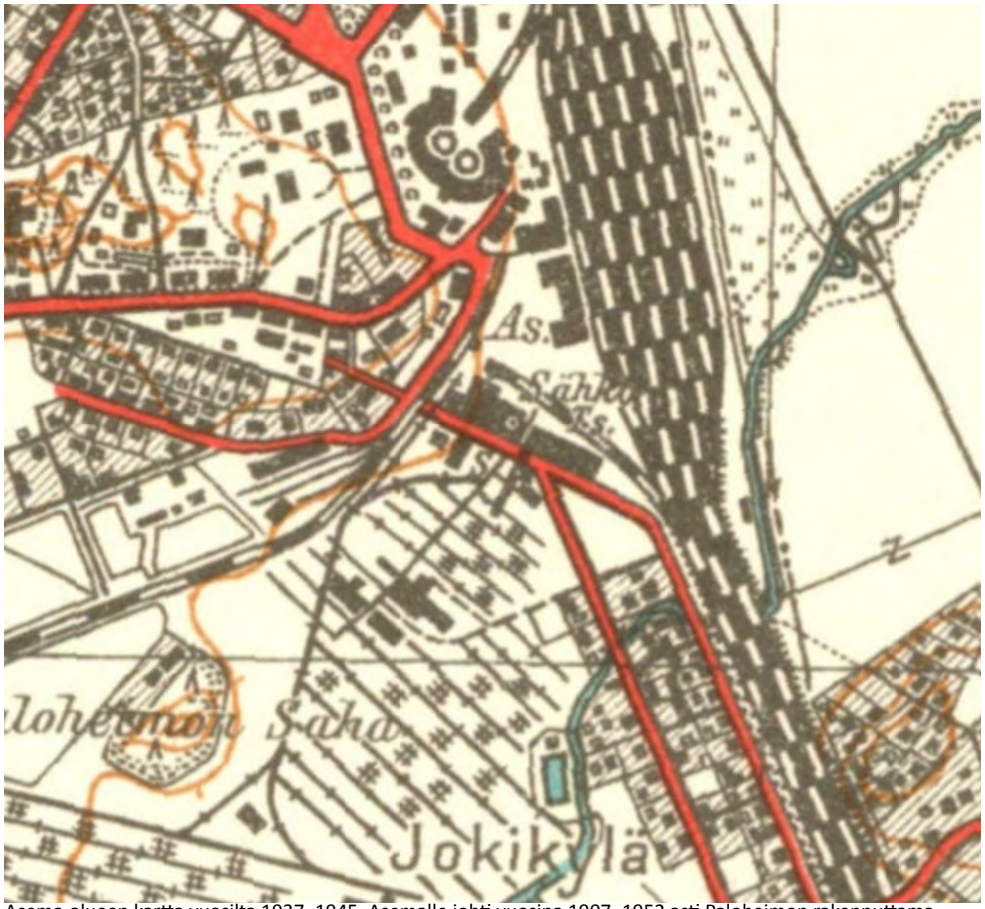
5 Heikinheimo et al. 2018, 22.
6 Niemi & Patrikka 2006.



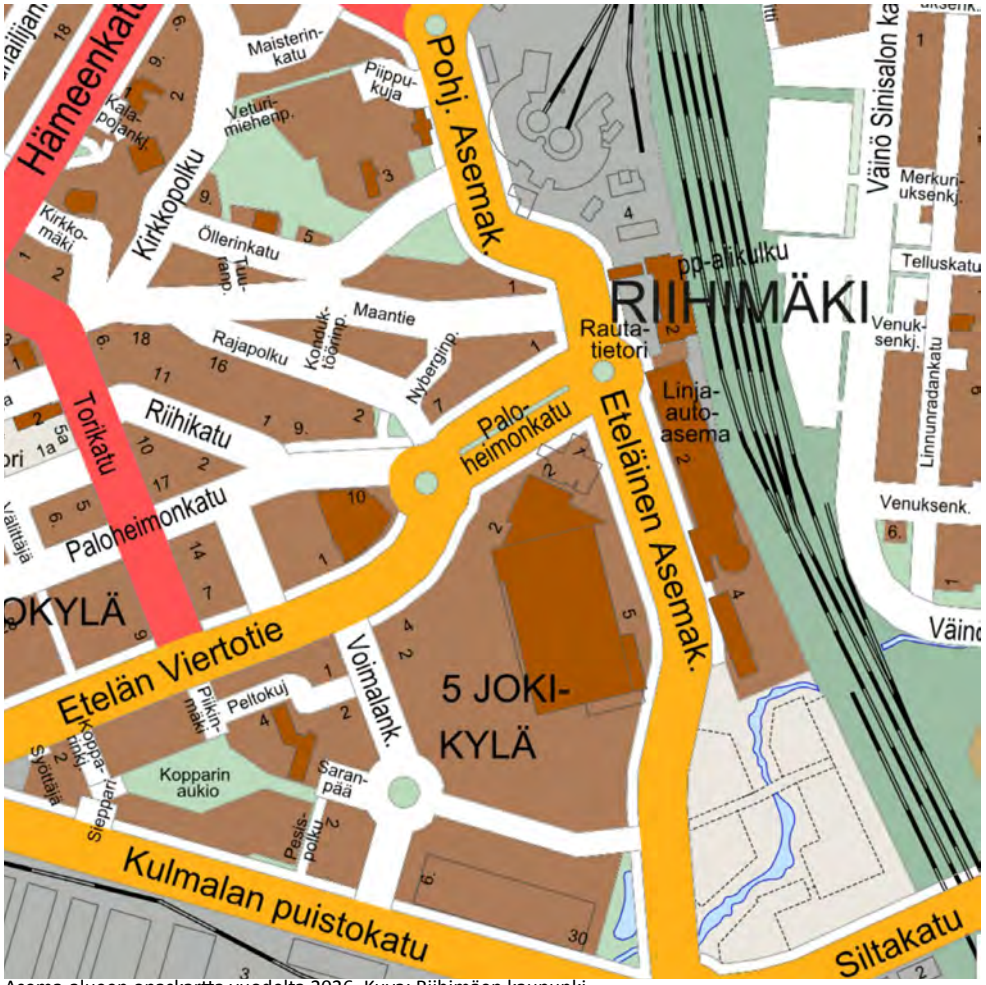
Ilmakuva vuodelta 1948. Rajattuna vuosien 1948-49 aikana purettu rakennus. Alkuperäinen kuva: Maanmittauslaitos.



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 Rautatienpuisto

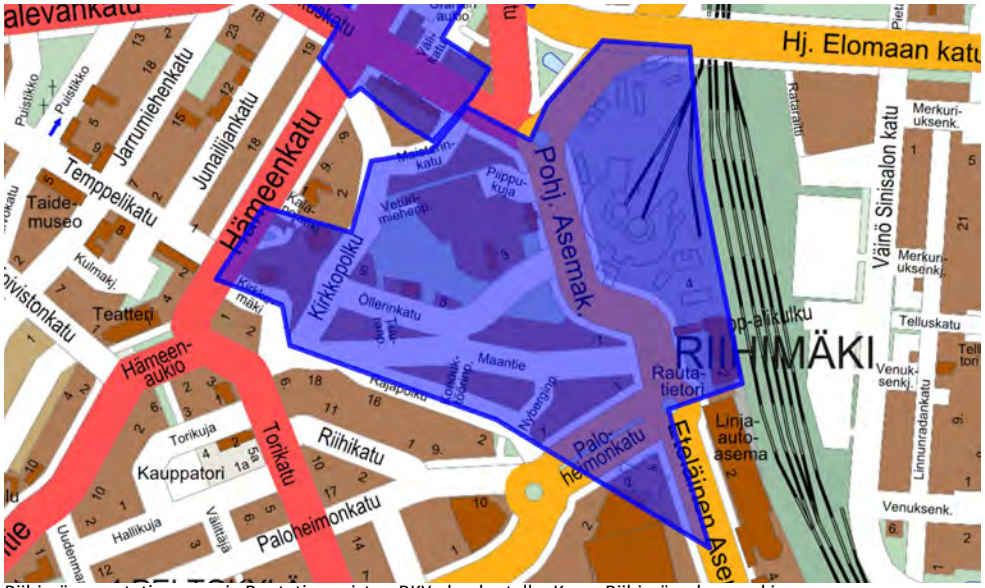
Matkakeskuksen kortteli rajautuu pohjoisessa ja osittain lännessä valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY), Riihimäen rautatieaseman ja Rautatienpuiston alueeseen. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt perustuvat Museoviraston laatimaan RKY 2009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

Riihimäki on pääratojen risteysasemana yksi liikenteellisesti merkittävimmistä. Reilun sadanviidenkymmenen vuoden aikana kehittynyt Riihimäen rautatieaseman ja Rautatienpuiston 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 Rautatienpuisto.
8 Museovirasto. RKY. Riihimäen rautatieasema ja Rautatienpuisto.



Riihimäen rautatieasema ja Rautatienpuiston 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 Rautatienpuiston työväen asuinalueen, VR:n alueille ominaisen hoidetun puiston, veturitallien sarjan, harvinaisen lennätinkonepajan, teollisuusrakennuksia ja funktionalistisen asemarakennuksen. Rautatienpuisto 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 Rautatienpuisto.

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 toimistotornia. 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 raken-nukset: 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 valmistuessa 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 asemapuiston 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 Perkko & 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 parkkipaikkoineen 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 kauppakorttelin 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 liikennerakennuksia ja asuintaloja. Yksi merkittävimmistä toimiston suunnittelemista kohteista on vuonna 1993 valmistunut Oopperatalo.



Matkakeskus ja toimistotorni 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 keskusauloineen, 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–peltielementtirakenteisia. 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 aulatilan yläpuolella on kattolyhty, jonka kautta johdetaan luonnonvaloa sisätiloihin.

Rakennuksen pääsisäänkäynnit sijaitsevat länsisivulla sekä pohjoispäädyssä. Lisäksi asiakassisäänkäyntejä on eteläpäädyssä 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.



Matkakeskus ja asemarakennus ovat yhteydessä toisiinsa lasisella yhdystunnelilla.



Matkakeskuksen sisäänkäynti rakennuksen pohjois-päädyssä.

Toimistorakennus

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



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 puhdaslinjainen 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 maamerkkinä. 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 rakennusmateriaalina.[22] Matkakeskuksen ympäristössä tiiltä näkyy esimerkiksi vastapäisessä 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 radanvarteen, 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 herkempään asemarakennukseen.

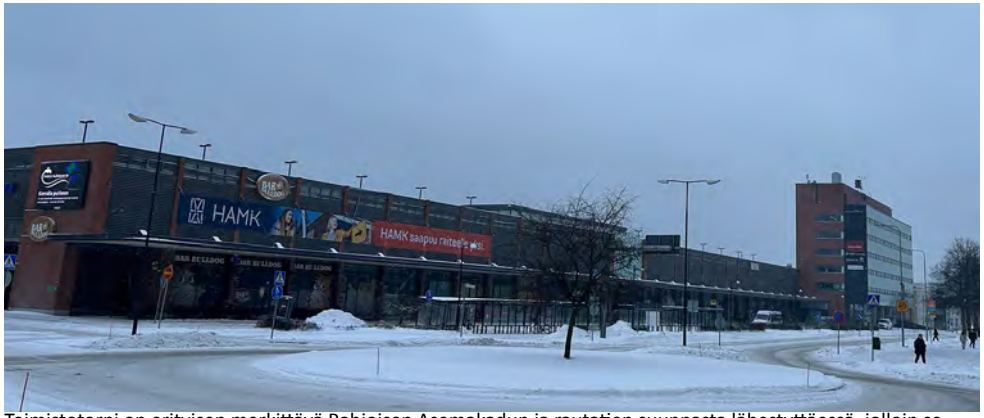
Rakennuskokonaisuuteen kuuluva toimistotorni toimii kaupunkikuvallisena maamerkkinä ja tuo kokonaisuuteen vertikaalista jännitettä. Torni lisää matkakeskuksen urbaania luonnetta ja tekee rakennuksesta näkyvän kauempaa eri tulosuunnista. Ilman toimistotornia matkakeskus näyttäytyisi kaupunkikuvassa lähinnä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

20 Riihimäen kaupunki 2020, kohde 45.
21 Esim. Arkkitehti 6/2005.
22 Putkonen 2003, 46–48.



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


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



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



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



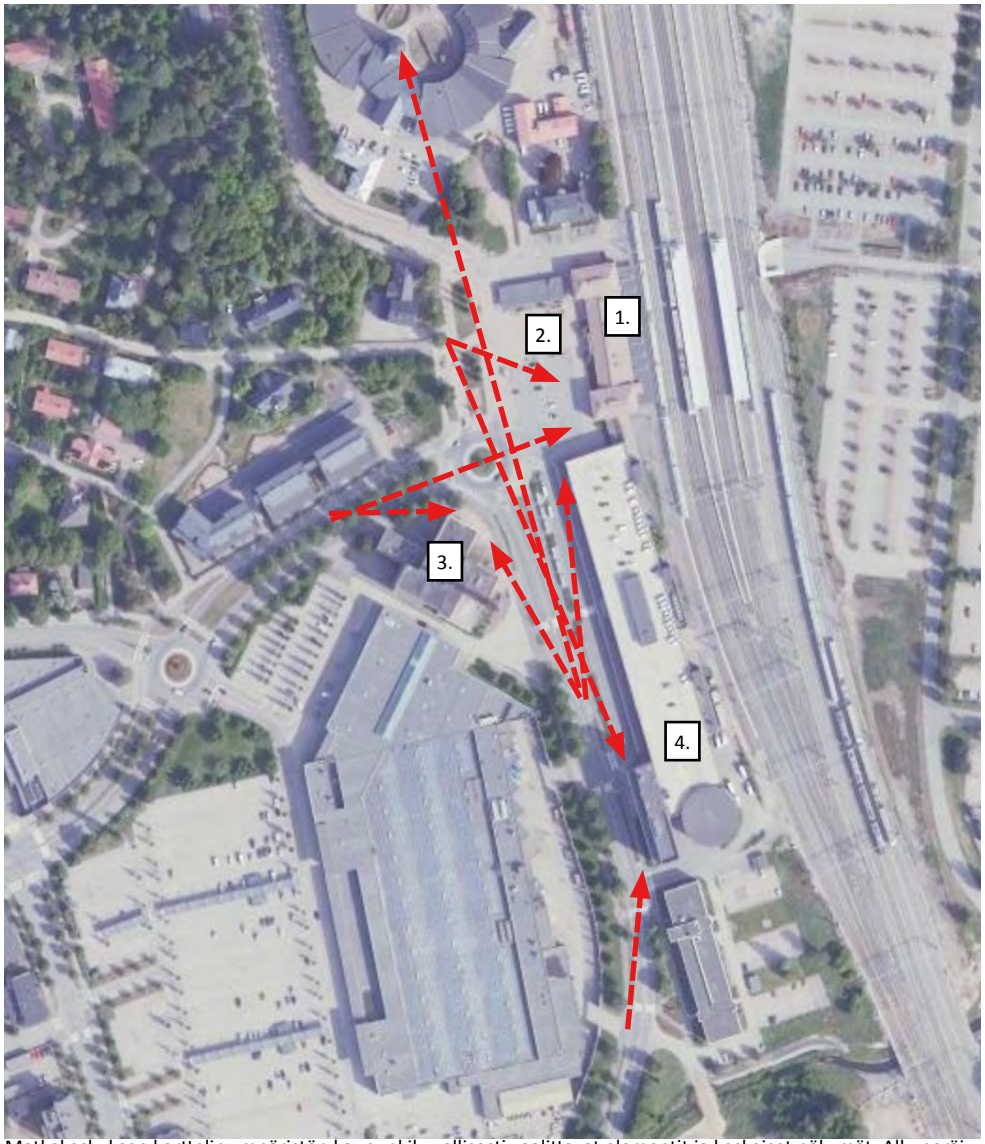
Näkymä Maantieltä matkakeskuksen suuntaan. Asemarakennus ja matkakeskus näkyvät matalina rakennusmassoina.



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



Matakakeskuksen 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 väri- tai materiaalimaailmaltaan, 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 rakennustyypin, 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 matkaketjujen sujuvuutta ja mahdollisti monipuolisten oheispalvelujen syntymisen. Esikuvana olivat ruotsalaiset resecenterit, korkeatasoiset keskitetyt 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 muodostaa Atomikorttelin Prisma ja sitä täydentävät uudet liiketilat. Suunnitteluaikaan 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.



Matkakeskuspaikkakunnat. Tilanne alkuvuodesta 2008. Kuva: Matkakeskusverkko 2007.

23 Korpela & Kivelä 2008, 5–16 Nenonen n.d.; Niskanen n.d.
24 Korpela & Kivelä 2008.
25 Leskelä 26.1.2026.

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 kestävää 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 lähtökohtana 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



Asemakaavanmuutos on vaikutuksiltaan merkittävä, sillä se toteutuessaan lähes kaksinkertaistaa käytetyn kerrosalan. Viitesuunnitelmassa (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 eteläsivua aiempaa selkeämmin.

Rautatien ympäristön tilallisuus muodostuu erillisistä rakennusmassoista, joilla on selkeä päämateriaali ja selkeä väritys. Näitä ovat puinen Paloheimon pääkonttori, puhtaaksi muurattu tiilinen Voimala, sekä rapattu rautatieasema. Asemakaavan muutoksella annetaan määräyksiä korttelin rakentamisesta ja julkisivuväreistä. Julkisivun tulee olla rauhallinen, yksivärinen ja tumma, jotta se ei liity värityksseltään 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 maamerkkinä 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 väritys kytkeytyvät ensisijaisesti Voimalan rakennukseen, Atomikortteliin ja toimistotorniin. Tämä jatkaa alueella vallitsevaa kaupunkikuvallista logiikkaa, jossa matkakeskuksen kortteli hahmottuu materiaaliensa, värityksensä 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 toimistornin 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 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, kuitenkin säilyttäen olevan matkakeskuksen korttelin logiikan massoittelussa ja julkisivukäsittelyssä.

Asemakaavanmuutoksen 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, toimistorni 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.rakennettuhyvinvointi.fi/fi/liikenteen-ja-energian-verkostot/liikenneinfrastruktuuri-rakennetun-ymparistön-muokkaajana-suomessa-1945-2000] (haettu 22.1.2026)

Niskanen, Riitta. Suomalaiset linja-autoasemat 1940-luvulta vuosituhannen vaihteeseen. [https://www.rakennettuhyvinvointi.fi/fi/liikenteen-ja-energian-verkostot/suomalaiset-linja-autoasemat-1940-luvulta-vuosituhannen-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 nykytilanne, etelästä



HAMK Riihimäen Asemakampus
15.04.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi

Asemakampus 1.vaihe, etelästä



HAMK Riihimäen Asemakampus
15.04.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi

Asemakampus viimeinen vaihe, etelästä



HAMK Riihimäen Asemakampus
15.04.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi

Asemakampus nykytilanne, pohjoisesta



HAMK Riihimäen Asemakampus
15.04.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi

Asemakampus 1.vaihe, pohjoisesta



HAMK Riihimäen Asemakampus
15.04.2026

JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi

Asemakampus viimeinen vaihe, pohjoisesta



HAMK Riihimäen Asemakampus
15.04.2026

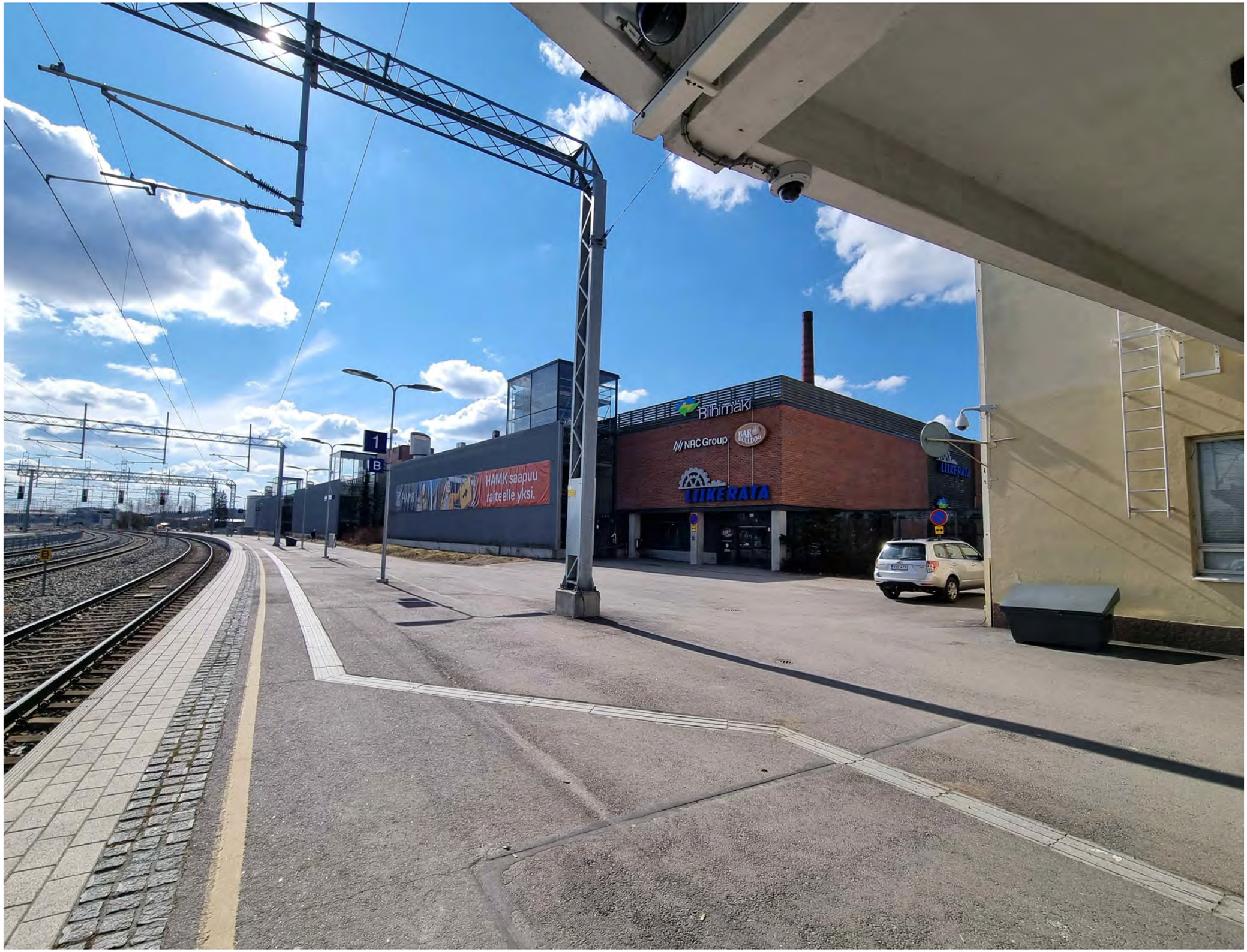
JKMM Arkkitehdit
Lapinrinne 3
00100 Helsinki
www.jkmm.fi



Nykytilanne radan puolelta, etelän suunnalta lähestyttäessä



Havainnekuva radan puolelta, etelän suunnalta lähestyttäessä



Nykytilanne radan puolelta, pohjoisen suunnalta lähestyttäessä

5.5.2026

HAMK, Riihimäen Asemakampus

Olla Architecture



Havainnekuva radan puolelta, pohjoisen suunnalta lähestyttäessä

Hämeen Rakennus ja Tutkimus Oy

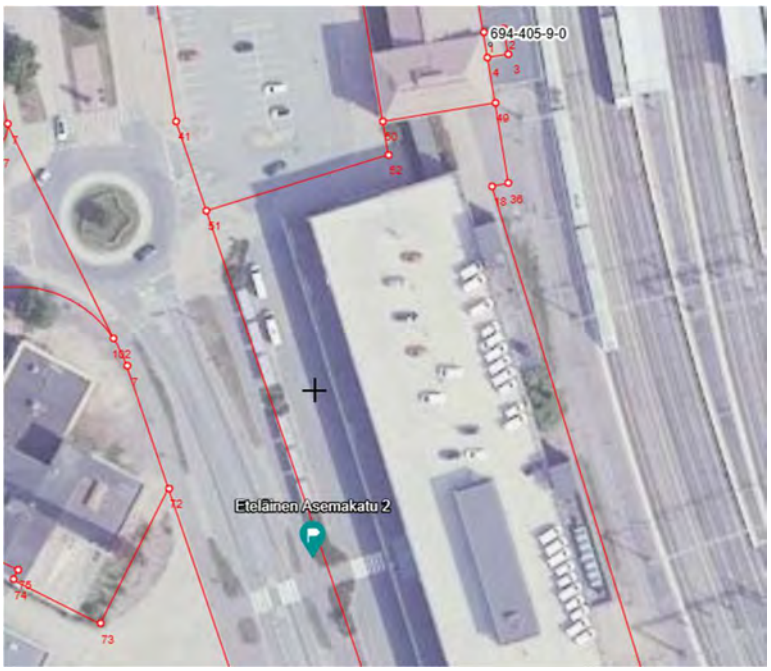
Hämeen Rakennus ja Tutkimus Oy
Rusinpelto 12
13430 HÄMEENLINNA
0400 835 653

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.

2 Aluekuvaus

Tutkittava kiinteistö sijaitsee Riihimäellä osoitteessa Eteläinen Asemakatu 2. Kohteen kiinteistötunnus on 694-5-502-3. Kohde on matkakeskuksen piha-aluetta. 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 sijoittuivat 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 laboratoriokokeisiin (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
- Näytteenottokohdat

Hämeen Rakennus Ja Tutkimus Oy

Jussi Toivonen RI AMK

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

Postiosoite
Rusinpelto 12
13430 HÄMEENLINNA

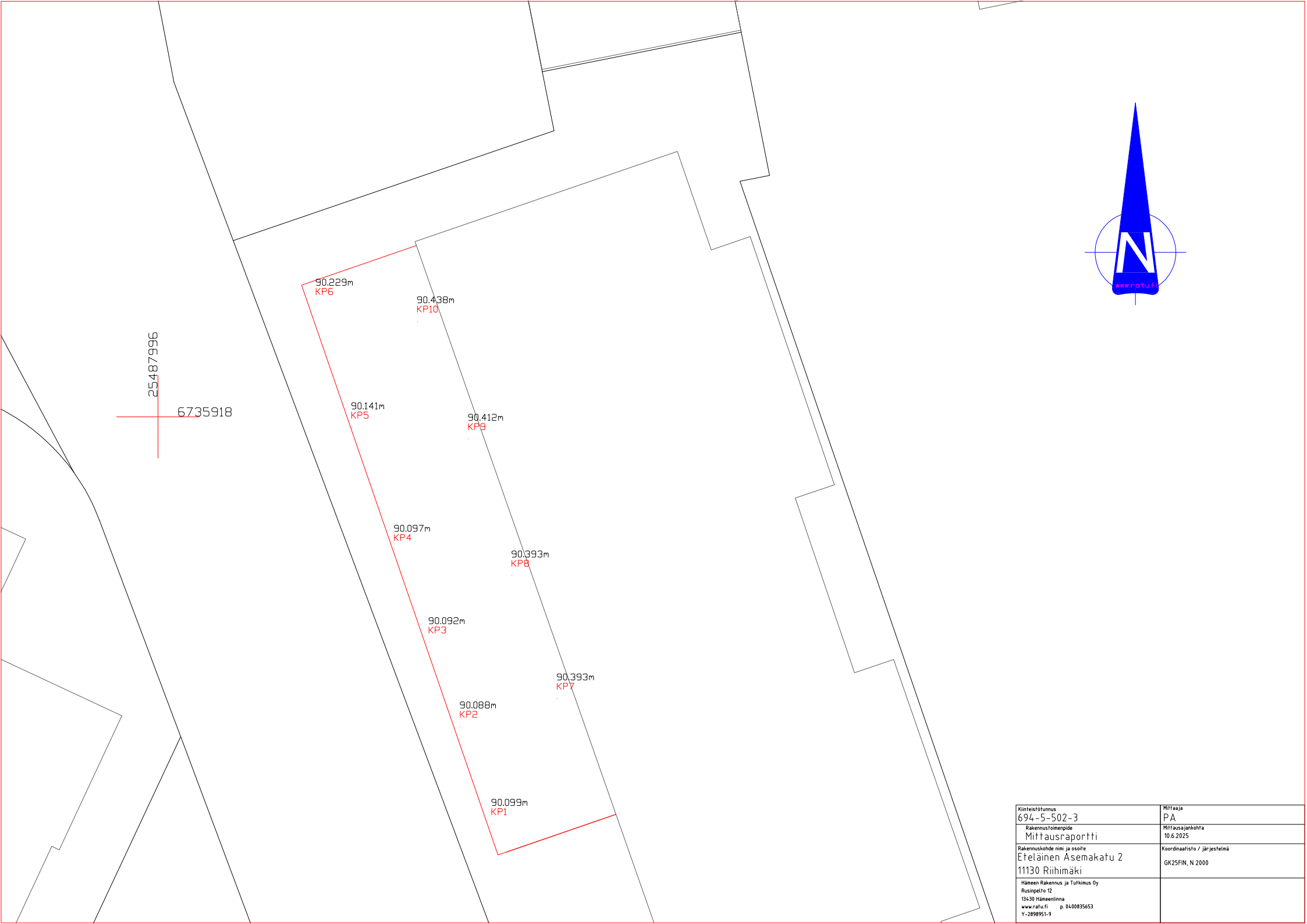
Puhelin
0400 835 653

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



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



Kiinteistötunnus 694-5-502-3	Mittaaja PA
Rakennustoimenpide Mittausraportti	Mittausajankohta 10.6.2025
Rakennuskohde nimi ja osoite Eteläinen Asemakatu 2 11130 Riihimäki	Koordinaatisto / järjestelmä GK25FIN, N 2000
Hämeen Rakennus ja Tutkimus Oy Rusinpelto 12 13430 Hämeenlinna www.ratu.fi p. 0400835653 Y-2898951-9	

ANALYYSIRAPORTTI

KE25-03309 R0

FINAS
Finnish Accreditation Service
T156 (EN ISO/IEC 17025)

ASIAKAS

Nimi	HAMEEN RAKENNUS JA TUTKIMUS
Osoite	Rusinpelto 12 HAMEENLINNA 13430
Projekti	- -
Asiakkaan viite	**77114 / Eteläinen Asemakatu 2 Riihimäki**
Näytteiden lkm	25

NÄYTE

SGS Refno	KE25-03309 R0
Raportointi pvm	13.06.2025
Saapumis pvm	11.06.2025
Aloitus pvm	11.06.2025
Valmistumis pvm	13.06.2025

KOMMENTIT

Näytteenotto:Niilo Koiranen, Jani Tyrmi 11.6.2025

ALLEKIRJOITUKSET

Anna-Mari Suortti
Laboratoriokemisti

ALAVIITTEET, HUOMAUTUKSET JA ALIHANKINTA

*	Tämä analyysi ei ole akkreditoitu
DL	Määritysraja
-	Ei analysoitu
	Laboratorio toimittaa analyysien mittausepävarmuusarviot pyydettäessä.

Yritys on antanut tämän dokumentin palvelujen yleisten toimitusehtojensa mukaisesti, jotka ovat saatavilla osoitteessa https://www.sgs.com/en/terms-and-conditions. Toimitusehdot sisältävät rajoituksia yrityksen vahingonkorvausvastuuseen , hyvityksiin ja lain valintaan. Tämän dokumentin haltijan tulee huomioida, että informaatio tässä dokumentissa kuvaa tilanteen sellaisena kuin yhtiö on sen työsuorituksensa aikana todennut asiakkaan mahdollisten ohjeiden mukaisesti. Yrityksen vastuu rajoittuu yrityksen asiakkaaseen eikä tämä dokumentti estä kaupan osapuolia käyttämästä kaupan asiakirjojen mukaisia oikeuksia ja velvoitteita. Tämän dokumentin sisällön tai ulkomuodon luvaton muuttaminen, väärentäminen tai vääristely on lainvastaista ja tekijä voidaan asettaa syytteeseen lain ankarimman tulkinnan mukaisesti.
Mikäli näytteenotto on tehty tilaajan toimesta, laboratorio ei vastaa näytteenotosta. Mikäli kenttämittaus on tehty tilaajan toimesta, laboratorio ei vastaa kenttämittausten tuloksista. Tässä dokumentissa esitetyt tulokset koskevat vain vastaanotettua ja testattua näytettä. Näytteitä säilytetään korkeintaan 2 viikkoa. Tämän dokumentin saa kopioida vain kokonaisena, ellei yritys ole antanut kirjallista lupaa osittaiseen kopiointiin.

SGS Fimko Oy
Kotolahdentie 10 FI-48310 Kotka Finland
t. +358 5 2106200, f. +358 5 2106280, www.fi.sgs.com

Analyysi	Yksikkö	DL	Näytenumero Näytteen nimi Näytetyyppi	KE25-03309.001 KP1 1m Maa	KE25-03309.002 KP1 2m Maa	KE25-03309.003 KP1 3m Maa	KE25-03309.004 KP2 1m Maa	KE25-03309.005 KP2 2m Maa
Kuiva-ainepitoisuus Menetelmä: Sis.menet. SGSF1003 perust. SFS-ISO 11465:2007, EN 15934:2012, SFS-EN 14346:2007 kumot.								
Kuiva-ainepitoisuus	paino-%	2		97.3	76.8	75.2	96.5	52.9
Öljyhiilivedyt C10-C40 maasta Menetelmä: ISO 16703:2004								
Öljyhiilivedyt >C10-C21	mg/kg KA.	20		<20	25	<20	<20	22
Öljyhiilivedyt >C21-C40	mg/kg KA.	20		30	74	64	<20	320
Öljyhiilivedyt >C10-C40	mg/kg KA.	40		47	100	79	<40	340
Polyaromaattiset hiilivedyt (PAH) maasta Menetelmä: SFS-ISO 18287:2006								
Naftaleeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Asenaftyleeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Asenafteeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Fluoreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Fenantreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Antraseeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Fluoranteeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Pyreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(a)antraseeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Kryseeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(b)fluoranteeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(k)fluoranteeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(a)pyreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Indeno(1,2,3-cd)pyreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Dibentso(a,h)antraseeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(g,h,i)peryleeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
16 PAH-yhdistettä yhteensä	mg/kg KA.	3		<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0
Metallit maa, ICP-OES, kuningasvesi Menetelmä: ISO 22036:2024, ISO 54321:2020, EPA 3015A:2007								
Arseeni	mg/kg KA.	0.7		1.4	3.5	3.8	2.0	6.3
Kadmium	mg/kg KA.	0.3		<0.3	<0.3	<0.3	<0.3	<0.3
Koboltti	mg/kg KA.	0.3		4.6	4.6	14.8	4.8	6.1
Kromi	mg/kg KA.	0.7		12.8	15.8	60.9	13.9	16.5
Kupari	mg/kg KA.	1.4		16.0	16.0	33.5	19.8	27.3
Nikkeli	mg/kg KA.	0.5		6.9	6.9	24.0	7.0	8.3
Lyijy	mg/kg KA.	0.5		4.8	4.8	10.2	3.9	5.2
Vanadiini	mg/kg KA.	0.5		17.0	20.0	75.6	19.6	26.7
Sinkki	mg/kg KA.	1.9		29.2	28.7	78.6	23.2	27.6
Antimoni *	mg/kg KA.	1		<1.0	<1.0	<1.0	<1.0	<1.0
Elohopea *	mg/kg KA.	0.2		<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2

Analyysi	Yksikkö	DL	Näytenumero Näytteen nimi Näytetyyppi	KE25-03309.006 KP2 3m Maa	KE25-03309.007 KP3 1m Maa	KE25-03309.008 KP3 2m Maa	KE25-03309.009 KP4 1m Maa	KE25-03309.010 KP4 2m Maa
Kuiva-ainepitoisuus Menetelmä: Sis.menet. SGSF1003 perust. SFS-ISO 11465:2007, EN 15934:2012, SFS-EN 14346:2007 kumot.								
Kuiva-ainepitoisuus	paino-%	2		75.6	94.8	96.9	96.8	84.9
Öljyhiilivedyt C10-C40 maasta Menetelmä: ISO 16703:2004								
Öljyhiilivedyt >C10-C21	mg/kg KA.	20		<20	<20	<20	<20	<20
Öljyhiilivedyt >C21-C40	mg/kg KA.	20		<20	55	140	130	44
Öljyhiilivedyt >C10-C40	mg/kg KA.	40		<40	63	150	130	50
Polyaromaattiset hiilivedyt (PAH) maasta Menetelmä: SFS-ISO 18287:2006								
Naftaleeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Asenaftyleeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Asenafteeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Fluoreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Fenantreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Antraseeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Fluoranteeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Pyreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(a)antraseeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Kryseeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(b)fluoranteeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(k)fluoranteeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(a)pyreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Indeno(1,2,3-cd)pyreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Dibentso(a,h)antraseeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(g,h,i)peryleeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
16 PAH-yhdistettä yhteensä	mg/kg KA.	3		<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0
Metallit maa, ICP-OES, kuningasvesi Menetelmä: ISO 22036:2024, ISO 54321:2020, EPA 3015A:2007								
Arseeni	mg/kg KA.	0.7		4.6	3.1	1.8	1.4	3.3
Kadmium	mg/kg KA.	0.3		<0.3	<0.3	<0.3	<0.3	<0.3
Koboltti	mg/kg KA.	0.3		15.3	6.5	7.0	9.9	8.8
Kromi	mg/kg KA.	0.7		63.8	15.5	30.6	43.9	31.6
Kupari	mg/kg KA.	1.4		35.1	22.1	27.4	29.4	24.4
Nikkeli	mg/kg KA.	0.5		25.6	8.0	13.6	16.7	13.7
Lyijy	mg/kg KA.	0.5		10.6	5.7	6.5	8.9	8.4
Vanadiini	mg/kg KA.	0.5		76.5	25.7	28.0	41.6	41.2
Sinkki	mg/kg KA.	1.9		83.8	37.3	40.3	58.4	50.4
Antimoni *	mg/kg KA.	1		<1.0	<1.0	<1.0	<1.0	<1.0
Elohopea *	mg/kg KA.	0.2		<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2

Analyysi	Yksikkö	DL	Näytenumero Näytteen nimi Näytetyyppi	KE25-03309.011 KP4 3m Maa	KE25-03309.012 KP5 1m Maa	KE25-03309.013 KP5 2m Maa	KE25-03309.014 KP5 3m Maa	KE25-03309.015 KP6 1m Maa
Kuiva-ainepitoisuus Menetelmä: Sis.menet. SGSF1003 perust. SFS-ISO 11465:2007, EN 15934:2012, SFS-EN 14346:2007 kumot.								
Kuiva-ainepitoisuus	paino-%	2		78.6	94.7	89.4	76.2	94.5
Öljyhiilivedyt C10-C40 maasta Menetelmä: ISO 16703:2004								
Öljyhiilivedyt >C10-C21	mg/kg KA.	20		<20	<20	<20	<20	<20
Öljyhiilivedyt >C21-C40	mg/kg KA.	20		45	80	54	<20	71
Öljyhiilivedyt >C10-C40	mg/kg KA.	40		52	88	61	<40	77
Polyaromaattiset hiilivedyt (PAH) maasta Menetelmä: SFS-ISO 18287:2006								
Naftaleeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Asenaftyleeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Asenafteeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Fluoreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Fenantreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Antraseeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Fluoranteeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Pyreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(a)antraseeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Kryseeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(b)fluoranteeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(k)fluoranteeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(a)pyreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Indeno(1,2,3-cd)pyreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Dibentso(a,h)antraseeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(g,h,i)peryleeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
16 PAH-yhdistettä yhteensä	mg/kg KA.	3		<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0
Metallit maa, ICP-OES, kuningasvesi Menetelmä: ISO 22036:2024, ISO 54321:2020, EPA 3015A:2007								
Arseeni	mg/kg KA.	0.7		4.0	2.7	2.5	4.6	3.6
Kadmium	mg/kg KA.	0.3		<0.3	<0.3	<0.3	<0.3	<0.3
Koboltti	mg/kg KA.	0.3		15.4	6.4	7.8	14.9	7.5
Kromi	mg/kg KA.	0.7		57.7	34.2	27.1	58.4	24.3
Kupari	mg/kg KA.	1.4		33.1	30.7	23.5	31.4	24.6
Nikkeli	mg/kg KA.	0.5		24.7	13.4	11.9	24.2	11.2
Lyijy	mg/kg KA.	0.5		10.2	8.5	8.4	10.0	8.1
Vanadiini	mg/kg KA.	0.5		77.8	23.8	31.9	69.2	31.5
Sinkki	mg/kg KA.	1.9		81.7	44.2	52.0	78.9	48.1
Antimoni *	mg/kg KA.	1		<1.0	<1.0	<1.0	<1.0	<1.0
Elohopea *	mg/kg KA.	0.2		<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2

Analyysi	Yksikkö	DL	Näytenumero Näytteen nimi Näytetyyppi	KE25-03309.016 KP6 2m Maa	KE25-03309.017 KP6 3m Maa	KE25-03309.018 KP7 1m Maa	KE25-03309.019 KP7 2m Maa	KE25-03309.020 KP7 3m Maa
Kuiva-ainepitoisuus Menetelmä: Sis.menet. SGSF1003 perust. SFS-ISO 11465:2007, EN 15934:2012, SFS-EN 14346:2007 kumot.								
Kuiva-ainepitoisuus	paino-%	2		82.7	74.8	96.4	93.3	73.3
Öljyhiilivedyt C10-C40 maasta Menetelmä: ISO 16703:2004								
Öljyhiilivedyt >C10-C21	mg/kg KA.	20		<20	<20	<20	25	670
Öljyhiilivedyt >C21-C40	mg/kg KA.	20		74	<20	45	170	1700
Öljyhiilivedyt >C10-C40	mg/kg KA.	40		83	<40	55	190	2300
Polyaromaattiset hiilivedyt (PAH) maasta Menetelmä: SFS-ISO 18287:2006								
Naftaleeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	0.34
Asenaftyleeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Asenafteeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Fluoreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Fenantreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	0.46
Antraseeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Fluoranteeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	0.27
Pyreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	0.33
Bentso(a)antraseeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Kryseeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	0.29
Bentso(b)fluoranteeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(k)fluoranteeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(a)pyreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Indeno(1,2,3-cd)pyreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Dibentso(a,h)antraseeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(g,h,i)peryleeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
16 PAH-yhdistettä yhteensä	mg/kg KA.	3		<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0
Metallit maa, ICP-OES, kuningasvesi Menetelmä: ISO 22036:2024, ISO 54321:2020, EPA 3015A:2007								
Arseeni	mg/kg KA.	0.7		3.4	4.5	3.5	3.8	<0.7
Kadmium	mg/kg KA.	0.3		<0.3	<0.3	<0.3	<0.3	<0.3
Koboltti	mg/kg KA.	0.3		11.5	16.9	6.7	5.7	<0.3
Kromi	mg/kg KA.	0.7		46.0	67.6	22.5	12.7	<0.7
Kupari	mg/kg KA.	1.4		30.0	35.4	26.2	22.2	<1.4
Nikkeli	mg/kg KA.	0.5		18.4	27.8	9.3	6.6	<0.5
Lyijy	mg/kg KA.	0.5		9.5	11.5	8.2	4.9	<0.5
Vanadiini	mg/kg KA.	0.5		59.1	82.9	25.3	24.0	<0.5
Sinkki	mg/kg KA.	1.9		61.5	85.5	37.2	28.0	<1.9
Antimoni *	mg/kg KA.	1		<1.0	<1.0	<1.0	<1.0	<1.0
Elohopea *	mg/kg KA.	0.2		<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2

Analyysi	Yksikkö	DL	Näytenumero Näytteen nimi Näytetyyppi	KE25-03309.021 KP8 1m Maa	KE25-03309.022 KP8 2m Maa	KE25-03309.023 KP9 1m Maa	KE25-03309.024 KP9 2m Maa	KE25-03309.025 KP10 1m Maa
Kuiva-ainepitoisuus Menetelmä: Sis.menet. SGSF1003 perust. SFS-ISO 11465:2007, EN 15934:2012, SFS-EN 14346:2007 kumot.								
Kuiva-ainepitoisuus	paino-%	2		96.4	96.8	96.3	95.5	95.9
Öljyhiilivedyt C10-C40 maasta Menetelmä: ISO 16703:2004								
Öljyhiilivedyt >C10-C21	mg/kg KA.	20		<20	<20	<20	<20	<20
Öljyhiilivedyt >C21-C40	mg/kg KA.	20		31	22	26	21	<20
Öljyhiilivedyt >C10-C40	mg/kg KA.	40		<40	<40	<40	<40	<40
Polyaromaattiset hiilivedyt (PAH) maasta Menetelmä: SFS-ISO 18287:2006								
Naftaleeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Asenaftyleeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Asenafteeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Fluoreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Fenantreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Antraseeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Fluoranteeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Pyreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(a)antraseeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Kryseeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(b)fluoranteeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(k)fluoranteeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(a)pyreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Indeno(1,2,3-cd)pyreeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Dibentso(a,h)antraseeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
Bentso(g,h,i)peryleeni	mg/kg KA.	0.2		<0.20	<0.20	<0.20	<0.20	<0.20
16 PAH-yhdistettä yhteensä	mg/kg KA.	3		<3.0	<3.0	<3.0	<3.0	<3.0
Metallit maa, ICP-OES, kuningasvesi Menetelmä: ISO 22036:2024, ISO 54321:2020, EPA 3015A:2007								
Arseeni	mg/kg KA.	0.7		2.0	2.3	1.8	3.3	2.9
Kadmium	mg/kg KA.	0.3		<0.3	<0.3	<0.3	<0.3	<0.3
Koboltti	mg/kg KA.	0.3		8.0	9.9	9.0	6.0	7.2
Kromi	mg/kg KA.	0.7		26.3	38.9	31.7	18.0	22.1
Kupari	mg/kg KA.	1.4		26.3	42.0	32.5	25.7	31.4
Nikkeli	mg/kg KA.	0.5		11.4	19.3	15.3	9.6	12.8
Lyijy	mg/kg KA.	0.5		8.3	9.9	12.2	6.2	6.4
Vanadiini	mg/kg KA.	0.5		34.4	37.7	34.6	24.6	28.3
Sinkki	mg/kg KA.	1.9		54.6	67.6	69.4	36.3	37.5
Antimoni *	mg/kg KA.	1		<1.0	<1.0	<1.0	<1.0	<1.0
Elohopea *	mg/kg KA.	0.2		<0.2	<0.2	<0.2	<0.2	<0.2

Aine (symboli)	Luontainen pitoisuus[1] mg/kg	Kynnysarvo mg/kg	Alempi ohjearvo mg/kg	Ylempi ohjearvo mg/kg
Metallit ja puolimetallit[2]				
Antimoni (Sb) (p)	0,02 (0,01-0,2)	2	10 (t)	50 (e)
Arseeni (As) (p)	1 (0,1-25)	5	50 (e)	100 (e)
Elohopea (Hg)	0,005 (< 0,005-0,05)	0,5	2 (e)	5 (e)
Kadmium (Cd)	0,03 (0,01-0,15)	1	10 (e)	20 (e)
Kobolti (Co) (p)	8 (1-30)	20	100 (e)	250 (e)
Kromi (Cr)	31 (6-170)	100	200 (e)	300 (e)
Kupari (Cu)	22 (5-110)	100	150 (e)	200 (e)
Lyijy (Pb)	5 (0,1-5)	60	200 (t)	750 (e)
Nikkeli (Ni)	17 (3-100)	50	100 (e)	150 (e)
Sinkki (Zn)	31 (8-110)	200	250 (e)	400 (e)
Vanadiini (V)	38 (10-115)	100	150 (e)	250 (e)
Muut epäorgaaniset				
Syanidi (CN)		1	10	50
Aromaattiset hiilivedyt				
Bentseeni (p)		0,02	0,2 (t)	1 (t)
Tolueeni (p)			5 (t)	25 (t)
Etyylibentseeni (p)			10 (t)	50 (t)
Ksyleenit[3] (p)			10 (t)	50 (t)
TEX[4]		1		
Polyaromaattiset hiilivedyt				
Antraseeni		1	5 (e)	15 (e)
Bentso(a)antraseeni		1	5 (e)	15 (e)
Bentso(a)pyreeni		0,2	2 (t)	15 (e)
Bentso(k)fluoranteeni		1	5 (e)	15 (e)
Fenantreeni		1	5 (e)	15 (e)
Fluoranteeni		1	5 (e)	15 (e)
Naftaleeni		1	5 (e)	15 (e)
PAH[5]		15	30 (e)	100 (e)
Polyklooratut bifenyylit (PCB) sekä polyklooratut dibentso-p-dioksiinit ja furaanit (PCDD/F)				
PCB[6]		0,1	0,5 (t)	5 (e)
PCDD-PCDF-PCB[7]		0,00001	0,0001 (t)	0,0015 (e)

Aine (symboli)	Kynnysarvo mg/kg	Alempi ohjearvo mg/kg	Ylempi ohjearvo mg/kg
Klooratut alifaattiset hiilivedyt			
Diklоorimetaani (p)	0,01	1 (t)	5 (t,e)
Vinyylikloridi (p)	0,01	0,01 (t)	0,01 (t)
Diklоorieteenit[3] (p)	0,01	0,05 (t)	0,2 (t)
Triklоorieteeni (p)	0,01	1 (e,t)	5 (e)
Tetraklоorieteeni (p)	0,01	0,5 (t)	2 (t)
Klooribentseenit			
Triklооribentseenit[3]	0,1	5 (t)	20 (e)
Tetraklооribentseenit[3]	0,1	1 (t)	5 (e)
Pentakloorbentseeni	0,1	1 (t)	5 (e)
Heksaklооribentseeni	0,01	0,05 (t)	2 (e)
Kloorifenolit			
Monoklоorifenolit[3] (p)	0,5	5 (e,t)	10 (e)
Diklоorfenolit[3] (p)	0,5	5 (t)	40 (e)
Triklоorifenolit[3] (p)	0,5	10 (e,t)	40 (e)
Tetraklоorifenolit[4] (p)	0,5	10 (e,t)	40 (e)
Pentaklоorifenoli (p)	0,5	10 (e,t)	20 (e)
Torjunta-aineet ja biosidit			
Atratsiini (p)	0,05	1 (e)	2 (e)
DDT-DDD-DDE[8]	0,1	1 (e)	2 (e)
Dieldriini	0,05	1 (e)	2 (e)
Endosulfaani[9] (p)	0,1	1 (e)	2 (e)
Heptaklоori	0,01	0,2 (t)	1 (e)
Lindaani (p)	0,01	0,2 (t)	2 (e)
TBT-TPT[10]	0,1	1 (e)	2 (e)
Öljyhiilivetyjakeet ja oksygenaatit			
MTBE-TAME[11]	0,1	5 (t)	50 (t)
Bensiinijakeet (C5-C10[12])		100	500
Keskitisleet (>C10-C21[12])		300	1000
Raskaat öljyjakeet (>C21-C40[12])		600	2000
Öljyjakeet (>C10-C40[12])	300		

Yhteenveto

17.2.2026

Kaavan nimi
Eteläinen asemakatu 2, matkakeskus

Hankkeen paikkakunta
Riihimäki

-

Kaavatyyppi
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

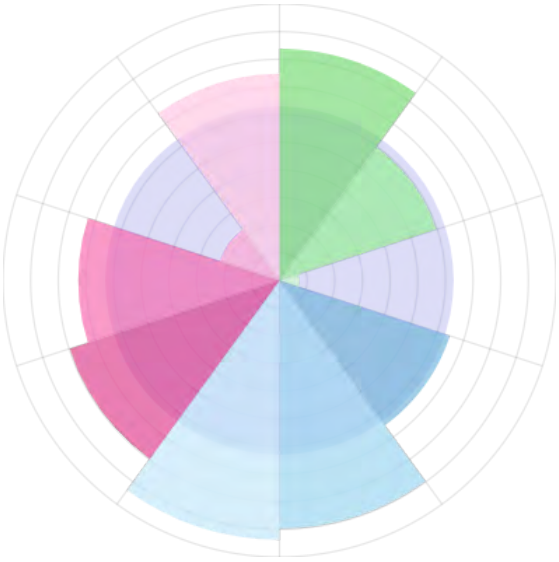
- A. Liikkumisen tarpeen vähentäminen
- B. Kulkumuotojakauman painottuminen kestäväksi
- C. Kestävät ratkaisut mahdollistavien toimintojen ja elettävyyden edistäminen

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. Ilmastonmuutoksen 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 ilmastoriskeille alttiiden ominaispiirteiden tunnistaminen

Heikkouksia

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

Esittely- ja keskustelutilaisuuden muistio

Aihe:	Matkakeskuksen asemakaavanmuutoksen luonnosvaiheen yleisötilaisuus	
Aika:	Torstaina 5. maaliskuuta 2026 klo 17.30–18:20.	
Paikka:	Antonin talon Sali, Öllerinkatu 3, Riihimäki	
Läsnä:	Niina Matkala, kaavoituspäällikkö	Riihimäen kaupunki
	Otto Mäkelä, kaavasuunnittelija	Riihimäen kaupunki
	Anni Reinikainen, kaavakonsultti	ONE Architects Oy
	Muita osallistujia yhteensä 3.	

Tilaisuuden avaus

Puheenjohtaja Niina Matkala avasi tilaisuuden klo 17.30.

Lähtökohdat

Otto Mäkelä esitteli asemakaavanmuutokseen kytkeytyviä päätöksiä ja aikataulua. Hämeen ammattikorkeakoulu HAMK, Riihimäen Tilat ja Kehitys Oy sekä Kiinteistö Oy Riihimäen Matkakeskus ovat yhteisellä hakemuksella hakeneet asemakaavamuutosta omistamalleen tontille osoitteessa Eteläinen Asemakatu 2. Kaupunginhallitus on hyväksynyt hakemuksen ja päättänyt kaavamuutokseen ryhtymisestä 15.9.2025. Hanke on kaavoitusohjelman 2026 kohde A12 (KH 26.1.2026). Asemakaava laaditaan konsulttityönä arkkitehtitoimisto ONE Architects Oy:n toimesta kaupungin ohjauksessa.

Kaupunginvaltuuston vuonna 2020 hyväksymässä Riihimäen asemanseudun yleissuunnitelmassa on matkakeskuksen yhteydessä todettu olevan potentiaalia monipuolisille palveluille ja tällä hetkellä monet liiketilat ovat tyhjillään. HAMK:n tavoitteena on panostaa vahvasti Riihimäen kampuksen kehittämiseen, tarjoten modernit ja muotoilulähtöistä oppimista tukevat tilat kasvavalle opiskelijamäärälle.

Voimassa olevassa asemakaavassa rakennusoikeutta tontille on osoitettu 10 200 k-m^2. Kerrosluku on tontilla II lukuun ottamatta t-kirjaimella toimitiloille varattua erillistä rakennusalaa kerrosluvulla VII. Suunnittelualueella tulee olla yhteensä vähintään 430 autopaikkaa, joista 225 kpl henkilöliikenneterminaalien liityntäpysäköintipaikkoja. 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.

Kaavaluonnos ja viitesuunnitelma

Anni Reinikainen ONE Architects Oy:sta esitteli kaavoituksen tavoitteita, kaavoitettavan alueen nykytilaa, laadittuja selvityksiä, kaavaluonnosta sekä kaavaehdotuksen viitesuunnitelmaa (JKMM Arkkitehdit). Tarkempia tietoja kaavanmuutoksesta on osoitteessa (riihimaki.fi).

Keskustelu

Osallistujat saivat esittää kysymyksiä ja kommentteja.

Kommentti: Onko kaupungin toimintojen tarkoitus pysyä Matkakeskuksen toimistorakennuksessa? Entä mitä tapahtuu Virastokeskus Veturille?

Niina Matkala: Kaupungin toimintoja keskitetään aiempaa enemmän Matkakeskuksen toimistotorniin, kun osa Virastokeskus Veturin toiminnoista siirtyy sinne. Veturista vapautuneita tiloja on tarkoitus vuokrata eteenpäin. Pitkällä aikavälillä ajatuksena on, että Veturin tontti kaavoitettaisiin asumiseen Asemanseudun yleissuunnitelman tavoitteen mukaisesti.

Kommentti: Paikallislehteen toivotaan lisää uutisia aiheesta, sillä aihe varmasti kiinnostaa kaupunkilaisia. Hyvinkään kampus tuntuu olevan kiinnostavampi uutisaihe.

Niina Matkala: Kaupungin viestinnästä on oltu yhteydessä paikallislehteen. Asemakaavan muutoksesta on annettu tiedote, mutta kaupunki ei voi vaikuttaa juttujen julkaisuun.

Kommentti: Hyvä, että rakennus saa uutta käyttöä ja paikalle nousee näyttävä uusi kampusrakennus, jonka julkisivu sopii hyvin ympäristöön. Voimalaitoksen uudet toiminnot voivat saada tukea tästä kaavasta.

Niina Matkala: Kaavassa annetaan määräyksiä julkisivusta ja määräystä tarkennetaan kaavaehdotusvaiheessa. Uudisrakentaminen sopeutetaan arvokkaaseen asemanseudun kulttuuriympäristöön.

Kommentti: Toivotaan, että rautatieaseman kohtalo ratkeaa myös ja vanha asema saa uuden omistajan.

Kommentti: Parkkipaikkojen säilyminen on ihmisille tärkeää. Pysäköintiä tarvitaan riittävästi sekä autoille että polkupyörille. Myös kulkuun pysäköintilaitokseen tulee olla edelleen hyvä.

Niina Matkala: Toisen kerroksen pysäköintikannen omistus on Riihimäen Tilat ja Kehitys Oy:llä. Pysäköintipaikat ovat riittävät nykyiseen käyttöön ja myös kaavan toteutuessa. Kaavaprosessissa HAMK:lta vaaditaan selvitystä pysäköinnin järjestämisestä ja toiminnasta.

Kommentti: Pyörille tarvitaan hyvät tilat, koska varastaminen on alueella valitettavan yleistä. Sosiaalista kontrollia toki tulee, kun alueen käyttäjämäärät lisääntyvät.

Niina Matkala: Polkupyörien paikoitus ratkaistaan osana kaavoitusta.

Kommentti: Julkisivun käsittelyä myös radan suuntaan on tärkeää huomioida. Julkisivuun tullee muutoksia käytön muuttuessa, mutta radalle näkyvään julkisivuun toivotaan kiinnostavuutta. Rakennus on eräänlainen sisäänkäynti Riihimäelle. Julkisivussa voisi olla esimerkiksi videoita tai muuta katsottavaa myös junamatkustajille.

Tilaisuuden päätös
Aineistosta voi esittää mielipiteitä myös yleisötilaisuuden jälkeen, 24.3.2026 mennessä.
Puheenjohtaja päätti tilaisuuden klo 18:20.

Muistion vakuudeksi

Anni Reinikainen ONE Architects Oy
anni.reinikainen@onearchitects.fi
040-7447590

Liite: Esittely- ja keskustelutilaisuuden esitys

Eteläinen asemakatu 2, Matkakeskus

ASEMAKAAVAN MUUTOS 5:18

Asiantuntijamuistio
29.4.2026



Eteläinen asemakatu 2, Matkakeskus

SISÄLLYSLUETTELO

1 Johdanto 2

2 Turvallisuustarkastelu 2

2.1 Vaarallisten kemikaalien kuljetukset 2

2.2 Liikkuminen 3

3 Johtopäätökset 3

4 Lähteitä 3

Revisio	Pvm	Laatija	Tarkastaja
Luonnos kommenteille	29.4.2026	Laura Lehtonen	-

Eteläinen asemakatu 2, Matkakeskus
asemakaavan muutos 5:18

Asiantuntijamuistio

1 Johdanto

Tämä asiantuntijamuistio on laadittu osana asemakaavan muutoksen valmistelua liittyen Hämeen ammattikorkeakoulun kampuksen kehittämiseen ja rakennusalan laajentamiseen. Asemakaavan muutoksen tavoitteena on mahdollistaa Hämeen ammattikorkeakoulun kampuksen sijoittuminen Matkakeskuksen liikeradalle.

Suunnittelualue sijaitsee osoitteessa Eteläinen Asemakatu 2, Riihimäki. Alue ja kampus sijaitsevat Riihimäen aseman ja vilkkaasti liikennöidyn pääradan läheisyydessä. Pääratata pitkin kuljetetaan VAK-kuljetuksia ja lisäksi Riihimäellä sijaitsee VAK-ratapiha.

Alueidenkäyttölain 132/1999 mukaan alueiden käytön suunnittelun tavoitteena on edistää turvallisen, terveellisen, viihtyisän, sosiaalisesti toimivan ja eri väestöryhmien, kuten lasten, vanhusten ja vammaisten, tarpeet tyydyttävän elin- ja toimintaympäristön luomista (§5).

Tässä muistiossa tarkastellaan asemakaavamuutoksen osalta alueiden käytön suunnittelun turvallisuuteen liittyvien tavoitteiden toteutumista suunnittelun ja käyttötarkoituksen (oppilaitoksen) osalta.

2 Turvallisuustarkastelu

2.1 Vaarallisten kemikaalien kuljetukset

Tässä asiantuntijamuistiossa käsitellään yleisesti vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyviä vaaroja ja niiden seurauksilta varautumista osana suunnittelua, sillä tarkat tiedot onnettomuusskenaarioista ja/tai kuljettavista vaarallisista aineista eivät olleet saatavilla muistion laadintahetkellä.

Mahdollisen vaaratilanteen syynä voi olla vaarallisen aineen päästö, joka voi johtua esimerkiksi junan tai vaunun suistumisesta, junien törmäyksestä ja niistä aiheutuvista vaurioista. Vaarallisen aineen päästö voi syntyä myös sitä kuljettavan vaunun materiaalin tai osien vaurioitumisesta esimerkiksi syöpymisen takia.

Mahdollisia onnettomuusskenaarioita voisivat olla myrkyllisen kaasun vuoto, palavan nesteen tulipalo ja palavan kaasun vuoto ja vuotopilven jälkisyttyminen.

Kampuksen suunnittelussa on huomioitava mahdolliset onnettomuusskenaariot ja niiltä suojautuminen. Rakennus on suunniteltava ja varustettava soveltuvien vaatimusten mukaisesti turvallisuuden varmistamiseksi onnettomuustilanteessa. Mahdollisten myrkyllisten kaasujen leviämisen esto rakennukseen on huomioitava esim. rakennuksen ilmanvaihdon suunnittelussa. Rakennuksen tuloilmaotto sijoitetaan muualle kuin radan suuntaan. Ilmanvaihdon hätäpysäytys ja myrkyllisten kaasujen leviämisen estäminen rakennukseen on huomioitava suunnittelussa. Rakennus on varustettava vaatimustenmukaisilla varoitus- ja tiedonantojärjestelmillä. Mahdollinen myrkyllisen kaasun vuoto tai esim. vaarallisen aineen palamisesta syntyvän savun leviäminen on huomioitava soveltuvasti

myös suunnitellessa kampuksen eri käyttötilojen suunnittelua ja niiden sijaintia kampuksella. Kohteelle täytyy laatia pelastussuunnitelma.

Vaarallisen aineen onnettomuus täytyy huomioida mm. kohteen poistumisteiden ja pelastusteiden suunnittelussa ja sijoittamisessa. Vaarallisten aineiden onnettomuuksiin varautuessa on huomioitava oppilaitoksen ja sen nuoriin käyttäjiin liittyvät erityispiirteet. Suunnittelussa hyödynnetään käyttäjien, viranomaisten ja eri sidosryhmien osaamista ja kokemusta.

Suunnittelussa voidaan hyödyntää onnettomuuksien seurausmallinnusten tuloksia, mm. vaarallisten päästöjen leviämisalueiden laajuus, jos VAK-kuljetusten/VAK-ratapihan onnettomuusskenaariot on mallinnettu tai ne mallinnetaan hankkeen edetessä. Suunnittelun aikana on laadittavat tarvittavat riskienarvioinnit.

2.2 Liikkuminen

Kohde sijaitsee alueella, jossa on runsasta liikennettä ja se rajautuu rautateiden ja autotien väliin. Kulkuteiden suunnittelussa ja sijoittamisessa on varmistettava turvallinen kulku rakennukseen eri liikkumismuodoilla huomioiden rautatien läheisyys niin junaliikenteen aiheuttamat vaarat. Erityisesti kevyen liikenteen osalta on suunniteltava sujuva kulkureitit mahdollisten vaarallisten oikoreittien käytön minimoimiseksi. Kulkuvälineille suunnitellaan soveltuvat säilytyspaikat, jotteivat hätäpoistumistiet ja pelastustiet tukkeudu.

3 Johtopäätökset

Vaarallisen aineen onnettomuuden seurausten vaikutuksia voidaan estää tai rajata niin teknisin ratkaisuin kuin rakennuksen, sen sijoittamisen ja kulkuteiden suunnittelun keinoin. Käyttötarkoituksen (oppilaitos) erityispiirteiden vaatimukset voidaan hallita vaatimustenmukaisella suunnittelulla ja hyödyntämällä käyttäjien, viranomaisten ja muiden sidosryhmien osaamista ja kokemusta. Tarkastelussa käytettävissä olevien tietojen perusteella, ei todettu seikkoja, jotka estäisivät alueiden käytölle asetettujen tavoitteiden täyttämisen.

4 Lähteitä

Tanska E-L, Kovero M., 2020, VR:n terminaalialueen (694-411-4-0) VAK-arvio, 25.2.2020, Ramboll.



LIITE 12

Asemakaavamuutosalueen hulevesiselvitys

Eteläinen asemakatu 2, Matkakeskus, Riihimäki

Asiakas: Hämeen ammattikorkeakoulu

Projektinumero: 101035794-001

Päivämäärä: 11.5.2026

AFRY

Yhteyshenkilö

Anu Schulte-Tigges, AFRY Finland Oy

Sähköposti: anu.schulte-tigges@afry.com

Puhelinnumero: 044 466 8117

Hämeen ammattikorkeakoulu

Asemakaavamuutos

Eteläinen asemakatu 2, Matkakeskus, Riihimäki

Sisällysluettelo

1 Johdanto 4

2 Alueen nykytila 4
2.1 Nykytilan olosuhteet 4
2.2 Maaperäolosuhteet 5
2.3 Nykyinen hulevesien hallinta 5

3 Hulevesien muodostuminen 8
3.1 Nykytila 8
3.2 Suunniteltu tilanne 8
3.3 Viivytystarpeen arviointi 10

4 Vaikutukset huleveden laatuun 10

5 Hulevesien hallinnan periaatteet kaava-alueella ja purkureitillä ... 12
5.1 Prioriteettijärjestys 12
5.2 Hulevesien hallinnan suositukset alueella 12

6 Suositukset ja jatkotoimenpiteet 14

7 Lähteet 15

LIITTEET

Liite 1. Hulevesisuunnitelma

copyright© AFRY Finland Oy

Raportointihistoria

Ver.		Tarkastettu	Kuittaus	Hyväksytty	Kuittaus
Luonnos	Jussi Konttila Harju Antti Anu Schulte-Tigges	6/5/2026	Harju Antti	6/5/2026	Anu Schulte-Tigges
Valmis	Jussi Konttila Harju Antti Anu Schulte-Tigges	11/5/2026	Harju Antti	11/5/2026	Anu Schulte-Tigges

AFRY Finland Oy
Jaakonkatu 3
PL 4, 01621 Vantaa
01620 Vantaa

Puh.010 3311
Y-tunnus 0625905-6

afry.com

copyright© AFRY Finland Oy

1 Johdanto

Riihimäen kaupungin matkakeskuksen alueelle on suunnitteilla kaavamuutos, joka mahdollistaisi alueen käyttämisen opetus- ja tutkimustarkoitukseen. Nykyisten rakennusten lisäksi alueelle osoitetaan asemakaavamuutoksessa lisärakentamismahdollisuutta.

Tässä selvityksessä laadittiin asemakaavan muutosta varten hulevesiselvitys. Suunnittelualue on lopputilanteessa lähes kokonaan rakentunuttta kaupunkirakennetta. Hulevesiselvityksessä laadittiin arvio huleveden määrästä ja osoitettiin johtamisereitit sekä hulevesimäärän vaatimat viivytysrakenteet sekä käsittelyjärjestelmä huleveden laadun parantamiseksi.

Selvityksessä osoitetaan viherrakenteisia katospintoja, joiden avulla tontilla muodostuvaa hulevesimäärää on mahdollista vähentää ja viivyttää alueella luonnollisesti. Viherrakeita hyödyntämällä voidaan vähentää rakennettavien maanalaisten viivytysrakenteiden kapasiteettia.

Hulevesiselvitystä on yhteensovitettu alueen pihasuunnittelun kanssa.

2 Alueen nykytila

2.1 Nykytilan olosuhteet

Kaavamuutosalue sijaitsee Riihimäen keskustassa osoitteessa Eteläinen Asemakatu 2. Tontin pinta-ala on noin 1,3 ha ja se rajautuu lännessä katualueeseen, etelässä liike- ja toimistorakennusten korttelialueeseen, idässä rautatiealueeseen sekä pohjoisessa Rautatietoriin ja suojeltuun asemarakennukseen.

Tontin maankäyttö on nykyisin täysin rakennettua ympäristöä. Matkakeskuksen rakennus kattaa alueesta laajimman osan ja on suurelta osin kattopysäköintialuetta. Alueen piha-alueet ovat pääosin asfaltoitua. Alueella on linja-autoasema ja alueen kulkuväylien ympäristöt ovat istuttuja alueita.

Maanpinnan korkeus tontilla vaihtelee +89,6…+93,3 metrin välillä (MML 2 m x 2 m). Tontin matalimmat alueet ovat linja-autoaseman alueella, jossa maanpinnan korkeus on tasolla +90,2 metriä. Alue ja sen ympäristö viettävät hieman etelään kohti Vantaanjokea.

AFRY Finland Oy
Jaakonkatu 3
PL 4, 01621 Vantaa
01620 Vantaa

Puh.010 3311
Y-tunnus 0625905-6

afry.com

copyright© AFRY Finland Oy

2.2 Maaperäolosuhteet

Alueen maaperä on maaperäkartan mukaan hienojakoista maalajia, hiesua (GTK 2026). Maanpeitteen paksuus alueella on GTK:n maanpeitepaksuusaineiston mukaan 19 metriä. Jotta alueella voitaisiin toteuttaa hulevesiä imeyttäviä rakenteita, tulee maaperän olla riittävän läpäisevää ja pohjavedenpinnan korkeuden olla riittävän alhaalla maanpintaan nähden. Tontti ei sijaitse pohjavesialueella.

Kaavamuutosalueella on aikaisemman kaavan toteuttamisvaiheessa todettu olevan pilaantunutta maaperää. Entisen rautatieaseman alueella on ollut öljyhiilivedyillä, PAH-yhdisteillä ja raskasmetalleilla pilaantunuttta maa-ainesta. Alueelle on suoritettu massanvaihto noin 3 metriä nykyisen matkakeskuksen rakennuksen seinälinjan ulkopuolelle. (Hämeen ympäristökeskus 2008)

Kaavamuutosaluetta koskien on laadittu 16.6.2025 PIMA -tutkimus Hämeen Rakennus ja Tutkimus Oy:n toimesta. Tutkimusten perusteella alueen luoteiskulmasta löytyi rakentamattomalta alueelta merkkejä maaperän pilaantuneisuudesta. Maatöiden yhteydessä tulokset tulee huomioida tulevissa suunnitelmissa.

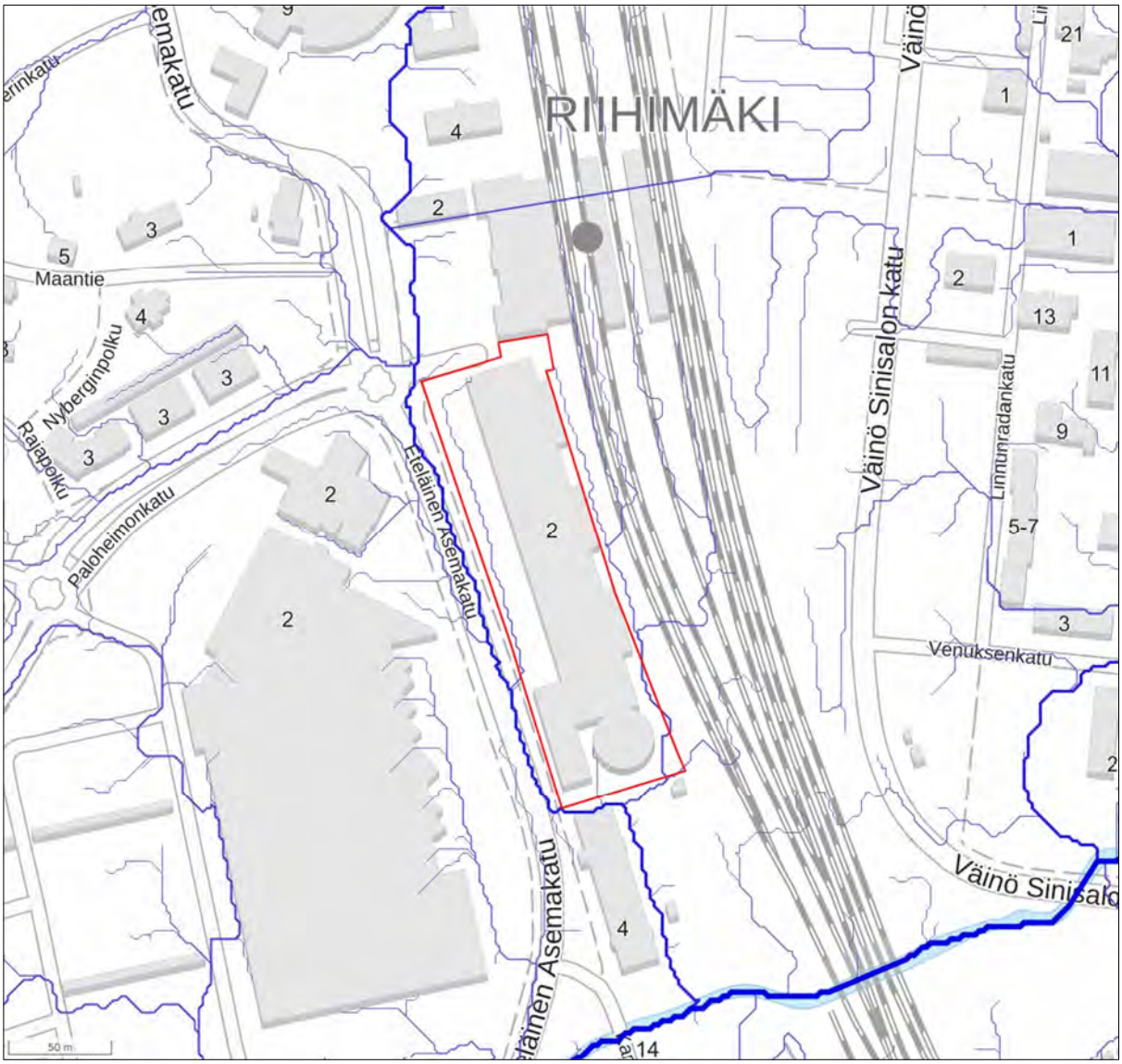
2.3 Nykyinen hulevesien hallinta

Tontin nykyinen hulevesien hallinta on toteutettu keräämällä rakennuksen kattopysäköintialueilla muodostuvat hulevedet rakennuksen länsipuolelle linja-autoaseman alle käsittelyrakenteeseen, josta ne johdetaan pihan hulevesiverkostoon (315 mm). Tontin itäreunalla on naapurikiinteistön alueella oja/painanne johon valuu osa rakennuksen itäpuolella muodostuvista pihavesistä. Piha-alueella muodostuvat hulevedet kerätään pääsääntöisesti 160–315 mm hulevesiviemäreillä ja johdetaan Eteläisen Asemakadun hulevesiviemäriin tontin eteläpäässä, nykyisen 7 kerroksisen toimistorakennuksen etelä ja pohjoispäistä.

Eteläisen Asemakadun hulevesiviemäri, johon vedet johdetaan, on oletettavasti halkaisijaltaan 1200mm ja niitä oletetaan aiempien suunnitelmien perusteella olevan 2 kpl. Nämä edellä mainitut hulevesiviemärit purkavat hulevedet Vantaanjokeen noin 100 metrin päässä tontin eteläpuolella. Alue kuuluu päävesistöltään Vantaanjoen vesistöalueeseen (21) ja SYKE:n 3. jakovaiheen valuma-alueeseen 21.023. Tontti ei sijaitse luonnonsuojelualueilla.

copyright© AFRY Finland Oy

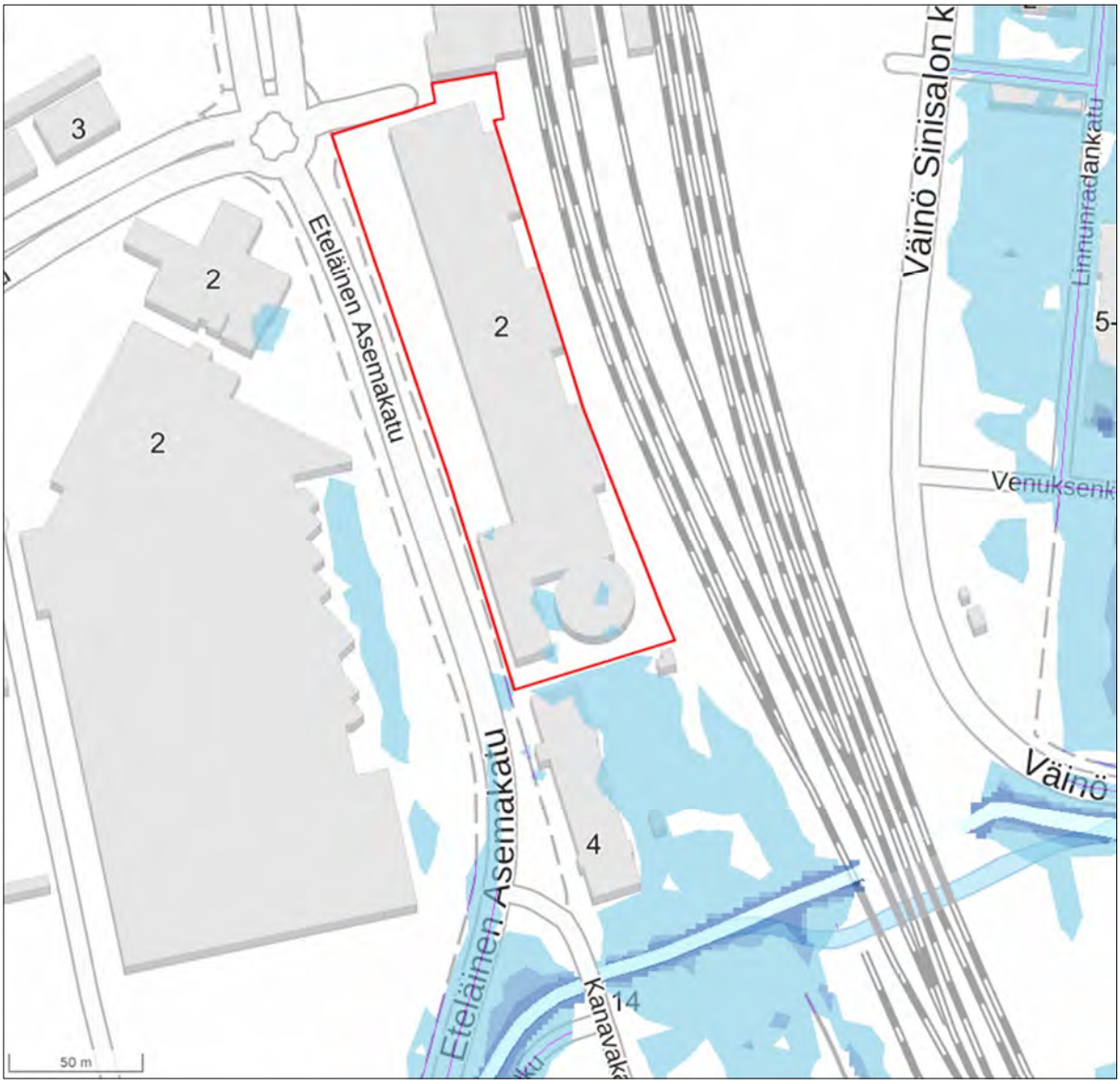
Alueen nykyiset tulvareitit on esitetty kuvassa 1. Tulvareitit perustuvat maanmittauslaitoksen maastomalliin (2 m x 2 m). Tontin sisällä linja-autoaseman alue toimii tulvareittinä, josta hulevedet päätyvät Eteläiselle Asemakadulle, joka johtaa hulevedet pintoja pitkin etelän suuntaan, kohti Vantaanjokea. Rakennuksen itäpuolella tontin rajalla oleva oja/painanne toimii tulvareittinä ja yhdistyy Eteläisen Asemakadun tulvareittiin tontin eteläpuolella.



Kuva 1 Kaavamuutosalueen tulvareitti (Scalgo Live 2026)

copyright© AFRY Finland Oy

Kaavamuutosalue kuuluu vesistötulvan riskialueeseen. Kuvassa 2 on esitetty äärimmäisen harvinainen vesistötulva (1/1000a), joka nostaa vedenpintaa tontin eteläreunassa noin 50 cm.



Kuva 2 Vesistötulvan (1/1000a) riskialuekartta. (SYKE 2026)

copyright© AFRY Finland Oy

3 Hulevesien muodostuminen

Tässä selvityksessä hulevesien muodostumista on arvioitu kaavamuutosalueelta nykytilassa ja kaavan lopputilanteessa.

3.1 Nykytila

Tontilta muodostuvan valunnan määrittämiseksi laskettiin tonttikohtainen pintavaluntakerroin eri maankäyttömuotojen suhteessa. Pintavaluntakertoimet perustuvat Scalgon ja SYKE:n yhteistyössä kehittämään maanpeiteaineistoon alla olevan taulukon mukaan (taulukko 1).

Taulukko 1 Nykytilan valunnan määrityksessä käytetyt pintavaluntakertoimet

Pintamateriaali	**Pintavaluntakerroin**
Asfaltoitu alue	0,80
Katto, kattopysäköintialue	0,90

Nykytilan pintavaluntakerroin, sateen kesto ja intensiteetti sekä mitoitusvirtaama on esitetty taulukossa 2. Sateessa on otettu huomioon ilmastonmuutoksen ennakoitu vaikutus (+20 %).

Taulukko 2 Nykytilan mitoitusperiaatteet ja -virtaama

Tontin pinta-ala (ha)	**Pintavaluntakerroin (ha)**	**Mitoittavan sateen kesto (min)**	**Sateen intensiteetti**	**Virtaama 1/3 v (l/s)**
1,3	0,86	10	156	178

3.2 Suunniteltu tilanne

Hulevesien muodostumista on arvioitu nykytilanteessa ja kaavamuutoksen lopputilanteen, laaditun viitesuunnitelmaan mukaisena. Viitesuunnitelman mukaisen maankäytön myötä läpäisemättömän pinnan osuus tontilla kasvaa suureksi, jonka seurauksena viivytystarve tontilla kasvaa. Hulevesiselvityksessä viitesuunnitelmassa esitetyt uudet katokset huomioitiin laskelmissa viherkattoina. Suunnitelman mukaiset tulevan tilanteen pintavaluntakertoimet on esitetty taulukossa 3. Viitesuunnitelman mukaiset maankäyttötyyppien pinta-alat on esitetty taulukossa 4.

copyright© AFRY Finland Oy

Taulukko 3 Suunnitellut tilanteen valunnan määrityksessä käytetyt pintavaluntakertoimet

Pintamateriaali	Pintavaluntakerroin
Asfaltoitu alue	0,80
Katto, kattopysäköintialue	0,90
Viherkatto	0,40
Istutusalueet	0,15

Taulukko 4 Suunnitelman mukaisen maankäyttötyyppien pinta-alat

Maankäyttötyyppi	Pinta-ala (ha)
Nykyinen toimistotalo (7.krs)	0.07
Kattopysäköintialue, ramppi	0.72
Uudet toimistotalot	0.24
Vihrekatos	0.06
Viheralueet	0.03
Piha, asfaltoitu alue	0.21

Kaavamuutoksen lopputilanteen mukaisen maankäytön mukainen pintavaluntakerroin, sateen kesto ja intensiteetti sekä mitoitusvirtaama on esitetty alla olevassa taulukossa. Sateessa on otettu huomioon ilmastonmuutoksen ennakoitu vaikutus (+20 %).

Taulukko 5 Suunnitellun tilanteen mitoitusperiaatteet ja -virtaama

Tontin pinta-ala (ha)	Pintavaluntakerroin (ha)	Mitoittavan sateen kesto (min)	Sateen intensiteetti	Virtaama 1/3 v (l/s)
1,3	0,85	10	156	176

Kaavamuutoksen lopputilanteessa hulevedet esitetään kerättäväksi hallitusti tontin hulevesijärjestelmään, jotka käsitellään maanalaisilla viivytysrakenteilla

copyright© AFRY Finland Oy

kampusrakennuksen länsipuolella. Kattopysäköintialueen hulevedet käsitellään hiekan- ja öljynerottimella ennen viivytykseen johtamista.

3.3 Viivytystarpeen arviointi

Kiinteistöillä on alueidenkäyttölain (132/1999) mukaan ensisijainen vastuu oman tonttinsa hulevesien hallinnasta. Hulevesiä tulee viivyttää kiinteistöillä ennen purkua kunnan/vesilaitoksen hulevesijärjestelmään. Lisäämällä asemakaavaan ja viitesuunnitelmaan mahdollisimman paljon läpäisevää ns. vihreää pintaa, voidaan vähentää maanalaista viivytystarvetta.

Suunnitelman mukaisessa tilanteessa tontilla on vettä läpäisemätöntä pintaa noin 1,05 ha. Viivytysrakenteiden tilavuudeksi suositellaan Riihimäen hulevesiohjelmassa esitettyä vähimmäisvaatimusta 1 m³ / 100 m² vettä läpäisemätöntä pintaa kohden. Tontilla tulee varautua viivyttämään noin 126 m³ hulevesiä, jolla voidaan hallita kerran kolmessa vuodessa toistuvat lyhytkestoiset rankkasateet.

4 Vaikutukset huleveden laatuun

Kattopaikoitusalueen hulevedet johdetaan hiekan- ja öljynerottimen kautta, jolloin vedestä poistuu kiintoainesta, hiekkaa sekä ajoneuvoliikenteestä peräisin olevia öljyhiilivetyjä ja muita epäpuhtauksia. Tämä vähentää kuormitusta vastaanottavaan hulevesiverkostoon ja vesistöihin sekä parantaa poistuvan veden laatua.

Viheralueet ja kasvillisuutta sisältävät rakenteet pidättävät ja suodattavat hulevesiä luonnollisesti. Kasvillisuus, maaperä ja viivyttävät rakenteet sitovat ravinteita, kiintoainesta ja haitta-aineita sekä tasaavat virtaamia. Myös viherkatokset vähentävät hulevesien määrää ja parantavat veden laatua haihdunnan, viivytyksen ja suodatuksen kautta. Kokonaisuutena ratkaisut pienentävät hulevesistä aiheutuvaa ympäristökuormitusta ja tukevat kestävää hulevesien hallintaa.

Viheralueet, viherrakenteet ja viherkatot tukevat kaupunkiluonnon monimuotoisuutta tarjoamalla elinympäristöjä kasveille, pölyttäjille ja muille eliöille (alla oleva kuva). Ne lisäävät ekologisia yhteyksiä rakennetussa ympäristössä sekä vahvistavat luonnon monimuotoisuutta. Kasvillisuus sitoo hiiltä, pölyä ja ilman epäpuhtauksia sekä lieventää kaupunkien lämpösaarekeilmiötä viilentämällä ympäristöä haihdunnan ja varjostuksen

copyright© AFRY Finland Oy

kautta. Viherkatot ja muut viherrakenteet myös pidättävät ja viivyttävät hulevesiä, mikä vähentää tulvariskiä ja kuormitusta hulevesijärjestelmille. Lisäksi viherrakenteet parantavat kaupunkiympäristön viihtyisyyttä, maisemallista laatua ja ilmastonmuutokseen sopeutumista.



Kuva 3 Viherkatto (Suomen Teollisuuskatot Oy)



Kuva 4 Viherkaton reunaratkaisu. (Peltitarvike)

copyright© AFRY Finland Oy

5 Hulevesien hallinnan periaatteet kaava-alueella ja purkureitillä

5.1 Prioriteettijärjestys

Asemakaavamuutosalueen hulevesien hallinnalle esitetään Riihimäen hulevesiohjelman mukaista prioriteettijärjestystä:

1. Hulevesien muodostumisen estäminen;
2. Hulevesien määrän vähentäminen eli käsittely ja hyödyntäminen syntypaikalla;
3. Hulevesien viivyttäminen;
4. Hulevesien johtaminen suodattavalla ja hidastavalla järjestelmällä;
5. Hulevesien johtaminen suoraan pois alueelta.

5.2 Hulevesien hallinnan suositukset alueella

Yleispiirteinen suunnitelma hulevesien johtamisesta kaavamuutosalueella on esitetty liitteessä 1.

Muodostuvan huleveden määrän vähentäminen suosimalla viherkattoja, -katoksia, viheralueita sekä mahdollisuuksien mukaan puoliläpäiseviä pintamateriaaleja läpäisemättömien pintojen sijaan. Muodostuvia hulevesiä voidaan ohjata istutusalueille esim. reunakivissä olevin aukoin.

Hulevesiä viivytetään kiinteistöllä. Kaavaan suositellaan viivytysvaatimukseksi 1 m³ / 100 m² vettä läpäisemätöntä pintaa kohden. Suunnitelman mukainen viivytystarve tontilla on noin 126 m³. Viivytysrakenteet esitetään toteutettavaksi maanalaisena viivytysrakenteena, esim. ylisuurina hulevesiputkina, joissa on virtaamaa kuristava rakenne ja hallittu ylivuoto.

Rakennuksen länsipuolelle esitetään rakennettavaksi osittain viheralueen alapuolelle viherkatoksen kohdalle noin 24 metriä pitkä ja halkaisijaltaan 1200 mm kokoinen viivytysputki, jonka laskennallinen viivytystilavuus on noin 27 m³. Viivytysrakenteella voidaan viivyttää uusien toimistorakennusten kattopinnoiltamuodostuvat hulevedet.

Kattoparkkipaikan ja nykyisen toimistorakennuksen alueen hulevesien viivytys esitetään toteutettavaksi viherkatoksen kohdalle noin 80 metriä pitkänä ja halkaisijaltaan 1200 mm kokoisena viivytysputkena, jonka laskennallinen viivytystilavuus on noin 90 m³.

copyright© AFRY Finland Oy

Kattopaikoitusalueen hulevedet tulee käsitellä hiekan- ja öljynerotuksessa ennen niiden johtamista viivyttävään rakenteeseen. Esikäsittely vähentää epäpuhtauksien kulkeutumista viivytysrakenteeseen ja edelleen ympäristöön.

Hiekan- ja öljynerotus myös parantaa viivyttävän rakenteen toimintavarmuutta ja käyttöikää estämällä rakenteiden liettymistä ja tukkeutumista sekä haitta-aineiden kertymistä. Tällöin hulevesien hallinta toimii tehokkaammin ja ympäristökuormitus vähenee.

Nykyisen rakennuksen kaakkoiskulmalla ja eteläreunalla muodostuvia hulevesiä esitetään viivytettäväksi ohjaamalla hulevedet rakennuksen eteläreunalla olevaan maanalaiseen viivytysrakenteeseen. Viivytysrakenne esitetään toteutettavaksi noin 9 metriä pitkänä ja halkaisijaltaan 1200 mm kokoisena viivytysputkena, jonka laskennallinen viivytystilavuus on noin 10 m³.

AFRY Finland Oy
Jaakonkatu 3
PL 4, 01621 Vantaa
01620 Vantaa

Puh.010 3311
Y-tunnus 0625905-6

afry.com

copyright© AFRY Finland Oy

6 Suositukset ja jatkotoimenpiteet

Jatkotoimenpiteet:

- Hulevesien käsittely- ja viivytysrakenteet suunnitellaan tarkemmin toteutussuunnittelussa.
- Tulvareittien toimivuus ja riittävä kapasiteetti on varmistettava jatkosuunnittelussa.
- Selvityksessä esitetyt hulevesien hallinnan suositellaan toteutettavaksi osittain ennen kaavan toteuttamista.

Suositeltavat kaavamääräykset ja -merkinnät:

- Hulevesiä tulee viivyttää kiinteistöllä 1 m^3/100 m^2 läpäisemätöntä pinta-alaa kohden. Viivytysrakenteiden tulee tyhjentyä 2–12 tunnin kuluessa täyttymisestään ja niissä tulee olla suunniteltu ylivuoto hulevesijärjestelmään. Viivytysrakenteet on varustettava virtaamaa kuristavalla rakenteella.
- Suositellaan käyttämään asfalttipinnoitteen sijaan vettä läpäiseviä pinnoitteita, kuten soraa, kivituhkaa tai nurmikiveä.
- Istutusalueita suositellaan hyödynnettävän hulevesien hallinnassa. Pintavaluntaa suositellaan ohjattavaksi istutuksille esim. reunakiviaukoin.
- Kattopysäköintialueen hulevedet tulee käsitellä hiekan- ja öljynerottimella ennen niiden johtamista viivytysrakenteeseen.
- Kaavamuutoskartassa tulee osoittaa tilavaraukset maanalaisille huleveden viivytys- ja käsittelyratkaisuille.
- Kaavamuutoskartassa tulee osoittaa viherrakenteet; viherkatot ja viheralueet, johon selvitys perustuu.
- Olemassa olevaa kasvillisuutta ja puustoa tulee mahdollisuuksien mukaan säilyttää kaava-alueella.
- Rakennusluvan yhteydessä tulee esittää hulevesisuunnitelma.

AFRY Finland Oy
Jaakonkatu 3
PL 4, 01621 Vantaa
01620 Vantaa

Puh.010 3311
Y-tunnus 0625905-6

afry.com

copyright© AFRY Finland Oy

7 Lähteet

Geologian tutkimuskeskus (GTK). 2007. Maaperä 1:20 000/1:50 000. Tuotettu 1972–2007. Saatavilla: https://hakku.gtk.fi/fi/locations/search. Viitattu: 4.5.2026.

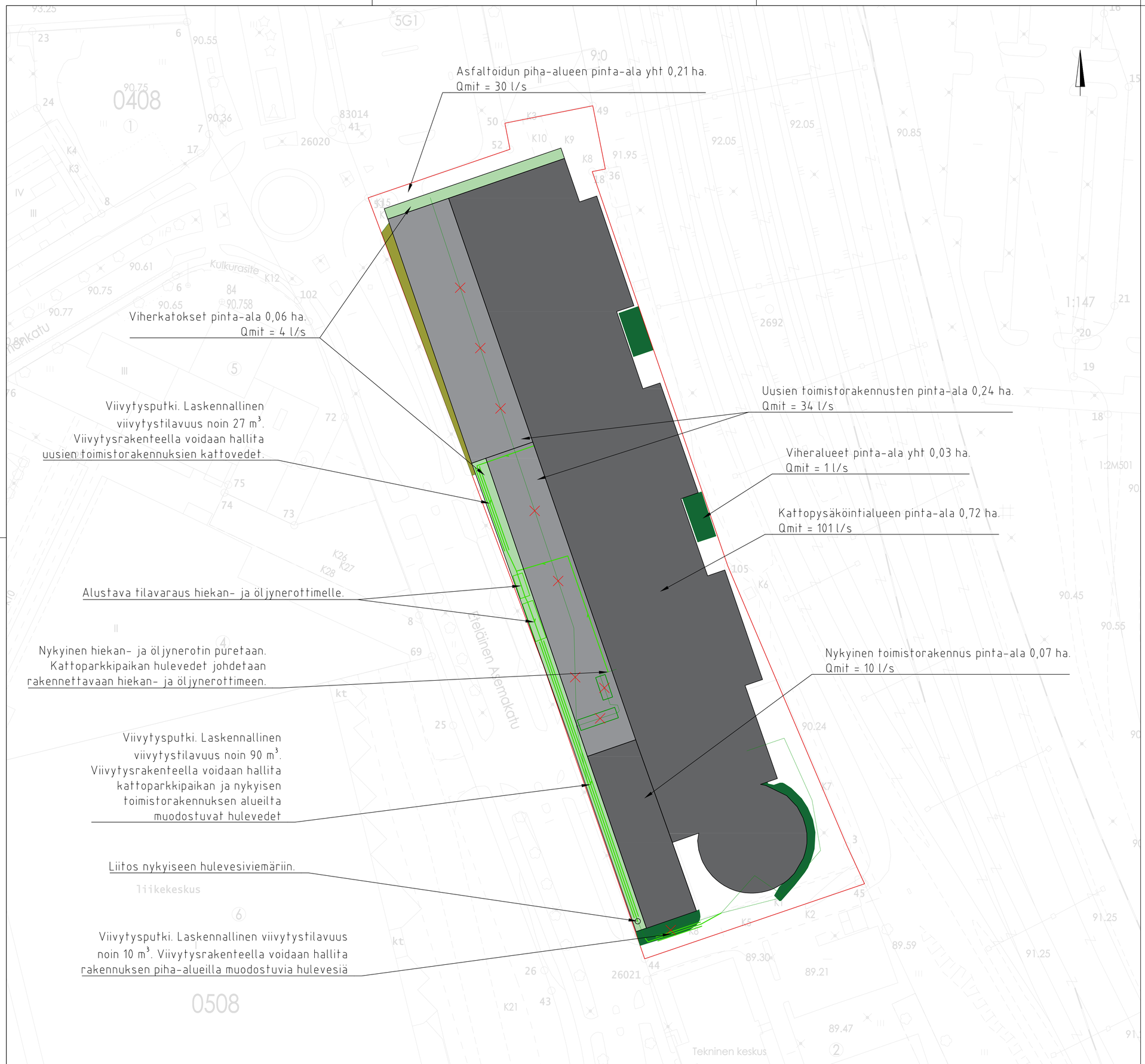
Geologian tutkimuskeskus (GTK). 2026. Maanpeitepaksuus 1:1 000 000. Luotu 2015. Saatavilla: https://gtkdata.gtk.fi/maankamara/. Viitattu: 5.5.2026

Hämeen ympäristökeskus. 2008. Lausunto. Pilaantuneen maaperän kunnostamisen toimenpideraportti.

Suomen Kuntaliitto. 2012. Hulevesiopas. ISBN 978-952-213-896-5.

Suomen ympäristökeskus, SYKE. 2008. Rankkasateet ja taajamatulvat (RATU). Suomen ympäristö 31/2008. Saatavissa: https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/38381/SY_31_2008.pdf?sequence=7&isAllowed=y. Viitattu: 4.5.2026.

copyright© AFRY Finland Oy



PIIRUSTUSMERKINNÄT

- NYKYINEN RAKENNUS
- UUSI RAKENNUS
- UUSI RAKENNUS, VIHERKATTO
- UUSI PIHAN VIHERALUE
- NYKYINEN PIHAN VIHERALUE
- SUUNNITTELUALUE / TONTTI
- HULEVESIEN LIITOSPISTE
- MAANALAINEN VIIVYTYSPUTKI
- SUUNNITELTU HULEVESIVIEMÄRI
- POISTORUKSI
- RAKENNETTU HULEVESIVIEMÄRI
- RAKENNETTU JÄTEVESIVIEMÄRI
- RAKENNETTU VESIJOHTO

Hulevesiä viivytetään tontilla 1 m³ / 100 m² läpäisemätöntä pintaa kohden. Tontin pinta-ala 1.30 ha, josta 1.26 ha vettä läpäisemätöntä pintaa. Huleveden viivytystarve tontilla 126 m³. Viherkattoa ja viheralueita tontilla yhteensä noin 900 m².

Qmit laskettu pinta-ala × valuntakerroin × 156 l/s/ha.

Kattopysäköintialueen hulevedet käsitellään hiekan- ja öljynerottimella ennen johtamista rakennuksen länsipuoliseen viivytysrakenteeseen.

Hulevedet puretaan käsittelyn ja viivytyksen jälkeen Eteläisen Asemakadun hulevesiviemäriin.

Kohde: Matkakeskus, Asemakaavan muutos, Eteläinen Asemakatu 2, 11130			Piirustuksen sisältö: Hulevesisuunnitelma	Mittakaavat: 1:500
Suunnittelija: J.Konttila	Tarkastaja: A.Harju	Päiväys: 11.5.2026	Tasokoordinaatisto / Korkeusjärjestelmä: ETRS-GK25	
Hyväksyjä: A.Schulte-Tigges			Työnumero: 101035794	Lehti
AFRY Finland Oy, Jaakonkatu 3, 01620 Vantaa, Puh. +358 10 3311, etunimi.sukunimi@afry.com			Suunn.ala	Piirustusnumero / Muutos

RIIHIMÄKI

24.8.2026

ETELÄINEN ASEMAKATU 2, MATKAKESKUS

Asemakaavan muutos 5:18

TIIVISTELMÄ ASEMAKAAVATYÖN AIKANA SAADUSTA PALAUTTEESTA SEKÄ VASTINEET

Kaavatyön aikana saatujen lausuntojen, mielipiteiden ja muistutusten keskeisin sisältö on tiivistetty tähän asiakirjaan. Alkuperäiset lausunnot, mielipiteet ja muistutukset ovat suunnittelijan ja päättäjien käytössä. Vastineissa on kerrottu, miten saatu palaute on vaikuttanut/huomioitu kaavan valmistelussa.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) asetettiin nähtäville 8.11.2025, valmisteluvaihe 23.02.2026 – 24.03.2026 ja ehdotusvaihe 8.6.2026 – 7.7.2026.

Sisällysluettelo

1. ALOITUSVAIHEESSA SAAPUNEET LAUSUNNOT JA MIELIPITEET SEKÄ VASTINEET 2

1.1. CARUNA OY 10.12.2025 2

2. VALMISTELUVAIHEESSA SAAPUNEET LAUSUNNOT JA MIELIPITEET SEKÄ VASTINEET 2

2.1. CARUNA OY, 10.12.2026 2
2.2. RIIHIMÄEN KAUPUNKI, ETELÄ-HÄMEEN YMPÄRISTÖTERVEYS, 24.3.2026 3
2.3. HÄMEEN LIITTO, 23.4.2026 3
2.4. RIIHIMÄEN VESI, 26.2.2026 3
2.5. RIIHIMÄEN KAUPUNKI, TEKNINEN TOIMIALA, 20.3.2026 4
2.6. RIIHIMÄEN KAUPUNKI, YMPÄRISTÖNSUOJELUN VASTUUALUE, 23.3.2026 4
2.7. VÄYLÄVIRASTO, 11.3.2026 5
2.8. SISÄ-SUOMEN ELINVOIMAKESKUS, LIIKENNEOSASTO, 16.3.2026 5
2.9. VR-YHTYMÄ OYJ, 24.3.2026 5
2.10. LUPA- JA VALVONTAVIRASTO, 23.3.2026 6
2.11. HÄMEENLINNAN KAUPUNGINMUSEO – KANTA-HÄMEEN ALUEELLISEN VASTUUMUSEO, 24.3.2026 ... 10

3. EHDOTUSVAIHEESSA SAAPUNEET LAUSUNNOT JA MUISTUTUKSET SEKÄ VASTINEET 11

3.1. RIIHIMÄEN VESI, 8.6.2026 11
3.2. KANTA-HÄMEEN PELASTUSLAITOS, 9.6.2026 12
3.3. TELIA, 9.6.2026 12
3.4. RIIHIMÄEN KAUPUNKI, ETELÄ-HÄMEEN YMPÄRISTÖTERVEYS 12
3.5. CARUNA OY, 16.6.2026 12
3.6. RIIHIMÄEN KAUPUNKI, YMPÄRISTÖNSUOJELU, 17.6.2026 12
3.7. HÄMEEN LIITTO, 17.6.2026 12
3.8. LUPA- JA VALVONTAVIRASTO, 25.6.2026 13
3.9. RIIHIMÄEN KAUPUNKI, TEKNINEN TOIMIALA, 1.7.2026 15
3.10. LOUNAIS-SUOMEN ELINVOIMAKESKUS, 3.7.2026 15
3.11. KANTA-HÄMEEN ALUEELLINEN VASTUUMUSEO, 6.7.2026 15

RIIHIMÄKI

24.8.2026

1. ALOITUSVAIHEESSA SAAPUNEET LAUSUNNOT JA MIELIPITEET SEKÄ VASTINEET

1.1. CARUNA OY 10.12.2025

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

Kaavoituksen myötä alueen sähkönkäytön arvioidaan kasvavan, mikä saattaa edellyttää sähköverkon vahvistamista uusien kaapelointien ja puistomuuntamoiden muodossa. Vaikutuksista sähkönjakeluun otetaan tarkemmin kantaa kaavan tarkentuessa.

Mahdollisesti tarvittavat muuntamo- ja johtosiirrot tehdään Caruna Oy:n toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johtojen siirto edellyttää sitä, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Caruna Oy toivoo mahdollisuutta antaa lausunnot kaavoitusprosessin seuraavissa vaiheissa, kun asemakaavan käyttötarkoitus tarkentuu.

Kaavoittajan vastine: *Kampus rakentuu useassa vaiheessa ja lopputilanteessa koulurakennus täyttää lähes koko tontin alan. Puistomuuntamon rakentaminen ei valmistelussa olevan kaavaratkaisun mukaan ole mahdollista. Tarvittavat uudet sähkömuuntamot integroidaan rakennukseen ja suunnitellaan toteuttamisvaiheessa.*

2. VALMISTELUVAIHEESSA SAAPUNEET LAUSUNNOT JA MIELIPITEET SEKÄ VASTINEET

2.1. CARUNA OY, 10.12.2026

Kaavoituksen myötä sähkönkäyttö alueella tulee kasvamaan. Kaava-alueen ollessa tiiviisti rakennettua aluetta, uusien sähkönkäyttöä mahdollistavien puistomuuntamoiden rakentaminen kaava-alueelle ei näytä olevan mahdollista. Täten pyydämme, että kaava-alueen läheisyyteen sallitaan uusien puistomuuntamoiden sijoittaminen, jos näille tulee kaava-alueen kehittymisen myötä tarvetta.

Caruna Oy toivoo mahdollisuutta antaa lausunnot kaavoitusprosessin ehdotusvaiheessa, kun asemakaavan käyttötarkoitus tarkentuu.

Kaavoittajan vastine: *Kampus rakentuu useassa vaiheessa ja lopputilanteessa rakennus täyttää lähes koko tontin alan. Puistomuuntamon rakentaminen ei valmistelussa olevan kaavaratkaisun mukaan ole mahdollista. Tarvittavat uudet sähkömuuntamot integroidaan rakennukseen ja suunnitellaan toteuttamisvaiheessa. Mahdollisten kaava-alueen ulkopuolelle kohdistuvien puistomuuntamoiden sijainnit ratkaistaan lähialueen mahdollisten asemakaavan muutosten yhteydessä tai erillisillä sijoitusluvilla.*

2.2. RIIHIMÄEN KAUPUNKI, ETELÄ-HÄMEEN YMPÄRISTÖTERVEYS, 24.3.2026

Kaavamuutoksen valmistelumateriaali on kattava ja terveydensuojelun näkökulmia on huomioitu muun muassa laatimalla tärinä- ja runkomeluselvitys sekä liikennemeluselvitys. Kaavoituksessa on myös huomioitu raitisilman sisäänotto terveydensuojelua edistävällä tavalla.

Liikennemeluselvityksessä on käytetty valtioneuvoston päätöksen 933/1992 mukaisia ohjearvoja, joiden mukaan keskiäänitaso ei saa ylittää päiväaikaan (L_{Aeq},7–22) 35 dB opetus- ja kokoontumistiloissa. Asumisterveysasetuksen 545/2015 mukainen toimenpideraja sisämeluun kokoontumis- ja opetushuoneistoissa on vastaava 35dB (keskiäänitaso L_{Aeq} klo 7–22). Kaavakartassa on esitetty liikennemeluselvityksen äänitasoerovaatimusten mukaiset äänieristysvaatimukset 28 dB sekä 33 dB kiinteistön rakenteille. Kaava mahdollistaa myös myymälätilojen sekä pääkäyttötarkoitusta tukevien tilojen kuten liikunta- ja ravintolatilojen rakentamisen.

Kaavaprosessin edetessä tulisi harkita onko kaavassa tarpeen edellyttää meluselvitystä rakentamislupahakemuksen yhteydessä. Meluselvityksessä pystyttäisiin huomioimaan liikennemelun lisäksi tilojen toiminnoista ja teknisistä laitteista mahdollisesti aiheutuva sisämelu.

Kaavoittajan vastine: *Rakentamislupahakemuksen yhteydessä annetaan selvitys ulkoseinärakenteiden ääneneristävyydestä. Vaatimus tarvittavan meluntorjuntatoimenpideselvityksen esittämisestä rakentamislupahakemuksen yhteydessä on lisätty kaavamääräykseksi.*

2.3. HÄMEEN LIITTO, 23.4.2026

Kaavaluonnos on keskeisiltä osin maakuntakaavan mukainen, eikä Hämeen liitolla ole asiasta erityistä lausuttavaa.

Kaavoittajan vastine*: Merkitään tiedoksi.*

2.4. RIIHIMÄEN VESI, 26.2.2026

Matkakeskuksen ja Veturin välisille sekä kaava-alueen luoteiskulmassa sijaitseville putkille pitää merkitä rasite. Jos kaavan merkitty katettu tila alueen luoteiskulmassa toteutuu, paikalla sijaitseva hulevesilinja täytyy siirtää toiseen paikkaan. Koska alueella sijaitsee jo toinen iso hulevesiviemäri, siirtoa ei ole helppo toteuttaa ja aiheuttaa mittavat kustannukset.

Kaavoittajan vastine: *Teknisen verkostot ja nykyiset rasitteet on huomioitu kaavoituksessa. Tontin etelärajalla kulkeville vesijohdolle ja jäteviemärille on jo olemassa kiinteistönmuodostamislain mukainen rasite (johto). Myös tontin luoteiskulmassa kulkevalle hulevesiviemärille on jo olemassa kiinteistönmuodostamislain mukainen rasite (veden johtaminen maan kuivattamista varten). Kyseisiä olemassa olevia rasitteita ei ole tarpeen erikseen merkitä asemakaavakarttaan.*

Hankkeeseen liittyvän asemakaavoituksen käynnistämissopimuksen mukaan tontin omistajat vastaavat yhteisvastuullisesti asemakaavoituksen mukaisista kunnallistekniikan järjestämisen kustannuksista, kuten asemakaavan muutoksen toteuttamisen ja sen

mahdollistavan käyttötarkoituksen kannalta tarpeellisten maanalaisten putkien ja johtojen siirrosta aiheutuvat suunnittelu- ja toteutuskustannukset. Mikäli putkia tai johtoja joudutaan siirtämään, tulee tontin omistajien omalla kustannuksellaan sopia putkien ja johtojen siirrosta aiheutuvista suunnittelu- ja toteutuskustannuksista putken tai johdon omistavan laitoksen, yhtiön tai operaattorin kanssa erillisellä sopimuksella.

Kampuksen rakentaminen on suunniteltu toteutettavan useassa vaiheessa. Hulevesilinjan siirto suunnitellaan rakentamisluvan yhteydessä.

2.5. RIIHIMÄEN KAUPUNKI, TEKNINEN TOIMIALA, 20.3.2026

Teknisen toimialan Suunnittelun ja toiminnanohjauksen vastuualueen näkemyksen mukaan asemakaavan muutos on hyvin valmisteltu. Asemakaava tukee asemanseudun yleissuunnitelman viitesuunnitelmassa esitettyä ajatusta Eteläisen Asemakadun muuttamisesta myöhemmin viherkaduksi. Eteläisen Asemakadun puoleinen liittymäkielto ajoradalta poistaa tarpeen ryhmittymiskaistoille ja vapautuva tila edesauttaa viher- ja hulevesirakenteiden laadukasta toteuttamista. Kaavassa on myös riittävällä tavalla huomioitu esteettömyys sekä ajoneuvojen ja polkupyörien pysäköinti.

Kaavoittajan vastine: *Merkitään tiedoksi.*

2.6. RIIHIMÄEN KAUPUNKI, YMPÄRISTÖNSUOJELUN VASTUUALUE, 23.3.2026

Vantaanjoki sijaitsee hyvin lähellä (noin 120 metriä) kaavamuutosaluetta, joten määräykset hulevesien hallinnasta ovat olennaisia. Kaavaselostuksessa todetaan, että rakentamislupahakemuksen yhteydessä tulee esittää tontin hulevesien hallinnan suunnitelma ja rakentamisen aikaisten hulevesien hallintasuunnitelma koko korttelista. Kaavamääräyksissä esitetään sekä määrällisiä että laadullisia määräyksiä hulevesin hallintaan. Myös rakentamisen aikaiset hulevedet tulee hallita siten, ettei niistä aiheudu haittaa vesistöille tai muulle ympäristölle ja rakenteille.

Kaavamuutoksella mahdollistetaan rakentamisessa kiertotalouden ja vähähiilisten ratkaisuiden edistäminen. Kaavaselostuksessa mainitaan, että rakennuksen tai sen osan purkamista koskevaan lupahakemukseen on liitettävä selvitys purkumateriaalien kestävästä käsittelystä.

Kaavamuutosalue koskee jo rakennettua ympäristöä. Ilmastovaikutuksia on tarkasteltu etenkin luonnonvarojen, liikkumisen ja energiaratkaisuiden kannalta.

Alueella on nykytilassa hyvin niukasti kasvillisuutta. Kaavamuutosalue on tilamitoitukseltaan ahdas, eikä kasvillisuuden lisäämiselle ole juurikaan maapinta-alaa. Kaavamääräykset sallivat läpäisevien päällysteiden ja viherkattojen hyödyntämisen. Monimuotoisen kasvillisuuden ja vesienhallinnan kannalta suunnittelussa ja rakentamisessa on tärkeää huomioida näiden elementtien lisääminen mahdollisuuksien mukaan.

Kaavoittajan vastine: *Merkitään tiedoksi. Kaavan liitteenä olevassa hulevesisuunnitelmassa (AFRY Finland Oy, 11.5.2026) on tarkasteltu pintamateriaalien ja läpäisevien materiaalien hyödyntämistä pintavesien hallinnassa. Kaavassa on annettu määräys uusien katosten toteuttamisesta viherkatoin.*

2.7. VÄYLÄVIRASTO, 11.3.2026

Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Väylävirasto pitää hyvänä, että kaavatyön yhteydessä on laadittu melu-, runkomelu-, ja tärinäselvitykset ja osoitettu niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset melu- ja tärinähaittojen torjumiseksi.

Väylävirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta mahdollisen lausunnon antaa toimivaltainen elinvoimakeskus.

Kaavoittajan vastine: *Mainitut selvitykset huomioidaan kaavoituksessa. Meluselvitystä on päivitetty kaavaehdotusvaiheessa. Muilta osin merkitään tiedoksi.*

2.8. SISÄ-SUOMEN ELINVOIMAKESKUS, LIIKENNEOSASTO, 16.3.2026

Sisä-Suomen elinvoimakeskuksen liikenneosasto ei ole ko. asemakaavamuutoksessa osallinen, joten Sisä-Suomen elinvoimakeskuksen liikenneosastolta ei ole tarve pyytää lausuntoja kaavan seuraavista vaiheista.

Kaavoittajan vastine: *Merkitään tiedoksi.*

2.9. VR-YHTYMÄ OYJ, 24.3.2026

VR kannattaa kaavahankkeen tavoitteita kehittää Riihimäen matkakeskuksesta moderni opiskelijakampus Riihimäen rautatieaseman läheisyyteen. Paljon joukkoliikennettä hyödyntävien opiskelijoiden kannalta kampuksen sijainti aseman kupeessa, hyvien kulkuyhteyksien äärellä mahdollistaa opiskelijoiden liikkumisen ympäristöystävällisesti junaliikennettä hyödyntäen. Vajaakäytöllä olleen matkakeskuksen liiketilojen aktivointi parantaa myös aseman ympäristön viihtyisyyttä ja mahdollistaa asemanseudun palvelutarjonnan parantamisen lisääntyvän asiakasmäärän johdosta.

Suunnittelualueella tulee olla tällä hetkellä voimassa olevan asemakaavan ja LHA2-korttelialueen kaavamerkinnän mukaisesti kiinteistöä palvelevien autopaikkojen lisäksi 225 liityntäpysäköinti-paikkaa juna- ja bussiliikenteen matkustajien käyttöön. Tosiasiallisesti liityntäpysäköintipaikkoja on kaavaselostuksen mukaan 223 kpl.

Kaavaehdotuksessa ei ole lainkaan liityntäpysäköintikäyttöön varattuja autopaikkoja, vaan 223 ap yleisen pysäköinnin käyttöön. VR edellyttää, että liityntäpysäköintikäyttöön varattujen paikkojen määrää ei tule vähentää nykyisestä, vaan määrä tulee säilyttää vähintään ennallaan. Paikat tulee jatkossakin määrittää asemakaavassa nimenomaan liityntäpysäköintikäyttöön, jotta paikat eivät ajaudu muihin käyttötar-

koituksiin kaupunkirakenteen tiivistyessä molemmin puolin rataa ja pysäköintipaineen kasvaessa. Sopimuksellinen pohja paikkojen kiinnittämisessä liityntäpysäköintikäyttöön on kaupungin ja VR:n välisessä Matkakeskusta koskevassa kiinteistönluovutuksessa vuonna 2006.

Kaavoittajan vastine: *Autopaikkojen määrä pysyy ennallaan eli kiinteistön alueelle jää 436 pysäköintipaikkaa. Riihimäen kaupunki, RTOy ja VR Yhtymä Oyj ovat neuvotelleet kaavamuutoksesta ja liityntäpysäköinnistä kaavaluonnoksen nähtävillä olon jälkeen. Matkakeskuksen ylimmän eli liityntäpysäköintikannen autopaikoista on ollut liityntäpysäköintikäytössä alle 20 % kaikissa tarkastelluissa tilanteissa vuosina 2020–2025. Neuvottelun perusteella osapuolten yhteinen tahtotila on tehokas ja joustava pysäköintiratkaisu, joka tarjoaa myös sujuvan liityntäpysäköinnin. Neuvottelun lopputuloksena kaavamääräystä päivitettiin yhteisesti hyväksytyllä kirjauksella, jonka mukaan korttelialueelle tulee rakentaa autopaikkoja yleistä pysäköintiä varten 223 autopaikkaa, joiden tulee palvella myös liityntäpysäköintikäyttöä. Lisäksi yleisen pysäköinnin, mukaan lukien liityntäpysäköinti, autopaikkoja voidaan sopimuksin osoittaa myös korttelin ulkopuoliseen vuorottaispysäköintikäyttöön.*

2.10. LUPA- JA VALVONTAVIRASTO, 23.3.2026

Rakennettu kulttuuriympäristö ja kaupunkikuva

Lupa- ja valvontaviraston näkemyksen mukaan kaavaluonnoksen pohjaksi laaditut havainnekuvat ovat arkkitehtonisesti korkeatasoisia ja suunnitelmat ottavat huomioon lähiympäristön rakennetun kulttuuriympäristön ominaispiirteet ja arvot. Rakentamisen vaiheistus on myös esitetty viitesuunnitelmassa selkeästi.

Havainnekuvista käy ilmi, että toimistotorni muuttaa laajennusten myötä tornimaisen vaikutelman ja sen ”asema maamerkkinä lievenee” (Kaupunkikuvallinen selvitys). Lupa- ja valvontaviraston näkemyksen mukaan kaavaratkaisu kuitenkin tukee riittävästi selvityksessä mainittua matalan ja korkean rakennusmassan vuoropuhelua.

Havainnekuvia tai viistoilmakuvia olisi hyvä täydentää vielä radan suunnasta katsottuna. Radalta päin lähestyy päivittäin huomattava määrä matkustajia ja alueen arkkitehtuurilla on täten kaupunkikuvallista merkitystä myös siihen suuntaan. Viitesuunnitelman Julkisivu radalle -kuvaan olisi hyvä laittaa taustalle voimalan siluetti, jotta rakennusten korkeuserot tulisivat paremmin esille.

Radan puoleista julkisivun toteutusta ohjataan kaavaratkaisussa vähemmän kuin Eteläisen Asemakadun puoleisen julkisivun. Kaavaratkaisussa vois turvata viitesuunnitelmissa esitetyn arkkitehtuurin toteutumista myös radan puolelta enemmän esimerkiksi määräämällä julkisivuun pykälöintiä ja enimmäismittaa yhtenäiselle julkisivulle. Näin vältettäisiin liian yksitoikkoinen julkisivun toteutuminen laiturin suuntaan.

Tällä hetkellä kaavaratkaisu mahdollistaa torin viereen nelikerroksisen rakennusmassan ja viitesuunnitelmassa esitettyä avonaista katutasoa ei ole turvattu toteutuvaksi kaavaratkaisussa riittävällä tavalla (pyöräparkki ja terassi). Avonaisen nurkan

toteutuminen olisi tärkeä turvata Rautatietorin suuntaan, jotta rakennusmassasta ei synny tukkoista ja suljettua.

Kaavaratkaisussa on määrätty julkisivujen osalta materiaalit ja väritys, joka huomioi hyvin niin lähiympäristön punatiilen kuin asemarakennuksen vaalean rappauksen sallimalla ensimmäiseen kerrokseen vaalean julkisivun. Havainnekuvissa, jotka esittävät viimeistä laajennusvaihetta, on kadun puoleiseen julkisivuun osoitettu pystysuuntainen ikkunajaotus, joka toistaa hyvin vastapäätä olevan Voimalan ikkunatyyppiä.

Jotta havainnekuvien tavoitteet toteutuisivat riittävästi rakennussuunnitteluvaiheessakin, olisi kaavaratkaisussa tarpeen viitata alueen toteutumista ohjaaviin havainnekuviin tai täydentää kaavaratkaisua lisämääräyksillä, joilla otetaan kantaa ainakin selkeisiin perusmassoihin, kattomuotoon, ikkunajaotukseen ja ehkä vaiheistuksen huomioimiseen. Tällä turvataan paremmin valtakunnallisten kulttuuriympäristöarvojen huomioiminen ja säilyminen.

Kaavamääräyksissä ei oteta kantaa piha-alueen rakentamistapaan eikä valaistukseen. Niiden lisäämistä voisi harkita alueen kulttuuriympäristöarvojen takia. Esimerkiksi pihan rakenteissa käytettävien materiaalien ja värien tulisi olla laadukkaita ja muun kokonaisuuden kanssa yhteensopivia. Lisäksi valaistuksessa tulisi kiinnittää erityistä huomioita julkisivuvalaistukseen, jotta se on riittävän hillittyä arvoalueella.

Kaavoittajan vastine: *Kaava-aineistoon on lisätty valokuvaupotus, havainnekuva ja julkisivupiirustus radan suunnasta. Viitesuunnitelma on päivitetty vastaamaan kaavaehdotusta (Olla Arkkitehdit Oy). Julkisivumääräyksiä on tarkistettu niin, että myös Rautatientorin suuntaan katutason julkisivun on oltava 40 % ikkunapintaa.*

Rautatientorin suuntaan uudisrakennuksen tulee olla Voimalaitosta matalampi. Kaavamääräystä on tarkennettu tältä osin.

Kaavamääräyksiin on lisätty määräys, jonka mukaan rakennusten ja pihan tulee olla kaupunkikuvallisesti korkealaatuisia. Arkkitehtuurin, materiaalien ja valaistuksen tulee huomioida alueen rakennushistorialliset arvot.

Kiertotalous

Kaavamuutoksen tavoitteena on hyödyntää korttelin nykyistä rakennuskantaa mahdollisimman laajasti ja tämä on Lupa- ja valvontaviraston näkemyksen mukaan ansiokas ja kestävää ympäristöä tukeva lähtökohta. Kaupunkikuvallisessa selvityksessä arvioidaan, että matkakeskuksen runko on hyväkuntoinen ja muodoltaan yksinkertainen, mikä mahdollistaa rakennuksen muokattavuuden uuteen käyttötarkoitukseen. Muuntojoustavuuteen olisi hyvä ottaa kaavaratkaisussa kantaa myös uudisrakentamisen osalta.

Kaavoittajan vastine: *Kaavassa huomioidaan muuntojoustavuus väljän rakennusalan ja riittävän kerroskorkeuden myötä. Rakennusalalla kerrosalasta saa käyttää myymälätiloja ja pääkäyttötarkoitusta tukevia kokoontumis-, liikunta-, vapaa-ajan, näyttely-, kah-*

vila- ja ravintolatiloja varten sekä osoitetaan sisäänkäyntejä myös radan ja asema-aukion suuntaan. Autopaikkavaatimuksissa on huomioitu niiden toteuttaminen muuntojoustavasti. Osa autopaikosta on yleisessä liityntäpysäköintikäytössä.

Pilaantuneet maat, Maaperän suojelu

Asemakaavaselostuksessa mainitaan, että kiinteistön alueella tehtiin kesäkuussa 2025 maaperätutkimuksia. Tutkimusraportin mukaan raportin liitteissä on esitetty tutkittujen maanäytteiden analyysitulokset, mutta Lupa- ja valvontavirasto toteaa, että asemakaavaselostuksen liitteen 8 tutkimusraportista puuttuvat mm. edellä mainitut maanäytteiden analyysitulokset. Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että asemakaavaselostuksen liitettä 8 tulee täydentää puuttuvilta osin. Tutkimusraportin johtopäätösten mukaan, näytteistä tehtyjen kokeiden perusteella alueelta löytyi yhdeltä alueelta merkkejä maaperän pilaantuneisuudesta. Jatkotoimenpide-ehdotuksena todettiin, että mikäli alueella tehdään maatöitä tai rakennetaan, tulee nämä tulokset huomioida tulevissa suunnitelmissa. Asemakaavan yleismääräyksissä on annettu määräys ympäristöhaittojen huomioimiseksi.

Lupa- ja valvontavirasto ylläpitää Maaperän tilan tietojärjestelmää (MATTI-järjestelmä), johon merkitään tietoja mahdollisesti pilaantuneista, pilaantuneiksi todetuista, puhdistetuista ja puhtaaksi todetuista maa-alueista. Kaava-alueella sijaitsee MATTI-järjestelmään merkitty Riihimäen matkakeskus, Eteläinen Asemakatu 2A-2B (kohde ID tunnus 100326263). Kohde on entistä Riihimäen rautatieaseman pysäköinti- ja rata-aluetta. Kohteessa on tehty maaperätutkimuksia vuosina 2004 ja 2006 sekä pilaantuneen maaperän puhdistustoimenpiteitä alueella tehtyjen rakennustöiden yhteydessä vuosina 2007 ja 2008. Piha-alueen puhdistustavoitteena yli kolmen metrin etäisyydellä rakennuksen seinälinjasta ovat olleet SAMASE -raja-arvot. Hämeen ympäristökeskus katsoi piha-alueen puhdistustyöstä vuonna 2008 antamassaan lausunnossa, että kiinteistön maaperän puhdistus täyttää hyväksyttävästi suoritetulta puhdistustyöltä edellytettävät vaatimukset, mutta mikäli matkakeskuksen piha-alueilla tehdään laajamittaisempia kaivutöitä, on kaivumassojen laatua kuitenkin tarkkailtava. Lisäksi ympäristökeskus katsoi, että jos kaivumassoissa todetaan rakennusjätettä tms. täyttömateriaalia tai niissä epäillään olevan haitta-aineita, on massojen mahdollinen pilaantuneisuus tarkastettava ympäristöteknisen asiantuntijan toimesta, ja jos alueen käyttötarkoitus tulevaisuudessa muuttuu nykyistä herkemmäksi, on maaperän pilaantuneisuus ja puhdistustarve arvioitava uudelleen. Lisäksi Lupa- ja valvontavirasto toteaa, että kaava-alueelle vuonna 2006 tehdyissä maaperätutkimuksissa alueella on todettu myös PCDD/PCDF -pitoisuuksia. Vuonna 2025 tehdyissä maaperätutkimuksissa PCDD/PCDF -pitoisuuksia ei ole tutkittu.

Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että nykyisen piha-alueen käyttö on muuttumassa herkempään käyttötarkoitukseen. Kaava-alueen toimintahistorian ja muuttuvan käyttötarkoituksen perusteella Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että alueelle, jolle tullaan osoittamaan uutta rakennusalaa, tulee tehdä valtioneuvoston asetuksen 214/2007 2 § mukainen maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arviointi. Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että myös PCDD/PCDF -pitoisuuksien tutkimukset

tulisi sisällyttää arviointiin. Selvittämisellä varmistetaan etukäteen, aiheuttaako mahdollinen alueen pilaantuneisuus rajoitteita suunnitellulle tulevalle maankäytölle. Mikäli kaava-alueelle sijoittuu pilaantuneita maa-alueita, ne tulee osoittaa asianmukaisesti kaavaan saa- tai pima-merkinnöin ja niihin tarvittavin kaavamääräyksin.

Myös kaava-alueeseen rajautuva tiealue, Eteläinen asemakatu, on merkitty MATTI-järjestelmään (kohde ID tunnus 100328291). Kohteen maaperää on kunnostettu vuonna 2008 kunnallistekniikan uusimisen yhteydessä, rakennustöiden vaatimassa laajuudessa. Kunnostustoimenpiteistä vuonna 2008 laaditun toimenpideraportin mukaan, alueelle on jäänyt valtioneuvoston asetuksen 214/2007 mukaisen ylemmän ja alemman ohjearvon ylittäviä öljyhiilivetyjen pitoisuuksia sekä kynnysarvon ylittävä PCDD/F-pitoisuus. Lisäksi kaivannon täyttöön on käytetty ylemmän ohjearvon alittavia maa-aineksia. Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että tiealueella todettu pilaantuneisuus voi jatkua myös kaava-alueelle ja toteaa, että kaavasuunnittelun yhteydessä tulee selvittää, voiko tiealueella todetulla maaperän pilaantuneisuudella olla vaikutuksia kaava-alueelle.

Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että edellä mainitut MATTI-kohteet tulisi mainita kaavaselostuksessa. Kaavasuunnittelua varten tarvittavat MATTI-kohderaportit ja kohteisiin liittyviä asiakirjoja voi pyytää Lupa- ja valvontavirastolta tietopyynnöllä (kirjaamo@lvv.fi).

Kaavoittajan vastine: *Kaavamääräystä ja -selostusta on tarkennettu, sekä pilaantuneiden maiden tutkimusraportit on lisätty kaavan liitteeksi. Rakentamisen yhteydessä maaperä kunnostetaan Lupa- ja valvontaviraston edellyttämällä tavalla.*

Melu ja radan turvallisuus

Kaavassa on annettu määräys: Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jonka puoleisten rakennuksen ulkoseinien sekä ikkunoiden ja muiden rakenteiden ääneneristävyyden liikennemelua vastaan on oltava vähintään 28 dBA. Määräys on suositeltavaa muuttaa muotoon: Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jolla rakennuksen ulkovaipan äänitasoeron liikennemelua vastaan tulee olla vähintään merkityn lukeman osoittaman äänitasoerovaatimuksen tasolla ($\Delta LA,vaad \geq 28$ dB).

Kaavaluonnoksen lausuntopyyntöaineistosta ei ilmene, kuinka rautatieliikenteestä aiheutuvat mahdolliset turvallisuusriskit on huomioitu suhteessa suunniteltuun käyttötarkoitukseen (oppilaitos).

Kaavoittajan vastine: *Melusuojausta koskevaa kaavamääräystä on tarkennettu.*

Kaavan liitteenä on A-Insinöörit Oy:n laatima asiantuntijamuistio, jossa tarkastellaan asemakaavamuutoksen osalta alueiden käytön suunnittelun turvallisuuteen liittyvien tavoitteiden toteutumista suunnittelun ja käyttötarkoituksen (oppilaitoksen) osalta. Vaarallisen aineen onnettomuuden seurausten vaikutuksia voidaan estää tai rajata niin teknisin ratkaisuin kuin rakennuksen, sen sijoittamisen ja kulkuteiden suunnittelun keinoin. Tarkastelussa käytettävissä olevien tietojen perusteella, ei todettu seikkoja, jotka estäisivät alueiden käytölle asetettujen tavoitteiden täyttämisen.

2.11. HÄMEENLINNAN KAUPUNGINMUSEO – KANTA-HÄMEEN ALUEELLISEN VASTUUMUSEO, 24.3.2026

Matkakeskuksen kortteli sijoittuu kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti herkälle alueelle, jossa on sekä valtakunnallisia että paikallisia arvoja. Kaava-aineistoa on täydennetty kaupunkikuvallisella selvityksellä (ONE Architects Oy 6.2.2026), joka tuo riittävästi esiin alueen ominaispiirteet, kaupunkikuvalliset arvot ja Matkakeskuksen kulttuurihistorialliset arvot. Kanta-Hämeen alueellinen vastuumuseo pitää myönteisenä, että olemassa olevan Matkakeskuksen rakennuksen säilyminen on asetettu suunnittelun lähtökohdaksi.

Hankealue sijoittuu keskeiseen näkymäakseliin rautatieaseman suuntaan, minkä vuoksi kaavaratkaisun tulee huomioida alueen kulttuurihistorialliset ja kaupunkikuvalliset arvot nykyistä paremmin. Selvitysten mukaan matalan matkakeskusrakennuksen ja sitä täydentävän toimistotornin muodostama kokonaisuus on arkkitehtonisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävä.

Toimistotorni toimii selkeänä maamerkkinä, ja sen vertikaalinen muoto tasapainottaa matalan rakennusosan mittakaavaa. Tornin tiilijulkisivu, turkoosi lasilevy, ikkunanauhat ja betonipilarit korostavat sen kevyttä ilmettä.

Kaavaluonnoksessa toimistotornin yhteyteen osoitettu korkea laajennusosa (VII kerrosta) on ristiriidassa tunnistettujen arvojen kanssa. Laajennusosan mitoitus ja sijoittelu heikentäisivät tornin näkyvyyttä ja asemaa kaupunkikuvassa. Toimistotornin merkitys maamerkkinä ja sen tasapainoinen suhde matalaan rakennusosaan ovat keskeisiä arvoja, joita nykyinen ratkaisu ei riittävästi turvaa. Kaavaa tulee kehittää siten, että tornin asema, mittakaava ja ominaispiirteet säilyvät uudisrakentamisen mitoituksessa, massoittelussa ja ilmeessä. Uudisrakentamisessa tulee vaalia radanvarren mukaista horisontaalista mittakaavaa.

Kanta-Hämeen alueellinen vastuumuseo korostaa, että paikallisesti arvokkaan toimistotornin suojelutavoitteet tulee määritellä kaavoituksen yhteydessä alueidenkäyttölain 54 §:n mukaisesti.

Voimala on selvityksen mukaan asemanseudun teollisuushistoriallinen maamerkki ja olennainen osa alueen ajallista kerroksellisuutta. Sen punatiilinen massa ja savupiippu muodostavat keskeisiä kaupunkikuvan elementtejä. Voimalan asema tulee säilyttää Eteläisen ja Pohjoisen Asemakadun sekä Paloheimonkadun näkymäakseleissa, eikä sitä tule varjostaa sitä korkeammalla uudisrakentamisella. Kanta-Hämeen alueellinen vastuumuseo yhtyy selvityksessä esitettyyn arvioon ja korostaa, että uudisrakentamisen tulee olla selvästi alisteista kulttuurihistoriallisesti merkittäville rakennuksille. Eteläisen Asemakadun uudisrakentamisen osalta kaavassa on varmistettava, ettei sen räystäskorkeus ylitä kulttuurihistoriallisesti arvokkaan voimalarakennuksen korkeutta eikä heikennä voimalan kaupunkikuvallisia arvoja.

Selvityksessä on tunnistettu asema-aukion ja asemarakennuksen keskeinen kaupunkikuvallinen merkitys. Kaavan vaikutusten arvioinnissa tulee tarkastella, miten suunniteltu lisärakentaminen vaikuttaa kaupunkikuvaan ja tunnistettuihin kulttuurihistoriallisiin arvoihin.

Kaavaselostuksen kaavatietoihin tulee päivittää Riihimäen yleiskaavan 2050 mukainen merkintä, jonka mukaan Matkakeskuksen toimistotorni on paikallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö.

Kaavaehdotus pyydetään toimittamaan Kanta-Hämeen alueelliseen vastuumuseoon lausuntoa varten.

Kaavoittajan vastine: *Toimistotornin kaupunkikuvallinen merkitys maamerkkinä, sen asema osana rakennettua kulttuuriympäristöä ja suhde matalaan rakennusosaan tunnistetaan kaavatyössä keskeisinä arvoina. Kaavaluonnoksessa esitetty toimistotornin yhteyteen sijoittuva VII-kerroksinen laajennusosa on ehdotusvaiheessa poistettu. Tämän muutoksen myötä toimistotornin asema maamerkkinä säilyy, eikä sen näkyvyyttä tai mittakaavallista merkitystä heikennetä. Ratkaisu turvaa myös tornin ja sitä täydentävän matalan rakennusosan välisen suhteen katukuvassa sekä vaalii alueen kaupunkikuvallista kokonaisuutta. Toimistotornin kaavallista suojelua ei esitetä, mutta tornin kaupunkikuvallinen arvo säilyy. Kaavamuutoksen myötä korttelissa säilyy ajatus korkeammista ja matalammista rakennusosista.*

Myös Asema-aukion ja asemarakennuksen kaupunkikuvallinen merkitys on tunnistettu kaavatyössä, ja kaavan vaikutusten arviointia tullaan täydentämään tältä osin erityisesti lisärakentamisen vaikutusten osalta. Asema-aukioon rajautuvan uudisrakentamisen mitoitus, massoittelu ja ilme tukevat olemassa olevan kaupunkirakenteen ominaispiirteitä.

Uudisrakentamisen pääasiallisena julkisivumateriaalina tulee käyttää Voimalarakennuksen tiilijulkisivun sävyyn luontevasti liittyvää tummaa kiviaineista tai metallista materiaalia. Tehosteena voidaan käyttää myös vaaleampia sävyjä. Uudisrakentamisen maantasokerrosta ja sisäänkäyntejä korostetaan ja osa Eteläisen Asemakadun ja asema-aukion varren suuntaan kohdistuvasta julkisivusta on oltava ikkunapintaa muodostaen pienimittakaavaista kävely-ympäristöä.

Eteläisen Asemakadun varren sekä asema-aukioon rajautuvan uudisrakentamisen räystäskorkeus ja mittakaava sopeutetaan voimalarakennuksen arvoihin. Asema-aukioon rajautuvat uudisosat eivät saa ylittää Voimalarakennuksen räystäslinjaa. Voimalan asema keskeisissä näkymäakseleissa (Eteläinen ja Pohjoinen Asemakatu sekä Paloheimonkatu) säilyy, eikä uudisrakentaminen ei varjosta voimalarakennusta eikä ylitä sen kaupunkikuvallista asemaa.

Kaavaselostusta täydennetään Riihimäen yleiskaavan 2050 mukaisella merkinnällä.

3. EHDOTUSVAIHEESSA SAAPUNEET LAUSUNNOT JA MUISTUTUKSET SEKÄ VASTINEET

3.1. RIIHIMÄEN VESI, 8.6.2026

Ei lausuttavaa.

3.2. KANTA-HÄMEEN PELASTUSLAITOS, 9.6.2026

Pelastustie - ja rakennuksien palotekniset vaatimukset sekä muut paloturvallisuuteen liittyvät asiat voidaan ratkaista rakentamislupamenettelyn yhteydessä.

***Kaavoittajan vastine**: Merkitään tiedoksi.*

3.3. TELIA, 9.6.2026

Telialla ei huomautettavaa.

3.4. RIIHIMÄEN KAUPUNKI, ETELÄ-HÄMEEN YMPÄRISTÖTERVEYS

Kaavamuutoksen valmistelumateriaali on kattava ja terveydensuojelun näkökulmia on huomioitu muun muassa laatimalla tärinä- ja runkomeluselvitys sekä liikennemeluselvitys. Kaavoituksessa on myös huomioitu raitisilman sisäänotto terveydensuojelua edistävällä tavalla.

Liikennemeluselvityksessä on käytetty valtioneuvoston päätöksen 933/1992 mukaisia ohjearvoja, joiden mukaan keskiäänitaso ei saa ylittää päiväaikaan (L_{Aeq},7–22) 35 dB opetus- ja kokoontumistiloissa. Asumisterveysasetuksen 545/2015 mukainen toimenpideraja sisämeluun kokoontumis- ja opetushuoneistoissa on vastaava 35 dB (keskiäänitaso L_{Aeq} klo 7–22). Kaavakartassa on esitetty liikennemeluselvityksen äänitasoerovaatimusten mukaiset äänieristysvaatimukset 28 dB sekä 33 dB kiinteistön rakenteille. Kaava mahdollistaa myös myymälätilojen sekä pääkäyttötarkoitusta tukevien tilojen kuten liikunta- ja ravintolatilojen rakentamisen. Kaavaprosessin edetessä tulisi harkita onko kaavassa tarpeen edellyttää meluselvitystä rakentamislupahakemuksen yhteydessä. Meluselvityksessä pystyttäisiin huomioimaan liikennemelun lisäksi tilojen toiminnoista ja teknisistä laitteista mahdollisesti aiheutuva sisämelu.

***Kaavoittajan vastine:** Kaavassa on annettu määräys ”Alueella on huomioitava Valtioneuvoston päätöksen n:o 993/1992 mukaiset meluohjearvot. Rakentamislupahakemuksen yhteydessä tulee esittää selvitys tarvittavista meluntorjuntatoimenpiteistä.” Selvitys sisältää ohjearvojen huomioinnin myös sisämelujen osalta.*

3.5. CARUNA OY, 16.6.2026

Caruna Oy:llä ei ole lisättävää kaavamuutosehdotukseen. Caruna Oy pyytää saada tiedon, kun asemakaava on vahvistettu.

3.6. RIIHIMÄEN KAUPUNKI, YMPÄRISTÖNSUOJELU, 17.6.2026

Ei lausuttavaa.

3.7. HÄMEEN LIITTO, 17.6.2026

Kaavaehdotus on maakuntakaavan mukainen eikä Hämeen liitolla ole asiasta erityistä lausuttavaa.

***Kaavoittajan vastine**: Merkitään tiedoksi.*

3.8. LUPA- JA VALVONTAVIRASTO, 25.6.2026

Rakennettu kulttuuriympäristö ja kaupunkikuva

Lupa- ja valvontavirasto on pyytänyt lausunnossaan täydentämään havainnekuvia tai viistoilmakuvia radan suunnasta katsottuna. Kaava-aineistoa on ehdotusvaiheeseen täydennetty näiltä osin.

Viitesuunnitelmassa on nyt kuitenkin kaksi erilaista ”julkisivu radalle”-kuvaa, joista jo luonnosvaiheen kuulemisen yhteydessä esillä ollut on elävämpi kuin nyt ehdotusvaiheeseen valmistunut. Luonnosvaiheen lausumisen tavoin Lupa- ja valvontavirasto kehottaa edelleen pohtimaan kaavamääräyksiä, jotka turvaisivat elävämmän julkisivun muodostumisen rautatien suuntaan. Päivitetty julkisivukuva ja havainnekuva radan suuntaan näyttävät varsin hengettömiltä.

Lisäksi luonnosvaiheen lausunnossa on esitetty, että kaavaratkaisussa olisi tarpeen viitata alueen toteutumista ohjaaviin havainnekuviin tai täydentää kaavaratkaisua lisämääräyksillä, joilla otetaan kantaa ainakin selkeisiin perusmassoihin, kattomuotoon, ikkunajaotukseen ja ehkä vaiheistuksen huomioimiseen. Näitä asioita ei ole huomioitu.

***Kaavoittajan vastine**:*

Radanpuoleinen julkisivu säilyy osin nykyisellään, mutta annetulla kaavamääräyksellä pyritään parantamaan pitkähköä yhtenäistä julkisivua etenkin junamatkailijan näkökulmasta. Nykyisen suunnitelman mukaan laiturialueen kulkuyhteydet säilyvät nykyisellään ja jalankulku entisen matkakeskuksen toisen kerroksen pysäköintitasolle tapahtuu olemassa olevien poistumisportaiden kautta.

Kaavan viitesuunnitelmassa on kaksi erilaista julkisivuratkaisua, joista molemmat ovat kaavan mukaisesti toteutettavissa. Radanpuolen julkisivun elävöitykseen pyritään materiaalien asettelulla, aukotuksella tai muulla pintojen jäsentelyllä. Kaavaratkaisussa jätetään tilaa myös jatkosuunnitteluvaiheessa tarkentuvan tilaohjelman vaikutukselle julkisivun käsittelyyn. Kaavamääräystä on täydennetty seuraavasti ” Radanpuoleinen julkisivu tulee jäsentää materiaalivaihteluilla, aukotuksella tai muilla julkisivun käsittelytavoilla siten, että julkisivupinnasta muodostuu vaihteleva ja mittakaavaltaan ympäristöön soveltuva kokonaisuus”. Kaavaselostukseen on lisätty tarkempi havainnekuva tavoitellusta radan puolen julkisivusta, josta on tarkoitus muodostaa liikkeessä elävä, mittakaavaltaan vaihteleva kolmiulotteinen kokonaisuus. Lisäksi annetaan tarkempi määräys uudisosan tasakattoisuudesta. Selostuksessa on otettu kantaa myös pihasuunnittelun merkitykseen vaiheistuksen näkökulmasta.

Pilaantuneet maat, maaperän suojelu

Kaavoittajan pilaantuneita maita koskevassa vastineessa mainitaan, että ”Kaavamääräystä ja -selostusta on tarkennettu, sekä pilaantuneiden maiden tutkimusraportit on lisätty kaavan liitteeksi. Rakentamisen yhteydessä maaperä kunnostetaan Lupa- ja valvontaviraston edellyttämällä tavalla.” Lupa- ja valvontavirasto toteaa, että liitettä 8 koskeva Lupa- ja valvontaviraston 23.3.2026 antama lausunto on huomioitu kaavassa. Kuitenkaan Lupa- ja valvontaviraston lausunnossa mainittuja

MATTI-kohteita ei ole lisätty kaavaselostukseen. Lisäksi Lupa- ja valvontavirasto toteaa, että kaavaselostuksen liitteisiin ei ole liitetty vastineessa mainittuja muita pilaantuneiden maiden tutkimusraportteja, eikä pilaantuneita maita koskevaa kaavamääräystä ja -selostusta ole tarkennettu. Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että erityisesti PCDD/PCDF-pitoisuuksien tutkimukset tulisi sisällyttää alueella tehtäviin ympäristöteknisiin tutkimuksiin.

Lupa- ja valvontavirasto katsoo, että edellisessä lausunnossa mainitut asiat tulee huomioida kaavassa. Lisäksi Lupa- ja valvontavirasto ehdottaa, että pilaantuneita maita koskevaa yleismääräystä tulisi tarkentaa seuraavasti: ”Ennen rakentamiseen ryhtymistä alueelle tulee tehdä pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arviointi ja tarvittaessa pilaantunut maaperä tulee puhdistaa Lupa- ja valvontaviraston edellyttämällä tavalla”.

***Kaavoittajan vastine**: Kaavamääräystä on päivitetty vastaavaksi.*

MATTI-kohdetiedot on täydennetty kaavaselostukseen. Kaavaselostukseen on myös tarkennettu, että alueelle, jonne kaavassa osoitetaan uutta rakennusalaa, tulee tehdä maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen uudelleenarviointi käyttötarkoituksen herkistymisen seurauksena. Arvioinnit tulee tehdä Lupa- ja valvontaviraston edellyttämällä tavalla.

Radan turvallisuusriskit

Lupa- ja valvontavirasto kiinnitti luonnosvaiheen lausunnossa huomiota, että radan turvallisuusriskejä ei ole arvioitu. Nyt ehdotusvaiheeseen on valmistunut asiantuntijamuistio, jossa tarkastellaan asemakaavamuutoksen osalta alueiden käytön suunnittelun turvallisuuteen liittyvien tavoitteiden toteutumista suunnittelun ja käyttötarkoituksen (oppilaitoksen) osalta. Tarkastelussa käytettävissä olevien tietojen perusteella ei todettu seikkoja, jotka estäisivät alueiden käytölle asetettujen tavoitteiden täyttämisen.

Lupa- ja valvontaviraston näkemyksen mukaan on hyvä, että turvallisuuden varmistaminen on tuotu esille kaavamääräyksissä ja pelastussuunnitelmaa koskeva määräys on lisätty kaavaehdotukseen.

Resurssiviisaus ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Luonnosvaiheessa Lupa- ja valvontavirasto pyysi ottamaan kantaa muuntojoustavuuteen uudisrakentamisen osalta. Kaavoittajan vastineessa on luetteloitu useita kaavaratkaisussa esitettyjä tapoja, jotka tukevat muuntojoustavuutta.

Ehdotusvaiheeseen on tullut uutena vuorottaispysäköintiä koskeva määräys, joka on alueidenkäytön kannalta resurssiviisasta.

Kaavaehdotukseen on lisätty hulevesiä viivytystä auttavia määräyksiä tehdyn hulevesiselvityksen perusteella. Lupa- ja valvontaviraston näkemyksen niin ilmastonmuutoksen sopeutumisen kannalta kuin kaupunkivihreän lisäämisen kannalta katoksia koskeva viherkattomääräys on hyvä ratkaisu.

Liikennejärjestelmän ja maanteiden osalta lausunnonantaja on Sisä-Suomen elinvoimakeskus.

***Kaavoittajan vastine**: Sisä-Suomen elinvoimakeskuksen liikenneosasto on luonnosvaiheessa antamassaan lausunnossa todennut, ettei se ole tässä asemakaavamuutoksessa osallinen, eikä siltä ole tarve pyytää lausuntoja kaavan seuraavista vaiheista.*

3.9. RIIHIMÄEN KAUPUNKI, TEKNINEN TOIMIALA, 1.7.2026

Teknisen toimialan näkemyksen mukaan asemakaavan muutos on hyvin valmisteltu. Asemakaava tukee asemanseudun yleissuunnitelman viitesuunnitelmassa esitettyä ajatusta Eteläisen Asemakadun muuttamisesta myöhemmin viherkaduksi. Eteläisen Asemakadun puoleinen liittymäkielto ajoradalta poistaa tarpeen ryhmittymiskaistoille ja vapautuva tila edesauttaa viher- ja hulevesirakenteiden laadukasta toteuttamista. Kaavassa on riittävällä tavalla huomioitu esteettömyys sekä autojen ja polkupyörien pysäköinti. Liityntäpysäköinnin säilyminen matkakeskuksella on tärkeää ja lisää kestävien kulkutapojen houkuttelevuutta ja käyttöä. Kaavassa on lisäksi huomioitu Riihimäen pysäköintiohjelmassa linjattu vuorottaispysäköinti, mikä edistää asemanseudun toimintojen kehittämistä. Jalankulun siltavaraus nähdään myös hyvänä asiana.

***Kaavoittajan vastine**: Merkitään tiedoksi.*

3.10. LOUNAIS-SUOMEN ELINVOIMAKESKUS, 3.7.2026

Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen vesitalousosasto näkee, että kaavaehdotuksessa on riittävällä tavalla huomioitu suunnittelualueen sijainti Riihimäen keskustan tulvariskialueella. Tulvakarttojen mukaan kerran 250 vuodessa toistuvassa tulvatilanteessa tulva ei ulotu suunnittelualueelle, ja kerran tuhannessa vuodessa toistuva tulva ulottuu osin suunnittelualueelle. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin huomioitava, että yleisemmissäkin tulvatilanteissa maanpinnan alapuoliset kerrokset voivat kyllästyä vedestä ja siitä voi aiheutua haittaa maanpinnan alapuolisiin rakenteisiin.

***Kaavoittajan vastine**: Kaavaselostusta on täydennetty jatkosuunnittelun ohjauksen osalta.*

3.11. KANTA-HÄMEEN ALUEELLINEN VASTUUMUSEO, 6.7.2026

Kanta-Hämeen alueellisen vastuumuseon luonnosvaiheessa antama lausunto on otettu asianmukaisesti huomioon kaavamuutoksen valmistelussa. Kaavaehdotuksessa on myös huomioitu, että uudisrakentamisen massoittelu, materiaalit ja väritys sopeutuvat alueen rakennetun kulttuuriympäristön ominaispiirteisiin ja kaupunkikuvaan. Alueellisella vastuumuseolla ei ole huomautettavaa kaavaehdotukseen.

Asemakaavan seurantalomake
Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Riihimäki	**Täyttämispvm**	29.7.2026
Kaavan nimi	Eteläinen Asemakatu 2, Matkakeskus		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	1.6.2026
Hyväksyjä	V - kunnanvaltuusto	**Vireilletulosta ilm. pvm**	8.11.2025
Pysyvä kaavatunnus		**Kunnan kaavatunnus**	694 5:18
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	1,3276	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	1,3276

Ranta-asemakaava

Rantaviivan pituus [km]			
Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**	
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**	

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**1,3276**	**100,00**	**19000**	**1,43**	**0,0000**	**8800**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	1,3276	100,0	19000	1,43	1,3276	19000
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä					-1,3276	-10200
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**0,0000**	**0,00**	**0**	**0,0000**	**0**

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	**0**	**0**	**0**	**0**

Alamääräykset tai -merkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**1,3276**	**100,00**	**19000**	**1,43**	**0,0000**	**8800**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	1,3276	100,0	19000	1,43	1,3276	19000
KTYO-1	1,3276	100,0	19000	1,43	1,3276	19000
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä					-1,3276	-10200
LHA-2					-1,3276	-10200
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						