

Asemakaavan 9020 Tornihotellin laajennus liikenneselvitys

19.5.2025



SITOWISE



TAMPERE

Liikennesuunnitelma

Asemakaavan 9020 Tornihotellin laajennuksen liikennesuunnitelma on laadittu Tampereen kaupungin toimeksiannosta, jossa työn tilaajina ja ohjaajina ovat toimineet: Työn tilaajana ja ohjaajina Tampereen kaupungilta ovat toimineet:

- Katja Seimelä liikenne
- Paula Frank kaavoitus

Liikennesuunnitelman on laatinut Sitowise Oy, jossa työhön ovat osallistuneet:

- Tero Backman projektipäällikkö
- Konsta Salo pääsuunnittelija/ projektisihteeri
- Otto Kuparinen liikennesuunnittelija, siltayhteys
- Tuomas Sainio liikennesuunnittelija

Liikennesuunnitelma on tehty samaan aikaan asemakaavan viitesuunnitelman kanssa. Viitesuunnitelmasta on vastannut arkkitehtitoimisto Sarg + Sigge.

Yleistä kaava-alueesta

- **Kaavan suunnittelualue:**

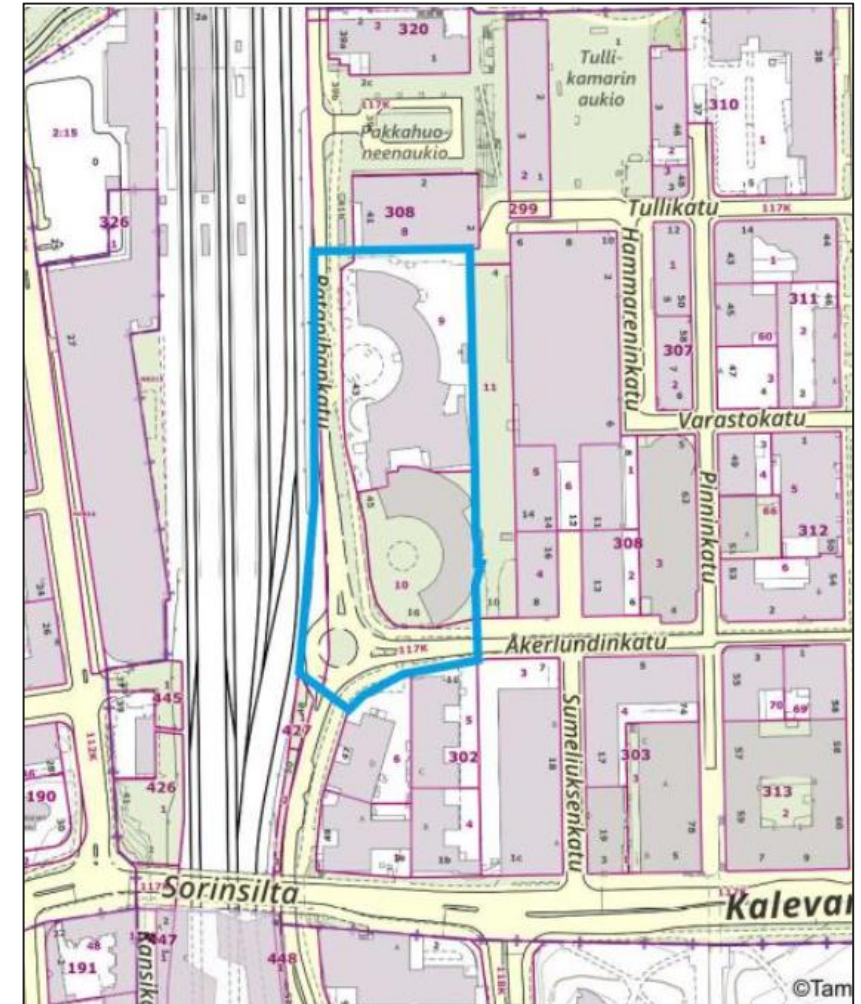
Suunnittelualue sijaitsee ydinkeskustassa rautatieaseman itäpuolella Tullin kaupunginosassa XVII, korttelissa 308, tontilla 10. Sen pohjoispuolella on nykyinen Solo Sokos Hotelli Torni, itäpuolella Tullin kauppakeskus ja pysäköintialue. Etelä- ja länsiosassa suunnittelualueeseen sisältyy Åkerlundinkatua ja Ratapihankatua kiertoliittymä mukaan lukien. Molemmat rinnakkaiset veturitallit ovat suunnittelualueella. Uuden tornin sijoittelun keskiössä on veturitalleista eteläisempi, joka on rakennettu vuosina 1917 ja 1930. Veturitalli on tyhjillään, kunnostamaton ja kiertyy viuhkamaisesti avoimen piha-alueen ympärille.

- **Kaavan tavoitteet:**

Kaavan tavoitteena on eheyttää korttelirakennetta ja kaupunkikuvaa, huomioida valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö ja arvoihin sovittautuminen. Kaavan tavoitteena on mahdollistaa hotellin laajentuminen ja luoda edellytykset vanhan veturitallin kunnostamiselle hotellitoimintaa varten sekä mahdollistaa käyttöä vanhalle vesitornirakennukselle. Kaavan yhteydessä tutkitaan Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun liittymäratkaisua ja osoitetaan liittymän edellyttämä katualue. Asemakaavalla mahdollistetaan kävelysillan toteuttaminen ja esteettömät yhteydet Åkerlundinkadulta Pohjoiskannelle ja Asemapuistoon.

- **Kaavan lähtökohdat:**

Henkilöratapihan sekä Ratapihankadun liittymän välittömässä läheisyydessä oleva kaava-alue on valtakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä. Kaava-alue sijoittuu myös rautatieverkon runkomelun riskivöhykkeelle. Yliopistontunneli Hämpin parkin laajennukseen sijoittuu kaavoitettavan kiinteistön alapuolelle. Alueen maaperän saastuneisuutta on tutkittu vuonna 2000 ja maaperässä on todettu haitta-aineita.



Kuva 1: Asemakaavan nro 9020 rajaus virastokartalla

Kaava-alueen nykytila 1/2

- **Veturitalli**

Tyhjillään olevan eteläisen veturitallin sorapintainen piha on pysäköintikäytössä. Lisäksi pihalla on esillä Eteläkannen, Pohjoiskannen ja Asemakeskuksen aiemman suunnitteluvaiheen pienoismalli.

- **Ratapihankadun-Åkerlundinkadun liittymä**

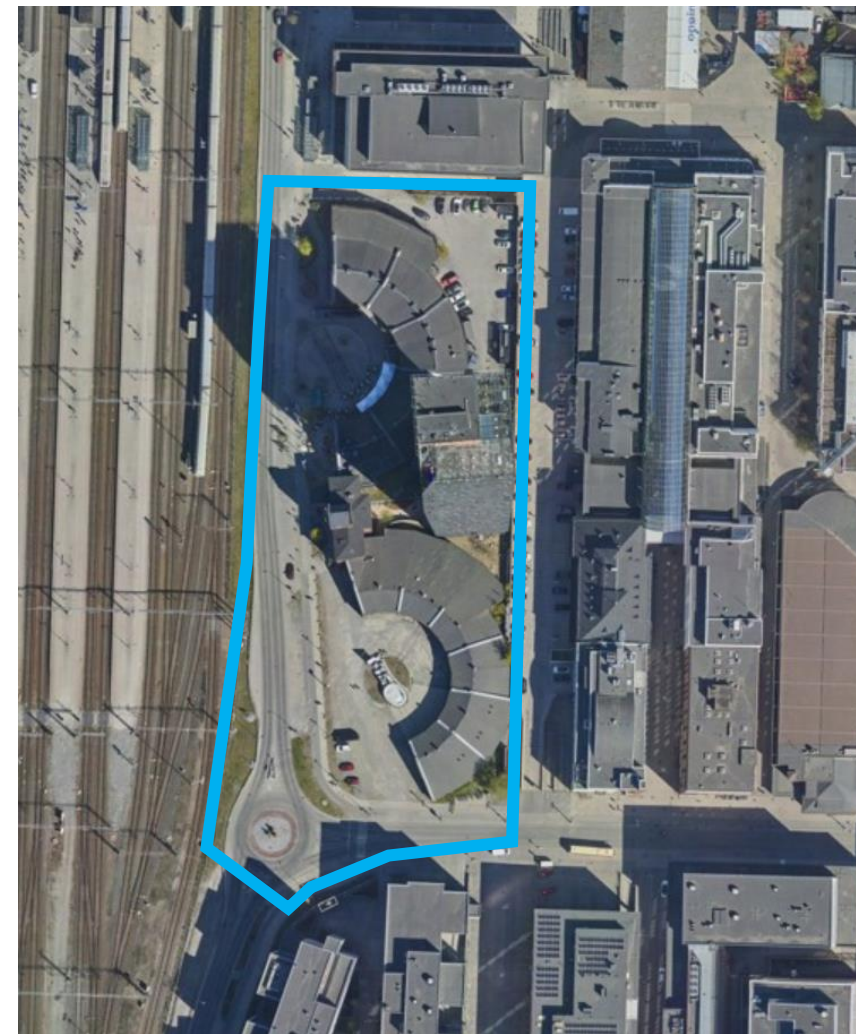
Liittymässä on ollut jo pitkään väliaikaisena ratkaisuna toteutettu liikenneympyrä. Nykyisillä liikennemäärillä liikenneympyrä toimii varsin hyvin ja se on koettu toimivaksi alueen toimijoiden keskuudessa. Väliaikainen liikenneympyrä on hieman pienempi kuin kohteeseen suunniteltu pysyvä liikenneympyrä. Åkerlundinkadun ja Ratapihankadun liittymäalueesta on tehty erillinen Liittymän, kulkuyhteyksien ja maankäytön selvitys (Sitowise 2019, myöhemmin käytetään termiä ”liittymäselvitys”).

- **Hotellin edustan saattopysäköinti**

Hotelli Tornin edustalla on linja-auto- ja saattopysäköintipaikkoja Ratapihankadun itä laidalla. Kapasiteetti on koettu hotellin puolesta riittäväksi.

- **Katu ympäristö**

Ratapihankatu on vilkas keskustan etelä-pohjoissuuntainen läpikulkuliikenteen kokoojakatu. Suunnittelualueen kohdalla Ratapihankadun varressa ei ole katuvihreää katualueella. Hotellin tontilla istutuksia on useassa kohdassa lähellä katua.



Kuva 2: Ilmakuva suunnittelualueesta

Kaava-alueen nykytila 2/2

- **Nykytilan liikennemäärät**

Ratapihankadun liikennemäärä iltahuipputunnissa 1400 ajoneuvoa ja Åkerlundinkadulla 550 ajoneuvoa. Åkerlundinkadun ylittävällä suojatiellä on iltahuipputunnissa 150 jalankulkijaa ja pyöräilijää. Liikennemäärät käydään tarkemmin läpi dialla 6.

- **Onnettomuudet**

Tieliikenneonnettomuustilaston mukaan vuosina 2020-2024 suunnittelualueella tai sen välittömässä läheisyydessä Ratapihankadulla ja Åkerlundinkadulla ei sattunut yhtään poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta.

- **Hotellin tonttiliittymä**

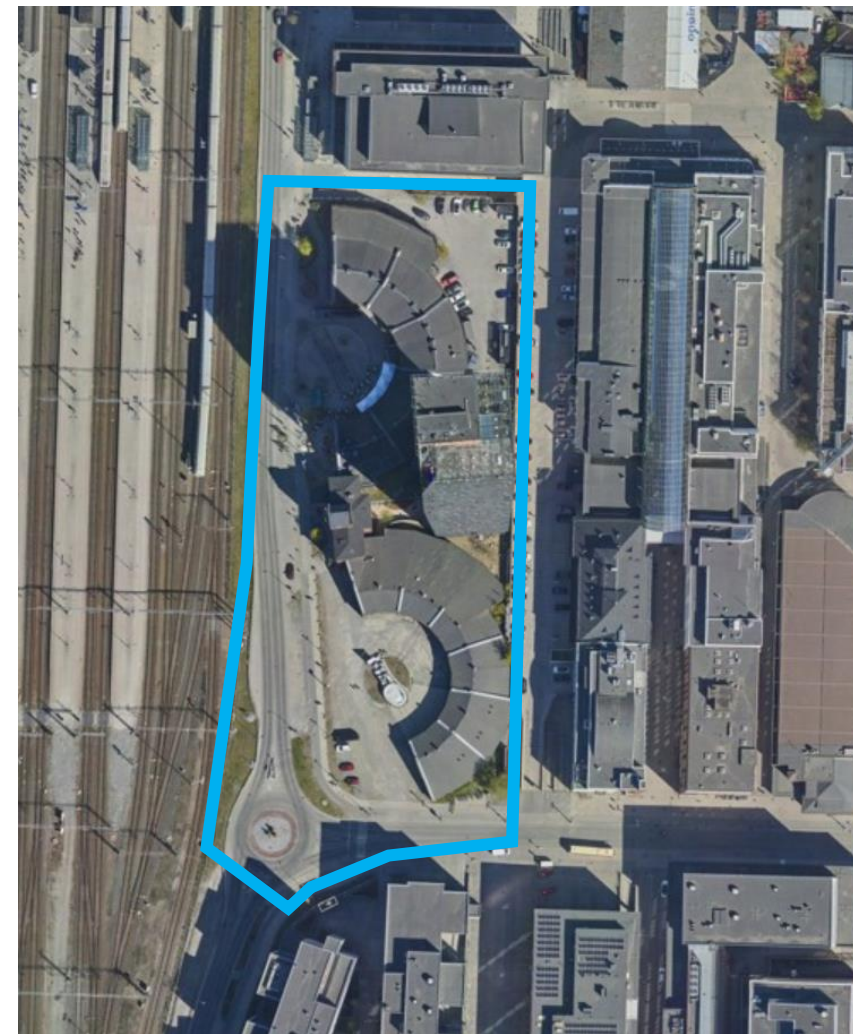
Hotelli Tornin nykyinen tonttiliittymä, jonka kautta hoidetaan sekä Hotelli Tornin, että Pendoliino-talon huolto, on koettu hankalaksi pohjoisen veturitallin pohjoisseinustalla. Pihalta tuleva auto joutuu väistämään jalankulkijat, pyöräilijät ja moottoriajoneuvoliikenteen ilman kunnollisia odotustiloja. Näkemät tonttiliittymästä ovat heikot.

- **Vieras- ja henkilökunnan pysäköinti**

Hotellin takana tontin koilliskulmassa on pysäköintialue henkilökunnalle ja vieraille. Ajoyhteys kulkee hotellin pohjoisseinustaa myöden. Ajoyhteys pysäköintiin kulkee edellisessä kappaleessa kuvaillun liittymän kautta.

- **Pyöräpysäköinti**

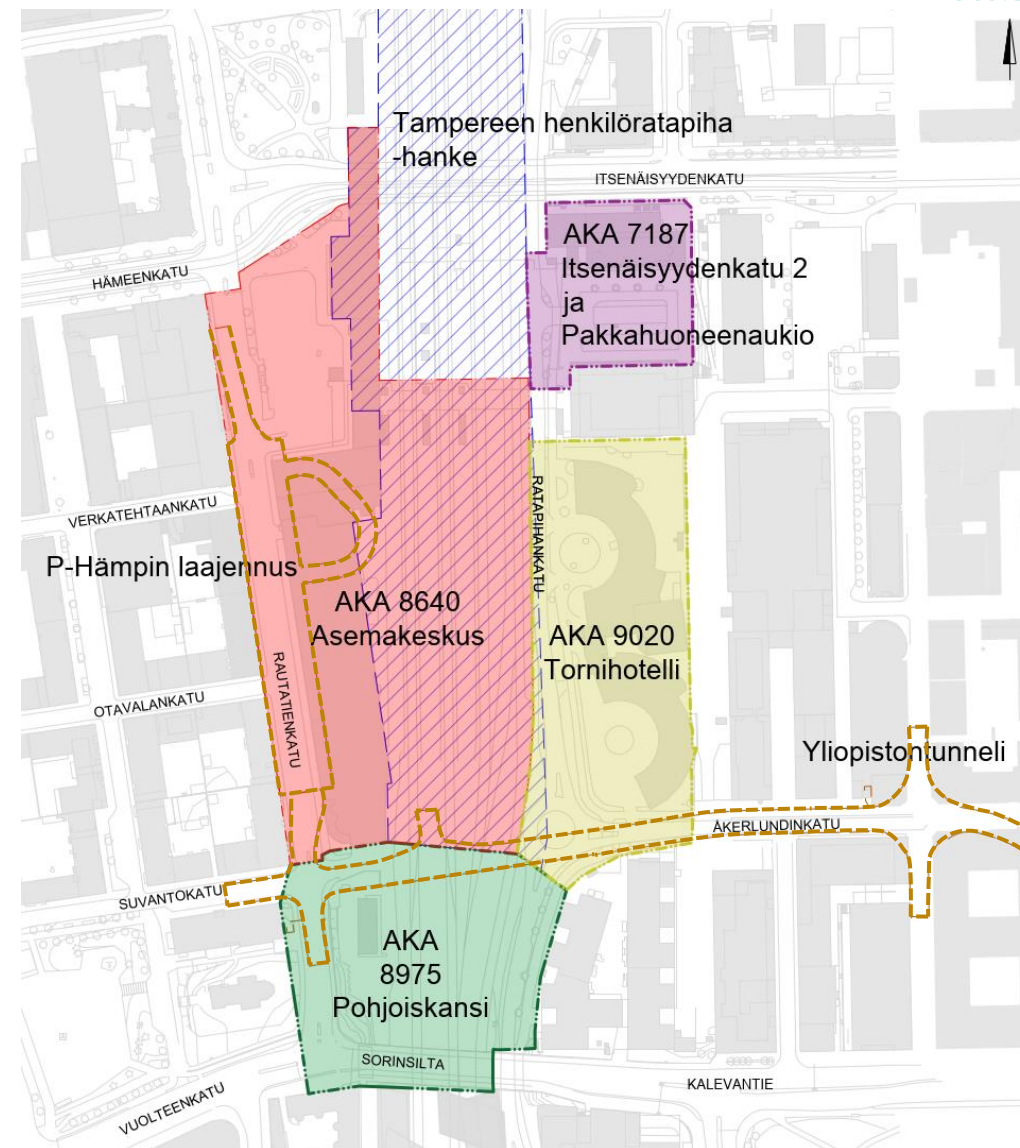
Henkilökunnan pyöräpysäköinti on samalla alueella kuin henkilökunnan autopysäköinti. Vieraiden pyöräpysäköinti on sisäänkäyntien ympäristössä Ratapihankadun puolella. Ratapihankadun puolella on myös telineet hotellin lainattaville polkupyörille.



Kuva 3: Ilmakuva suunnittelualueesta

Ympäröivät hankkeet

- AKA 9020 Hotelli Tornin laajennus
- AKA 7187 Itsenäisyydenkatu 2 ja Pakkahuoneenaukio
- AKA 8640 Asemakeskus
- AKA 8975 Pohjoiskansi
- Tampereen Henkilöratapiha
- P-Hämpin laajennus ja maanalainen ajoyhteys

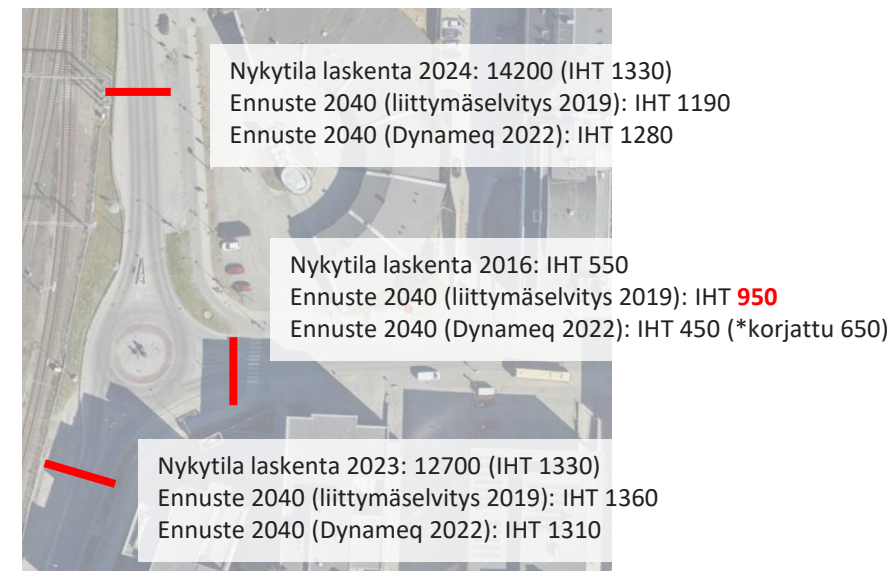


Kuva 4: Hotelli Tornia ympäröivät hankkeet.

Ratapihankatu-Åkerlundinkatu liittymän liikenne-ennuste

- Ratapihankadun viimeisimmissä laskennoissa (2023 ja 2024) vuorokausiliikennemäärät ovat olleet korkeammat kuin vuoden 2020 ennusteissa. Iltahuipputunnin liikennemäärät eivät kuitenkaan ole nousseet, vaan liikenne on tasoittunut pidemmälle ajanjaksolle. Ratapihankadun kokonaisliikennemäärän ei ole realistista kasvaa, koska kadun välityskyky ei tule kasvamaan nykyisestä.
- Åkerlundinkadulta ei ole ajantasaisia laskentoja liittymästä. Uusimmat laskennat on tehty Sumeliuksenkadun liittymän itäpuolelta, missä vuoden 2024 iltahuipputuntilaskennassa on ollut 215 ajoneuvoa (vuorokausiliikenne 2750). Mittauspisteen liikennemäärissä ei muun muassa näy Tullintorin pysäköintilaitoksen vaikutusta. Laskennassa vuodelta 2016 liittymässä on 550 ajoneuvoa iltahuipputunnissa. Vuonna 2022 tehdyssä Tampereen keskustan Dynameq mallinnuksessa nykytilaennusteen liikennemäärä Åkerlundinkadulla oli 450 ajoneuvoa huipputunnissa. Dynameq ennusteessa Sumeliuksenkadun rooli poistumisessa Tullin alueelta korostuu kuitenkin liikaa (poistujia huipputunnissa 280, mikä ei ole realistista). Näistä poistujista jopa 250 voitaisiin ajatella poistuvan todennäköisemmin Åkerlundinkadun kautta Ratapihankadulle.
- Vuonna 2019 tehdyssä liittymäselvityksessä käytetyssä liikenne-ennusteessa Åkerlundinkadun liikennemäärä oli iltahuipputunnissa 950 ajoneuvoa. Tullin alueelle iltahuipputunnissa saapuvaa liikennettä oli kasvatettu 40 % ja poistuvaa liikennettä 50 %. Liikennemäärien ennustettu kasvu oli hyvin suurta alueen maankäytön suunnitelmat huomioiden. Vaikka maankäyttö on lisääntymässä, ohjataan samalla pysäköintiä maan alle.

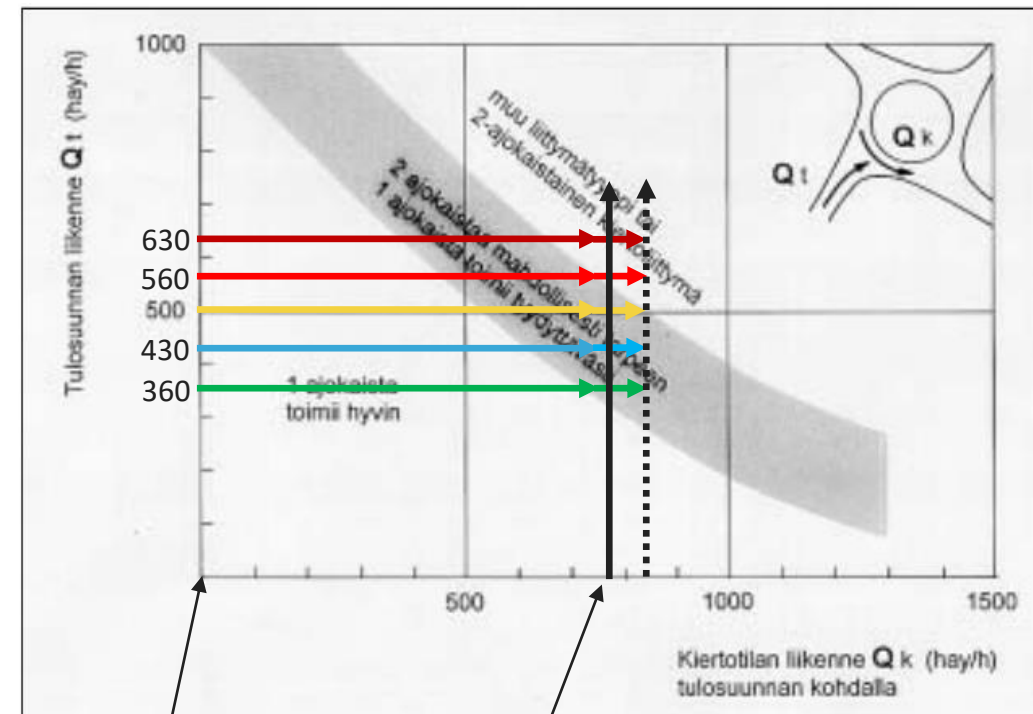
- Tässä työssä liittymän kapasiteettia tarkasteltiin Åkerlundinkadun osalta viidellä eri iltahuipputuntiliikenteellä. Nykytilan 550 ajoneuvolla ja vuoden 2019 liikenne-ennusteen 950 ajoneuvolla, sekä muutamalla ennusteella näiden välistä.
- Tässä työssä Ratapihankadun liikennemääränä on käytetty Åkerlundinkadun liittymän eteläpuolella 1400 ajoneuvoa iltahuipputunnissa. Näistä pohjoisen suuntaan ajavia on hieman vajaa puolet eli 650 ajoneuvoa. Pohjoiseen kulkevista 60 % (390 ajoneuvoa) ennustetaan ajavan suoraan ja 40 % (260 ajoneuvoa) kääntyvän Åkerlundinkadulle.



Åkerlundinkadun ylittävällä suojatiellä on nykytilalaskentojen perusteella huipputunnissa noin 150 jalankulkijaa ja pyöräilijää. Ennusteena on laskennoissa käytetty kulkijamäärien kaksinkertaistumista 300 kulkijaa huipputunnissa.

Ratapihankatu-Åkerlundinkatu liittymän toimivuus

- Vuoden 2019 liittymäselvityksessä todettiin molempien liittymätyyppien olevan mahdollisia. Liikenteen toimivuuden perusteella ja Ratapihankadun pääsuunnan liikenteen häiriöttömyyden näkökulmasta liittymätyypiksi suositeltiin liikennevalo-ohjattu T-liittymää. Ratapihankadun varren maankäytön ja tonttiliittymien käytettävyyden perusteella suositeltiin puolestaan liikenneympyrää.
- Ratapihankadun liikennemäärä iltahuipputunnissa 1400 ajoneuvoa. Etelästä pohjoiseen 650 ajoneuvoa. Suoraan 60 % (herkkyystarkastelu 70 %) ja kääntyviä 40 % (30 %).
 - Etelästä pohjoiseen 390 ajoneuvoa huipputunnissa (herkkyys 455).
 - Etelästä Åkerlundinkadulle 260 ajoneuvoa huipputunnissa (herkkyys 195).
 - Suojatien ylittävät jalankulkijat ja pyöräilijät 300 huipputunnissa.
- Åkerlundinkadun liikennemäärä iltahuipputunnissa. Ratapihankadulle poistuvien osuus 2/3 osaa liikenteestä.
 - 550 ajoneuvoa, joista poistuvia 360 ajoneuvoa. Vastaa nykytilaa.
 - 650 ajoneuvoa, joista poistuvia 430 ajoneuvoa. 20 % liikenteen kasvu, vastaa Ratapihankadun liikennemäärien ennustettua kasvua. Realistinen kasvuennuste.
 - 750 ajoneuvoa, joista poistuvia 500 ajoneuvoa. 35 % liikenteen kasvu, realistinen maksimikasvu ottaen huomioon Tullin alueen liikenneverkolliset muutokset, kuten Sumeliuksenkadun yksisuuntaistamisen.
 - 850 ajoneuvoa, joista poistuvia 560 ajoneuvoa 55 % liikenteen kasvu. Herkkyystarkastelu, jos Tullin aluetta täydennys rakennetaan voimakkaasti ja alueelle toteutetaan huomattavasti uutta pysäköintiä ilman keskitettyä maanalaista pysäköintiratkaisua.
 - 950 ajoneuvoa, joista poistuvia 630 ajoneuvoa 70 % liikenteen kasvu. Epärealistinen kasvu huomioiden Tullin alueen pysäköinnin suunnitelmat.



Åkerlundinkadulta poistuva liikennemäärä huipputunnissa eri tarkasteluskenarioilla

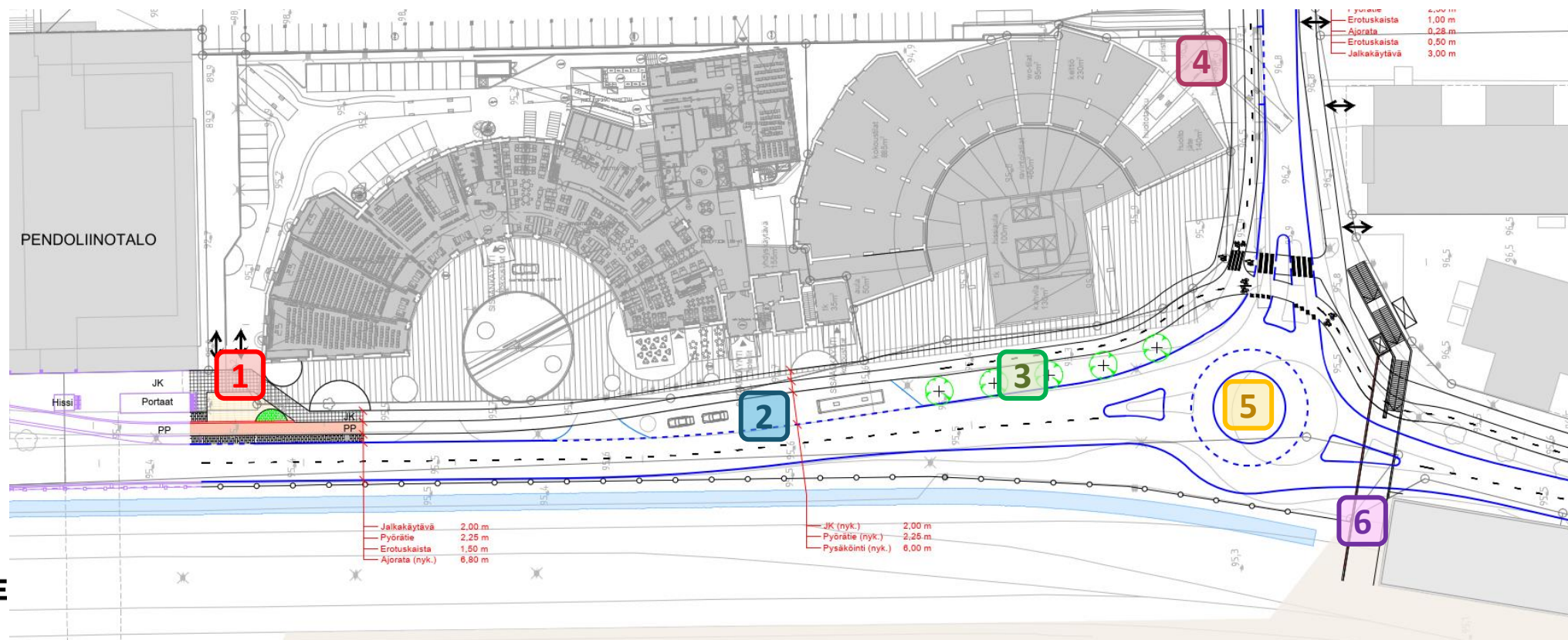
Kiertotilan liikenne = suoraan ajavat 390 + 30 % kääntyvistä eli 80 + suojatien käyttävät 300 = 770.
Herkkyys = 455 + 60 + 300 = 820.

Liittymän toimivuus liikenneympyränä on hyvä/tydyttävä kun Åkerlundinkadulta poistuva liikennemäärä ei huipputunnissa nouse yli 500 ajoneuvo (kokonaisliikennemäärä Åkerlundinkadulla 750 ajoneuvoa tunnissa).

Kaava-alueen liikenteelliset muutokset

- 1. Tornihotellin tonttiliittymää** jäsennellään Pendoliinotalon ja pohjoisen veturitallin välissä.
- 2. Taksi- ja saattopysäköinti** Tornihotellin edustalla säilyy nykyisenä.
- 3. Katupuita** lisätään ajoradan ja pyörätien väliselle erotusalueelle saattopaikan ja Åkerlundinkadun liittymän välissä.
- 4. Huoltoliittymä** Åkerlundinkadun puolella palvelee Hotelli Tornin täydennysrakentamista.
- 5. Åkerlundinkadun liittymässä ensisijaisesti liikenneympyrä.** Vaihtoehtona myös liikennevalo-ohjattu T-liittymä. Ratapihankadun puolella liikenneympyrä vie enemmän tilaa mutta Åkerlundinkadun tilankäytön osalta liittymävaihtoehtoilla ei ole juurikaan eroa.
- 6. Siltayhteys** (hissi ja porrasyhteys) Pohjoiskannelle ja Asemakeskukseen Åkerlundinkadun eteläpuolelta. Siltayhteys on toteutettavissa samalla tapaa molemmissa liittymävaihtoehdossa.

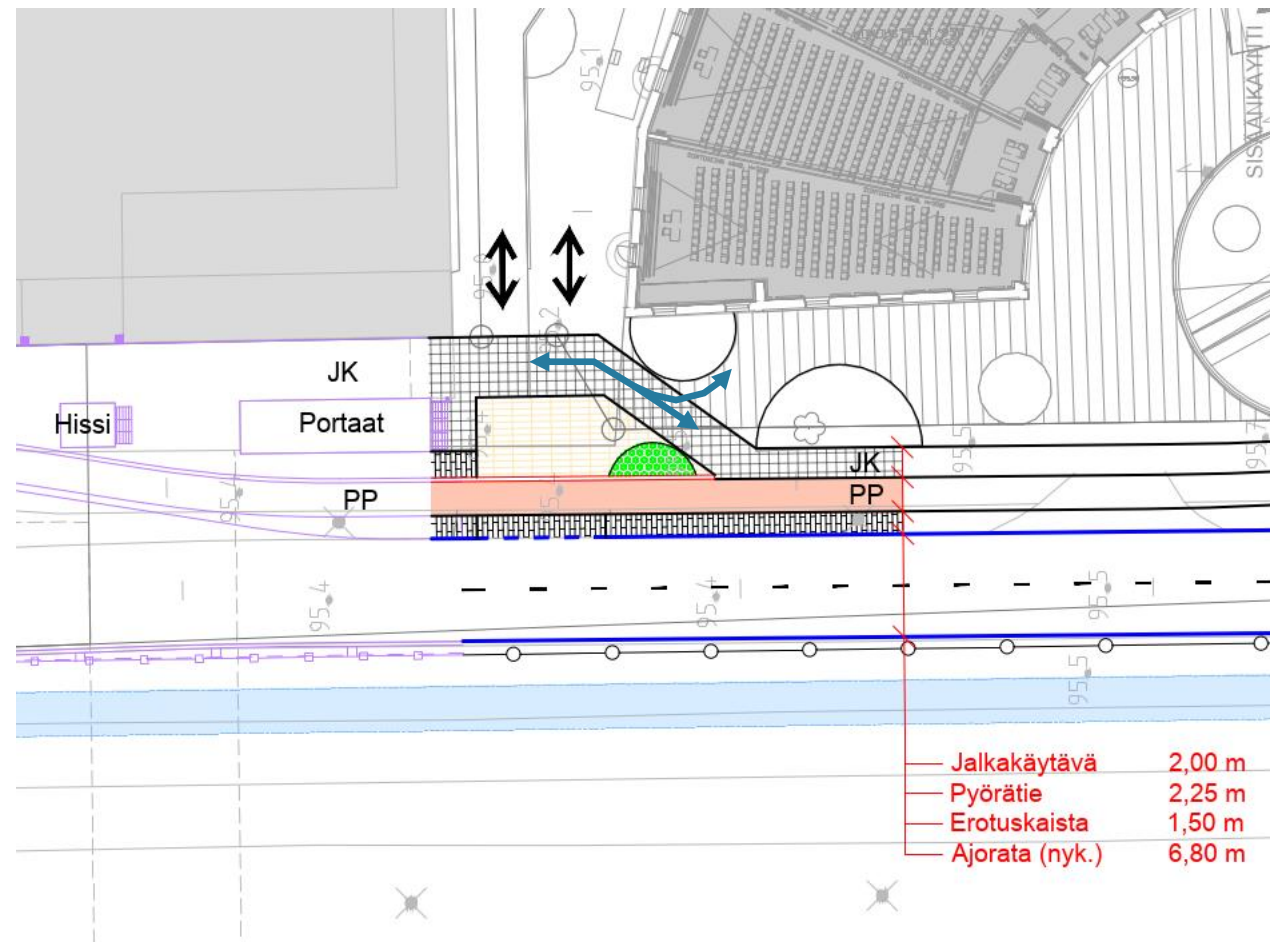
Kuva 5:
Muutokset
suunnittelu-
alueella



Tornihotellin tonttiliittymä

Tonttiliittymän jäsentelyn tavoitteena on helpottaa liittymistä Ratapihan kadulle ja parantaa jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta liittymäalueella.

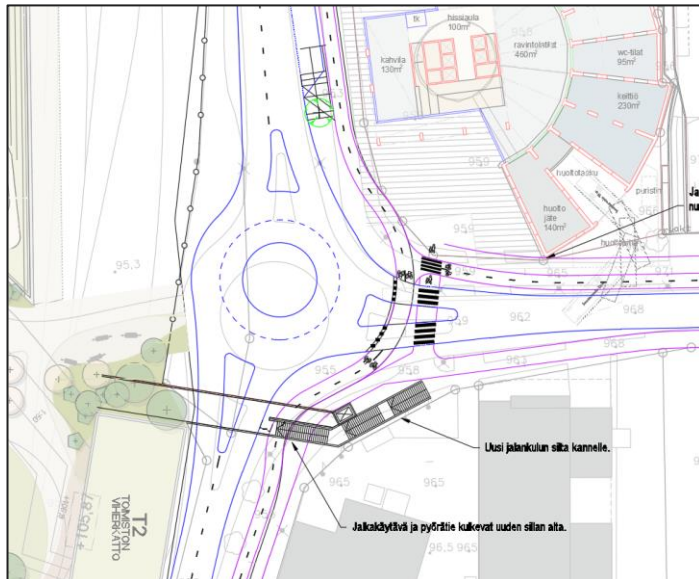
- Jalkakäytävä ohjataan pintamateriaalein (jalkakäytävällä betonilaatoitus) ja mahdollisten istutusalueiden avulla Ratapihankadulta Pendoliinotalon edustalle.
- Porraskuilun edustalle tehdään jalkakäytävän betonilaatoitus 3,0 metrin leveydeltä. Liittymäalueen jäsentelyn parantamiseksi jalkakäytävä linjataan tontin luoteiskulmassa nykyisen tontin kautta. Tontin rajoja muutetaan tällä kohtaa siten, että uusi jalkakäytävä on kokonaisuudessaan katualueella.
- Jalkakäytävän ja pyörätien välinen alue kivetään autojen odotustilaksi. Käytettävä kiveys jalkakäytävästä hyvin erottuva, esimerkiksi nupukiveys tai noppakiveys tai värikäs betonikiveys. Odotustilan syvyys on noin 5,3 metriä mikä mahdollistaa henkilöauton odottamisen.
- Liittymäalueelle ei tehdä korkeuseroja kiveyksiin tai muitakaan kulkuesteitä. Porraskäytävästä on mahdollista kulkea suoraan etelään ilman ”kiertoa” jalkakäytäväkiveyksen kautta. Liittymäalueen nykytilan korkeusasema säilytetään.



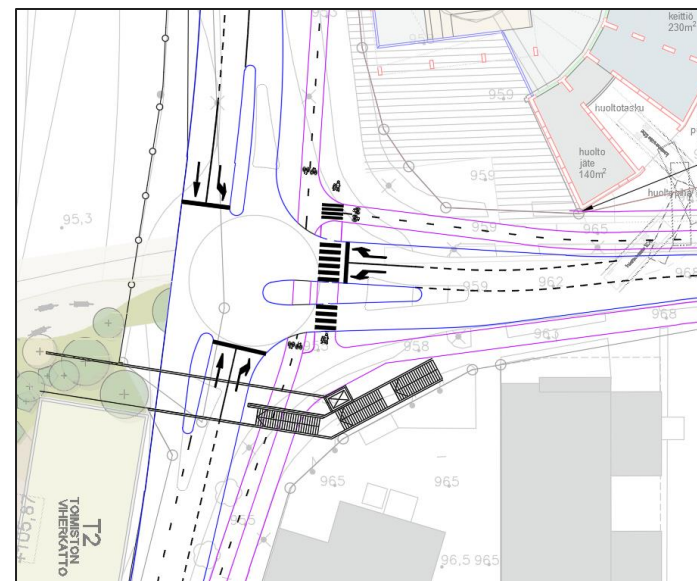
Kuva 6: Hotellin tonttiliittymä.

Ratapihankatu-Åkerlundinkatu liittymä

- Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun liittymässä tarkasteltu kahta vaihtoehtoa, liikenneympyrä ja liikennevalo-ohjattu T-liittymä.
 - Molemmat liittymäratkaisut ovat teknisesti ja tilavaatimuksen puolesta mahdollisia.
 - Molemmat vaihtoehdot ovat liikenteellisesti toimivia nykyisillä liikennemäärillä. Liikennevalo-ohjattu T-liittymä mahdollistaa suuremman liikennemäärän kasvun.
 - T-liittymä vie vähemmän tilaa eteläisen veturitallin edustalta. Liittymäratkaisu ei vaadi katualueen laajentamista.
 - Liikenneympyrä mahdollistaa saatto-, taksi- ja linja-autoliikenteen kääntymisen ympäri Hotelli Tornin ja Areenan saattopysäköintiin. Liikenneympyrä myös helpottaa alueen pysäköintilaitosten käyttöä eri lähestymissuunnista saavuttaessa.
- Liikenneympyrä toimii Dynameq-ennusteen liikennemäärillä myös 2040. Liikennemäärän ei oleteta kasvavan aiemman liikenne-ennusteen suuruisiin lukemiin. Vaikka asuminen ja työpaikat lisääntyvät alueella, ohjataan pysäköintiä tulevaisuudessa maan alle enenevissä määrin. Katualueen tilavaraus tulee tehdä enemmän tilaa vievän liikenneympyrän mukaan. Liikenneympyrä on suositeltava liittymätyyppi. Liikennevaloja voidaan harkita myöhemmin, jos Ratapihankadun pääsuunnan sujuvuus tai liittymien liikenneturvallisuus sitä vaatisi.



Kuva 7: Liikenneympyrä. Kiertosaarekkeen halkaisija 13 metriä, mikä mahdollistaa telibussin U-käännöksen.



Kuva 8: Liikennevalo-ohjattu T-liittymä. Kääntymiskaistat jokaisella tulosuunnalla.

Åkerlundinkadun pyörätie

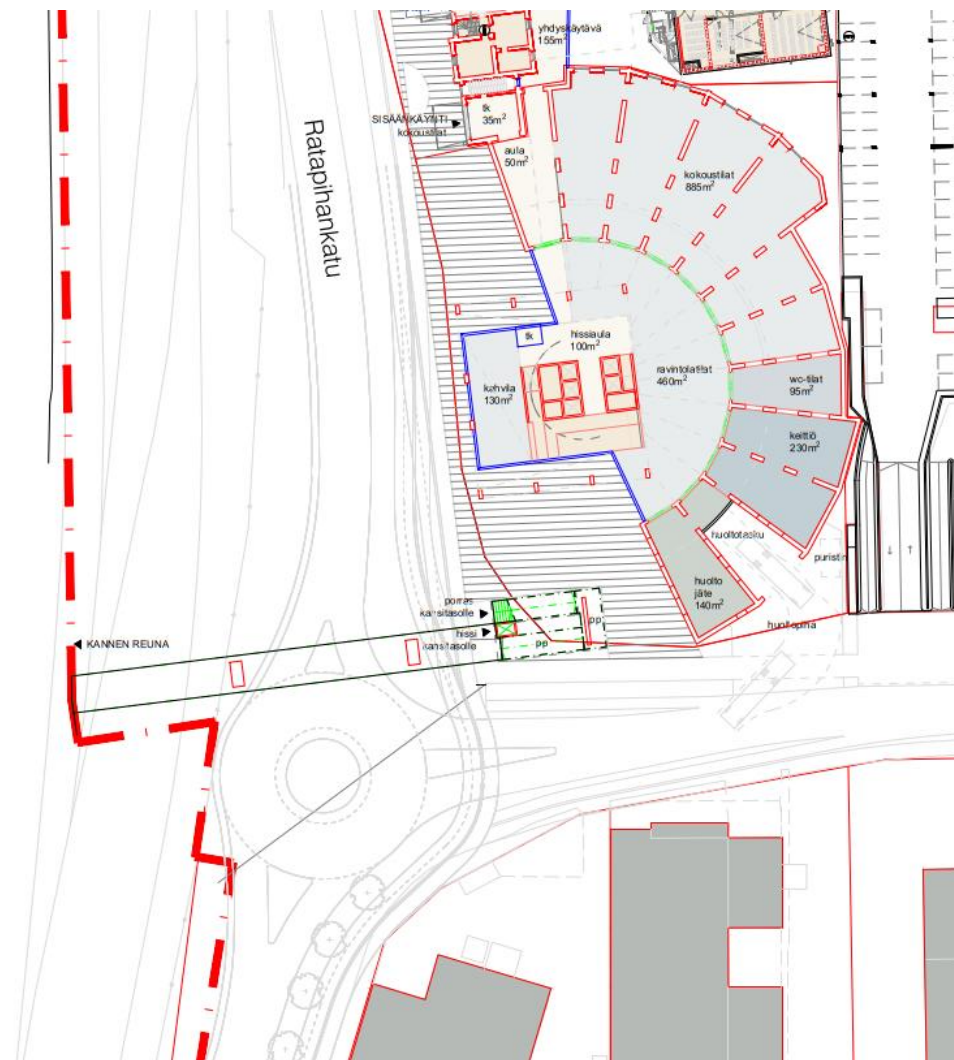
- Åkerlundinkadun varrella on runsaasti pyörällä saavutettavia kohteita kadun molemmilla puolilla. Maankäyttö tulee myös kehittämään alueella.
- Nykyisessä katuratkaisussa pohjoispuolen maankäyttö on hyvin saavutettavissa mutta kadun eteläpuolen kohteille kuljettaessa pyöräilijä joutuu siirtymään pyörätieltä ajoradalle ennen pääsyä kiinteistöille.
- Åkerlundinkadun ja Ratapihankadun liittymätarkastelussa pyörätie on säilytetty nykytilan mukaisesti kadun pohjoispuolella.
- Åkerlundinkadun pyöräliikennejärjestelyt tulee ratkaista myöhemmin Åkerlundinkadun kehittämisen yhteydessä. Pohjoisreunan pyörätien lisäksi mahdollisia vaihtoehtoja ovat jalkakäytävästä eroteltu pyörätie kadun eteläreunalla tai liikenteellisesti tonttikadulle parhaiten sopiva ajoratapyöräily.



Kuva 9: Yliopistonkadun liittymäratkaisu, jossa kadun pohjoispuolella on kaksisuuntainen pyörätie.

Siltayhteys Pohjoiskannelle 1/2

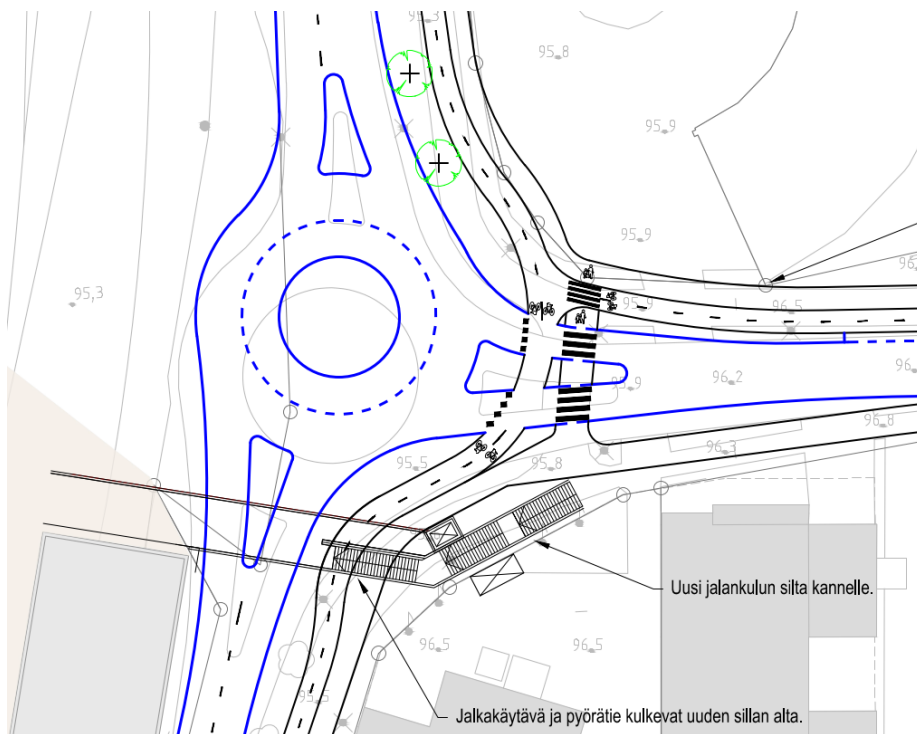
- Suunnitelmassa on tarkasteltu vaihtoehtoina siltayhteyttä Åkerlundinkadun liittymän etelä- tai pohjoislaidalle. Suunnittelussa on päädytty eteläiseen siltayhteyteen.
- Yksi suunnittelun tavoitteista on pitää eteläisen veturitallin seinusta mahdollisimman avoimena. Pohjoispuolisen siltayhteyden hissi- ja porraskuilu olisi peittänyt veturitallin näkyvyyttä.
- Porrasyhteydestä on tavoite saada mahdollisimman suoraviivainen ja avara, jotta pimeitä kulmia ei pääse syntymään ja ympäristö pysyy kutsuvana. Pohjoislaidalle olisi ollut haastava saada suoraviivaista portaikkoa. Avoin porrasyhteys saadaan paremmin toteutettua liittymän etelälaidalle.
- Pohjoispuolisessa yhteydessä silta olisi pidempi kuin eteläpuolella, joka on kustannuksiltaan kalliimpi ratkaisu.



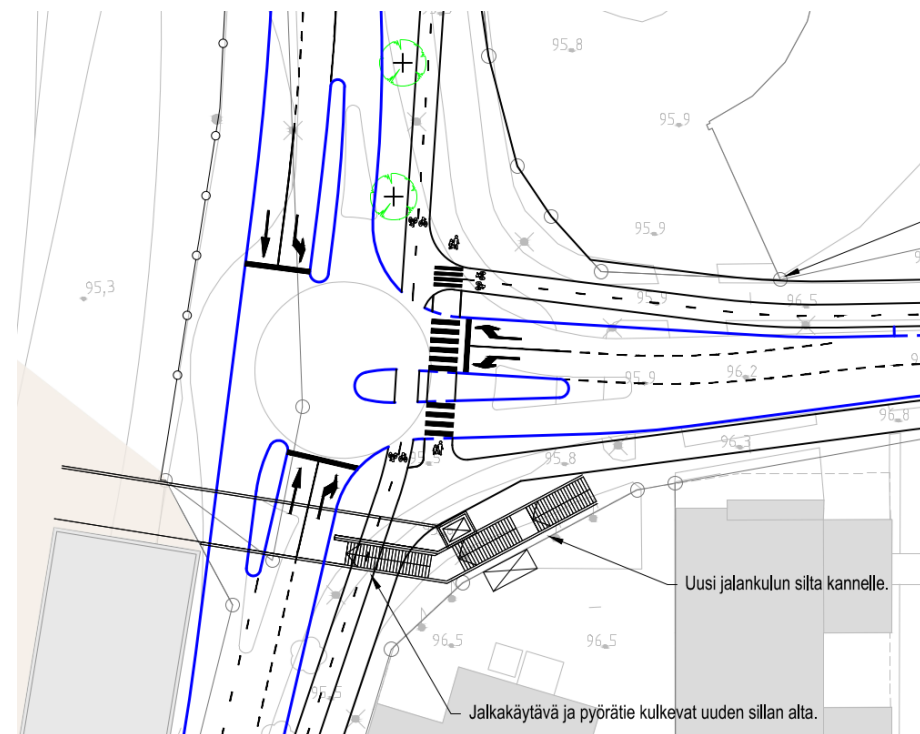
Kuva 10: Luonnos liittymän pohjoispuoleisesta siltayhteydestä

Siltayhteys Pohjoiskannelle 2/2

- Siltayhteys (hissi ja porrasyhteys) Pohjoiskannelle ja Asemakeskukseen Åkerlundinkadun eteläpuolelta.
- Siltarakenne voidaan toteuttaa betonisena/teräsrakenteella. Molemmat liittymävaihtoehdot mahdollistavan tarvittaessa välituen toteuttamisen liittymässä keskisaarekkeelle. Silta ja portaat katetaan.
- Sillalle johtavista portaista osa voidaan sijoittaa tarvittaessa Pohjoiskannen puolelle. Tämä laskisi sillan korkeutta vähentäisi tarvittavien portaiden määrää siltayhteiden itäpäässä. Sillan alituskorkeus on joka tapauksessa riittävän korkea.
- Hissiyhteyden koon on mahdollistettava tavarapyörän ja pyörän peräkärryn kuljettamisen.
- Siltayhteys voidaan toteuttaa joko vaakasuorassa tai hieman itään päin kaltevana ratkaisuna. Mikäli siltakansi toteutetaan kaltevana, vähentää se tarvittavien portaiden määrää.
- Siltayhteys on toteutettavissa samalla tapaa molemmissa liittymävaihtoehdossa. Seuraavissa kuvissa on esitetty siltayhteys liikenneympyrän ja valoliittymän kanssa.



Kuva 11: Siltayhteys Åkerlundinkadulta Pohjoiskannelle liikenneympyrä vaihtoehdossa.



Kuva 12: Siltayhteys Åkerlundinkadulta Pohjoiskannelle liikennevalo vaihtoehdossa.

Pyöräpysäköinti

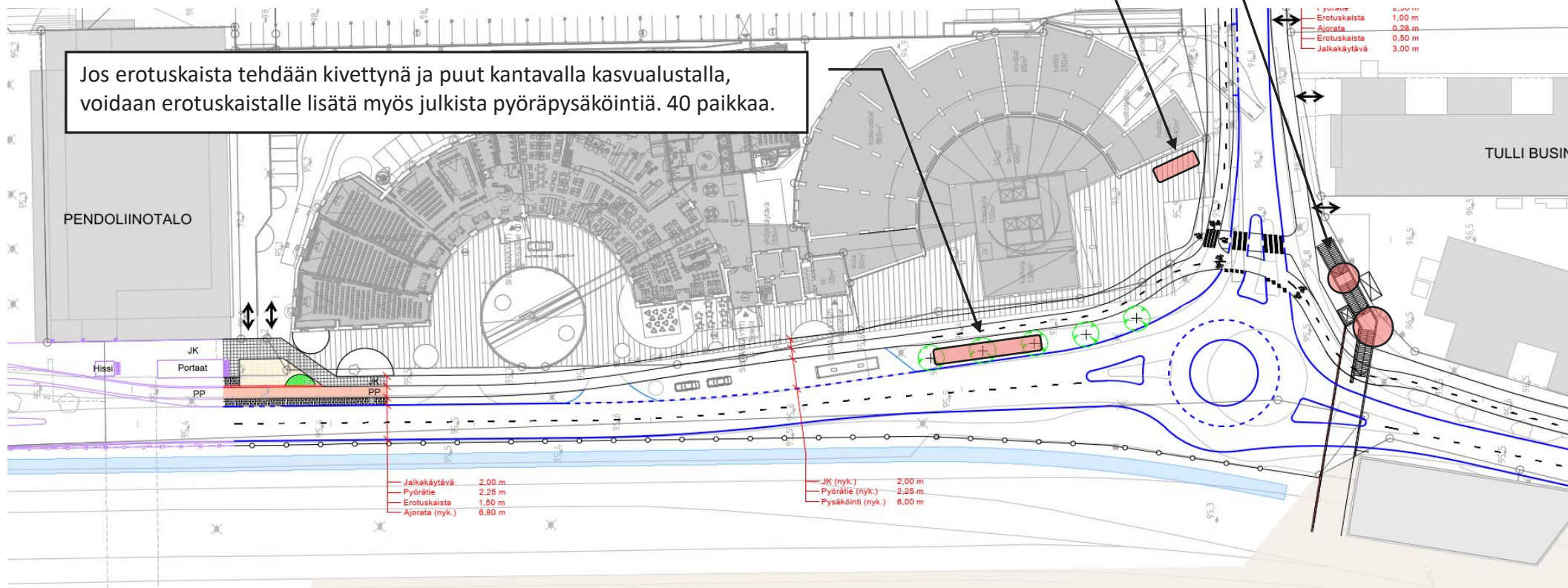
- Julkinen pyöräpysäköinti/ skauttipysäköinti/ kaupunkipyörät.

Julkista pyöräpysäköintiä josta hyvät kulkuyhteydet Pohjoiskannelle 20-30 pyöräpaikkaa. Hieman sivussa/ yksinäisenä oleva pysäköintipaikka. Tuskin koskaan käytetty.

Julkinen pyöräpysäköinti, esimerkiksi kaupunkipyöräasema, joka poistuu nykyiseltä paikaltaan veturitallin huoltotilan kohdalta. Kaupunkipyöräasema on yhteensovittettava tontin ratkaisujen kanssa. 20 paikkaa.

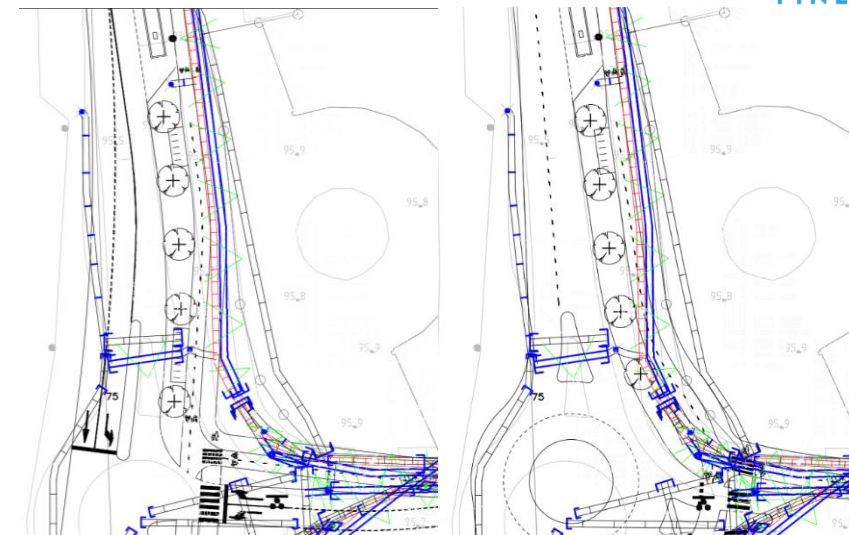
Kuva 13: Vaihtoehtoiset sijainnit julkiselle pyöräpysäköinnille.

Jos erotuskaista tehdään kivettynä ja puut kantavalla kasvialustalla, voidaan erotuskaistalle lisätä myös julkista pyöräpysäköintiä. 40 paikkaa.

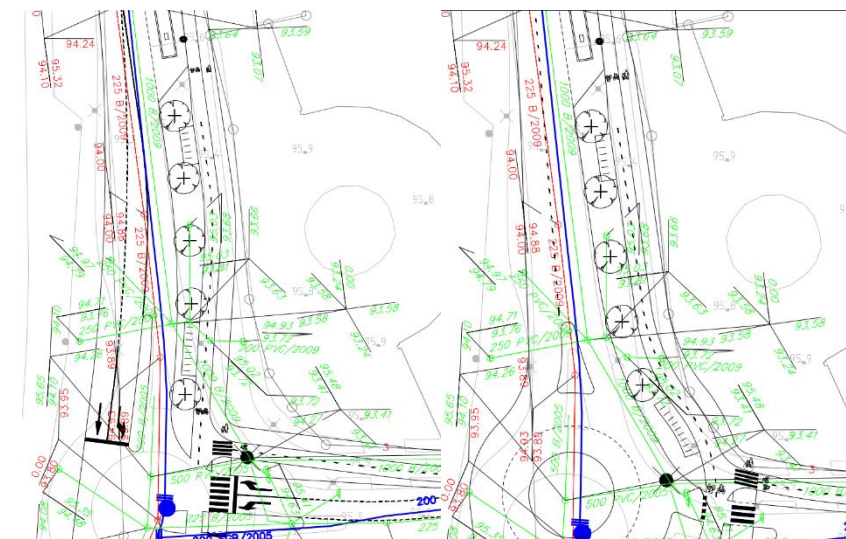


Kunnallistekniikka ja katuvihreä

- Suunnitelmavaihtoehdoissa on esitetty uusia katupuita Ratapihankadun itälaidalle uuden hotelli Tornin edustalle. Katupuut voidaan istuttaa ajoradan ja pyörätien väliselle erotusalueelle.
- Alueelle on laadittu Asemakeskuksen (AK 8640) ja Pohjoiskannen (AK 8975) verkost selvitys, jossa on selvitetty alueen nykyinen kunnallistekniikan verkosto, sekä kaava-alueiden liittyminen verkostoon.
- Ratapihahankkeen yhteydessä radan ali tehtävien kunnallistekniikan alitukset eivät vaikuta katuvihreään.
- Verkost selvityksen mukaan uusien katupuiden alla ei kulje merkittävää kunnallistekniikkaa. Ratapihankadun itäpuolella kulkee nykyverkkoon kuuluva 20 kV keskijännitekaapeli, jonka yhteensovittaminen uusien puiden kanssa on mahdollista.
- Tampereen Veden johtokarttojen mukaan Ratapihankadun itälaidalla ei kulje merkittäviä putkia. Suunniteltujen puiden istutusalueen alla sijaitsee hulevesiputkia. Hulevesiputkien yhteensovittaminen uusien puiden kanssa on mahdollista.



Kuva 14: Tampereen Veran johtokartat suunnitelma-alueella.



Kuva 15: Tampereen Veden johtokartat suunnitelma-alueella.

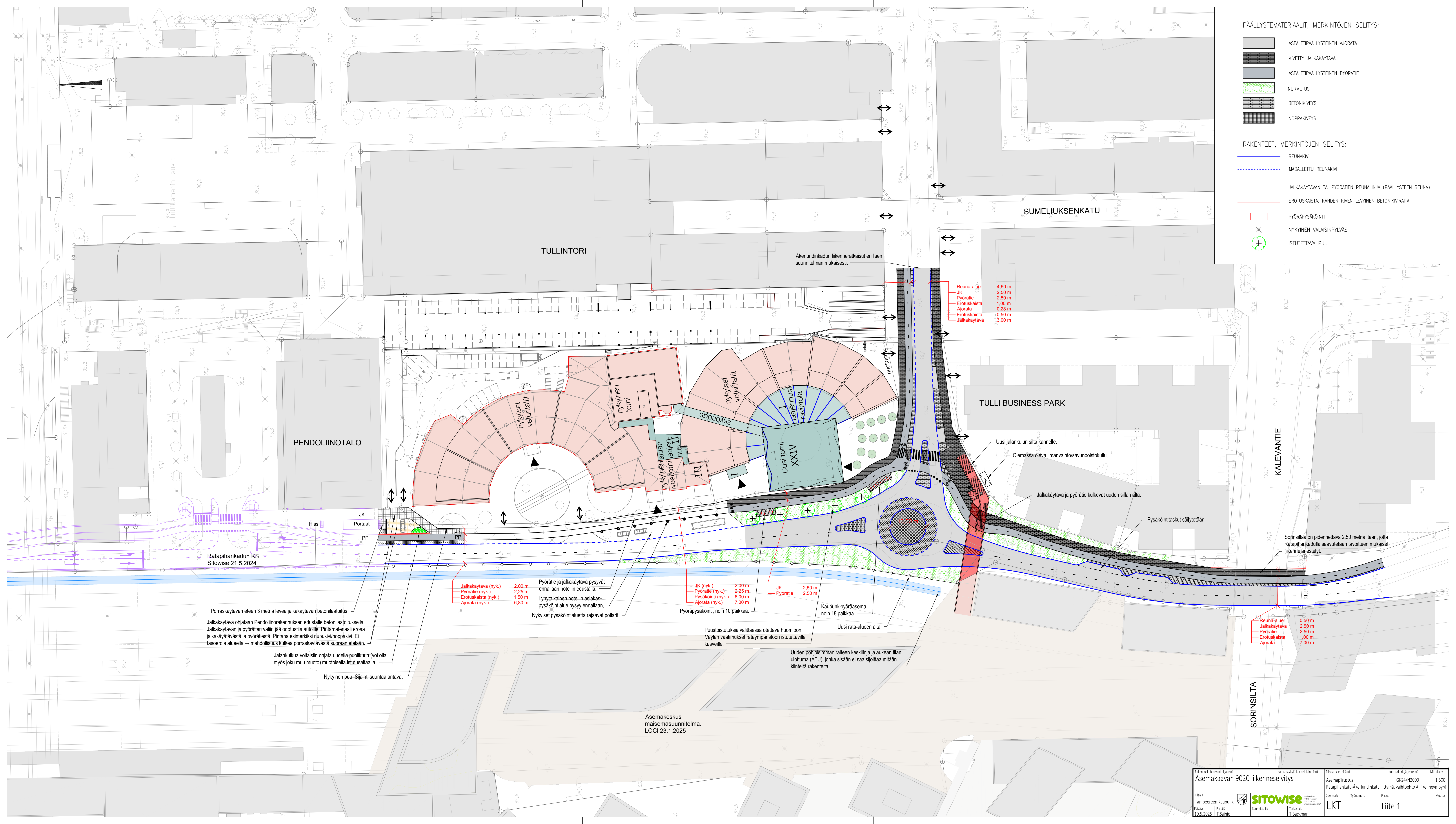
Kaavan liikenteelliset vaikutukset

- Kaavalla ei ole merkittäviä liikenteellisiä vaikutuksia. Hotellihanke ei merkittävästi lisää autoliikenteen määriä. Liikennealueet pysyvät pääosin nykyisellään.
- Taksi- ja saattoliikenteen kasvava määrä lisää hieman liikennettä Ratapihankadulla. Taksi- ja saattoalue nähdään kooltaan hyvänä. Liikenneympyrävaihtoehto mahdollistaa alueen käytettävyyden kaikista saapumissuunnista.
- Uusi huoltoliittymä toteutetaan eteläisen veturitallin eteläiseen seinustaan tontin kaakkoiskulmalla. Tämä lisää Åkerlundinkadulle vielä yhden huoltoliikenteen yhteyden lisää. Huoltoliikenteen määrä ei vaikuta juurikaan Åkerlundinkadun liikennemääriin mutta huoltotilaa peruuttaminen heikentää liikenneturvallisuutta ja lisää konfliktiriskiä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kanssa.
- Hotellin tonttiliittymästä saadaan jäsennellympi, jonka myötä liittyminen Ratapihankadun liikenteeseen saadaan tavoitteellisesti nykytilaa sujuvammaksi ja turvallisemmaksi.
- Katuvihreän määrää pystytään lisäämään Ratapihankadun varressa suunnittelualueella.
- Siltayhteys radan yli kannelle parantaa alueen saavutettavuutta ja vähentää radan estevaikutusta itä-länsisuunnassa.



Liitteet

Liite 1	Asemapiirustus Ratapihankatu - Åkerlundinkatu liittymä, vaihtoehto A liikenneympyrä	1:500
Liite 2	Asemapiirustus Ratapihankatu - Åkerlundinkatu liittymä, vaihtoehto B liikennevalot	1:500



PÄÄLLYSTEMATERIAALIT, MERKINTÖJEN SELITYS:

- ASFALTIIPÄÄLLYSTEINEN AJORATA
- KIVETTY JALKAKÄYTÄVÄ
- ASFALTIIPÄÄLLYSTEINEN PYÖRÄTIE
- NURMETUS
- BETONIKIVEYS
- NOPPAKIVEYS

RAKENTEET, MERKINTÖJEN SELITYS:

- REUNAKIVI
- MADALLETTU REUNAKIVI
- JALKAKÄYTÄVÄN TAI PYÖRÄTIEN REUNALINIA (PÄÄLLYTEEN REUNA)
- EROTUSKAISTA, KAHDEN KIVEN LEVYINEN BETONIKIVIRAITA
- PYÖRÄPYSÄKÖINTI
- NYKYINEN VALAISINPVLÄS
- ISTUTETTAVA PUU

Reuna-alue 4,50 m
JK 2,50 m
Pyörätie 2,50 m
Erotuskaista 1,00 m
Ajoina 0,28 m
Erotuskaista 0,50 m
Jalkakäytävä 3,00 m

Reuna-alue 0,50 m
Jalkakäytävä 2,50 m
Pyörätie 2,50 m
Erotuskaista 1,00 m
Ajoina 7,00 m

Ratapihankadun KS
Sitowise 21.5.2024

Porraskäytävän eteen 3 metriä leveä jalkakäytävän betonilaatoitus.
Jalkakäytävä ohjataan Pendoliinorakennuksen edustalle betonilaatoituksella.
Jalkakäytävän ja pyörätien välin jää odotustila autoille. Pintamateriaali eroaa jalkakäytävästä ja pyörätiestä. Pintana esimerkiksi nupukivi/noppakivi. Ei tasoeroja alueella → mahdollisuus kulkea porraskäytävästä suoraan etelään.

Jalankulkua voitaisiin ohjata uudella puolikuun (voi olla myös joku muu muoto) muotoisella istutussaltaalla.

Nykyinen puu. Sijainti suuntaa antava.

Jalkakäytävä (nyk.) 2,00 m
Pyörätie (nyk.) 2,25 m
Erotuskaista (nyk.) 1,50 m
Ajoina (nyk.) 6,80 m

Pyörätie ja jalkakäytävä pysyvät ennallaan hotellin edustalla.
Lohyhtakainen hotellin asiakas-pysäköintialue pysyy ennallaan.
Nykyiset pysäköintialueita rajaavat pollarit.

JK (nyk.) 2,00 m
Pyörätie (nyk.) 2,25 m
Pysäköinti (nyk.) 6,00 m
Ajoina (nyk.) 7,00 m

Pyöräpysäköinti, noin 10 paikkaa.

Puustoitutuksia valittaessa otettava huomioon Väylän vaatimukset rataympäristöön istutettaville kasveille.

JK (nyk.) 2,50 m
Pyörätie (nyk.) 2,50 m

Kaupunkipyöräasema, noin 18 paikkaa.

Uusi rata-alueen aita.

Uuden pohjoisimman raitteen keskilinja ja aukean tilan ulottuma (ATU), jonka sisään ei saa sijoittaa mitään kiinteitä rakenteita.

Asemakeskus
maisemasuunnitelma.
LOCI 23.1.2025

