

# Kaupunkiympäristön laatu Riihimäen keskustassa

Analyysi ja kehitysehdotukset

Panu Söderström





# Kaupunkiympäristön laatu Riihimäen keskustassa

**Analyysi ja kehitysehdotukset**

**Panu Söderström**



## SUOMEN YMPÄRISTÖKESKUKSEN RAPORTTEJA 14 | 2016

Rahoittaja/toimeksiantaja: Riihimäen kaupunki  
Julkaisija ja kustantaja: Suomen ympäristökeskus (SYKE)  
PL 140, 00251 Helsinki, puh. 0295 251 000, syke.fi

Kirjoittaja:  
Panu Söderström

Julkaisun nimi:  
Kaupunkiympäristön laatu Riihimäen keskustassa: Analyysi ja kehitysehdotukset

Julkaisu on saatavana internetistä: [www.syke.fi/julkaisut](http://www.syke.fi/julkaisut) | [helda.helsinki.fi/syke](http://helda.helsinki.fi/syke)

Taitto ja kannen kuva:  
Panu Söderström

Julkaisuvuosi 2016

ISBN 978-952-11-4563-6 (PDF)  
ISSN 1796-1726 (verkkojulk.)

## TIIVISTELMÄ

Tutkimuksessa analysoidaan kaupunkiympäristön laatua Riihimäen keskustan jalankulkureiteillä sekä esitellään tuloksiin pohjautuvat kehitysehdotukset alueittain. Arviointi perustuu kymmenkohtaiseen kriteeristöön, jonka pohjalta reittien laatutekijät on pisteytetty. Kriteeristön lähtökohtana toimii elävöittämisen kaupunkikehitystrategia, jossa korostuu aktiivikäytössä olevan julkisen kaupunkitilan rooli jalankulkuyönteisen, eloisan ja turvallisen kaupunkiympäristön perustana.

Riihimäen kaupunkiympäristön laatuanalyysityö on osa Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) vetämää Urban Zone 3 -projektia, jossa Riihimäki on 13 muun suomalaiskaupungin kanssa mukana yhteistyökumppanina ja rahoittajana. Hankkeessa arvioidaan yhdyskuntarakenteen tulevaa kehitystä kaupunkiseuduilla.

**Asiasanat:** kaupunkiympäristö, kaupunkirakenne, kaupunkikeskustat, Riihimäki

## SAMMANDRAG

I publikationen analyseras stadsmiljös kvalitet på promenadrutter i Riihimäki stadskärnan och presenteras utvecklingsförslag på grund av resultat. Utvärderingen baseras på kriterier på grundval av vilken rutterna har poängsättas. Som utgångspunkt för kriterierna fungerar stadsutvecklingstrategi som betonar det aktiva och offentliga stadsområdets roll som grund för en fotgängarvänlig, levande och trygg stadsmiljö.

Undersökningen är en del av Finlands miljöcentralens (SYKE) Urban Zone 3 -projekt. Riihimäki deltar i projektet som partner och finansär med 13 andra finska städer. I projektet analyseras den blivande utvecklingen av samhällstrukturen i stadsregionerna.

**Nyckelord:** stadsmiljö, urban struktur, stadskärnor, Riihimäki

## ABSTRACT

In the study the quality of urban environment on the pedestrian routes of Riihimäki centre is analysed. The analyses are based on a ten-point set of quality criteria. Relying on the criteria the pedestrian routes are classified to different quality categories. The used criteria are based on a city development strategy, which promotes vibrant public spaces as a key element in pedestrian-friendly, socially functional and safe city.

The study is a part of Urban Zone 3 -project, which is lead by Finnish Environment Institute (SYKE). Riihimäki participates in the project as partner and financier among 13 other Finnish towns and cities. The future of urban and regional structure of city regions is analysed in the project.

**Keywords:** urban environment, urban structure, urban centres, Riihimäki



## LUKIJALLE

Kaupunkiympäristön laatu ja kehityskysymykset ovat keskeisiä koko kaupungin kannalta. Riihimäki on pikkukaupunki, jonka menestystekijöitä ovat toimivat palvelut sekä asumisen laatu ja houkuttelevuus. Riihimäen asemansseudulla on vielä käyttämätöntä potentiaalia kaupungin vetovoiman vahvistamiseen: alueella on monipuolinen rakennuskanta, tilanmuodostukseltaan mielenkiintoinen kaupunkiympäristö ja paljon jalankulkuliikennettä.

Riihimäen kaupunkirakenne on tiivis ja kaupunki pinta-alaltaan verrattain pieni. Väestöstä 92 prosenttia asuu 3 kilometrin säteellä rautatieasemasta. Joukkoliikenteen palvelutasoa ei ole helppoa saada riittäväksi, mutta jalankulku- ja pyöräilyetäisyydet ovat kohtuullisia. Toiminnallisesti monipuolisella ja virikkeellisellä liikkumisympäristöllä onkin merkittävä vaikutus kaupungin vetovoimaisuuteen ja kiinnostavuuteen. Myös Riihimäen ympäristöpolitiikan tärkeänä tavoitteena on ekotehokas kaupunkirakenne ja liikennejärjestelmä. Pitkällä aikavälillä kaupunki tavoittelee hiilineutraaliutta.

Meneillään olevassa Riihimäen yleiskaavatyössä luodetaan kaupungin maankäytön suuria linjoja vuoteen 2035. Yhtenä toimenpiteenä yleiskaavassa esitetään keskustan osayleiskaavan laatimista. Tehty työ on hyödyllistä tausta-aineistoa niin yleisten alueiden, jalankulun ja pyöräilyn suunnittelulle kuin keskustan osayleiskaavatyöllekin.

Hämeenaukion ja Hämeenkadun sekä keskustan jalankulkuympäristön uudistaminen ovat tulevien vuosien ohjelmassa käytettävissä olevien resurssien sallimassa aikataulussa. Niukkojen resurssien oloissa kehittämistoimenpiteitä ja suunnitelmia on tärkeää kohdentaa oikeisiin asioihin. Tähän priorisointiin *Kaupunkiympäristön laatu Riihimäen keskustassa* -selvitys tarjoaa hyvän aineiston.

Helmikuussa 2016

Raija Niemi  
Kaavoituspäällikkö  
Riihimäen kaupunki





## SISÄLLYS

Tiivistelmä • Sammandrag • Abstract.....	3
Lukijalle.....	5
<b>1 Johdanto.....</b>	<b>9</b>
<b>2 Elävöittämisen kaupunkikehitysstrategia.....</b>	<b>10</b>
2.1 Modernismin kritiikistä monipuolisuuden korostamiseen .....	10
2.2 Asemanseudut noodeina ja paikkoina.....	11
2.3 Pehmeät vetovoimatekijät ja luova luokka.....	11
2.4 Mielikuvamaisen elementit kaupungin hahmottamisessa .....	12
<b>3 Jalankulkureittien arviointimenetelmä .....</b>	<b>13</b>
3.1 Arviointimenetelmä ja aineisto .....	13
3.2 Monipuolisuus- ja laatukriteeristö .....	13
<b>4 Riihimäen keskusta tutkimusalueena.....</b>	<b>19</b>
4.1 Kaupunki rakentuu rautatien ympärille .....	19
4.2 Meurmanin asemakaava kaupunkirakenteen muovaajana.....	19
4.3 Modernismin ihanteet ja Peltosaaren rakentaminen .....	19
4.4 Riihimäen rooli osana metropolialuetta ja Helsinki-Tampere -kasvukäytävää.....	21
4.5 Kävelykatusuunnitelma kuopataan, kaupankäynti siirtyy keskustan reunalle.....	22
<b>5 Kaupunkiympäristön laatuanalyysi.....</b>	<b>23</b>
5.1 Tarkastelualueen rajaus ja osa-alueet .....	23
5.2 Keskustan palvelut ja aktiiviset jalankulkualueet.....	26
5.3 Monipuolisuus- ja laatuanalyysin tulokset.....	26
5.4 Pyöräilyn järjestelyt tarkastelualueella .....	30
<b>6 Johtopäätökset ja kehitysehdotukset .....</b>	<b>32</b>
6.1 Keskustan vetovoimatekijät esiin.....	32
6.2 Lopuksi.....	38
Lähteet.....	39
Kuvat ja diagrammit.....	40
Liite I: Aukioiden ja reittien luokittelutaulukko .....	42

МАТКАНУОЛТО  
1 2  
↑

Segafredo

2

1

МАТКАНУОЛТО

Linja-auto info

4,50€



# 1 Johdanto

Riihimäen kaupunkiympäristön laatuanalyysityö on osa Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) vetämää Urban Zone 3 -projektia, jossa Riihimäen kaupunki on noin kymmenen muun kaupungin ja kaupunkiseudun kanssa mukana yhteistyökumppanina ja rahoittajana. Hankkeessa arvioidaan yhdyskuntarakenteen tulevaa kehitystä kaupunkiseuduilla. Riihimäen tarkastelujen erityisteenä on kaupunkiympäristön laatu ja siihen kytkeytyvät kehityskysymykset, joihin tämä raportti keskittyy.

Keskeisenä taustana tarkastelulle ja käytettäville menetelmille toimii muutama vuosi sitten valmistunut tutkimus *“Elävät kaupunkikeskukset: Kaupunkiympäristön monipuolisuus ja laatu verkostokaupungin keskuksissa”* (Söderström 2012), jossa kehitettiin menetelmä ja kriteeristö kaupunkiympäristön analysointiin keskusta- tai alakeskusympäristössä. Raportissa esiteltävä kaupunkiympäristön monipuolisuus- ja laatukriteeristö koostuu 10 kaupunkiympäristön fyysiseen laatuun ja toiminnalliseen monipuolisuuteen kytkeytyvästä kriteeristä, joiden mukaan keskusalueiden jalankulkureittejä on mahdollista pisteyttää. Tutkimuksen kohdealueina toimi Espoon Leppävaara, Helsingin Itäkeskus ja Keravan keskusta.

Tämä raportti jakautuu kuuteen lukuun, joista ensimmäinen on johdanto. Toisessa luvussa taustoitetaan elävöittämisen kaupunkikehitysstrategiaa, joka toimii tutkimuksen viitekehystenä. Kolmas luku sisältää käytettävän arviointimenetelmän ja -kriteeristön esittelyn. Neljännessä luvussa siirrytään tutkimuksen kohdealueen käsittelyyn ja syvennytään Riihimäen keskustan kehityshistoriaan ja nykytilaan. Analyysien tulokset karttoineen esitellään luvussa 5, jonka jälkeen viimeisessä luvussa 6 kiteytetään tarkastelun keskeisimmät johopäätökset sekä esitellään tuloksiin pohjautuvat kehitysehdotukset alueittain. Työn liitteenä ovat tutkimusalueen jalankulkureittien arviointitaulukot, joihin on kirjattu kunkin reitti-  
osuuden saama pistemäärä kriteereittäin.



Kuva 1: Katuelämää Riihimäen Keskuskadulla.

## 2 Elävöittämisen kaupunkikehitysstrategia

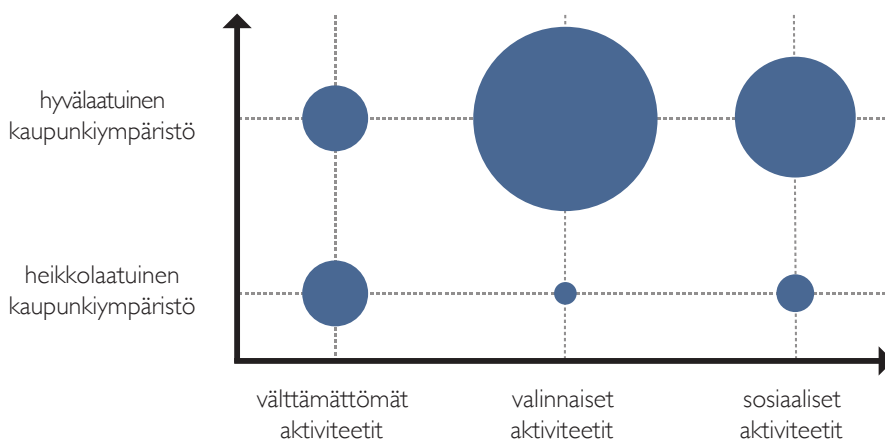
### 2.1 Modernismin kritiikistä monipuolisuuden korostamiseen

Toiminnallisesti monipuolisen ja jalankulkuystävällisen kaupunkirakenteen etuja on analysoitu laajasti jo osana 1960-luvulta lähtien voimistunutta modernismin kritiikkiä. Erityisesti yhdysvaltalais-kanadalainen aktivisti ja kaupunkiteoreetikko Jane Jacobs on tullut tunnetuksi monipuolisten kaupunginosien puolestapuhujana. 1960-luvun alussa ensimmäisen kerran julkaistussa kirjassaan *Death and Life of Great American Cities* (Jacobs 1961) hän esittelee elävän kaupungin konseptin, joka on tarjonnut runsaasti välineitä ja ajatuksia useille myöhemmille kaupunkitutkijoille ja suunnittelijoille.

Keskeisimpiä kaupungin toiminnan ja sosiaalisen järjestyksen näyttämöitä Jacobsin ajattelussa ovat kadut, joiden luonteesta riippuu niin alueiden kiinnostavuus, elävyys kuin turvallisuuskin. Kirjassaan Jacobs (1961, 150–151) esittelee neljä peruselementtiä, jotka mahdollistavat moninaisen kaupunkiympäristön muodostumisen: 1) alueella tulee olla enemmän kuin yksi käyttötarkoitus (esim. asuminen, työpaikat, palvelut), 2) suurimman osan kortteleista on oltava lyhyitä ja yhteyksien viereisille kaduille tiheitä, 3)

alueella tulee olla eri-ikäisiä ja eri kunnossa olevia rakennuksia (tätä myötä alueella sekoittuvat eri hintaiset asunnot ja toimitilat), 4) alueella on oltava riittävä ihmistiheys ja riittävästi paikallisia asukkaita, jotta alueen palveluille riittää kysyntää.

Jacobsin lisäksi erityisesti tanskalainen arkkitehti Jan Gehl on muodostunut yhdeksi keskeisimmistä elävän ja ihmisläheisen kaupunkikehityksen puolestapuhujista. Gehl (esim. 1987; 2010) on tarkastellut laajasti kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin vaikutusta kaduilla, aukioilla ja pihoilla tapahtuviin aktiviteetteihin. Gehl (1987, 11–14) jaottelee ihmisten kaupunkitilassa suorittamat toiminnot välttämättömiin aktiviteetteihin, kuten työ- ja kauppatkkojen tekoon, valinnaisiin aktiviteetteihin, kuten kävelylenkin tekoon, istuskeluun tai auringonottoon, ja sosiaalisiin aktiviteetteihin, kuten tervehtimisiin, keskusteluihin ja ohi kulkevien ihmisten tarkkailuun. Kaupunkiympäristön laadulla on Gehlin (1987, 13) mukaan huomattava vaikutus sekä valinnaisten että sosiaalisten aktiviteettien esiintymismäärään alueella (kuva 2). Heikkolaatuinen ympäristö jää ainoastaan välttämättömien toimintojen suorituspaikaksi, eikä siitä näin ollen muodostu elävää kaupunkiympäristöä. Viihtyisä ympäristö taas vetää puoleensa monen-



**Kuva 2:** Jan Gehlin mukaan ihmiset käyttävät kaupungin ulkotiloja huomattavasti aktiivisemmin, kun kaupunkiympäristön laatu on korkea.

laista toimintaa. Miellyttävässä ympäristössä ihmiset ovat myös valmiita kävelemään pidempiä matkoja kuin laadultaan heikossa ympäristössä (Gehl 1987, 139).

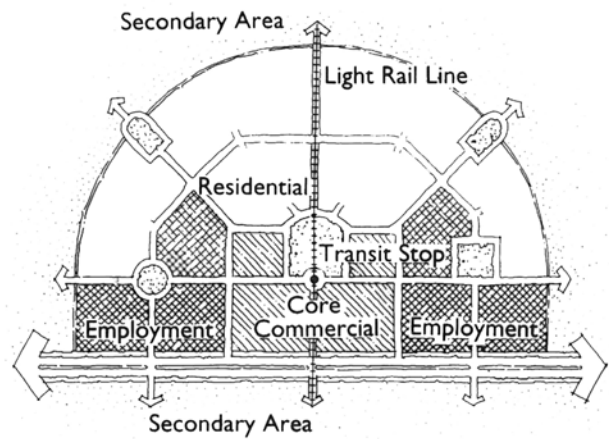
Katuun rajautuvien rakennusten pohjakerrosten luonteella on keskeinen vaikutus elävän kaupunkiympäristön muodostumiselle. Keskusympäristössä erityisesti liiketilojen merkitys korostuu, mutta katu ympäristön luonteeseen vaikuttavat myös muut tekijät. Pohjakerrosten aktiviteettien lisäksi asuinhuoneistojen ikkunoilla ja asuntoihin liittyvillä ulkotiloilla on keskeinen merkitys elävän ja turvallisen kaupunkiympäristön kannalta. Jacobsin (1961, 35) resepti sosiaalisesti hyvin toimivalle kadulle perustuu siihen, että katu tarkkailevat luonnostaan riittävän monet silmäparit. Laajat asumattomat palvelu- tai työpaikka-alueet voivat muodostua ilta-aikaan auti-oiksi ja turvattoman tuntuisiksi.

## 2.2 Asemanseudut noodeina ja paikkoina

Raideliikenteen asemanseudut toimivat kaupungeissa usein solmukohtina niin liikenteelle, vuorovaikutukselle, liike-elämälle kuin kulutuksellekin. Toimintojen jäsentymiseen kaupungissa vaikuttavat niin liikenteen saavutettavuuteen kuin myös paikan laadullisiin ominaisuuksiin liittyvät tekijät. Maankäytön ja liikenteen tutkija Luca Bertolini (1999; 2008) on jaotellut tutkimuksissaan saavutettavuuden kahteen ulottuvuuteen: liikenteen saavutettavuutta kuvaavaan noodiulottuvuuteen ja paikan laadullisia ominaisuuksia sekä toimintoja kuvaavaan paikkaulottuvuuteen. Tasapainoisessa tilanteessa monipuolisen maankäytön alueet ovat sekä julkiselta ympäristöltään laadukkaita että hyvin saavutettavissa eri kulkumuodoilla.

Monissa kaupunkisuunnittelumalleissa ja teorioissa jo Ebenezer Howardin yli sadan vuoden takaisista puutarhakaupunkivisioista lähtien asemanseudut on nähty paikallisina jalankulkuvyöhykkeinä, jotka yhdistyvät raideliikenteen avulla toisiinsa ja keskuskaupunkiin. Myöhemmin esimerkiksi yhdysvaltalainen arkkitehti Peter Calthorpe on kehittänyt ajatusta raideliikenteen asemia ympäröivistä jalankulkutaskuista (pedestrian pockets), joiden rakenne on suunniteltu jalankulkua ja seudullista joukkoliikennettä painottaen (Calthorpe 1993; Calthorpe & Fulton 2001; kuva 3). Kehitysstrategia yhdistyy myös Transport-Oriented Development (TOD) -nimellä tunnettuun, joukkoliikenteen käytön kannalta suotuisia sekoittuneen maankäytön ympäristöjä painottavaan suunnittelusuuntaukseen.

Liikkumisvaihtoehdoiltaan monipuolisen kaupungin rakentaminen vaatii panostusta katu ympä-



Kuva 3: Peter Calthorpen (1993, 45) jalankulkutaskun konsepti perustuu joukkoliikenteen aseman ympärille sijoittuviin kaupan, työpaikkojen ja asumisen tihentyymiin.

ristöjen yksityiskohtaiseen suunnitteluun. Entistä korkeatasoisemman ympäristön tarjoaminen jalankulkijoille ja pyöräilijöille on yksi tärkeä tekijä autoriippuvuuden vähentämiseksi kaupungeissa. Jos keskustojen ostoskadut, kävelyalueet ja torit ovat riittävän tasokkaita ja eloisia, ei asiointi henkilöautolla marketeissa näyttäydy välttämättä enää houkuttelevimpana ostosmatkan vaihtoehtona.

Liikenteen rauhoittaminen (traffic calming) tarkoittaa fyysisen katu ympäristön muokkaamista niin, että luonteva ajonopeus ympäristössä asettuu keskustaan tai asuinalueelle sopivalle tasolle. Jalankulkupainotteinen ympäristö mahdollistaa kuitenkin myös autolla asioinnin esimerkiksi alueen kivijalkaliikkeissä, ja se voi joillain alueilla tarjota täysin autoliikenteeltä suljettuja kävelykatuja toimivamman kompromissin eri kulkumuotojen välillä (esim. Speck 2012, 97–99).

## 2.3 Pehmeät vetovoimatekijät ja luova luokka

Keskustelu niin sanottujen pehmeiden vetovoimatekijöiden, kuten kaupunkiympäristön laadun, avoimen ja suvaitsevaisen ilmapiirin tai alueen tarjoamien vapaa-ajan palveluiden, merkityksestä kaupunkien menestyksen edellytyksinä on vilkastunut Richard Floridan (2002; 2005) Yhdysvaltojen luovaa luokkaa koskevien tutkimusten myötä. Florida (2002, 218) esittää, että tietotalouden aikakautena kaupunkiseudut tulevat kilpailemaan entistä enemmän osavasta työvoimasta, joka painottaa valinnoissaan elämänlaatuun liittyviä tekijöitä.

Ari-Veikko Anttiroiko ja Markus Laine (2011, 36) kirjoittavat Floridan kuvaamasta muutoksesta kaupunkikehityksen "ajureiden" siirtymisenä teollisuuslaitosten houkuttelusta kohti osajien arvostamaa luovuuden korostamista. Luovan kaupunkikehityksen tutkija Charles Landry (2006, 120) näkee erityisesti keskustojen olevan avainasemassa luovan ilmapiirin ja ajatustenvaihdon paikkoina, koska ne tarjoavat sosiaalisesti heterogeenista, toiminnallisesti monipuolista ja elävää kaupunkiympäristöä. Elävä kaupunkikeskusta vaatii kuitenkin sopivat fyysiset ja toiminnalliset puitteet, jotka mahdollistavat esimerkiksi riittävän asiakaspohjan palveluille ja alueen pysymisen elävänä myös iltaisin ja viikonloppuisin.

Kaupunkiympäristön laadun analysointiin on kehitetty monenlaisia kriteeristöjä ja muistilistoja. Yksi havainnollinen listaus on esimerkiksi Jan Gehlin (2010, 239) *Cities for People* -kirjassaan esittelemä 12-kohtainen taulukko katu ympäristöön kytkeytyvistä elementeistä, jotka vaikuttavat jalankulun houkuttelevuuteen. Toinen viime vuosina runsaasti esillä ollut listaus on käveltävien kaupunkien puolestapuhujan, yhdysvaltalaisen Jeff Speckin *10 askelta käveltävään kaupunkiin*. Listaukseen sisältyy niin pysäköintijärjestelyihin, kaupunkirakenteen sekoituneisuuteen, joukkoliikenteeseen, katu ympäristön mittakaavaan, pyöräilyyn, julkisivuihin kuin kasvillisuuteenkin kantaa ottavia kohtia. Speck korostaa myös oikeisiin alueisiin panostamisen tärkeyttä – käveltävyyttä tukevat investoinnit kannattaa kohdistaa alueille, joilla on mahdollista saada todellista tulosta aikaiseksi sen sijaan, että panokset hajautettaisiin tasaisesti ympäri kaupunkia. Avainasemassa on kaupungin keskustan houkuttelevuus (Speck 2012, 260).

## 2.4 Mielikuvamaiseman elementit kaupungin hahmottamisessa

Kevin Lynchin (1960) tutkimukset kaupungin hahmottamisesta ja siihen liitetystä mielikuvista käsittelevät kaupunkia ihmisten kokemana ympäristönä. Lynchin (1960, 46) kehittämän jaottelun mukaan keskeisiä visuaalisia elementtejä kaupungeissa ovat reitit, reunat, alueet, solmukohdat ja maamerkit, joiden kautta kaupungin rakenne on hahmotettavissa.

Reitit ovat väyliä, joita pitkin ihminen liikkuu kaupungissa. Kysymys ei ole pelkästään kulkuväylistä, vaan reittien kannalta olennaisia ovat myös ympäröivät rakennukset, niiden toiminnot ja julkisivujen visuaalinen ilme. Erityisesti reitit, jotka johtavat keskeisestä kohteesta toiseen kohteeseen, ovat usein identiteetiltään muita vahvempia ja auttavat

muodostamaan kokonaiskuvaa alueesta. Tällaisilla pääreiteillä, joiden varrelle on keskittynyt usein suuri osa alueen keskeisistä toiminnoista, jalankulku ympäristöön tulisi kiinnittää erityistä huomiota.

Reunat taas ovat Lynchin mukaan lineaarisia elementtejä, joita kulkija ei kuitenkaan miellä ensisijaisesti reiteiksi. Rakenteellisia reunoja muodostavat esimerkiksi vesistöt, rautatiet, valtatie tai muurit, jotka vaikeuttavat kulkua alueelta toiselle. Jalankulun mahdollisuuksia arvioitaessa erityisesti kulkua rajoittavilla reunoilla on tärkeä merkitys. Keskeisten reunojen paikantaminen on olennaista, jotta niiden negatiivisia vaikutuksia kaupunkilaisille voidaan lieventää.

Alueilla Lynch tarkoittaa erillisiä identifioitavissa olevia osa-alueita kaupungissa – kaupunginosia tai pienempiä naapurustoja. Ne voivat erota toisistaan niin toiminnoiltaan, rakennuksiltaan, rakennuskannan kunnoltaan kuin sosiaaliselta rakenteeltaankin. Yleensä kaupunginosa herättää ihmisissä selkeitä mielikuvia. Alueidentiteetillä on merkitystä jo senkin takia, että kaupunginosaan asukkaat hahmottaisivat paikan omakseen ja välittäisivät alueen kunnosta (esim. Landry 2006, 118).

Solmukohdat eli noodit ovat strategisesti tärkeitä pisteitä kaupungissa, esimerkiksi liikenesolmuja tai -terminaaleja, suosittuja aukioita tai muita toiminnallisia ytimiä (Lynch 1960, 47–48). Liikenteellisillä solmukohdilla on havainnointipaikkoina erityistä merkitystä, koska näissä paikoissa saadaan usein ensimmäinen tuntuma uuteen alueeseen ja päätetään valittavista reiteistä (Lynch 1960, 72–73). Myös muissa solmukohdissa kaupunkiympäristön laatu on avainasemassa.

Maamerkit ovat solmujen lailla pistemäisiä kohtia kaupunkirakenteessa. Ne toimivat maisemallisina kiinnekohtina ja usein myös kaupungin tai alueen symboleina (Lynch 1960, 81–82). Maamerkit voivat olla esimerkiksi selvästi erottuvia rakennuksia tai luonnonelementtejä. Paikallisempina maamerkkeinä voivat toimia pienetkin kohteet: kauppojen julkisivut, kyltit tai puut. Maamerkit ovat kaikkien tunteita paikkoja, joilla on merkitystä paikallisen identiteetin ja kaupungissa suunnistamisen kannalta.

Lynch (1960, 108) painottaa, että erillisten osatekijöiden tulee yhdessä muodostaa toimiva kaupunkikokonaisuus. Solmukohdat yhdistävät reittejä toisiinsa, reunat rajaavat identiteetiltään vahvoja alueita ja maamerkit osoittavat, missä sijaitsevat alueiden keskeisimmät osat. Käsitellyt elementit toimivat analyysien jäsentäjinä ja kaupunkisuunnittelun rakennuspalikoina, joiden huolellisella suunnittelulla voidaan vaikuttaa merkittävästi kaupungin muotoon ja luonteeseen.

## 3 Jalankulkureittien arviointimenetelmä

### 3.1 Arviointimenetelmä ja aineisto

Jalankulkureittien arviointi pohjautuu kaupunkiympäristön monipuolisuus- ja laatukriteeristön (Söderström 2012, 51–61) jäsentämään havainnointiin ja pisteytykseen. Arviointikriteeristön lähtökohtana toimii erityisesti Jane Jacobsin (1961), Jan Gehlin (2001; 2010) ja William Whyten (1988) tutkimuksiin pohjautuva elävöittämissä kaupunkikehitysstrategia, joka korostaa katuelämän, monipuolisten toimintojen ja kaupunkiympäristön laadun merkitystä niin ihmisten toimintamahdollisuuksien, kaupunkikulttuurin kuin turvallisuudenkin kannalta.

Ennen varsinaisen arviointityön aloittamista tutkimusalueelta koottiin kuva-aineisto, jonka analysointiin arviointi perustuu. Tarkastelussa hyödynnettiin myös Google Mapsin katunäkymäpalvelua. Arvioitavat reitit ja niiden varrella sijaitsevat aukiot paikannettiin monipuolisuus- ja laatuanalyysissä käytettävälle reittikartalle jokainen erillisenä viivana tai alueena. Pääsääntöisesti kadun jokainen kortteliväli, tori tai aukio muodostaa oman arvioitavan yksikkönsä. Jos reitin ominaisuudet jatkuvat lähes identtisinä, voidaan samaan segmenttiin sisällyttää pidempikin katuosuus.

Kriteeristön perusteella jokainen arvioitava reittiosuus tai aukio pisteytettiin. Kriteeristö koostuu kymmenestä arvioitavasta kohdasta, joista jokaisen toteutuminen arvioidaan asteikolla 0 (kriteeri ei toteudu miltään osin) – 3 (kriteeri toteutuu kokonaisuudessaan). Yksittäisten kriteerien pistemäärät

summaamalla reittisegmenteille saadaan laskettua kokonaispistemäärät, jotka asettuvat välille 0–30. Raja-arvot eri laatuluokille on esitetty taulukossa 1. Aukioilta monipuolisuus- ja laatutekijöitä vaadittiin reittejä enemmän tietyn laatutason saavuttamiseen, koska torien ja aukoiden merkitys kaupunkirakenteen solmukohtina edellyttää tavallisia reittejä monipuolisempia toiminnallisia mahdollisuuksia ja kaupunkikuvallista tasokkuutta (Alexander ym. 1977, 164; Calthorpe 1993, 92).

### 3.2 Monipuolisuus- ja laatukriteeristö

Seuraavilla sivuilla käydään läpi kaupunkiympäristön monipuolisuuden ja laadun arvioinnissa käytetty kriteeristö, joka on esitelty laajemmin julkaisussa *Elävät kaupunkikeskukset: Kaupunkiympäristön monipuolisuus ja laatu verkostokaupungin keskuksissa* (Söderström 2012, 51–61). Arviointikriteeristöä on pyritty rakentamaan kokonaisuus, johon yhdistyy laajasti kaupunkiympäristön monipuolisuuteen ja laatuun liittyviä tekijöitä.

Kriteeristössä laatua käsitellään jalankulkijan näkökulmasta. Painotus perustuu ajatukseen, että keskusympäristössä jalankulku on ensisijainen kulkumuoto, vaikka alueelle olisikin saavuttu julkisilla kulkuvälineillä, autolla tai pyörällä. Kriteeristöä on käytetty aiemmin esimerkiksi pääkaupunkiseudun alakeskusten ja Keravan keskustan kaupunkiympäristön tarkasteluissa sekä mm. strategisena lähtökohtana Vantaan Myyrmäen keskustakilpailussa.

Reitit (kadut, kävelyreitit)	Aukiot (torit, muut aukiot)
0–9 pistettä – heikko	0–14 pistettä – heikko
10–14 pistettä – keskitaso	15–19 pistettä – keskitaso
15–30 pistettä – hyvä	20–30 pistettä – hyvä

#### Taulukko 1:

Reittien ja aukoiden laatuluokituksen raja-arvot.

## I. POHJAKERROSTEN AKTIIVISUUS



### KRITEERI TOTEUTUU

- Rakennusten pohjakerroksissa sijaitsee runsaasti palveluita, joihin on käynti suoraan kadulta.
- Osa palveluista on avoinna myös ilta- tai yöaikaan.
- Ainakin osa toiminnoista levittäytyy kesäaikana katutilaan, esim. terasseille.
- Jos katuun rajautuu avointa tilaa, se on aktiivisessa käytössä (esim. torikauppa, vapaa-ajan vietto).
- Sisä- ja ulkotilan välillä on hyvät yhteydet.



### KRITEERI EI TOTEUDU

- Pohjakerroksissa ei sijaitse palveluita tai niihin ei ole käyntiä suoraan kadulta.
- Pohjakerroksissa ei sijaitse kadulle aukeavia, aktiivisessa käytössä olevia yhteistiloja (kerhohuoneet, pesulat, työtilat ym.).

## 2. ASUMINEN JA SOSIAALINEN VALVONTA



### KRITEERI TOTEUTUU

- Kadun tai aukion tapahtumia voi seurata useista asuinhuoneistojen ikkunoista (1–3. kerros).
- Ainakin osaan asunnoista liittyy ulkotiloja (etupihat, parvekkeet), joilta on näköyhteys kadulle.
- Sisä- ja ulkotilan välillä on hyvät yhteydet.



### KRITEERI EI TOTEUDU

- Kadun tai aukion tapahtumia ei näe asuinhuoneistojen ikkunoista.



### 3. SEKOITTUNUT RAKENNE



#### KRITEERI TOTEUTUU

- Rakennuksissa on runsaasti erilaisia asuntoja, työpaikkoja sekä yksityisiä ja julkisia palveluita.
- Ympäristössä on rakennuksia eri aikakausilta.



#### KRITEERI EI TOTEUDU

- Kaikkien rakennusten käyttötarkoitus on sama.
- Kaikki rakennukset on rakennettu samana aikakautena.

### 4. VISUAALINEN MONIMUOTOISUUS JA KAUPUNKIKULTTUURI



#### KRITEERI TOTEUTUU

- Rakennusten julkisivut ovat monipuolisia ja niistä aukeaa ikkunoita kadulle.
- Kadulla tai aukiolla on mahdollista nauttia taiteesta (veistokset, patsaat, tilataide tms.).
- Ympäristössä näkyy merkkejä kaupunkikulttuurista tai katutaiteesta (julisteet, ilmoitukset, tarrat, kirjoitukset).



#### KRITEERI EI TOTEUDU

- Rakennusten julkisivut ovat yksitoikkoisia tai tila rajautuu aitoihin, joutomaahan tai parkkikenttiin.
- Katutilassa ei ole taidetta eikä merkkejä kaupunkikulttuurista.

## 5. TOIMINNALLISET SOLMUKOHDAT JA KOHTAAMISPAIKAT



### KRITEERI TOTEUTUU

- Reitin osa on yhteydessä vähintään yhteen keskeiseen aukioon tai muuhun solmukohtaan.
- Ulkotila sisältää kohtaamisten ja toiminnan paikkoja: torimyyntiä, leikkipaikan, katukahvilan...



### KRITEERI EI TOTEUDU

- Tarkasteltava reitin osa ei ole yhteydessä keskeisiin solmukohtiin.
- Toimintojen ja visuaalisen ilmeen intensiteetti on sama joka kohdassa reittiä.
- Ulkotilaan ei sijoitu kohtaamisten ja toiminnan paikkoja.

## 6. TILAN MITOITUS JA KORTTELIRAKENNE



### KRITEERI TOTEUTUU

- Katutila/aukio on selkeästi rajattu ja mitoitus on jalankulkijalle sopivan tiivis.
- Korttelit ovat lyhyitä ja eri katujen välillä on helppoa liikkua. Korttelirakenne on selvästi hahmotettavissa.



### KRITEERI EI TOTEUDU

- Selkeää katutilaa ei muodostu tai tilan mitoitus on liian väljä.
- Korttelit ovat pitkiä – viereiselle kadulle poikkeaminen vaatii pitkän kävelymatkan. Korttelirakenne voi olla myös vaikea hahmottaa.

## 7. JALANKULUN ASEMA KATUTILASSA



### KRITEERI TOTEUTUU

- Suurin osa tilasta on varattu jalankululle
- Autoliikenteen nopeudet ovat alhaisia.
- Kadun ylittäminen on helppoa ja kadun voi ylittää turvallisesti lähes mistä vain.



### KRITEERI EI TOTEUDU

- Autoliikenne tai pysäköinti vie lähes kaiken tilan ympäristössä.
- Autoliikenteen nopeudet ovat korkeita.
- Kadun ylittäminen on vaikeaa tai onnistuu vain harvoista kohdista.

## 8. JALANKULKUALUEIDEN FYYSINEN LAATU JA VARUSTELU



### KRITEERI TOTEUTUU

- Kävelyalueiden rakentamisessa on käytetty monipuolisesti laadukkaita materiaaleja ja alueet ovat hyvässä kunnossa.
- Jalankulkijoiden käytettävissä on riittävästi laadukkaita ja hyväkuntoisia kadunkalusteita (penkit, roskakorit, pysäkkikatokset ym.).
- Jalankulkualueet on valaistu korkeatasoisesti. Sekä itse valaisimet että valaistus on suunniteltu hyvin jalankuluympäristöön sopiviksi.



### KRITEERI EI TOTEUDU

- Jalankulkualueet ovat heikkotasoisia: päällysteet ovat pelkkää asfalttia tai alueen kunto on huono.
- Kadunkalusteita ei ole tarpeeksi tai ne ovat huomattavan huonokuntoisia.

## 9. VIHERYMPÄRISTÖ JA EKOSYSTEEMIPALVELUT



### KRITEERI TOTEUTUU

- Katutilassa on puita, istutuksia tai muuta kasvillisuutta, joka parantaa ympäristön viihtyisyyttä ja muodostaa monilajisen kokonaisuuden.
- Katutilaan liittyy vettä läpäiseviä pintoja, jotka imeyttävät ainakin osan kadulle kertyvistä hulevesistä.



### KRITEERI EI TOTEUDU

- Katutilaan ei yhdisty puita, istutuksia tai muuta kasvillisuutta.
- Istutukset ovat tasoltaan heikkoja tai ne luovat turvattomuutta.
- Katutilaan ei sisälly vettä läpäiseviä pintoja.

## 10. ESTEETTÖMYYS JA PYÖRÄILY



### KRITEERI TOTEUTUU

- Ympäristö on esteetöntä, eikä esim. kadun pinnoite, portaat tai reunakivet risteyksissä vaikeuta kulkemista.
- Pyöräily on huomioitu kadun suunnittelussa. On selvää, missä kuuluu pyöräillä, verkosto on jatkuva ja järjestelyt risteyksissä pyöräilijän kannalta sujuvia.
- Pyörien pysäköintiin on varattu keskeisten kohteiden kohdalla selkeä paikka ja riittävästi telineitä, joista ainakin osa on runkolukittavia.



### KRITEERI EI TOTEUDU

- Katuympäristössä on vaikeaa kulkea lastenvaunujen kanssa tai pyörätuolilla.
- Reunakivet risteyksissä eivät ole madallettuja, portaat tai kadun päällyste vaikeuttavat kulkemista.
- Katu soveltuu huonosti pyöräilyyn, kadulla ei ole pyörätietä, pyöräkaistoja eikä pyöräparkkia tai ne ovat tasoltaan heikkoja.

## 4 Riihimäen keskusta tutkimusalueena

### 4.1 Kaupunki rakentuu rautatien ympärille

Helsinki–Hämeenlinna-rata avautui liikenteelle vuonna 1862, ja tuolloin Hausjärven kuntaan kuulunut Riihimäki oli yksi radan alkuperäisistä liikennepaikoista. Taajama muodostui rautatieaseman ympärille, ja aluksi juuri rautatieläiset muodostivat asemakylän kantaväestön (Hoffrén & Penttilä 1979, 158). Riihimäen asema rautatiepaikkakuntana vahvistui entisestään, kun Pietarin rata päätettiin linjata Riihimäen kautta. Rataosuus Riihimäeltä Lahteen valmistui vuonna 1869, ja näin Riihimäestä oli tullut Suomen kahden ensimmäisen leveäraiteisen rautatien risteysasema.

Vuosisadan vaihteessa Riihimäen elinkeinoelämä painottui rautateihin liittyvien toimintojen lisäksi käsityöläisyyteen, kun taas teollisuuden kehittyminen ei ollut vielä lähtenyt kunnolla käyntiin. Teollistumisen nousu käynnistyi vasta vuonna 1904, jolloin H. G. Paloheimo perusti sahan rautatien tuntumaan (Hoffrén & Penttilä 1979, 325). Paloheimolla oli keskeinen rooli myös lasiteollisuuden synnyssä paikkakunnalle, ja Riihimäen lasitehdas aloitti toimintansa vuonna 1910. Lasitehtaasta kehittyi 1910-luvun aikana paikkakunnan suurin teollinen työnantaja. Tehdas oli toiminnassa vuoteen 1990 asti, ja sillä on ollut tärkeä osansa myös kaupungin identiteetin rakentamisessa (mm. Honka-Hallila 2000, 201).

### 4.2 Meurmanin asemakaava kaupunkirakenteen muovaajana

1900-luvun alussa Riihimäki kasvoi nopeasti, ja vuonna 1915 paikkakunnalle anottiin taajaväkisen yhdyskunnan statusta. Taajaväkiselle yhdyskunnalle oli laadittava asemakaava. Ensimmäisen, vuonna 1916 valmistuneen asemakaavan Riihimäelle laati arkkitehti Harald Andersin. Kaavan toteuttaminen ei

kuitenkaan lähtenyt käyntiin, ja jo vuonna 1921 kaupunki solmi sopimuksen uuden asemakaavan suunnittelusta suomalaisen kaavoituksen uranuurtajan, arkkitehti Otto-Iivari Meurmanin kanssa. (Hoffrén & Penttilä 1979, 837.)

Yhtenä Meurmanin asemakaavan (kuva 4) keskeisistä pyrkimyksistä oli yhtenäisen kaupunkikuvan luominen ja pyrkimys harmoniaan. Kaava sai jo aikanaan hyvin positiivisen vastaanoton suomalaisissa arkkitehtipiireissä (Salmela 2004, 161). Kaava-alueen laajuus oli 230 hehtaaria, jolle oli suunniteltu asutettavan seuraavien vuosikymmenien aikana jopa 40 000 asukasta. Näin suuri väestönkasvu ei kuitenkaan toteutunut, ja vuonna 1925 voimaan tulleen kaavan toteuttaminen eteni muutenkin hitaasti. Vaikka kaavaa ei koskaan toteutettu kokonaisuudessaan, on sillä ollut merkittävä vaikutus Riihimäen kaupunkirakenteen muotoutumisessa.

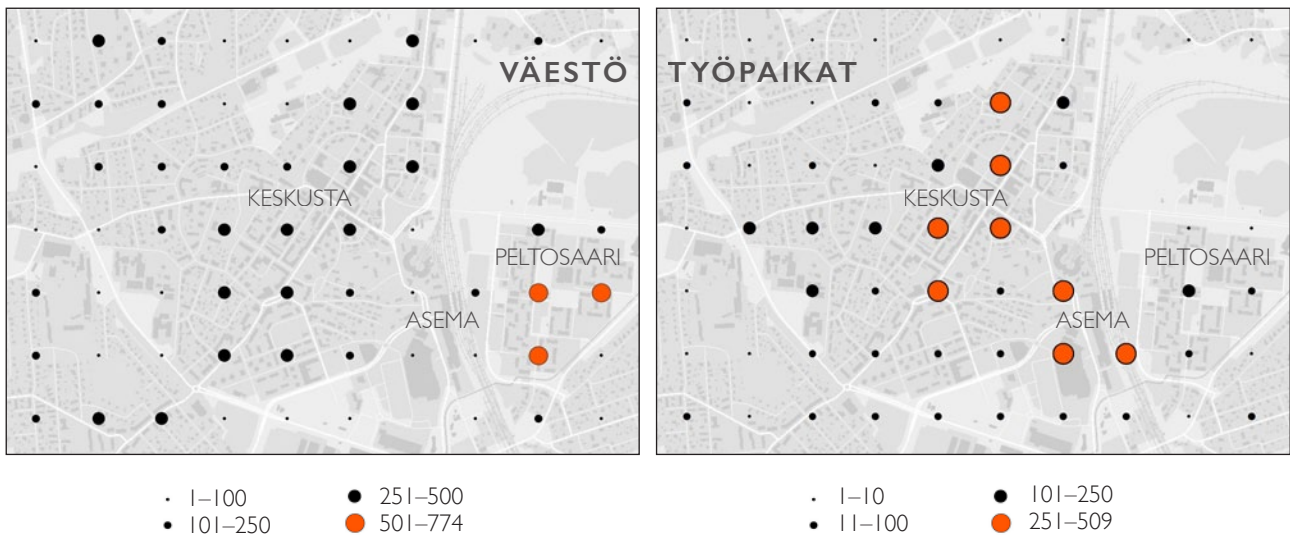
### 4.3 Modernismin ihanteet ja Peltosaaren rakentaminen

Riihimäestä tuli kaupunki vuonna 1960, samaan aikaan viereisen Hyvinkään kanssa. Uuden kaupungin ilmettä modernisoitiin 1960-luvun kuluessa, mikä näkyi myös keskustan kaupunkikuvassa. Vanhojen rakennusten ei nähty sopivan aikaansa seuraavan kaupungin ilmeeseen, ja rakennuskantaa uudistettiin kovalla kädellä (esim. Honka-Hallila 2000, 61). Keskustaa ympäröivien pientaloalueiden lomaan rakentui myös pieniä kerrostalolähiöitä.

Vuonna 1965 Riihimäen kaupunki osti H. G. Paloheimo Oy:ltä rautatien itäpuolisen, maatalouskäytössä olleen Peltosaaren alueen. Alueelle oli kaavailtu kiinteästi keskustaan kytkeytyvää, pääosin pientalopainotteista kaupunginosaa jo Meurmanin 1920-luvun asemakaavassa, mutta aluetta ei oltu lähdetty toteuttamaan. 1960-luvulla kaupunki kasvoi



Kuva 4: Meurmanin asemakaavassa tehokkaimmin rakennettavat korttelit sijoittuvat kaupungin nykyisen ydinkeskustan alueelle Hämeenkadun–Kauppakadun–Keskuskadun kortteleihin, mutta toisaalta myös Kauppatorin ja rautatieaseman ympäristöön.



**Kuva 5:** Väestö- ja työpaikkamäärät ruuduittain (250 m) Riihimäen keskustan tuntumassa. Peltosaari nousee esille korkean asukastiheyden alueena, mutta työpaikkoja alueelle sijoittuu selvästi muita osa-alueita vähemmän. Karttojen väestötiedot ovat vuodelta 2014, työpaikkatiedot vuodelta 2012 (YKR).

voimakkaasti, ja muun muassa rautatien sähköistämismuunnitelmat vahvistivat uskoa voimakkaasta kasvusta myös tulevaisuudessa. Kaupunki pyrki aktiivisesti houkuttelemaan myös Helsingissä työssäkäyviä asettumaan paikkakunnalle, mikä toimi yhtenä perusteena rautatieaseman viereen sijoittuvan Peltosaaren alueen rakentamiselle (Honka-Hallila 2000, 58).

Peltosaaren asemakaavasta järjestettiin pohjoismainen suunnittelukilpailu, jonka voitti helsinkiläisten Kaj Nymanin ja Mane Hetzerin ehdotus. Nyman ja Hetzer saivat laadittavakseen alueen asemakaavan, joka hyväksyttiin vuonna 1971. Alueen rakenne pohjautuu ajatukseen kompaktikaupungista: säännölliseen koordinaatistoon sijoittuvasta, suhteellisen tiivistä avoimen korttelirakenteen kerrostalorakentamisesta. Suunnitelman keskeisiä piirteitä olivat myös eri liikennemuotojen erottaminen toisistaan: alueen liikenneverkko on ulkosyöttöinen, kun taas keskeiset alueet on varattu jalankulku- ja pyöräliikenteelle. Maantasoiset pysäköintikentät kiertävät alueen ulkoreunoja.

Peltosaaren rakentuminen ajoittui samaan aikaan teollisuuden rakennemuutoksen kanssa, mikä synnytti Riihimäelle runsaasti työttömyyttä. Monet alun perin asunto-osakeyhtiöiksi kaavaillut talot toteutettiin vuokrakohteina (Honka-Hallila 2000, 60). Riihimäen kaupungin vuokra-asunnoista Peltosaareen on sijoitettu lähes puolet, ja alue on osin sosiaalisesti eriytynyt muusta kaupungista (esim. Vaattovaara ym. 2009). Alue on jäänyt keskeisestä sijainnistaan huoli-

matta myös fyysisesti irralliseksi saarekkeeksi suhteessa muuhun kaupunkirakenteeseen.

Peltosaaren lähiuudistus on edennyt viime vuosina erilaisten tutkimus- ja kehittämishankkeiden kautta. Samalla alueen rakennuskannan peruskorjaukset ovat edenneet. Alueen kehittämisestä on järjestetty myös ideakilpailu, jonka tulosten pohjalta laadittu yleissuunnitelma Peltosaaren maankäytön kehittämisestä on hyväksytty vuonna 2013. Ensimmäinen yleissuunnitelman mukainen asemakaavan muutos on käynnistynyt vuodenvaihteessa 2016.

#### 4.4 Riihimäen rooli osana metropolialuetta ja Helsinki-Tampere -kasvukäytävää

Riihimäen sijainti Suomen pääradan varrella on leimannut paikkakunnan kehitystä alusta lähtien. Rautatien sähköistäminen ja sen myötä vuonna 1972 käynnistynyt sähköistetty lähijunaliikenne Helsingin suuntaan sitoi Riihimäen entistä voimakkaammin osaksi Helsingin työssäkäyntialuetta. Rautatien lisäksi keskeisenä infrastruktuurikäytävän osana toimii valtatie 3, joka sivuuttaa Riihimäen keskustan länsipuolelta. Vanhan kolmostien rinnalle valmistui moottoritie 1990-luvun alussa.

Helsingistä Hämeenlinnan kautta Tampereelle ulottuvaa vyöhykettä (ns. HHT-käytävä) on käsitelty useissa yhteyksissä Suomen keskeisimpänä kehityskäytävänä, ja se korostuu etenkin käytävän keskivaiheilla sijaitsevien kuntien kehitysstrategioissa (Nie-

melä 2014, 39). Myös esimerkiksi Osmo Soininvaaran ja Mikko Särelän Elinkeinoelämän valtuuskunnalle laatimassa tuoreessa pamfletissa ”Kaupunkien voitto” (Soininvaara & Särelä 2015) korostetaan käytävän roolia Suomen talouskasvun ydinalueena. Johtopäätöksenä esitetään käytävän kehittämistä yhtenäisenä pendelöintialueena, joka tarjoaa myös luontevan laajentumissuunnan Helsinkiin suuntautuvalla voimakkaalle väestönkasvulle. Nopeiden junayhteyksien lisäksi riittävän tiheää, koko Helsinki-Tampere-yhteysvälillä toimivaa taajamajunaliikennettä pidetään yhtenäisen työmarkkina-alueen muodostumisen kannalta keskeisenä.

Vaikka HHT-käytävän ”välikeskuksena” nähdään ensisijaisesti Hämeenlinna, ovat käytävän tarjoamat edut laajemman työssäkäyntialueen saavuttamisesta yhdistettynä pikkukaupunkimaiseen asumiseen myös Riihimäen kehityksen avaintekijöitä. Profiloituminen houkuttelevana, hyvillä yhteyksillä varustettuna asuin- ja kaupunkina vaatii hyvän infrastruktuurin lisäksi kuitenkin myös ympäristön laatutekijöiden esiintuomista, keskustan vetovoiman ja palvelutarjonnan turvaamista sekä tietoista imagonrakennusta.

#### 4.5 Kävelykatusuunnitelma kuopataan, kaupankäynti siirtyy keskustan reunalle

Riihimäen keskustaa ja sen kaupallista vetovoimaa on pyritty kehittämään kaupungissa systemaattisesti 1990-luvulta lähtien (Riihimäen kaupunki 2015, 8). Keskustan kehittämisen yleissuunnitelma hyväksyttiin vuonna 2000. Samana vuonna valmistuivat myös uuden torialueen (Granitin aukio) ja kävelykeskustan luonnossuunnitelmat, jotka etenivät vahvistetuiksi asemakaavoiksi vuonna 2004. Suunnitelmissa kävelykeskusta rakentuu keskustan neljän keskeisimmän korttelin alueelle. Jalankulkualueet muodostuvat

Granitin aukioista, tähän kytkeytyvästä Kauppakujasta sekä kahden korttelin matkalla, Keskuskadun ja Kauppakadun välillä, kävelykaduksi muunnettavasta Hämeenkadusta.

Varsinaisen kävelykeskustan toteuttamisesta ei saavutettu yhteistä tahtotilaa kaupungin virkamiesten, poliitikkojen ja alueen yrittäjien kesken. Hämeenkadulle suunnitellun kävelykatuosuuden toteuttamisesta luovuttiin toistaiseksi loppuvuodesta 2005, vaikka kävelykadun sisältänyt asemakaava oli hyväksytty ja hankkeen toteuttamiseksi oli varmistunut EU-rahoitusta (HÄSA 2005). Granitin aukion, Kauppakujan itäisen osuuden sekä jalankulku-painotteisen Välikadun rakennustyöt valmistuivat vuonna 2006.

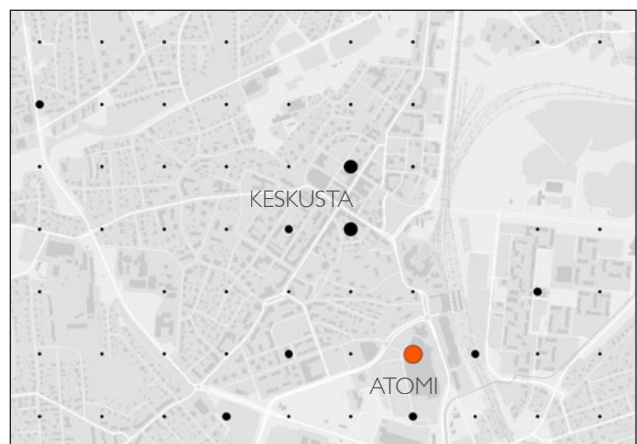
Ydinkeskustan uudistustöitä merkittävämmän kaupungin toiminnalliseen rakenteeseen ovat kuitenkin vaikuttaneet kaupan hankkeet keskustan ulkopuolella ja eteläreunalla. Merkkosen kauppakeskus (Citymarket) avautui moottoriteliittymän yhteydessä vuonna 1999. Aseman ympäristössä rinnakkain edenneet hankkeet uuden matkakeskuksen toteuttamisesta sekä viereiseen Atomi-kortteliin sijoitettavasta kauppakeskuksesta taas alkoivat realisoitua 2000-luvun jälkipuoliskolla. Vuonna 2007 rautatieaseman tuntumaan valmistui kauppakeskus Atomi, jonka ankkuriyrityksenä toimii S-ryhmän hypermarket. Keskus on siirtänyt keskustan vähittäiskaupan painopisteen alueen eteläreunalle, kun useat aiemmin ydinkeskustassa sijainneet yritykset ovat muuttaneet uuteen kauppakeskukseen.

Vuonna 2009 valmistuneen matkakeskuksen yhteyteen avattiin myös pienempi kauppakeskus Liikerata. Keskus ei kuitenkaan ole menestynyt kiristyvässä kilpailussa viereisen Atomin, etäämmällä sijaitsevan Merkkosen ja toisaalta Hyvinkäälle valmistuneen suuremman kauppakeskus Willan kanssa (HS 2014). Myös ydinkeskustan liiketiloista monet ovat vailla vuokralaisia.

- 1–10
- 11–50
- 51–100
- 101–223

#### Kuva 6:

Vähittäiskaupan työpaikat ruuduittain Riihimäen keskustan tuntumassa. Kauppakeskus Atomin valmistuminen on siirtänyt kaupan painopisteen ydinkeskustasta keskustan eteläpuolelle. Keskustan vähittäiskaupan työpaikoista noin puolet (223) sijoittuu kauppakeskuksen ruutuun. Työpaikkatiedot ovat vuodelta 2012 (YKR).





## 5 Kaupunkiympäristön laatuanalyysi

### 5.1 Tarkastelualueen rajaus ja osa-alueet

Tutkimuksen tarkastelualue on rajattu säteeltään 800 metrin laajuiseksi, mikä vastaa kävellessä saavutettavaa kaupunkialuetta. Alue muodostuu useista, toisistaan niin toiminnoiltaan, kaupunkirakenteeltaan ja toteuttamisajankohdaltaan poikkeavista osa-alueista. Keskustan moniytimisestä rakenteesta johtuen tarkastelualueen keskipiste sijoittuu alueen keskeisimpien noodien – ydinkeskustan ja aseman ympäristön välimaastoon. Tutkimusalueen rakennuskanta on esitetty rakennusten pääasiallisen käyttötarkoituksen mukaisesti kuvan 8 kartalla.

Kaupungin ydinkeskustan muodostavat Hämeenkadun, Keskuskadun ja Kauppakadun varsille sijoittuvat korttelit. Ruutukaavan mukaisesti rakenteiden keskustakorttelien rakenne on vahvasti sekoittunutta, ja alueen rakennuksiin sijoittuu runsaasti toimitilaa, asumista ja pohjakerroksen liikehuoneistoja. Myös torimyynti ja -toiminta on siirtynyt keskustakorttelien yhteyteen toteutetulle Granitin aukiolle sijainniltaan syrjäisemmältä Kauppatorilta. Vanhan kauppatorin ympäristö painottuu pääosin asumiseen.

Ydinkeskustan kortteleista sekoittuneen, keskustamaisen kaupunkirakenteen vyöhyke jatkuu nauhamaisena Hämeenkatua pitkin etelään Hämeenaukion ympäristöön asti ja pohjoisessa lähelle lukiota. Itä-länsisuuntaisista pääkaduista Keskuskatu on keskeisin, ja yhdessä siihen kytkeytyvien Pohjoisen asemakadun ja Kalevankadun kanssa katu muodostaa keskustan läpäisevän yhteyden, jonka varrelle sijoittuvat niin rautatieasema, ydinkeskustan kauppakorttelit, kaupungintalo kuin myös useat keskustan koulu- ja oppilaitosrakennukset.

Ydinkeskustan lisäksi toisen toiminnallisesti keskeisen, hieman ydinkeskustasta erillisen kokonaisuuden muodostavat rautatieasema, siihen kiinteästi kytkeytyvä matkakeskus sekä viereinen kauppakeskus Atomi, jonka osuus keskustan palvelutarjonnas-

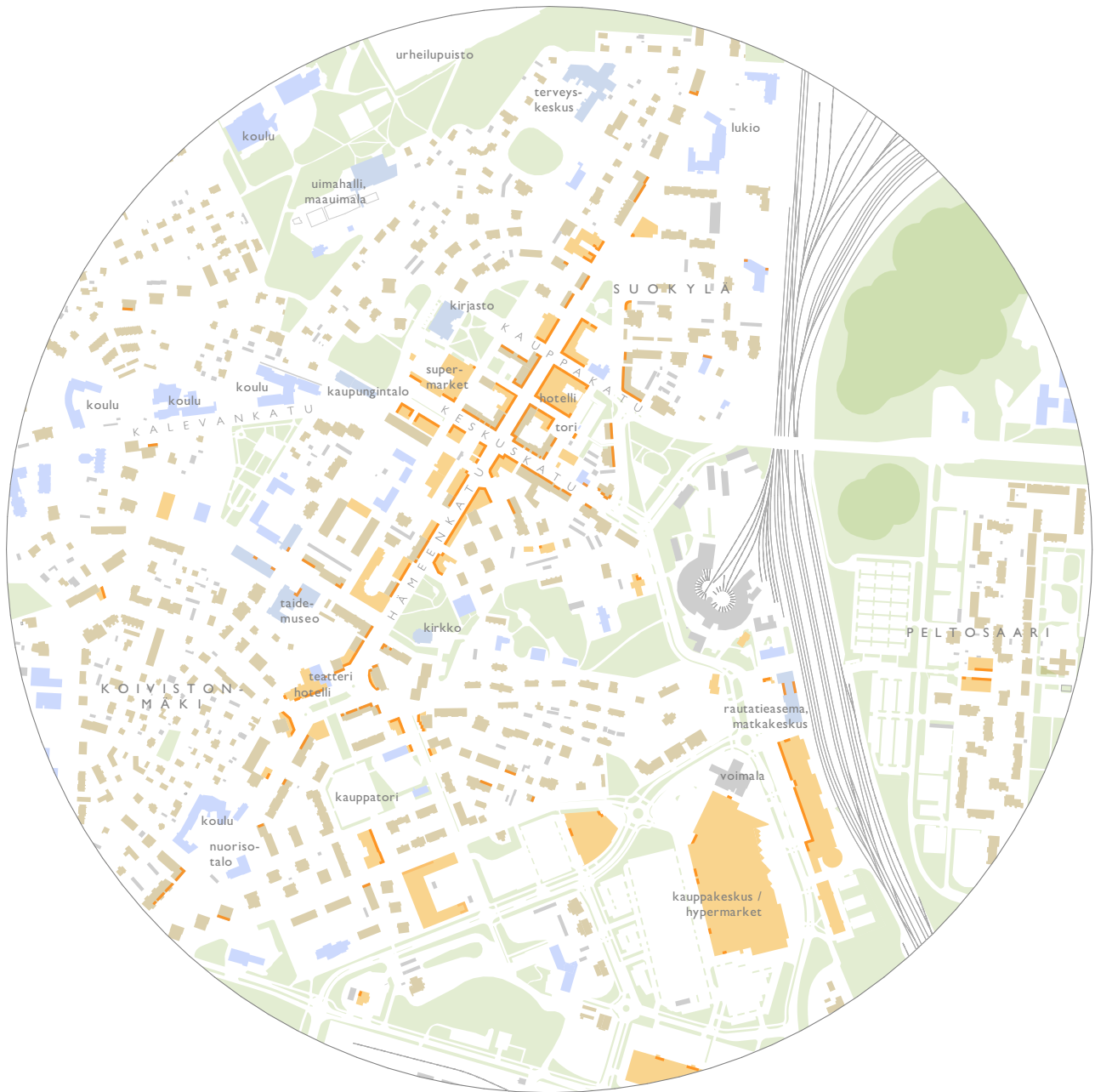


Kuva 7: Riihimäen ydinkeskusta on rakenteeltaan perinteistä korttelikaupunkia, jossa toiminnot sekoittuvat.

ta on merkittävä. Aseman ympäristöön nivoutuvat myös rautatieaseman ja ydinkeskustan väliin sijoittuvat historialliset 1800-luvun veturitallit. Tallit ja varikkoalue ovat yhä VR:n käytössä, mutta alueen vapautuminen uuteen käyttöön on ollut esillä (YLE 2015).

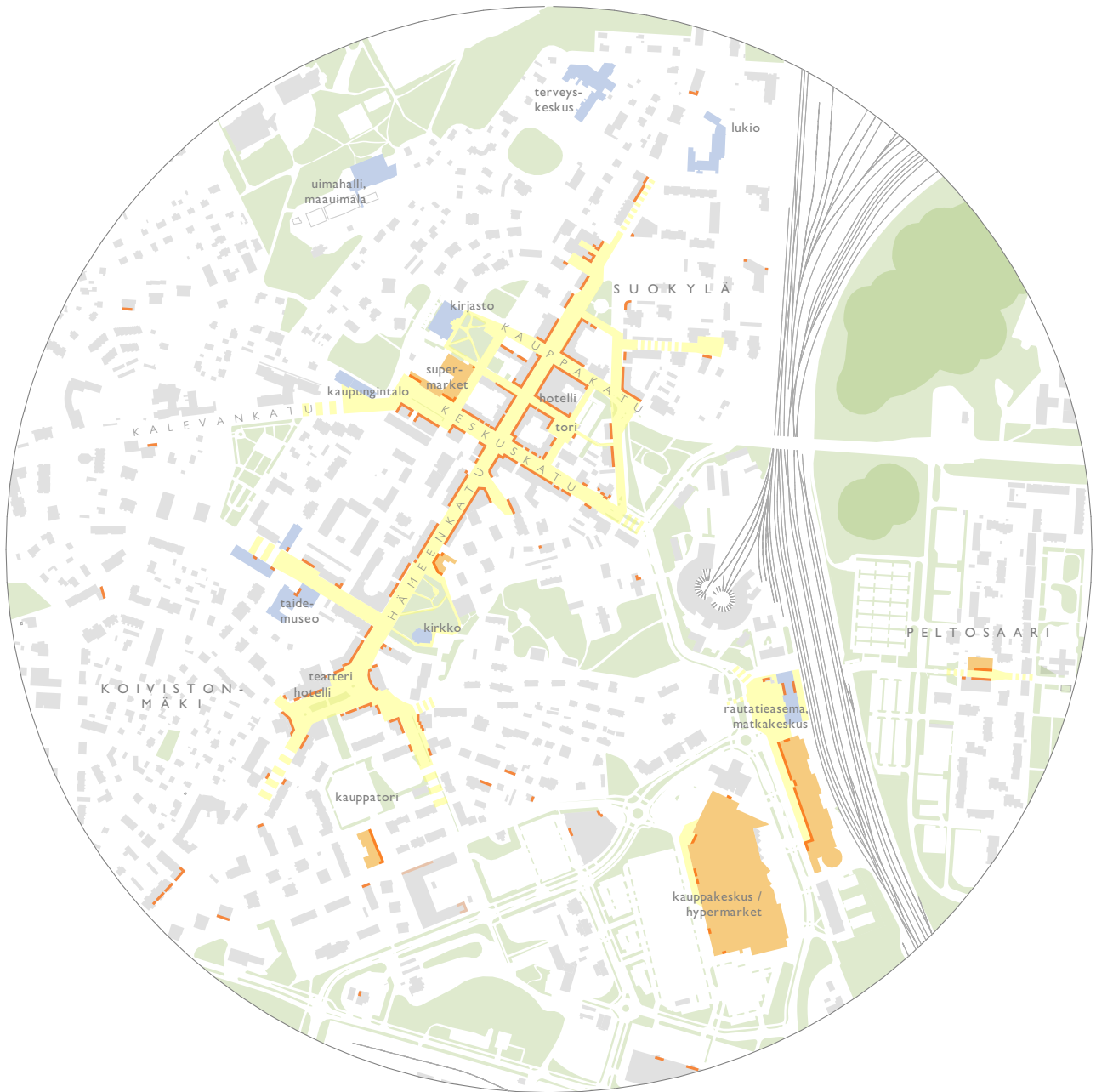
Selvästi erillisenä kokonaisuutena tutkimusalueeseen kytkeytyy myös Peltosaaren asuinalue rautatien itäpuolella. Alueella on oma ostoskeskuskensa, joka muodostaa paikallisen solmukohdan. Ostoskeskus ja sen yhteydessä sijaitseva aukio kytkeytyvät osaksi rautatieasemalta alkavaa, asuinalueen lävistävää jalankulkuakselia. Muuten alueen maankäyttö kostuu kompaktikaupunkiperiaatteen mukaisesti rakennetuista kerrostalokortteleista.







Keskustan luoteispuolelle harjulle sijoittuu liikuntatoimintoja, kuten uimahalli ja maauimala. Muu tarkastelualue muodostuu pääosin asuinalueista, joille sijoittuu sekä kerros- että pientaloasumista. Alueen eteläreunalle, kauppakeskus Atomin tuntumaan on rakenteilla myös uusi asumisen korttelikokonaisuus.



- |   |                            |   |                              |
|---|----------------------------|---|------------------------------|
|  | LIIKE- TAITOIMISTORAKENNUS |  | TEOLLISUUS- /VARASTORAKENNUS |
|  | JULKINEN RAKENNUS          |  | POHJAKERROKSEN LIIKETILA     |
|  | ASUINRAKENNUS              |  | VIHERALUE                    |

Kuva 8: Rakennusten käyttötarkoitukset 800 metrin säteellä Riihimäen ydinkeskustasta.



- |   |                                  |   |                          |
|---|----------------------------------|---|--------------------------|
|  | KAUPPAKESKUS TAI KAUPAN RAKENNUS |  | POHJAKERROKSEN LIIKETILA |
|  | KESKEINEN JULKINEN RAKENNUS      |  | MUU RAKENNUS             |
|  | KESKEINEN JALANKULKUALUE         |  | VIHERALUE                |

Kuva 9: Keskeiset keskustapalvelut ja näihin kytkeytyvät jalankulun ydinalueet.

## 5.2 Keskustan palvelut ja aktiiviset jalankulkualueet

Päivittäistavarakaupan osalta kaupan painopiste on siirtynyt selvästi kauppakeskus Atomin (Prisman) yhteyteen, eikä ydinkeskustassa sijaitse Keskuskadun K-Supermarketin lisäksi muita suurempia ruokakauppoja. Myös aiemmin keskustassa sijainneet Alkon ja Postin palvelut ovat siirtyneet Atomiin. Sen sijaan suuri osa keskeisistä julkisista palveluista ja asiointikohteista sekä perinteisistä kivijalkaliiketilastoista sijoittuu keskustan aktiivisten jalankulkualueiden yhteyteen.

Keskuskadun itäpäähän ja rautatieaseman väliin jää toistaiseksi varikkokäytössä toimiva veturitallien alue sekä historialliseen asemakylään yhdistyviä puistoalueita. Rautatieasema ei näin yhdisty saumatomasti osaksi ydinkeskustaa, vaikka asemalta Keskuskadulle johtava Pohjoinen Asemakatu on toteutettu katu ympäristönä laadukkaasti ja kiveyksineen hyvin historialliseen ympäristöön sopivalla tavalla.

Kuvan 9 kartassa on esitetty korostettuna päivittäistavarakaupan rakennukset, kadunvarsien liiketilat, keskeisimmät julkiset rakennukset sekä näihin kytkeytyvät aktiiviset jalankulkualueet.

## 5.3 Monipuolisuus- ja laatuanalyysin tulokset

Ydinkeskusta ja Hämeenkadun ympäristö Monipuolisen kaupunkiympäristön vyöhyke läpäisee Hämeenkadun suuntaisesti koko keskustalueen. Alueelle sijoittuu runsaasti niin palveluita, asumista kuin työpaikkojakin ja eri toiminnot lomittuvat luontevasti toisiinsa. Katutilat pääkaduilla ovat yhtenäisesti rakentamisella rajattuja, mikä luo ympäristöön kaupunkimaisen intensiivisen tunnelman. Pääosa rakennusten pohjakerroksista on liiketilakäytössä, mikä tekee jalankulusta alueella kiinnostavaa ja virikkeellistä.

Keskustan monipuolisimmat ja laadukkaimmat reitit sijoittuvat uuden Granitin aukion tuntumaan, Hämeenkadun, Kauppakadun, Välikadun ja Keskuskadun rajaamalle alueelle. Granitin aukio toimii mittakaavaltaan ja ympäristöltään hyvin erilaisten kaupunkitapahtumien näyttämönä sekä vapaa-ajan keskittymänä. Suoranaiseksi keskusaukioksi aukion sijainti on silti hieman sivussa pääkatuihin ja kaupallisiin toimintoihin nähden. Vaikutelmaa vahvistaa aukion rajautuminen toiselta sivultaan pysäköintialueeseen, joka katkaisee elävän jalankuluympäristön jatkuvuuden ydinkeskustan ja suosituksen Keskuspuiston välillä. Kauppakujan laadukkaan jalankuluympäristön jatkuminen myös Hämeenka-



Kuva 10: Katuympäristö Keskuskadulla on autoliikennepainotteista, eikä se tue katuelämän muodostumista.



Kuva 11: Hämeenkadulla katuympäristön mittakaava on Keskuskatua intiimimpi. Kuva keskustakortteleiden kohdalta, mihin suunniteltiin 2000-luvun alussa myös kävelykatua.



Kuva 12: Tyhjiä liiketiloja paikantui kesän 2015 tilanteessa etenkin keskustan pohjoisosiin. Osa alueen rakennuskannasta on myös heikossa kunnossa.

dun länsipuolelle olisi tärkeää keskeisten palveluiden (K-supermarket ja pääkirjasto) sitomiseksi osaksi kävelykeskustaa.

Kaupunkirakenteen kannalta keskustan keskeisimpänä solmukohtana toimii Hämeenkadun ja Keskuskadun risteys, ns. ”Puputin kulma”. Vaikka risteys on toiminut vuosikymmenien ajan kaupunkilaisten kohtaamispaikkana, ovat sen tarjoamat lautekijät jalankulkuympäristön näkökulmasta puutteellisia. Ympäristö on toiminnallisesti monipuolista, mutta lähes kaikki tila on varattu autoliikenteelle. Samansuuntaiset ongelmat vaivaavat myös Hämeenkadun suuntaisen akselin eteläistä solmukohtaa, Hämeenaukiota, jonka uudistaminen entistä jalankulukupainotteisemmaksi on kuitenkin jo suunnitteilla. Toimintojen intensiteetti on Hämeenaukiolla selvästi Puputin kulmaa heikompi, mutta aukio muodostaa luontevan paikallisytimen keskustan eteläosille ja toimii samalla ikään kuin porttina pädulle.

Ydinkeskustan katujen mittakaava on jalankulukupainotteisen kaupunkiympäristön kannalta monin paikoin ongelmallinen ja reiteille suuntautuu epätoivottavaa läpiajoliikennettä. Hämeenkadun pienimitakaavainen jäsentely keskustakorttelien kohdalla toimii myös jalankulkuympäristön näkökulmasta kohtalaisesti, mutta nelikaistainen Keskuskatu on nykytilassaan ristiriidassa elävän ja houkuttelevan keskustan kehittämisen kanssa. Samansuuntaisia ongelmia paikantui myös Hämeenkadun eteläosiin, Hämeenaukion ja Temppekkadun väliselle osuudelle. Katuympäristön jalankulukupainotuksen lisääminen pääkaduilla edellyttäisi erillisistä kääntyvien kaistoista luopumista, jolloin tilaa vapautuisi niin katupuille, kadunkalusteille, kehittyneemmille pyöräilyn järjestelyille kuin pienyrityksiä palvelevalle kadunvarsipysäköinnillekin.

Keskustan korttelit ovat Hämeenkadun ja Temppekkadun välillä elävän keskustaympäristön kannalta ongelmallisen pitkiä. Katujen väli on yli 300 metriä, ja kortteleita halkovat poikittaissuunnassa ainoastaan yksittäiset heikkolaatuiset jalankulkuyhteydet. Mahdollisesti osin korttelirakenteenkin vaikutuksesta Hämeenkadun suuntaisista naapurikauduista, Junailijankadusta ja Jarrumiehenkadusta on muodostunut keskeisestä sijainnistaan huolimatta takapihamaisia yhteyksiä, joiden kaupunkiympäristö on epämääräistä ja suurten maantasoisten pysäköintialueiden sekä joutomaan täplittämää.

Aseman ympäristö ja keskustan eteläosa Rautatieasema sijoittuu noin puolen kilometrin etäisyydelle ydinkeskustan kortteleista. Vaikka välimatka ei ole absoluuttisesti pitkä, katkeaa aktiivinen kes-

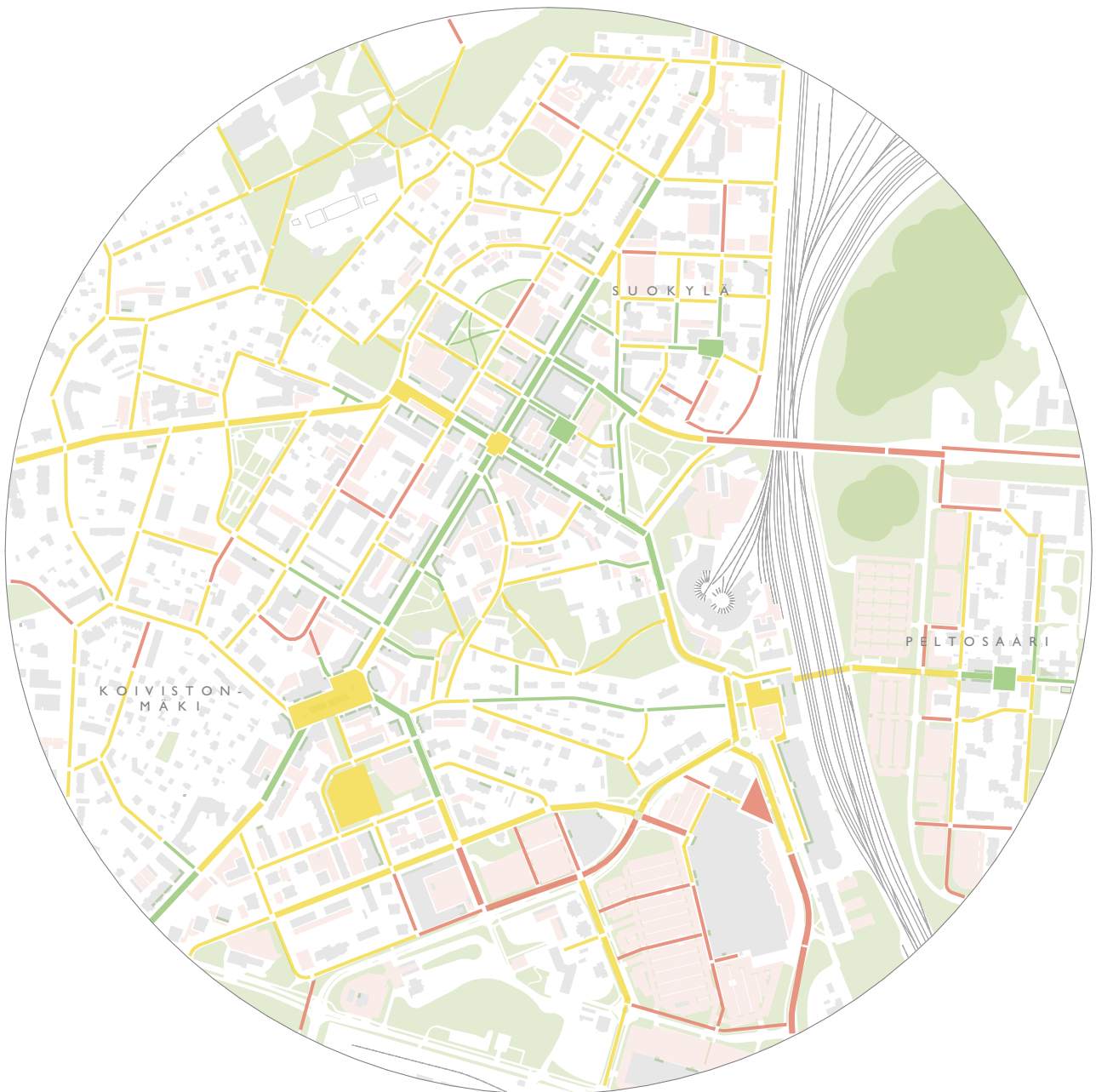



**Kuva 13:** Paloheimon vanha voimalaitos on keskeinen osa aseman ympäristöä, mutta rakennukseen ei ole vakiintunut uutta käyttöä voimalatoiminnan loputtua.

kustarakenne täysin Rautatienpuiston ja veturitallien kohdalla. Katuympäristö Pohjoisella Rautatiekadulla on laadukasta ja hyvin historialliseen ympäristöön sopeutuvaa. Yhteyden aktivointi vaatisi kuitenkin lisääntyviä toimintoja, joiden kannalta veturitallien vapautuminen muuhun käyttöön on avainasemassa. Kadun toiselle puolelle sijoittuu myös yksi toistaiseksi rakentamaton asuin- ja liikerakennuksen tontti, jonka rakentaminen voi aktivoida katuympäristöä, mikäli pohjakerrokseen sijoittuu kadulle avautuvia toimintoja.

Nykytilassaan Rautatietorilta käsin tarkasteltuna ympäristöstä ei pysty selvästi lukemaan, missä suunnassa kaupungin keskusta sijaitsee. Suoraan rautatieasemalta lähtiessä jalankulkija päätyy luontevimmin Maantielle, Riihimäen ”vanhaan kaupunkiin”. Historiallinen yhteys on idyllinen, mutta reitin varrelle toivoisi asumisen lisäksi myös ympäristöön sopivia palveluja: kahviloita, ravintoloita, käsityöläisten verstaiteita tai muuta toimintaa, joka herättäisi alueen eloon. Heti reitin alkuun sijoittuu myös rakentamaton liiketontti, jonka sijainti rautatieasemaa vastapäätä soveltuisi hyvin esimerkiksi hotellikäyttöön.

Maantien reitin laatutaso laskee merkittävästi historiallisen rakennuskannan loppuessa Maantien ja Rajapolun risteyksessä, missä katuympäristön mittakaava muuttuu ylimitoitetuksi. Historiallisen



	REITTI TAI AUKIO, HYVÄ		RAKENNUS
	REITTI TAI AUKIO, KESKITASO		POHJAKERROKSEN LIIKETILA
	REITTI TAI AUKIO, HEIKKO		MAANTASOINEN PYSÄKÖINTIALUE

**Kuva 14:** Jalankulkureitit ja aukiot luokiteltuna kaupunkiympäristön monipuolisuus- ja laatuksiteeristön mukaan 800 metrin säteellä Riihimäen ydinkeskustasta. Keskustan pääkadut saivat korkeita pistemääriä etenkin alueen sekoittuneisuutta ja toiminnallista monipuolisuutta kuvaavista kriteereistä.



Kuva 15: Kauppakeskus Atomi on toteutettu automarketin tapaan, eikä ympäristö houkuta jalankulkuun.

kaupunginosan läpäisevä pääyhteys pitäisi saada artikuloitua aina Torikadulle asti, minkä lisäksi myös nykyisin pysäköintikäytössä toimiva Kirkkomäki voisi yhdistyä kokonaisuuteen luontevammalla tavalla. Maantien ja Kirkkomäen ympäristö sijoittuu aivan keskelle kaupunkia, ja sitä ympäröivät kaikilta puoliltaan kaupungin keskustatoiminnot. Sijaintiinsa ja historiallisesta rakennuskannasta kumpuavaan potentiaalinsa nähden alue on vajaakäyttöllä.

Aseman ympäristön eteläosat kauppakeskus Atomin tuntumassa ovat kaupunkiympäristön monipuolisuus- ja laatuksiteeristön mukaan tarkasteltuna voimakkaasti ristiriidassa laadukkaan jalankulkuympäristön tavoitteiden kanssa. Alue ei rakenteeltaan kytkeydy osaksi jalankulkukaupunkia, vaan se muodostaa laajan autokaupungin ehdoilla toimivan osaluheen kaupungin ydinkeskustan tuntumaan.

Paloheimonkadun ja Etelän viertotien välisissä kortteleissa maankäyttö on hiljalleen uusiutumassa, jolloin nykyiset autokaupungin korttelit voivat kytkeytyä osaksi keskustan asumispainotteisia osia. Myös korttelien eteläpuolelle, Jokikylän alueelle on nousmassa uutta keskusta-asumista. Sen sijaan alle 10 vuotta sitten automarket-tyyppisesti toteutettu Atomin kortteli laajoine maantasoisine pysäköintialueineen on mittakaavaltaan vaikeasti muunnettavissa osaksi käveltävän kaupungin rakennetta. Nykytilaansa etenkin korttelin pohjoisosa toistaiseksi tyhjiään olevan voimalan, rautatieaseman ja matkakeskuksen tuntumassa luokituu laatuolosuhteissa keskeiseen sijaintiinsa nähden kestävämmän heikosti. Sopivan toiminnon löytäminen voimalarakennukseen voi aktivoida myös ympäröivien kaupunkitilojen kehitystä.

Ongelmallista on kuitenkin myös kauppakeskuksen sulkeutuminen matkakeskuksen suuntaan, jolloin se ei luontevasti yhdisty osaksi aseman ympäristöä.

Kauppatori, vanha linja-autoasema ja Torikatu Keskustan lounaisosiin sijoittuva Kauppatori on muodostanut ennen keskeisen solmukohtan kaupungin rakenteessa. Kuitenkin Granitin aukion valmistuttua ja torikaupan sekä tapahtumien siirryttyä pääosin sinne, on vanha tori jäänyt lähes käyttämättömäksi. Myös sen yhteydessä toiminut linja-autoasema on jäänyt tyhjilleen linja-autoliikenteen siirryttyä matkakeskukseen. Alueelle on kaavoitettu uutta asuinrakentamista, joka ei kuitenkaan ole vielä toteutunut.

Hämeenaukiolta vanhan linja-autoaseman kautta kulkeva Torikatu on uudistettu viime vuosina katu ympäristöltään korkeatasoiseksi aina Etelän Viertotielle saakka. Monipuolinen, keskustamainen kaupunkirakenne kadulla loppuu toistaiseksi jo vanhan linja-autoaseman korttelin tuntumassa, mutta reitistä on muodostumassa keskeinen yhteys Jokikylän uudelta asuinalueelta Hämeenaukion suuntaan.

#### Suokylä ja Sampoaukio

Sampoaukion ympärille jäsenyvä Suokylän asuinalue muodostaa oman kokonaisuutensa ydinkeskustan kupeessa. Alueen keskeisimmät osat on toteutettu jalankulkupainotteisina, ja kadut ja reitit Sampoaukion ympäristössä sekä itse aukiotila saavuttivat hyviä pistemääriä laatuolosuhteissa. Alueen muissa osissa ympäristön laatu taso oli heikompi, mihin vaikuttivat niin rakentamattomat joutomaatontit kuin laajat maantasoiset pysäköintialueetkin.

Alueen keskiöön sijoittuva Sampoaukio muodostaa pinnoitteiltaan ja valaistukseltaan korkealaatuisen kokonaisuuden, joka on rajattu tiiviisti pienimittakaavaisella asuinrakentamisella. Aukion eteläsivulle sijoittuu myös perinteinen elokuvateatteri Kino Sampo, jonka yhteydessä toimii Riihimäen nuorisoteatteri. Uudempien asuinrakennusten pohjakerrokset eivät kuitenkaan aukea aukiolle sen elävyyttä tukevalla tavalla, eikä niiden pohjakerroksiin ole sijoittunut aukion puolelle edes rappukäytävien sisäänkäyntejä. Aukiolla ei sijainnut myöskään ainutakaan istuinta tai muita kadunkalusteita: näin aukio ei potentiaalistaan huolimatta voi palvella ympäristöään olohuonemaisena kohtaamispaikkana.

### Peltosaari

Peltosaaren alueelle lähiöperiaatteen mukaisesti toteutettu ulkosityöinen liikennejärjestelmä mahdollistaa yhtenäisen jalankulkuakselin muodostumisen rautatieasemalta ostoskeskuksen ja Tellustorin kautta alueen keskiosiin asti. Vaikka alueen rakennuskanta on paikoin heikkokuntoista, jalankulun näkökulmasta keskusakseli toimii verrattain hyvin. Katuympäristön pintamateriaalit ja valaisimet ovat keskimääräistä laadukkaampia ja etenkin Tellustorilla myös viherympäristöön on panostettu. Aukiolta puuttuivat kuitenkin istuimet, mikä rajoittaa sen käyttömahdollisuuksia asukkaiden kohtaamispaikkana.

Kaupunkiympäristön näkökulmasta Peltosaaren ongelmat liittyvät yksipuolisen rakennuskannan lisäksi laajoihin maantasosiin pysäköintialueisiin, jotka erottavat asuinalueen keskustasta erilliseksi saarekkeeksi. Peltosaaren maankäyttösuunnitelmassa (Riihimäen kaupunki 2013) esitetyt ratkaisut parantavat Peltosaaren keskeisten osien yhdistymistä asemalle ja edelleen keskustaan, minkä lisäksi alueen etuosaan esitetty toimistorakentaminen monipuolistaa toteutuessaan alueen toiminnallista rakennetta. Peruskorjausten ja julkisivuremonttien myötä myös alueen oleva rakennuskanta päivittyyneen hiljalleen vastaamaan paremmin nykypäivän standardeja. Yleissuunnitelmassa on esitetty nykyisen rakenteen sekaan myös pienimittakaavaisempaa, 2,5-kerroksista asumista, mikä laajentaa tervetulleesti alueen talotyypijakaamaa.

Kaupunkiympäristön laatupisteytyksessä yhteydet Peltosaaren ja Riihimäen ydinkeskustan välillä Peltosaaren sillan kautta näyttäytyivät heikkolaa-tuisina. Rakennetussa kaupunkirakenteessa on rautatien ylityksen yhteydessä lähes puolen kilometrin katkos, jonka lyhentämistä voisi palvella Peltosaaren puolella enemmän kaupunkimainen rakentaminen



**Kuva 16:** Peltosaaren lähiö on rakentunut alueen läpäisevän Telluskadun jalankulkuakselin ympärille.

kadun varrelle kuin yleissuunnitelmassa esitetty väljä pistetaloratkaisu.

### Muut alueet

Muiden asuinalueiden jalankulkureitit luokittuivat pääosin keskitasoisiksi. Harjukylän ja Koivostonmäen rakenteessa pientalo- ja kerrostaloasuminen lomittuvat luontevasti toisiinsa, ja varsinkin harjun rinteille sijoittuu korkeatasoista ja monipuolista asuinympäristöä. Myös harjulle sijoittuva maaumala ja näköalapaikkanakin toimiva vesitorni ovat keskeisiä paikallisia vetovoimatekijöitä.

## 5.4 Pyöräilyn järjestelyt tarkastelualueella

### Pyöräpysäköinti ja keskeisissä kohteissa

Keskeisimmät pyöräilyn kohdealueet tarkastelualueella ovat ydinkeskusta, rautatieasema ja matkakeskus sekä kauppakeskus Atomi.

Ydinkeskustassa pyöräpysäköinti on järjestetty runkolukittavilla paikoilla Kauppakujalla ja Välikadulla. Lisäksi puitteiltaan heikkotasoisempi pyöräpysäköinti sijoittui Keskuskadulle K-Supermarketin yhteyteen. Keskustan keskeisimpien palveluiden yhteydessä pyöräpysäköinnin tasoa olisi mahdollista nostaa esimerkiksi entistä väljemmillä, runkolukittavilla pyörätelineillä, joiden luontevaksi sijoituspaikaksi ovat vakiintuneet monissa kaupungeissa keskeisten kohteiden sisäänkäyntejä lähimpänä sijaitsevat pysäköintiruudut, jolloin pysäköidyt pyörät eivät muodosta esteitä jalankululle.

Aseman yhteydessä pyöräpysäköinti on järjestetty sekä keskustan että Peltosaaren puolelle asematunnelia. Osa paikoista on katettuja ja mahdollistaa pyörän runkolukituksen. Keskustan puolella laa-



dukkaita paikkoja on kuitenkin kysyntään nähden niukasti. Runsaammin laadukkaita katettuja pyöräpaikkoja sijoittuu matkakeskuksen edustalle, hieman etämmälle junalaitureista.

Kauppakeskus Atomin ympäristö painottuu voimakkaasti autoliikenteeseen, eivätkä kaupunkiympäristön tarjoamat puitteet houkuta asioimaan keskuksessa jalan tai pyörällä. Kauppakeskus on kuitenkin alueen merkittävin kaupallinen keskittymä, ja siten myös merkittävä pyörä- ja kävelymatkojen kohde. Kauppakeskuksen taakse, vastapäätä Matkakeskusta sijaitsevan pienen aukion laidalle sijoittuu kattamattomia, runkolukituksen mahdollistavia pyöräpysäköintipaikkoja. Keskustan puoleisen pääsisäänkäynnin yhteydessä sijaitsee katoksen alla myös perinteisiä pyörätelineitä.

### Pyöräilyn järjestelyt pääkaduilla

Pyöräilyn järjestelyt keskustan pääkaduilla perustuvat pääosin pintamateriaalin erolla esitettyyn tilanjakoon jalankulun ja pyöräilyn välillä. Havainnoinnin perusteella yhteydet toimivat kuitenkin monin paikoin käytännössä yhdistetyn kevyen liikenteen väylän tapaan, mikä aiheuttaa vilkkaassa keskustaympäristössä vaaratilanteita jalankulkijoille ja heikentää pyöräilyn sujuvuutta.

Esimerkiksi Helsingin sekä useiden pyöräilyn eurooppalaisten esimerkkikaupunkien (esim. Vaismaa ym. 2011) kohdalla pyöräliikenteen suunnittelussa on pyritty erottamaan pyöräily selvästi jalankulusta erilliseksi liikennemuodoksi, joka rinnastuu ennemmin muuhun ajoneuvoliikenteeseen. Keskustan pääkaduilla pyöräily on pyritty järjestämään pääosin yksisuuntaisilla pyöräteillä tai -kaistoilla.

Riihimäen osalta tarve edistyneemmille pyöräilyn järjestelyille korostuu etenkin Hämeenkadulla, Keskuskadulla–Kalevankadulla ja Kauppakadulla. Myös radanvarтта seuraavan pyöräilyn pääreitien kehittäminen ja kytkeytyminen keskustan pyöräilyjärjestelyihin on olennaista. Pienemmillä ja vähäliikenteisillä kaduilla taas erillistä kevyen liikenteen väylää luontevampi ratkaisu voi usein olla katu ympäristön kehittäminen jaetun katutilan periaatteella niin, että pyöräily onnistuu turvallisesti ajoradalla.

Aseman ympäristön pyöräilyjärjestelyjen suurimmat ongelmat liittyvät asematunneliin, joka ei toimi ahtautensa vuoksi radan eri puolia yhdistävänä pyöräily-yhteytenä. Liikennemerkillä osoitettu pyöräilykielto tunnelissa parantaa jalankulun turvallisuutta kapeassa tilassa, mutta heikentää luontevalla pyöräilyetäisyydellä sijaitsevan Peltosaaren ja muiden radan itäpuolisten alueiden kytkeytymistä kaupungin ydinosaan ja kaupallisiin palveluihin.



Kuva 17: Pyöräilijöitä ylittämässä Hämeenkatua.



Kuva 18: Runkolukituksen mahdollistavaa pyöräpysäköintiä Kauppakujan kävelykatuosuudella.



Kuva 19: Pyörien liityntäpysäköintiä asematunnelin Peltosaaren puoleisen sisäänkäynnin tuntumassa.

## 6 Johtopäätökset ja kehitysehdotukset

### 6.1 Keskustan vetovoimatekijät esiin

Riihimäen ydinkeskusta näyttäytyi kaupunkiympäristön monipuolisuus- ja laatuanalyysin tulosten mukaan perinteisen jalankulkukaupungin tapaan toimivana korttelikaupunkina, jolla on potentiaalia toimia pienen kaupungin omaleimaisena keskuksena. Haasteita kehitykselle aiheuttavat kuitenkin keskustaympäristön kannalta ylimitoitettut liikennealueet sekä kaupallisen aktiivisuuden kannalta hankala kilpailutilanne läheisen kauppakeskus Atomin kanssa.

Keskustan eteläpuolella autokaupungin toimintalogiikkaa seuraileva marketympäristö on riskitilassa kaupunkiympäristön monipuolisuus- ja laatuksiteeristön tavoitteiden kanssa ja hajauttaa kaupungin keskustatoimintoja kaupungin kokoon nähden laajalle alueelle. Keskeiset kehityshaasteet liittyvätkin kauppakeskuksen, rautatieaseman ja ydinkeskustan välisten yhteyksien parantamiseen ja kaupunkirakenteen täydentämiseen sitä eheyttävällä tavalla. Lisäksi omat haasteensa aiheuttaa rautatien kahtia jakama kaupunkirakenne, jolloin erityishuomiota vaatii radan toiselle puolelle sijoittuneen Peltosaaren kytkeytyminen keskustan yhteyteen.

Kaupungin keskustan keskeisimmät kaupunkitilat on toteutettu korkeatasoisesti etenkin Granitin aukion tuntumassa, mihin sijoittuivat kaupungin korkeimman pistekertymän alueet. Granitin aukiota lukuunottamatta tarkastelueen aukioista ei ole kuitenkaan muodostunut kovin eloisia kohtaamispaikkoja. Vaikka osa aukioista on toteutettu kiinteiltä rakenteiltaan sinänsä laadukkaasti, ovat kadunkalusteiden puutteet lähes kaikilla aukioilla silmiinpistäviä – erityisesti ongelma korostuu Sampoaukiolla ja Tellustorilla. Istuimia sijaitsi julkisessa kaupunkitilassa yleisestikin hyvin niukasti, ja paikantuneet kadunkalusteet olivat monin paikoin heikkokuntoisia.

Maailmalta on esimerkkejä, joissa keskeisten julkisten kaupunkitilojen viihtyvyyttä on pyritty heikentämään esimerkiksi epämukavammilla istuimilla, jotta ei-toivotut ihmiset viettäisivät vähemmän aikaa julkisessa tilassa. Elävöittämisen kaupunkikehitystrategian mukainen ratkaisu olisi kuitenkin päinvastainen: keskeisimpien kohteiden, kuten paikallisten aukioiden, kehittäminen niin houkutteleviksi, että ne houkuttelisivat kaikenlaisia ihmisiä (esim. Whyte 1988, 158; Koskela 2009, 200). Tällöin myös mahdolliset laitapuolen kulkijat solahtaisivat joukkoon dominoimatta kuitenkaan tilaa niin, että muut kaupunkilaiset alkaisivat vältellä aluetta.

Seuraavilla sivuilla on käsitelty kaupunkiympäristön monipuolisuus- ja laatuksiteeristön tulosten perusteella esiin nousseita kehityskohteita Riihimäen keskustan rakenteessa. Potentiaalisten eheyttävän täydennysrakentamisen paikkojen lisäksi kohteisiin kuuluu käyttötarkoitukseltaan uusiutuvia alueita sekä kohteita, joiden nykyiset arvot olisi mahdollista nostaa voimakkaamin esille. Käsiteltävät kohdealueet on esitelty kuvan 20 kartalla seuraavalla sivulla.

Potentiaaliset kehitysalueet muodostavat Rautatiepuiston ja Maantien ympäristön ympärille asetuvan kehän. Myös kehän keskiössä sijaitseva ”vanha kaupunki” muodostaa oman kehitysalueensa. Ehdotukset on pyritty sovittamaan elävöittämisen kaupunkikehitystrategian mukaisiin tavoitteisiin, joihin myös käytetty arviointikriteeristö perustuu. Ehdotuksilla tähdätään keskusta-alueen viihtyisyyden ja houkuttelevuuden kasvattamiseen niin, että alue voisi palvella entistä paremmin sekä riihimäkeläisiä että paikkakunnalla pysähtyviä vierailijoita. Riihimäen keskusta-alueelle sijoittuu useita potentiaalisia vetovoimatekijöitä, joiden hyödyntäminen matkailijoiden houkuttelussa parantaa elävän kaupunkikeskustan tulevaisuudennäkymiä.



Kuva 20: Kaupunkiympäristön kannalta keskeisiä kehitysalueita 800 metrin säteellä Riihimäen ydinkeskustasta.

## KESKUSTAKORTTELIT

### NYKYTILA

- Ydinkeskusta toimii perinteisen korttelikaupungin tyyppisenä jalankulkukaupunkina, jonka pääkatuja ovat Hämeenkatu, Keskuskatu ja Kauppakatu.
- Granitin aukio ja Kauppakuja rakentuneet uudistuvan jalankulkukeskustan ytimeksi. Toimintojen ja reittien kannalta keskeisin piste silti Hämeenkadun ja Keskuskadun risteyksessä, ns. Puputin kulmassa.
- Ydinkeskustan kaupallisena veturina toimii Keskuskadun K-supermarket. Keskustakortteleissa toimii runsaasti pienempiä yrityksiä, minkä lisäksi etenkin ravintolatoiminta on aktiivista. Keskustakorttelien yhteyteen sijoittuu myös kaupungin pääkirjasto.
- Keskustan pääkatujen mittakaava on suuri ja katutilan käyttö painottuu autoliikenteeseen etenkin Keskuskadulla, osin myös Hämeenkadulla. Pyöräilyn järjestelyt johtavat osin jalankulun ja pyöräiliikenteen sekoittumiseen.
- Kadunkalusteita on niukasti ja kalusteiden laatutaso on vaihteleva. Ydinkeskusta ei näyttäydä potentiaalistaan huolimatta varsinaisena kaupunkilaisten olohuoneena.
- Osa korttelirakenteesta on hajanaista etenkin pääkatujen ulkopuolella, eikä kaikille kaduille muodostu selkeästi hahmottuvaa ja viihtyisää katutilaa.
- Keskuskadun eteläpuoliset korttelit ovat muodoltaan pitkiä. Hämeenkadun suuntaisesti korttelien pituus on lähes 300 metriä, mikä heikentää yhteyksiä katujen välillä. Ydinkeskustassa sijaitsevasta Junailijankadusta on muodostunut luonteeltaan takapihamainen, ja katu ympäristön laatutaso on heikko.

### KEHITYSMÄHDOLLISUUKSIA

- Ydinkeskustan erottuminen laadukkaana kaupunkilaisten olohuoneena edellyttää pelkkää Granitin aukiota laajempaa korkeatasoista jalankulkuympäristöä, johon asemakaavan mukaisten Kauppakujan ja Hämeenkadun kävelykatuusuuksien toteuttaminen antaa hyvät lähtökohdat. Hämeenkadun osuus voidaan toteuttaa myös jaetun katutilan periaattella.
- Pääkatujen katu ympäristöstä tulisi saada pienimitakaavaisempaa. Erillisistä kääntyvien kaistoista on mahdollista monin paikoin luopua. Yksisuuntaiset pyörätiet tutkittavana pyöräilyn ratkaisuna Hämeenkadulla, Keskuskadulla ja Kauppakadulla. Myös katupuiden ja istutusten lisääminen lisää viihtyisyyttä ja auttaa jäsentämään katutiloja.
- Kadunkalusteiden osalta korkeatasoiselle Riihimäkimallistolle on tarpeita myös suoranaista kävelykeskustaa laajemmalla alueella pääkaduilla ja puistoissa. Laadukkaat kadunkalusteet ovat keskeisiä niin viihtyisyyden kuin kaupungin imagonkin kannalta.
- Keskustan kaupallisen toiminnan kannalta toisen vetoimaisen päivittäistavarakaupan saaminen keskustakorttelien yhteyteen on keskeistä. Myös korttelien sisäpihojen kattaminen ja kytkeminen osaksi jalankulkukeskustan kaupallista kokonaisuutta voi tarjota mahdollisuuksia palvelutarjonnan kehittämiseksi.
- Junailijankadun varren korttelit tarjoavat runsaasti mahdollisuuksia keskusta-asumisen kehittämiseen. Kasvava paikallinen väestö luo toimintaedellytyksiä myös palveluille. Korttelien uudistamisen yhteydessä erityistä huomiota on kiinnitettävä poikittaisten yhteyksien lisäämiseen Hämeenkadun suuntaan.



Kuva 21: Esimerkki keskustakorttelien täydentämisestä ja korttelirakenteen poikittaisyhteyksien kehittämisestä.

## RAUTATIENPUISTON VANHA KAUPUNKI JA VETURITALLIT

### NYKYTILA

- Maantien ja Rautatiepuiston ympärille sijoittuva historiallinen puukaupunkiympäristö on omaleimaisinta Riihimäkeä. Alue on luokiteltu yhdessä veturitallien ja Kirkkomäen kanssa valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi.
- Maantie tarjoaa viihtyisän yhteyden rautatieaseman ja Hämeenaukion välille, mutta keskeisen reitin varrelle ei sijoitu asumisen lisäksi juuri muita toimintoja. Reitin loppupää Kirkkomäen tuntumassa on heikkolaatuinen.
- Rautatieaseman pohjoispuolelle sijoittuvat, osin 1800-luvulla rakennetut veturitallit ovat VR:n varikkokäytössä. Tallien vapautuminen uuteen käyttöön on ollut noussut aika ajoin esille mahdollisuutena alueen kehittämiseksi.
- Rautatieaseman ja ydinkeskustan välinen pääyhteys kulkee veturitallien ja Rautatiepuiston välistä Pohjoista asemakatua pitkin. Fyysinen katu ympäristö on toteutettu laadukaasti, mutta reitin varrelle ei sijoitu asumista tai juuri muitakaan toimintoja, vaan jalankulkijan näkökulmasta keskustarakenne katkeaa.

### KEHITYSMÄHDOLLISUUKSIA

- Maantien vanhasta puukaupunkiympäristöstä voi kehittyä todellinen Riihimäen vanha kaupunki, jos vanhaan puutalo ympäristöön sijoittuisi asumisen lisäksi houkuttelevaa ravintola- ja kahvilatoimintaa tai muita vanhaan puutalomiljööhön sopivia palveluita.
- Rakentamaton liiketontti Maantien alussa, keskeisellä paikalla rautatieasemaa vastapäätä, sopisi hyvin majoitustoimintaan. Viereisellä tontilla on toiminut jo aikanaan Riihimäen Rautatiehotelli.
- Veturitallien alueeseen liittyy huomattavaa potentiaalia monimuotoisena kulttuuri- ja tapahtuma-alueena sekä pienyritysten toimintaympäristönä, kunhan alue vapautuu varikkokäytöstä. Alueen kehittämisessä keskeistä on myös aseman ja ydinkeskustan välisen jalankulku yhteyden elävöittäminen.
- Maantien ympäristön ja veturitallien kehittäminen aktiiviseksi, historialliseen ympäristöön sijoittuvaksi kulttuuri- ja vapaa-ajan palveluiden keskittymäksi voi vaikuttaa merkittävästi kaupungin vetovoimaan ja imagoon.



**Kuva 22:** Keskustan ja rautatieaseman välille sijoittuvat veturitallit tarjoaisivat kiinnostavia kehittämismahdollisuuksia vapautuessaan varikkotoiminnoista muuhun käyttöön.

## ATOMIN HYBRIDIKORTTELI JA PALOHEIMONKADUN KORTTELIT

### NYKYTILA

- Atomin kauppakeskukseen sijoittuu puolet keskustan ja lähialueiden vähittäiskaupan työpaikoista ja keskus muodostaa suurimman yksittäisen kaupan keskittymän kaupungissa.
- Kauppakeskusta ympäröivät laajat maantasoiset pysäköintialueet, eikä keskus yhdisty luontevasti osaksi käveltävää keskustarakennetta.
- Kauppakeskuksen ja rautatieaseman välissä sijaitseva entinen Paloheimon voimalaitos on ollut pääosin tyhjiään voimalaitostoiminnan päättyttyä noin 10 vuotta sitten, vaikka rakennukseen suunniteltiin viime vuosikymmenellä mm. teatteri- ja ravintolatoimintaa.
- Paloheimonkadun ja Etelän Viertotien väliset kauppa- ja pysäköintikorttelit ovat jääneet vajaakäyttöön viereisen kauppakeskuksen valmistuttua.
- Matkakeskuksen yhteydessä toimiva Kauppakeskus Liikerata ei ole menestynyt toivotusti, vaan suuri osa liiketiloista on tyhjentynyt vuokralaisista.

### KEHITYSMAHDOLLISUUKSIA

- Kauppakeskus on tärkeää yhdistää keskustarakenteeseen myös jalankulun näkökulmasta. Paloheimonkadun ja kauppakeskuksen välille sijoittuva pysäköintialue tarjoaa mahdollisuuksia uuden hybridikorttelin paikkana, johon voi sijoittua niin palveluita, toimistotilaa kuin asumistakin. Pohjakerroksen toimintojen avautuminen suoraan katutilaan on ympäristöön kytkeytymisen kannalta olennaista.
- Alueelle on jo keskittynyt huomattavan runsaasti vähittäiskauppaa ydinkeskustan kortteleihin verrattuna, eikä epäsuhtaa tule entisestään voimistua. Tavoitteeksi automarketympäristön vaiheittainen muuntuminen sekoittuneeksi kaupunkikortteliksi.
- Voimalan tiloihin on keskeistä löytää toimija. Tilojen remontin yhteydessä myös ympäröivät ulkotilat tulee suunnitella korkeatasoisiksi.
- Paloheimonkadun ja Etelän Viertotien väliset korttelit voivat toimia keskustan asumispainotteisena laajentumisalueena.

## PELTOSAAREN KYTKEYTYMINEN KESKUSTARAKENTEeseen

### NYKYTILA

- Peltosaari muodostaa muusta kaupunkirakenteesta erillisen saarekkeen aivan ydinkeskustan vieressä. Kaupungin keskustasta alueen erottavat rautatien lisäksi laajat maantasoiset pysäköintialueet sekä rakentamattomat tontit Peltosaaren sillan tuntumassa.
- Alue on osin sosiaalisesti eriytynyt muusta kaupungista, mikä kytkeytyy mm. alueen vuokratilavaltaisuuteen, rakennus- ja asuntokannan yksipuolisuuteen ja heikkoon imagoon.
- Alueen kehittäminen on aktiivista. Alueelta on runsaasti esimerkkejä onnistuneista, rakennusten yleisilmettä merkittävästi kohentaneista peruskorjauksista.
- Alueen liikenneverkko on ulkosityöinen, minkä myötä kaupunginosan asematunnelista lähtevä keskusakseli muodostaa laajan, yhtenäisen jalankulkualueen.
- Fyysinen katu ympäristö on Tellustorin ympäristössä laadukasta, mutta kadunkalusteet puutteellisia. Ostoskeskus on heikkokuntoinen ja paikalliset palvelut ovat takavuosiiin verrattuna heikentyneet.

### KEHITYSMAHDOLLISUUKSIA

- Peltosaaren kytkeytyminen keskustarakenteeseen riippuu täydennysrakentamisen sijoittumisesta ja luonteesta. Peltosaaren yleissuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet parantavat alueen keskusakselin kytkeytymistä rautatieasemaan ja sitä kautta muuhun kaupunkiin, sekä monipuolistavat alueen etuosan toimintoja ja rakennuskantaa.
- Peltosaaren sillan kautta kulkevan yhteyden elävöittäminen edellyttäisi nykyisiä suunnitelmia kaupunkimaisempaa rakentamista kadun varrelle, jotta vaikutelma keskustasta lähiöön siirtymisestä olisi mahdollista välttää.
- Jo käynnissä oleva aluekehittäminen yhteistyössä kaupungin, paikallisten asukkaiden, korkeakoulujen ja tutkimuslaitosten välillä luo hyvät edellytykset alueen uudistumiselle ja innovatiivisille ratkaisuille.
- Pyöräilyn näkökulmasta nykyisen asematunnelin kapasiteetti ja siitä seuraava pyöräilykielto on ongelmallinen. Asematunnelin leventäminen ja pyöräilyn mahdollistaminen on keskeistä luontevalla pyöräilyetäisyydellä sijaitsevan alueen integroimiseksi keskustaan ja aseman seudun palveluihin.

## HÄMEENAUKION JA KAUPPATORIN YMPÄRISTÖ

### NYKYTILA

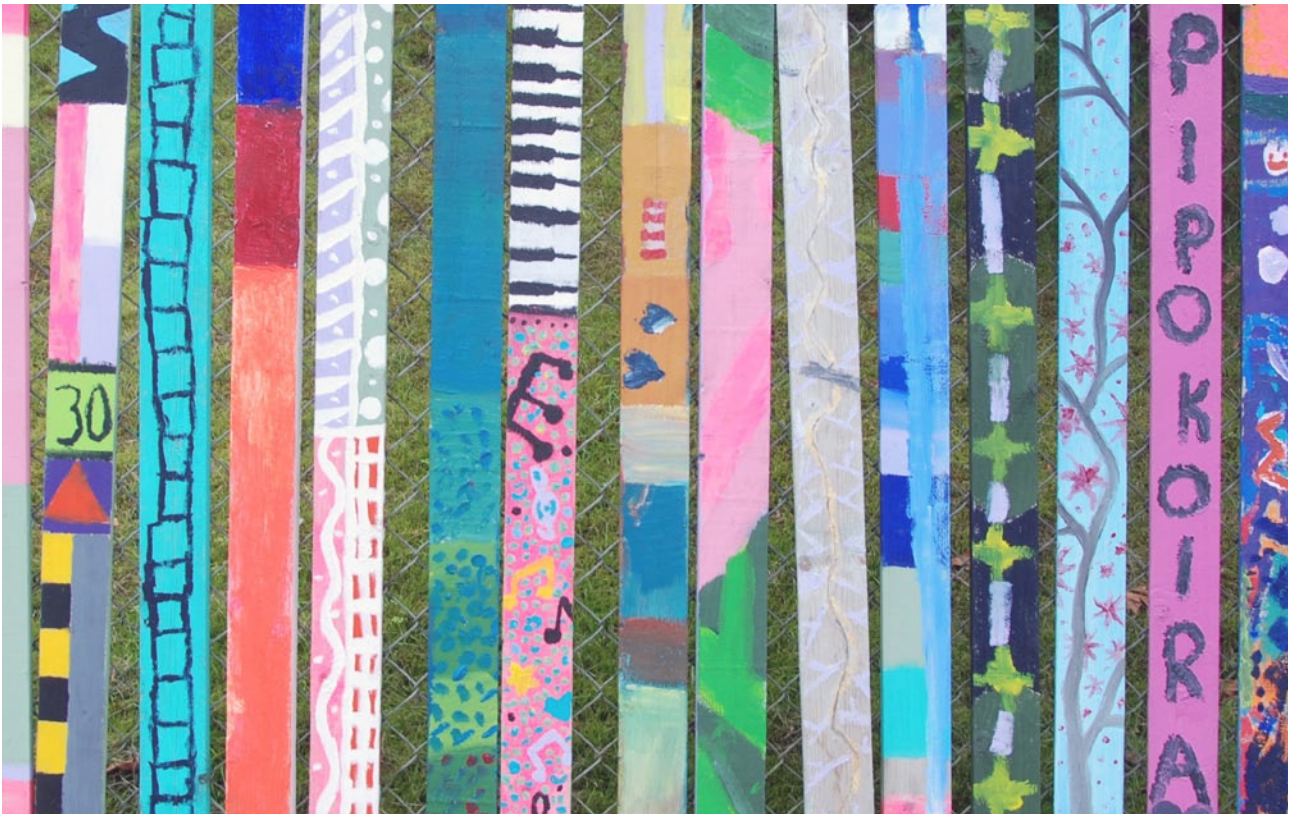
- Hämeenaukio toimii nykytilassaan kahdesta liikenneympyrästä ja niiden välisestä pienestä viheralueesta koostuvana liikenneaukiona, joka yhdistää Lopentien, Koivistonkadun ja Torikadun kaupungin pääkatuna toimivaan Hämeenkatuun. Aukio toimii porttina ydinkeskustaan, mutta ei itsessään tarjoa ajanvieton tai kohtaamisten paikkoja.
- Hämeenkadun alku Hämeenaukion ja Tempellicadun tuntumassa on kadun osuuksista autoliikennepainotteisin ja jalankulkuympäristöltään ongelmallinen. Kortteliväliltä puuttuu myös pyörätie.
- Kauppatorin ja vanhan linja-autoaseman ympäristö on jäänyt vajaakäytölle torimyynnin ja tapahtumien siirryttyä Granitin aukiolle ja linja-autoliikenteen siirryttyä matkakeskukseksi. Aluetta on suunniteltu kehitettävän keskusta-asumisen alueena.
- Torikatu on saneerattu korkeatasoiseksi yhteydeksi Hämeenaukion ja keskustan eteläosien välille. Se muodostaa edustavan pääyhteyden uuden Jokikylän asuinalueen ja ydinkeskustan välille.

### KEHITYSMAHDOLLISUUKSIA

- Hämeenaukion uudistamisessa tavoitellista on paikallisen solmukohdan luonteen ja jalankulkupainotteisuuden vahvistaminen sekä mahdollisuuksien tarjoaminen myös pysähtymiselle ja viihtymiselle.
- Alustavassa suunnitelmassa aukion aurinkoinen pohjoisosa hotellin edustalla on varattu oleilulle, kun taas autoliikenne on tiivistetty aukion eteläreunalle. Suunnitelma tarjoaa hyviä edellytyksiä viihtymisen paikallisen solmukohdan muodostumiselle.
- Hämeenkadun uusimisen osalta akuutein osuus sijoittuu Hämeenaukion ja Tempellicadun välille, missä jalankulun ja etenkin pyöräilyn olosuhteet ovat nykyisin heikot. Ajouradan kaventaminen ja aurinkoisen luoteispuolen jalkakäytävän leventäminen mahdollistaa myös terassit kadun varrella toimiville ravintoloille.
- Torikatu on eteläisen keskustan pohjois-eteläsuuntainen pääkatu. Pohjakerrosten elävyyden kadun varrella on syytä kiinnittää huomiota, vaikka yhteys sijoittuikin keskustan asumiseen painottuneeseen osaan.
- Pysäköintialueet Hämeenaukion pohjoispuolella Kulmakujan varrella tarjoavat mahdollisuuksia keskustasumisen kehittämiseen.



**Kuva 23:** Torikadun katu ympäristö on uusittu pinnoitteiltaan ja valaistukseltaan korkeatasoiseksi yhteydeksi Hämeenaukion ja keskustan eteläosien välille. Pohjakerrosten aktiivisuus hiipuu kuitenkin vanhan linja-autoaseman eteläpuolelle siirryttäessä.



Kuva 24: Lasten ja nuorten kuvataidekoulun teos Pohjoisen Asemakadun varrella.

## 6.2 Lopuksi

Viime vuosikymmenien aikana yhä useampia kaupunkia on alettu suunnitella korostaen mahdollisuuksia inspiroivaan kaupunkielämään: jalankulkuympäristöltään laadukkaassa, toiminnoiltaan monipuolisessa ja sekoittuneessa ympäristössä toimimiseen, lyhyisiin etäisyyksiin sekä sujuviin pyöräliikenteen järjestelyihin. Avainasemassa kaupungin identiteetin ja imagon muotoutumiselle ovat kaupungin keskustan luonne, alueelle sijoittuvat kulttuuritoiminnot, palvelut ja muut aktiviteetit sekä julkisen kaupunkiympäristön houkuttelevuus.

Keskustan laatuanalyysityössä on pyritty muodostamaan kokonaiskuva alueen kaupunkiympäristön monipuolisuudesta ja laadusta elävöittämisen kaupunkikehitysstrategian hengessä. Samalla on pyritty paikantamaan keskusta-alueelta erityishuomiota vaativia reittejä ja alueita sekä kohteita, joihin liittyy erityistä potentiaalia keskustan kehittämisessä. Työn yhteydessä laaditut analyysikartat tarjoavat systemaattisesti koottua suunnittelun tausta-aineistoa, jota on mahdollista hyödyntää niin katu- ja ympäristöjen kehittämistä, liikennejärjestelyjä kuin eheyttävää täydennysrakentamistakin suunniteltaessa.

Riihimäen vuoteen 2035 tähtäävässä strategiassa yleiskaavassa tavoitellaan kaupungin keskustan täydentymistä noin 1500 uudella asunnolla. Hyvin toteutetulla täydennysrakentamisella on mahdollista vaikuttaa merkittävästi keskustan elinvoiman ja kaupunkiympäristön tulevaisuuteen. Niin seniorit kuin lapsiperheetkin ovat kääntäneet katseensa entistä voimakkaammin kaupunkikeskustojen suuntaan, missä palvelut ja vapaa-ajan mahdollisuudet ovat lähellä. Mitä suurempi osa kaupungin kasvusta saadaan sijoitettua luontevalle kävelyetäisyydelle keskustan kauppakaduista, sitä paremmat toimintaedellytykset muodostuvat myös paikallisille palveluille.

Kaupungin osalta keskeisintä on ydinkeskustan korttelien elinvoiman turvaaminen ohjaamalla investointeja ensisijaisesti monipuolisen keskustarakenteen sisälle – ei sen eteläpuolelle tai muille palvelurakennetta tarpeettomasti hajauttaville alueille. Riihimäen keskustan korttelirakenne ja ajallisesti kerrostunut rakennuskanta tarjoavat hyvät puitteet houkuttelevan kaupunkikeskustan muodostumiselle, kunhan rajalliset kehitysresurssit kohdennetaan keskustan – ja sitä kautta koko kaupungin – elävyyttä tukevalla tavalla.



## LÄHTEET

- Alexander, Christopher, Sara Ishikawa & Murray Silverstein 1977. *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*. 1171 s. Oxford University Press, New York.
- Anttiroiko, Ari-Veikko & Markus Laine 2011. Kasvukoneesta innovaatioympäristöksi. Teoksessa Sculmann Harry & Pasi Mäenpää (toim.): *Kaupungin kuumat lähteet: Helsingin metropolialueen innovaatioympäristöt*, s. 24–41. Helsingin kaupungin tietokeskus.
- Bertolini, Luca 1999. *Spatial Development Patterns and Public Transport: The Application of an Analytical Model in the Netherlands*. *Planning Practice and Research* 14: 2, s. 199–210.
- Bertolini, Luca 2008. *Station Areas as Nodes and Places in Urban Networks: An Analytical Tool and Alternative Development Strategies*. Teoksessa Bruinsma, Frank, Eric Pels, Hugo Priemus, Piet Rietveld & Bert Van Wee (toim.): *Railway Development: Impacts on Urban Dynamics*, s. 35–57. Physica-Verlag, Heidelberg.
- Calthorpe, Peter 1993. *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. 175 s. Princeton Architectural Press, New York.
- Calthorpe, Peter & William Fulton 2001. *The Regional City: Planning for the End of Sprawl*. 304 s. Island Press, Washington D.C.
- Florida, Richard 2002. *Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. 434 s. Basic Books, New York.
- Florida Richard 2005. *Cities and the Creative Class*. 203 s. Routledge, Lontoo.
- Gehl, Jan 1987. *Life Between Buildings: Using Public Space*. 202 s. Arkitektens Forlag, Kööpenhamina.
- Gehl, Jan 2010. *Cities for People*. 269 s. Island Press, Washington D.C.
- Hoffrén, Jouko & Kalevi Penttilä 1979. *Riihimäen historia I: Vuoteen 1960*. 1177 s. Riihimäen kaupunki.
- Honka-Hallila, Helena 2000. *Riihimäki: Hyvien yhteyksien kaupunki: Riihimäki 1960-2000*. 368 s. Riihimäen kaupunki.
- HS 2014. *Kauppakeskukset tyhjenevät Riihimäellä*. Helsingin Sanomat, kotimaa 22.2.2014.
- HÄSA 2005. *Aseman seudusta vetonaula Riihimäelle*. Hämeen Sanomat, kotimaa 28.12.2005.
- Jacobs, Jane 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. 458 s. Vintage Books, New York.
- Kenworthy, Jeffrey 2009. *International Comparative Study of Town Centres: Understanding the Links Between Land Use, Transport, Economic Performance, Liveability and the Quality of the Public Realm*. Murdoch University, Perth.
- Koskela, Hille 2009. *Pelkokierre: Pelon politiikka, turvamarkkinat ja kamppailu kaupunkitilasta*. 397 s. Gaudeamus, Helsinki.
- Landry, Charles 2006/2000. *The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators*. 300 s. Earthscan, Lontoo.
- Lynch, Kevin 1960. *The Image of the City*. 194 s. M.I.T. Press, Cambridge.
- Riihimäen kaupunki 2013. *Peltosaaren maankäyttösuunnitelma 20.2.2013*. Kaavoitusyksikkö, Riihimäen kaupunki.
- Riihimäen kaupunki 2016. *Yleiskaava 2035: Luonnon*. Kaavoitusyksikkö, Riihimäen kaupunki.
- Riihimäen kaupunki 2015. *Kaavoituskatsaus-kaavoitusohjelma 2015*. 25 s. Kaavoitusyksikkö, Riihimäen kaupunki.
- Salmela, Ulla 2004. *Urban Space and Social Welfare: Otto-livari Meurman as a Planner of Finnish Towns 1914–1937*. *Taidehistoriallisia tutkimuksia* 30. 310 s. Taidehistoriallinen seura, Helsinki.
- Soininvaara, Osmo & Mikko Särelä 2015. *Kaupunkien voitto: Kuusi keinoa vapauttaa kaupunkien kasvu*. 115 s. Taloustieto Oy, Helsinki.
- Speck, Jeff 2012. *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time*. 312 s. Farrar, Straus & Giroux, New York.
- Söderström, Panu 2012. *Elävät kaupunkikeskukset: Kaupunkiympäristön monipuolisuus ja laatu verkostokaupungin keskuksissa*. *Suomen ympäristö* 32: 2012. 132 s. Suomen ympäristökeskus, Helsinki.
- Vaattovaara, Mari, Matti Kortteinen & Rami Ratvio 2009. *Miten kehittää lähiötä? – tapaustutkimus Riihimäen Peltosaaresta, metropolin laidalta*. *Suomen ympäristö* 46: 2009. 179 s. ARA, Lahti.
- Niemelä, Juha 2014. *Kehityskäytävät aluekehittämisen välineinä verkostoituvilla kaupunkiseuduilla: Vertaileva tutkimus Helsingin ja Tukholman metropolialueista*. Pro gradu -tutkielma. 72 s. Helsingin yliopisto.
- Vaismaa, Kalle, Jorma Mäntynen, Pasi Metsäpuro, Terhi Luukkonen, Tuuli Rantala & Kaisa Karhula 2011. *Parhaat eurooppalaiset käytännöt pyöräilyn ja kävelyn edistämiseksi*. 269 s. TTY, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampere.
- Whyte, William H. 1988. *City: Rediscovering the Center*. 393 s. University of Pennsylvania Press, Philadelphia.
- YKR. *Yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmä: väestö- ja työpaikkatiedot*. Suomen ympäristökeskus / Tilastokeskus, Helsinki.
- YLE 2015. *VR ilmoittaa keväällä, milloin yhtiö luopuu Riihimäen historiallisista veturitalleista*. Yle Häme 27.1.2015.

## KUVAT JA DIAGRAMMIT

Kuva 1. Panu Söderström.

Kuva 2. Gehl 1987, 13. Muokkaus ja suomennos Panu Söderström.

Kuva 3. Calthorpe 1993, 45.

Kuva 4. Otto-livari Meurman: Riihimäen kauppalan asemakaava 1925.

Kuvat 5–6. YKR 2012; 2014. Kartat Panu Söderström.

Kuvat 7–24. Panu Söderström.

Numeroimattomat valokuvat: Panu Söderström.

Sivun 6 kuvan pienoismalli vuoden 1939 Riihimäestä: Riihimäki-seura.

LIITE I: AUKIOIDEN JA REITTIIEN LUOKITTELU KAUPUNKIYMPÄRISTÖN MONIPUOLISUUS- JA LAATULUOKITUKSEN MUKAAN

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Yht.	Heikko	Keskitaso	Hyvä
Aukiot	Pohja-kerrosten aktiivisuus	Asuminen ja sosiaalinen valvonta	Sekoittunut rakenne	Visuaalinen monim. ja kaupunkik.	Toim. solmu- kohdat ja koht.paikat	Tilan mit. ja korttelirakenne	Jalankulun asema katutiliassa	Jalankulua. fyysinen laatu ja varustelu	Viherymp. ja hulevesien hallinta	Esteettömyys ja pyöräily	Yht.	Heikko	Keskitaso	Hyvä
Granitin aukio	2,5	2	2	2	2,5	2,5	3	2,5	1,5	2,5	23			X
Sampoaukio	1	2,5	1,5	2	1,5	2,5	2,5	2	2	2,5	20			X
Keskuskadun länsipää, "Lasinpuhaltajan aukio"	2	1	2	1,5	2	1,5	1	2	1,5	1,5	16		X	
Keskuskatu / Hämeenkatu, "Puputin kulma"	2,5	1,5	2,5	2	2	2	1	1,5	1	1,5	17,5		X	
Hämeenaukio	2	2	2,5	1,5	1,5	1,5	1	1	1,5	1	15,5		X	
Kauppatori	0	2	1	1,5	1,5	1,5	2	1,5	2	2	15		X	
Rautatieatori	1	0	1,5	2	2	1,5	2	2	1,5	2	15,5		X	
Eteläinen asemakatu, "Voimalan aukio"	0	0	1	1	1,5	1,5	2	1,5	1,5	2	12	X		
Tellustori	1,5	2,5	1,5	1,5	1,5	2	3	2	2,5	2	20			X
<b>Aukioiden tulokset, ka. / yht.</b>	<b>1,4</b>	<b>1,5</b>	<b>1,7</b>	<b>1,7</b>	<b>1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>1,9</b>	<b>1,8</b>	<b>1,7</b>	<b>1,9</b>	<b>17,1</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>3</b>
<b>Reitit (lännestä itään / pohjoisesta etelään)</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>Yht.</b>	<b>Heikko</b>	<b>Keskitaso</b>	<b>Hyvä</b>
Karankatu	0	2,5	0	1	0,5	1,5	1	1	1,5	1	10		X	
Hämeenkatu (1. pohjoisesta, Kallionkatu-)	1	2	1	1	0,5	1,5	1	1	1,5	1,5	12		X	
Hämeenkatu (2. pohjoisesta)	0	2	1	1	1	1,5	1,5	1	1,5	1,5	12		X	
Hämeenkatu (3. pohjoisesta, Koulukatu-)	2	2	1,5	1,5	1	2	1,5	1	2	1,5	16		X	
Hämeenkatu (4. pohjoisesta)	1	1,5	1	1	1	2	1,5	1	1	1,5	12,5		X	
Hämeenkatu (5. pohjoisesta)	2	0,5	1,5	1	1,5	1	1	1,5	2	1,5	13,5		X	
Hämeenkatu (6. pohjoisesta, Valtakäyri-)	2	2	2	1,5	1,5	2	2	2	2	2	19		X	
Hämeenkatu (7. pohjoisesta, Kauppakatu-)	2	1	2	2	2	2	2	2	1,5	1,5	18		X	
Hämeenkatu (8. pohjoisesta, Kauppakatu-)	2	1,5	2,5	2	2	2	2	2	1,5	1,5	19		X	
Hämeenkatu (9. pohjoisesta, Keskuskatu-)	2	1	2	2	2	1,5	1,5	1,5	1	1,5	16		X	
Hämeenkatu (10. pohjoisesta, Kirjkkopolku-)	2	1,5	2	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	16		X	
Hämeenkatu (11. pohjoisesta, Kalapojankuja-)	2	1	2	2	1,5	1,5	2	1	2	1	16		X	
Hämeenkatu (12. pohjoisesta, Tempelkitu-)	2	2	2	2	1,5	1,5	1	1	1	0,5	14,5		X	
Keskuskatu (1. lännestä, Junalijankatu-)	2	2	2	2	2	1,5	1	2	1	1,5	17		X	
Keskuskatu (2. lännestä, Hämeenkatu-)	2	2	2	2	2	1,5	1	2	0	1,5	16		X	
Keskuskatu (3. lännestä, Välikatu-)	2	2	1,5	1,5	1,5	1,5	1	2	1,5	1,5	16		X	
Keskuskatu (4. lännestä)	0,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1	1,5	1,5	2,5	2	15		X	
Pohjoinen asemakatu (1. pohj., Keskuskatu-)	1	1	1,5	1,5	1	1	1,5	2	2,5	2	15		X	
Pohjoinen asemakatu (2. pohjoisesta)	0	0	1	1,5	1	1	1,5	2	3	2	13		X	
Pohjoinen asemakatu (3. pohj., Rautatieatori)	0	0	1,5	1,5	1,5	1	1,5	2	2,5	2	13,5		X	
Aseman pohjoissivu	1	0	0,5	1	1,5	1,5	2	1	1	1,5	11		X	

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Yht.	Heikko	Keskitaso	Hyvä
Matkakeskuksen länsisivu	1	0	1	1	1,5	1,5	2	1,5	1	2	12,5		X	
Eteläinen asemakatu (1. pohj., Rautatietoriilta)	0,5	0	1	1	1,5	1,5	1,5	1	1,5	2	11,5		X	
Eteläinen asemakatu (2. pohj., Rautatietoriilta)	0	0	0	0,5	1	1	1,5	1	2	2	9	X		
Eteläinen asemakatu (3. pohj., Rautatietoriilta)	0	0	0	0	0,5	0,5	1,5	1	2	1,5	7	X		
Välikatu (1. pohjoisesta, Kauppakatu-)	1,5	0,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2	2	2,5	16			X
Välikatu (2. pohjoisesta, Granitin aukio-)	2	2	2	2	2	2,5	2,5	2,5	2	2,5	22			X
Kirjaston edusta (Kauppakatu-Kauppakuja)	1	0	1	2	2	2	3	2	3	1,5	17,5			X
Kirjaston puiston reitit	0	0	1	2	2	2,5	3	1,5	3	1,5	16,5			X
Lounaspuiston reitti	0	1	0,5	1	1,5	2	3	1,5	3	1,5	15			X
Kauppakuja (1. lännestä, Valtakäyriä-)	0,5	0	1,5	1	1	2	2,5	1,5	2	2,5	14,5		X	
Kauppakuja (2. lännestä, Junailijankatu-)	1,5	1	1,5	1	1,5	1,5	1	1	1,5	1	12,5		X	
Kauppakuja (3. lännestä, Hämeenkatu-)	2	0,5	2	2	2,5	3	3	2,5	2	2,5	22			X
Kauppakuja (4. lännestä, Granitin aukio-)	0,5	1,5	1,5	1	1,5	1,5	1,5	1	1,5	2,5	14		X	
Torikatu (1. pohjoisesta, Hämeenaukio-)	2	2	2	1,5	1,5	1,5	1,5	2	1,5	2	17,5			X
Torikatu (2. pohjoisesta, Torikuja-)	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2	1,5	2	16			X
Torikatu (3. pohjoisesta, Hallikujat-)	0	2	1,5	1	1	1,5	1,5	2	2	2	14,5		X	
Torikatu (4. pohjoisesta, Palohieimonkatu-)	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	1	2	1,5	2	9,5	X		
Palohieimonkatu (1. länn., Kulman puistok-)	1	2	1	1,5	0,5	1	1	1	2	1	12		X	
Palohieimonkatu (2. lännestä)	1	2	1	1,5	1	1,5	1,5	1	2	1	13,5		X	
Palohieimonkatu (3. lännestä)	0,5	2	1,5	1	1	1,5	1,5	1	2	1	13		X	
Palohieimonkatu (4. lännestä, Torikatu-)	0	1	1,5	1,5	0,5	1	1,5	1	2	1	11		X	
Palohieimonkatu (5. lännestä)	0,5	0,5	1,5	1	1	1	1,5	1	2	2	12		X	
Palohieimonkatu (6. lännestä)	0	2	1,5	1,5	1,5	1	1	1	2	2	13,5		X	
Palohieimonkatu - "Voimalan aukio" (1. länn.)	0,5	1	1	1	1	1	1,5	0,5	1	1	9,5	X		
Palohieimonkatu - "Voimalan aukio" (2. länn.)	1	0	0,5	1	1,5	1,5	3	1	0,5	1,5	11,5		X	
Palohieimonkatu - Kauppakeskus Atomi -reitit	1	0,5	0,5	0,5	1,5	0,5	1	1	1,5	1,5	9,5	X		
Kalevankatu (1. lännestä, Inkiäläntie-)	0,5	1,5	1,5	1	1	1,5	1,5	1,5	1,5	2	13,5		X	
Kalevankatu (2. lännestä, Uramontie-)	0,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2	14,5		X	
Kalevankatu (3. lännestä, Palsatkatu-)	0,5	0,5	1	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2	2	13,5		X	
Kalevankatu (4. lännestä, Hiekkalanpolku-)	0	0	1	2	2	1,5	1,5	1,5	2	2	13,5		X	
Kalevankatu (5. lännestä, Puistikko-)	0	1	1,5	1,5	2	1,5	1,5	1,5	2	2	14,5		X	
Valtakäyriä (1. lännestä, Keskuskatu-)	0,5	1	2	1,5	1,5	1,5	1,5	1	2	1	13,5		X	
Valtakäyriä (2. lännestä, Kauppakuja-)	0	1	1,5	1	1	1	1	1	2	1	10,5		X	
Valtakäyriä (3. lännestä, Kauppakatu-)	0	2	0,5	1	0,5	1,5	1	1	2	1	10,5		X	
Valtakäyriä (4. lännestä, Keskuskatu-)	0	2	0,5	1,5	0,5	2	1,5	1	2	1	12		X	
Valtakäyriä (5. lännestä, Junailijankatu-)	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2	1	1	1,5	1	14		X	
Kauppakatu (1. lännestä, Isokäyriä-)	0,5	1	1,5	2	2	1,5	1,5	1,5	2	1	14,5		X	
Kauppakatu (2. lännestä)	1	1	1,5	1	1	1	1	1	1,5	1	11		X	

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Yht.	Heikko	Keskitaso	Hyvä
Kauppakatu (3. lännestä, Hämeenkatu-)	2,5	0,5	2,5	2	2,5	2	1,5	1,5	0	1	16			X
Kauppakatu (4. lännestä)	2	1,5	2	2	2	1,5	1,5	2	1,5	1	17			X
Kauppakatu (5. lännestä)	0	1,5	1	1	1	1,5	1	1	1,5	2	11,5		X	
H. J. Elomaan katu (1. lännestä, Peitos. silta)	0	0	0	1	0	0	1,5	1	1,5	2	7	X		
H. J. Elomaan katu (2. lännestä)	0	0	0	0,5	0	0	1,5	1	2	2	7	X		
H. J. Elomaan katu (3. lännestä)	0	0	1	1	0,5	0,5	1	1	2	2	9	X		
Lopentie (1. lännestä, Opintie-)	1,5	2	2	1	1	1	1,5	1,5	2	1,5	15			X
Lopentie (2. lännestä, Opintie-)	1	1	1,5	1,5	1	1	1	1	2	1,5	12,5		X	
Lopentie (3. lännestä)	1,5	2	2	1	1,5	1,5	1,5	1	1,5	1,5	15			X
Junailijankatu (1. pohjoisesta, Valtakäyrä-)	0	1,5	1	1	1	1,5	1	1	1,5	1	10,5		X	
Junailijankatu (2. pohjoisesta)	0	1	1	1	1	1	1	1	1,5	1	9,5	X		
Junailijankatu (3. pohjoisesta, Kauppakatu-)	0	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1	1,5	1	12,5		X	
Junailijankatu (4. pohjoisesta, Kauppakatu-)	1	2	2	1	2	2	1,5	1	1	1	14,5		X	
Junailijankatu (5. pohjoisesta, Keskuskatu-)	1	1,5	2	1,5	1,5	2	1,5	1	1	1	14		X	
Junailijankatu (6. pohjoisesta)	0,5	0,5	1,5	1	1	1	1	1	1	1	9,5	X		
Junailijankatu (6. pohjoisesta)	0	2	1,5	1	1	1,5	1	1	1	1	11		X	
Junailijankatu (6. pohjoisesta)	1	1,5	1,5	1,5	1	2	1,5	1,5	1,5	1	14		X	
Junailijankatu-Hämeentie -reitti	0,5	1,5	1,5	1	1,5	1,5	1	1	1	1	11,5		X	
Junailijankatu-Jarrumiehenkatu -reitti	0,5	1	1	0,5	0,5	1	1	1	1,5	1	9	X		
Jarrumiehenkatu (1. pohj., Kalevankatu-)	0	1,5	1	1	1	1,5	1,5	1	2	1	11,5		X	
Jarrumiehenkatu (2. pohjoisesta)	0	1,5	0,5	0,5	0,5	0,5	1	1	1	1	7,5	X		
Jarrumiehenkatu (3. pohjoisesta)	0	2	0,5	1	0,5	1,5	1,5	1	2	1	11		X	
Jarrumiehenkatu (4. pohjoisesta)	1	1	1	1,5	1	1,5	1,5	1,5	2	1	13		X	
Jarrumiehenkatu (5. pohj., Temppeilikatu-)	0	1	1	1	1	1,5	1,5	1,5	1,5	1	11		X	
Jarrumiehenkatu (6. pohjoisesta)	0	2	1	1	1	1,5	1	1	1,5	1	11		X	
Puistikko (itäpuoli, 1. pohj., Kalevankatu-)	0	1,5	1,5	1,5	1,5	2	2	1	2,5	1	14,5		X	
Puistikko (itäpuoli, 2. pohjoisesta)	0	0	1	1,5	1,5	1,5	1,5	1	2,5	1	11,5		X	
Kaivokatu (1. pohjoisesta, Temppeilikatu-)	0	0	1	1	1	1	1	1	2	1	9	X		
Kaivokatu (2. pohjoisesta)	0	1,5	0	1	1	1,5	1	1	2	1	10		X	
Puistikko (länsipuoli)	0	0	0	1,5	1,5	1,5	1,5	1	2,5	1	10,5		X	
Temppeilikatu (1. lännestä, Puistikko-)	1,5	0	0,5	1,5	1,5	1,5	2	1,5	2	1	13		X	
Temppeilikatu (2. länn., Jarrumiehenkatu-)	1,5	2	1,5	1,5	1,5	1,5	2	1,5	2	1	16		X	
Temppeilikatu (1. lännestä, Junailijankatu-)	1	2	1,5	1,5	1,5	1,5	2	1,5	2	1	15,5		X	
Kulmakuja	0	1	1	1	0,5	0,5	1	1	1,5	1	8,5	X		
Kulmakuja-Hämeenaikio -reitti (1. pohj.)	0	1	1	0	0,5	0	0	0	1	0	3,5	X		
Kulmakuja-Hämeenaikio -reitti (2. pohj.)	1,5	2	2	1,5	1,5	1,5	2,5	2	1,5	1	17		X	
Hämeenaikio-Torikuja -reitti	0	1,5	1	1	1,5	1,5	3	1	2,5	1	14		X	
Torikuja (1. lännestä, Hallikuja-)	0	2,5	0	1,5	1	1,5	1,5	1	1,5	1	11,5		X	
Torikuja (2. lännestä)	0,5	2	1	1	1,5	1,5	1,5	1	1	1	12		X	

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Yht.	Heikko	Keskitaso	Hyvä
Maantie (1. lännestä, Torikatu-)	0,5	2	1	1	1	1	1	1	2	1	11,5		X	
Maantie (2. lännestä, Rajapolku-)	0	2	1	2,5	1	2,5	3	1,5	2,5	1	17			X
Maantie (3. lännestä, Nyberginpolku-)	0	1,5	1	1,5	2	1,5	2	1,5	2	2	15		X	
Rajapolku (1. lännestä, Maantie-)	0	2	1	1,5	0,5	2	2	1	2	2	14			
Rajapolku (2. lännestä, Nyberginpolku-)	0	2	0,5	1	0,5	1,5	3	1,5	2	2,5	14,5		X	
Nyberginpolku	0	1	0,5	1	0,5	1,5	3	1,5	2	2,5	13,5		X	
Riihikatu	1,5	2,5	1,5	1,5	1	1,5	1,5	1	1,5	1	14,5		X	
Hallikuja (1. lännestä)	0	2	1	1	1	1	1	1	1,5	1	10,5		X	
Hallikuja (2. lännestä)	0,5	1	1	1	1,5	1	1	1	1,5	1	10,5		X	
Hallikuja (3. lännestä)	0	2	1	1	1,5	1	1	1	1,5	1	11		X	
Uudenmaankatu (1. pohjoisesta)	0	1,5	1	1,5	1,5	1,5	1	1	2	1	12		X	
Uudenmaankatu (2. pohjoisesta)	0	2	0,5	1	1	1,5	1	1	2	1	11		X	
Uudenmaankatu (3. pohjoisesta, kiv)	0	1	0	1	0,5	1	3	1	2,5	2	12		X	
Välittäjä (1. pohjoisesta)	1,5	2	1,5	1,5	1,5	1,5	1	1	1,5	1	14		X	
Välittäjä (2. pohjoisesta, LP-alue, ei viral. reitti)	0	1,5	1	1	0,5	1,5	1	0	1,5	1	9	X		
Etelän viertotie (1. länn., Kulmaalan puistot.)	0	0,5	1	0,5	0	0,5	1	1	2	2	8,5	X		
Etelän viertotie (2. lännestä)	0,5	2	1	1	1	1	1,5	1	2,5	2	13,5		X	
Etelän viertotie (3. lännestä)	0,5	0	1	0,5	0,5	1	1,5	1	1,5	2	9,5	X		
Etelän viertotie (4. lännestä)	0,5	0	0	0,5	1	0,5	1	1	2	2	8,5	X		
Etelän viertotie (5. lännestä)	0,5	0	0	0,5	0,5	1	1	1	2	2	8,5	X		
Etelän viertotie - Paloheimonkatu (läntinen)	0	0	0,5	0	0,5	0	0,5	0,5	1	1	4	X		
Etelän viertotie - Paloheimonkatu (itäinen)	1	0	0,5	0,5	1	0,5	0,5	0,5	0,5	1	6	X		
Kauppakeskus Atomin länsiseinusta (1. pohji.)	1,5	0	0	1	2	1	1	1,5	0,5	1,5	10		X	
Kauppakeskus Atomin länsiseinusta (2. pohji.)	1,5	0	0	1	2	1	1	1,5	0,5	1,5	10		X	
Kauppakeskus Atomin länsiseinusta (3. pohji.)	1	0	0	0,5	2	1	1	1	0,5	1,5	8,5	X		
Kauppakeskus Atomin länsiseinusta (4. pohji.)	0	0	0	0,5	1,5	1	1	1,5	1,5	2	9	X		
Kauppakeskus Atomin eteläseinusta	1	0	0	0,5	1,5	0,5	1	1	0,5	1,5	7,5	X		
Voimalankatu (1. pohjoisesta, Etelän viertot.-)	0	2	0,5	1	1	1	1,5	1,5	2	2	12,5		X	
Voimalankatu (2. pohjoisesta)	0	2	0,5	1	1	1	1,5	1,5	2	2	12,5		X	
Voimalankatu (1. pohjoisesta, Etelän viertot.-)	0	1,5	1	1	1	1,5	1,5	1,5	2	2	13		X	
Voimalankatu-Kauppak. Atomi (pohji. reitti)	0	0,5	0,5	0	1	0,5	1	2	1	1,5	8	X		
Voimalankatu-Kauppakeskus Atomi (et. reitti)	0	0,5	0,5	0	1,5	0,5	1	2	1	1,5	8,5	X		
Voimalankatu - Eteläinen asemakatu (1. länn.)	0	0	0,5	0	0	0,5	1,5	1,5	2	2	8	X		
Voimalankatu - Eteläinen asemakatu (2. länn.)	0	0	0	0	0	0,5	1,5	1,5	2	2	7,5	X		
Peltokuja	0	2	1	1	1	1,5	1,5	1,5	1	2	12,5		X	
Asematunneli	0	0	0	1	1,5	1	3	2	0	1,5	10		X	
Asematunneli - Väinö Sinisalon katu	0	0	0	0,5	1,5	1	2,5	1	2	2	10,5		X	
Väinö Sinisalon katu - Telluskatu	0	0	0	1	1,5	1,5	2,5	1,5	2	2	12		X	

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Yht.	Heikko	Keskitaso	Hyvä
Telluskatu (1. lännestä, ostoskeskus)	1,5	1	1	1	2	2	3	2	1	2	16,5			X
Telluskatu (2. lännestä, Tellustori-)	0	1,5	1	1	1	2	3	2	1	2	14,5		X	
Telluskatu (3. lännestä, Otavankatu-)	0	1,5	1	1,5	1	1,5	3	2	1,5	2	15			X
Väinö Sinisalonen katu (Hj. Elomaan katu)	0	0	0	0,5	0	0,5	2	1	2,5	2	8,5	X		
Väinö Sinisalonen katu (Merkuriuksenkuja-)	0	1	0	0,5	0,5	0,5	1	1	1,5	1	7	X		
Linnunradank. (1. pohj., Merkuriuksenkatu-)	0	2	0	0,5	0	1	2,5	1	2	2	11		X	
Linnunradank. (2. pohj., Merkuriuksenkuja-)	0	2	1	0,5	1	1,5	3	1	2	2	14		X	
Linnunradank. (3. pohj., Telluskatu-)	0	2	1	1	1	1,5	3	1	2	2	14,5		X	
Linnunradank. (4. pohj., Venuksenkuja-)	0	2	0	0,5	0	1	3	1	2	2	11,5		X	
Linnunradank. (5. pohj., Venuksenkatu-)	0	1	0	0	0	0	2	1	2	2	8	X		
Merkuriuksenkuja	0	1,5	0	0,5	0	1	1	1	1	1	7	X		
Merkuriuksenkatu	0	1	0	0	0	0	1	1	1,5	1	5,5	X		
Merkuriuksenkatu - Otavankatu	0	1,5	0	0,5	0,5	1,5	2,5	1	2,5	2	12		X	
Otavankatu (1. pohjoisesta)	0	2,5	0	0,5	1	1,5	3	1,5	2	2	14		X	
Otavankatu (2. pohjoisesta)	0	2	0,5	1	1,5	1,5	3	1,5	2	2	15			X
Otavankatu (2. pohjoisesta)	0	2	0,5	1	1,5	1,5	3	1,5	2	2	14,5		X	
Otavankatu (2. pohjoisesta)	0	2	0,5	1	1,5	1,5	2,5	1,5	2	2	14		X	
Venuksenkuja (1. lännestä)	0	1,5	0	0,5	0	1	1	1	2	1	8	X		
Venuksenkuja - Otavankatu	0	2	0	1	0,5	1,5	2,5	1	1,5	2	12		X	
Venuksenkatu (1. lännestä)	0	0,5	0	0	0	0	0	0,5	2	1	4	X		
Venuksenkatu (2. lännestä)	0	2	0	0,5	0,5	1	1	1	2	1	9	X		
Kirkkopolku (1. pohjoisesta)	2	1	2	2	1,5	1,5	1,5	2	1,5	1	16			X
Kirkkopolku (2. pohjoisesta)	1	1,5	1,5	1,5	1	1,5	1,5	1	2	1	13,5		X	
Kirkkopolku (3. pohjoisesta)	0	1,5	1	1	1	1,5	1	1	2	1	11		X	
Kirkkopolku (4. pohjoisesta)	0	0,5	1	1	1,5	1,5	1	1	2	1	10,5		X	
Maisterinkatu	0,5	2	1,5	2	1	2	1,5	1	2	1	14,5		X	
Veturimiehenp. (ei virallista reittiä koko matkalla)	0	1	1	2	1	2	2	1,5	2,5	1,5	14,5		X	
Piippukuja	0,5	2	1	2	1,5	1,5	1,5	1,5	2	1,5	15			X
Kalajojankuja (1. lännestä)	2	2	2	1,5	1,5	2	1,5	1	2,5	1	17			X
Kalajojankuja (2. lännestä)	1	1	1,5	1,5	1,5	1,5	2,5	1,5	2,5	0	14,5		X	
Öllerinkatu (1. lännestä)	0	1	1,5	2	1,5	1,5	2	1,5	2,5	1	14,5		X	
Öllerinkatu (2. lännestä)	0	0,5	1	1,5	1	1,5	2,5	1,5	2,5	1,5	13,5		X	
Kirkkopolku-Öllerinkatu -puistoreitti	0	0,5	1	1	1	1,5	3	1,5	2,5	1,5	13,5		X	
Tuuranpolku	0	2	1	2	1	2	2,5	1	2,5	1,5	15,5			X
Kirkkomäki (1. lännestä, Hämeenkatu-)	1	2	1,5	1,5	1,5	2	1	1	2,5	1	15			X
Kirkkomäki (2. lännestä)	0	2	1	1	1	1	1	0,5	1,5	1	10		X	
Kirkon edusta	1	0,5	1	1,5	1,5	0,5	1	1	2	1	11		X	
Valtaku (1. pohjoisesta, Hämeenkatu-)	0,5	1	1	1,5	1	0,5	1	1,5	1,5	1	10,5		X	
Valtaku (2. pohjoisesta)	1	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1	1,5	2	1	14		X	

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Yht.	Heikko	Keskitaso	Hyvä
Valtaku (3. pohjoisesta)	1,5	1,5	2	2	1,5	1,5	1	1,5	1,5	1	15			X
Valtaku (4. pohjoisesta, Kauppakatu-)	2	2	2	2	2	2	1,5	1,5	2	1,5	18,5			X
Valtaku (5. pohjoisesta)	1	1,5	1,5	1,5	1,5	2	1	1,5	2	1,5	15			X
Pohjoinen rautatiek. (1. pohj., Kallionkatu-)	0	0	0	1	1	1,5	1,5	1,5	2	2,5	11			
Pohjoinen rautatiekatu (2. pohjoisesta)	0	0	0	0,5	1	1	1,5	1,5	2	2,5	10			
Pohjoinen rautatiekatu (3. pohjoisesta)	0	2	0,5	1	0,5	1,5	1,5	1,5	2	2,5	13			
Pohjoinen rautatiekatu (4. pohjoisesta)	0	1	0,5	1	0,5	0,5	1	1	2	2,5	10			
Pohjoinen rautatiekatu (5. pohjoisesta)	1	0	0,5	1	1	1,5	1,5	1,5	2,5	2	12,5			
Pohjoinen rautatiekatu (6. pohjoisesta)	0	1	0,5	1	0,5	1	1,5	1	2	2	10,5			
Pohjoinen rautatiekatu (7. pohjoisesta)	0	0	0,5	1	0,5	1	1,5	1	2	2	9,5	X		
Pohjoinen rautatiekatu (8. pohjoisesta)	0	0	1	1	1	1	1,5	1,5	2	2	11			
Kallionkatu (1. lännestä)	0	1	1	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	2	1,5	13			
Kallionkatu (2. lännestä)	0	1,5	1	1,5	0,5	1,5	1,5	1,5	2	1,5	12,5			
Kallionkatu (3. lännestä)	0,5	1	1	1	1	1,5	1,5	1,5	2	2	13			
Koulukatu (1. lännestä)	0	1	1	1	1	0,5	1	1	1,5	1	9	X		
Koulukatu (2. lännestä)	0	1	1	1,5	1	1,5	1,5	1	2	1	11,5			
Koulukatu (3. lännestä, Hämeenkatu-)	0,5	2	1,5	1,5	1,5	2	1,5	1	2	1	14,5			
Koulukatu (4. lännestä)	0	2	1	1	1,5	2	1,5	1,5	2	1	13,5			
Koulukatu (5. lännestä)	0	1,5	0,5	1	0,5	1,5	3	1,5	2	1	12,5			
Käräjäkatu (1. lännestä, Hämeenkatu-)	0,5	0	1	0,5	1	0,5	1	1,5	1,5	2	9,5	X		
Käräjäkatu (2. lännestä)	0	1,5	0,5	1	0	1,5	1,5	1,5	1,5	2	11			
Käräjäkatu (3. lännestä)	0,5	0,5	0,5	1	1	1	1	1,5	1,5	2	10,5			
Heikkiänkatu (1. lännestä)	0,5	1,5	0,5	1	0,5	1	1,5	2	1,5	1	11			
Heikkiänkatu (2. lännestä)	0	1	0	1,5	0	2	3	1	2,5	2	13			
Heikkiänpolku	0	1	1	1	0	1,5	1,5	1	1,5	1,5	10			
Suokatu (1. lännestä, Valtaku-)	2	1	1,5	1,5	1,5	2	2	1,5	2	1,5	16,5			X
Suokatu (2. lännestä)	0	2	0,5	0,5	1	2	1,5	1,5	1,5	1,5	12			
Suokatu (3. lännestä)	0	2	0,5	1,5	1,5	2	2	1,5	2	2	15			X
Suokuja	0	2	0,5	0,5	1	1	1	1	2	1,5	10,5			
Teknopolku (1. pohjoisesta)	0	1,5	0,5	1	0,5	1,5	3	1,5	2	3	14,5			
Teknopolku (2. pohjoisesta)	0	2	0,5	1	0,5	1,5	3	1,5	2	3	15			X
Murtokuja	0	2	0,5	1	0,5	1,5	1,5	1,5	1	1,5	11			
Oikokatu (1. pohjoisesta)	0	1	1	0,5	0	1,5	1	1	1,5	1	8,5	X		
Oikokatu (2. pohjoisesta)	0	2,5	1	1,5	0,5	1,5	2	1,5	1,5	2	14			
Oikokatu (3. pohjoisesta)	0	2,5	1	1,5	1	2	2	1,5	1,5	2	15			X
Oikopolku (1. pohjoisesta)	0	1	1	1	1	2	2	1	2,5	1	12,5			
Oikopolku (2. pohjoisesta)	0	1	0,5	0	0	0	1	0,5	2	1	6	X		
Oikopolku - Pohjoinen rautatiekatu -reitti	0	1	0,5	0	0	0	1,5	0	1,5	0,5	5	X		



	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Yht.	Heikko	Keskitaso	Hyvä
Oikopolku - Murtokuja -reitti	0	1	0	0	0	1,5	1,5	1	1	1,5	7,5	X		
Uramoninne (1. pohjoisesta, Laaksokatu-)	0	0,5	1	1	1	1	2	1,5	2	2	12		X	
Uramoninne (2. pohjoisesta)	0	2,5	0	1,5	0	1,5	1,5	1	2,5	1,5	12		X	
Uramontie (1. pohjoisesta)	0	2	0,5	1,5	0,5	1,5	1,5	1	2,5	1	12		X	
Uramontie (2. pohjoisesta)	0	2	0,5	1,5	0,5	1,5	1,5	1	2,5	1	12		X	
Uramontie (3. pohjoisesta)	0	1	0,5	1,5	1	1,5	1,5	1	1,5	1	10,5		X	
Uramontie (4. pohjoisesta)	0	1,5	1	1,5	1	1	1	1	2	1	11		X	
Uramontie (5. pohjoisesta)	0,5	1,5	1	1,5	1	1	1	1	2	1	11,5		X	
Koivistonkatu (1. lännestä)	0,5	1,5	1	1,5	1	1,5	1	1	2	1	12		X	
Koivostonkatu (2. lännestä)	0,5	2	1	1,5	1	1,5	1	1	2	1	12,5		X	
Koivostonkatu (3. lännestä)	0,5	1,5	1	1,5	1,5	1,5	1	1	2	1	12,5		X	
Palstatkatu (1. pohjoisesta)	0,5	1,5	1	1,5	0,5	1,5	1,5	1	2	1	12		X	
Palstatkatu (2. pohjoisesta)	0,5	2	0	1,5	0,5	1,5	1,5	1	2	1	11,5		X	
Palstatkatu-Kaivokatu -reitti	0	2	0	1	0,5	1,5	2	1	2	1,5	11,5		X	
Kaartokatu (1. pohjoisesta)	0,5	2,5	1	1,5	1	1,5	1,5	1	2	1	13,5		X	
Kaartokatu (2. pohjoisesta)	0	2	1	1,5	0,5	2	1,5	1	2	1	12,5		X	
Kaartokatu (3. pohjoisesta)	0	2	1	1,5	0,5	1,5	1,5	1	1,5	1	11,5		X	
Kaartokatu (4. pohjoisesta)	0	2	1	1	1	1	1	1	1,5	1	10,5		X	
Arjvirrankatu	0	1	0,5	1	0,5	1	1	1	2	1	9	X		
Koivistonrinne (1. pohjoisesta)	0	2	0,5	0,5	0	1,5	1	0,5	2	1	9	X		
Koivistonrinne (2. pohjoisesta)	0	2	0	1,5	0	2	1	0,5	2	1	10		X	
Koivistonrinne (3. pohjoisesta)	0	2	0,5	1	0,5	1,5	1	0,5	2	1	10		X	
Opintie (1. pohjoisesta)	0	2	0	1,5	0	2	1	0,5	2	1	10		X	
Opintie (2. pohjoisesta)	1	2	1,5	1,5	1	2	1,5	1	1,5	2	15		X	
Lehtorinpolku (1. pohjoisesta)	0	2	0,5	1	0,5	1,5	2,5	1,5	2	0,5	12		X	
Lehtorinpolku (2. pohjoisesta)	0	0,5	0,5	0,5	1	1	2	1,5	2	2	11		X	
Hiekkalanpolku	0	1	1	1	1	1	1,5	1,5	2	2	12		X	
Harjuriinne (1. lännestä, Kalevankatu-)	0,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1	1	1	1,5	2	13		X	
Harjuriinne (2. lännestä)	0	1,5	1	1,5	1	1	0,5	1	1,5	1,5	10,5		X	
Harjuriinne (3. lännestä)	1,5	0,5	1,5	2	2	1,5	1,5	2,5	2	2	17		X	
Salpauseläntie (1. lännestä)	1	2	1	1,5	0,5	1,5	1,5	1,5	2	1,5	14		X	
Salpauseläntie (2. lännestä)	0	1,5	0,5	1,5	0	1,5	1,5	1	2	1,5	11		X	
Salpauseläntie (3. lännestä)	0	1,5	0	1,5	0	1,5	1,5	1	2	1,5	10,5		X	
Salpauseläntie (4. lännestä)	0	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5	1,5	1	2	1,5	11,5		X	
Salpauseläntie (5. lännestä)	0	1,5	1	1,5	1	1,5	1,5	1	1,5	1,5	12		X	
Salpauseläntie (6. lännestä)	0	1	0,5	1	1	1	1	1	2	1,5	10		X	
Kokkimäki (1. lännestä)	0	1,5	0,5	1	0,5	1,5	1	1	2	1,5	10,5		X	
Kokkimäki (2. lännestä)	0	1,5	0,5	1	0,5	1,5	1	1	2	1	10		X	
Päivärinne	0	1,5	0	1,5	0,5	2	3	1	2,5	1,5	13,5		X	

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Yht.	Heikko	Keskitaso	Hyvä
Laurinpolku	0	1,5	0	1,5	1	2	3	1,5	2,5	0	13		X	
Isokäyrä (1. pohjoisesta, uimalalta)	1	0,5	1	1	1	2	2,5	1,5	2	2	14,5		X	
Isokäyrä (2. pohjoisesta)	0	1,5	0,5	1,5	0,5	2	2,5	1,5	2	2	14		X	
Isokäyrä (3. pohjoisesta)	0	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5	1,5	1,5	2	1,5	12		X	
Isokäyrä (4. pohjoisesta)	0	1,5	0,5	1,5	0,5	1,5	1,5	1,5	2	1,5	12		X	
Kokinrinne	0	1,5	0,5	1,5	0,5	2	2,5	1,5	2	0,5	12,5		X	
Penttilänkatu (1. pohjoisesta)	0	1,5	0,5	1,5	1	1,5	1,5	1,5	2	2	13		X	
Penttilänkatu (2. pohjoisesta)	0	1,5	0,5	1,5	1	1,5	1,5	1	2	1,5	12		X	
Museokatu (1. pohjoisesta)	0	1,5	0,5	1,5	0,5	2	1	1	2	1	11		X	
Museokatu (2. pohjoisesta)	0	1,5	0	1,5	0,5	2	1	1	2	0,5	10		X	
Museokatu-Väitkäyrä -reitti	0	1,5	0,5	1	0,5	1,5	3	0	2	0	10		X	
Koulukatu-Vähäkäyrä -reitti	0	0	0,5	2	0,5	1,5	2	1	2,5	1	11		X	
Allinnankuja	0	1,5	0	1	0,5	1,5	1,5	1	2	1,5	10,5		X	
Vähäkäyrä	0	2	0,5	0,5	0	1	1,5	1	2	1,5	10		X	
Uramonrinne-Isokäyrä -reitti (1. lännestä)	0	0	0	0,5	1	1,5	3	1	2,5	2	11,5		X	
Uramonrinne-Isokäyrä -reitti (2. lännestä)	0	1	1	1	1	1,5	3	1	2,5	0	12		X	
Harjukatu (1. pohjoisesta)	0	0	0	0,5	0,5	1,5	3	1	2,5	1,5	10,5		X	
Harjukatu (2. pohjoisesta)	0	1	0	1,5	0	1,5	1,5	1	2,5	1,5	10,5		X	
Pohjolanlatu-Isokaari -reitti (länt., 1. pohji)	1	0	0	1	1,5	1	2,5	1	1,5	2	11,5		X	
Pohjolanlatu-Isokaari -reitti (länt., 2. pohji)	0	0,5	0,5	1	1	1,5	2,5	1	2	0	10		X	
Pohjolanlatu-Isokaari -reitti (it., 1. pohji)	1	0	0,5	0,5	1	1	2	0	1,5	1	8,5	X		
Pohjolanlatu-Isokaari -reitti (it., 2. pohji)	0	0,5	0,5	1	1	1,5	2,5	1	2	2	12		X	
Reittien tulokset, ka. / yht.	0,4	1,2	0,9	1,2	1,0	1,4	1,6	1,2	1,8	1,4	12,1	47	181	46
Aukiot ja reitit, ka. / osuus	0,5	1,2	0,9	1,2	1,0	1,4	1,6	1,2	1,8	1,5	12,3	17,0 %	65,7 %	17,3 %



Tutkimuksessa analysoidaan kaupunkiympäristön laatua Riihimäen keskustan jalankulkureiteillä sekä esitellään tuloksiin pohjautuvat kehitysehdotukset alueittain.

Arviointi perustuu kymmenkohtaiseen kriteeristöön, jonka pohjalta reittien laatutekijät on pisteytetty. Kriteeristön lähtökohtana toimii elävöittämisen kaupunkikehitysstrategia, jossa korostuu aktiivikäytössä olevan julkisen kaupunkitilan rooli jalankulkumyönteisen, eloisan ja turvallisen kaupunkiympäristön perustana.

Riihimäen kaupunkiympäristön laatuanalyysityö on osa Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) vetämää Urban Zone 3 -projektia.

