

Asemakaavan 9020 Tornihotellin laajennus liikenneselvitys

24.11.2025

SITOWISE



TAMPERE

Tekijät ja sisällysluettelo

Asemakaavan 9020 Tornihotellin laajennuksen liikenneselvitys on laadittu Tampereen kaupungin toimeksiannosta, jossa työn tilaajina ja ohjaajina ovat toimineet:

- Katja Seimelä liikennejärjestelmän suunnittelu
- Paula Frank asemakaavoitus

Liikenneselvityksen on laatinut Sitowise Oy, jossa työhön ovat osallistuneet:

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

Liikenneselvitys on tehty samaan aikaan asemakaavan viitesuunnitelman kanssa. Viitesuunnitelmasta on vastannut arkkitehtitoimisto Sarc + Sigge.

Kannen kuva Sarc + Sigge, viitesuunnitelma.

Sisällysluettelo

Sivu 2	Tekijät ja sisällysluettelo
Sivu 3	Yleistä kaava-alueesta
Sivu 4-5	Kaava-alueen nykytila
Sivu 6	Ympäröivät hankkeet
Sivu 7	Kaava-alueen liikennejärjestelyt
Sivu 8	Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun liittymä – liikenne-ennuste
Sivu 9	Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun liittymä – toimivuus
Sivu 10	Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun liittymä – vaihtoehtoverailu
Sivu 11	Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun liittymä – pyöräliikenteen järjestelyt Åkerlundinkadulla
Sivu 12	Tornihotellin tonttiliittymä
Sivu 13	Taksi- ja saattopysäköinti
Sivu 14	Katupuut ja pyöräpysäköinti
Sivu 15	Uuden tornihotellin huoltoliittymä
Sivu 16-17	Siltayhteys Pohjoiskannelle
Sivu 18	Kaavan liikenteelliset vaikutukset
Sivu 19	Liitteet

Yleistä asemakaava-alueesta

- **Kaavan suunnittelualue:**

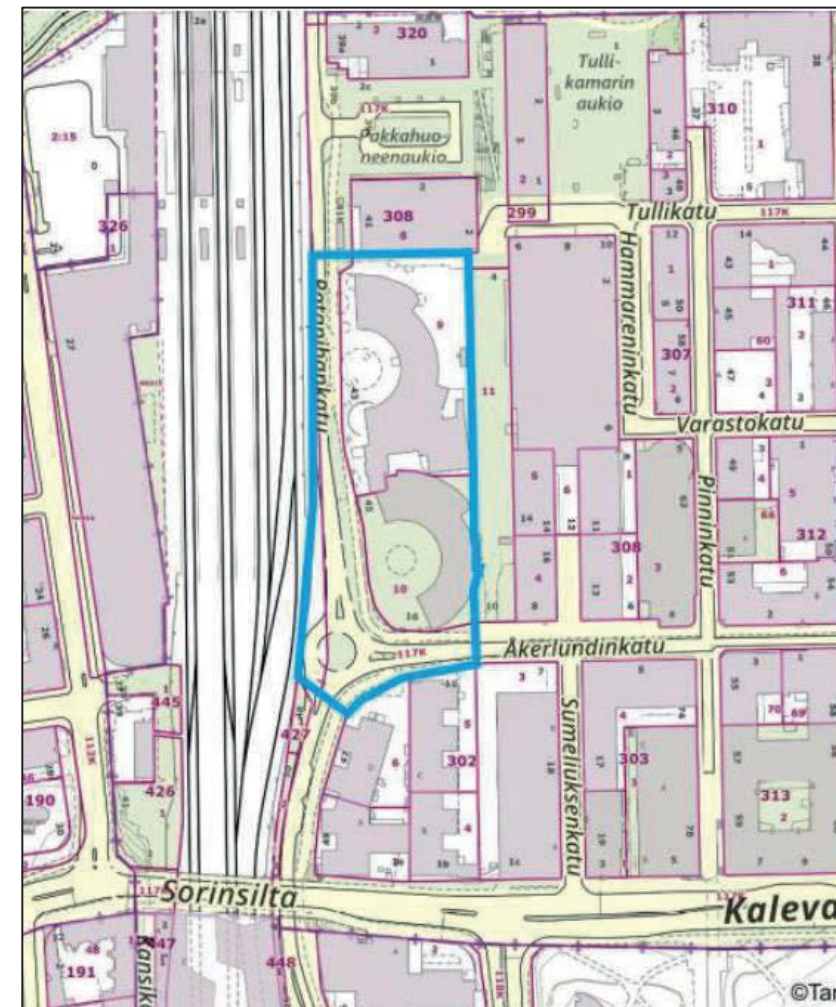
Suunnittelualue sijaitsee ydinkeskustassa rautatieaseman itäpuolella Tullin kaupunginosassa XVII, korttelissa 308, tontilla 10. Kaava-alueella sijaitsee nykyinen Solo Sokos Hotelli Torni ja veturitallit. Suunnittelualueeseen sisältyy Ratapihankatu ja Åkerlundinkatu veturitallien kohdalla sekä katujen liittymäalue. Uuden tornihotellin sijoittelun keskiössä on eteläinen veturitalli, joka on rakennettu vuosina 1917 ja 1930. Veturitalli on tyhjiään, kunnostamaton ja kiertyy viuhkamaisesti avoimen piha-alueen ympärille.

- **Kaavan tavoitteet:**

Kaavan tavoitteena on eheyttää korttelirakennetta ja kaupunkikuvaa, huomioida valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö. Kaavan tavoitteena on mahdollistaa hotellin laajentuminen, 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 asemakaava-alue on valtakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä. Kaava-alue sijoittuu myös rautatieverkon runkomelun riskivyöhykkeelle. Yliopistontunneli Hämpin parkin laajennukseen sijoittuu kaavoitettavan kiinteistön alapuolelle. Alueen maaperän saastuneisuutta on tutkittu vuonna 2000 ja maaperässä on todettu haitta-aineita.



Kuva 1: Asemakaavan 9020 rajausta virastokartalla
(Karttapalvelu.Tampere.Fi)

Kaava-alueen nykytila 1/2

- **Katuympäristö**

Ratapihankatu on seudullinen pääväylä ja osa keskustan autokehää, jonka toimivuus on turvattava kaikessa suunnittelussa ja rakentamisessa. Katu on vilkas keskustan etelä-pohjoissuuntainen läpikulkuliikenteen yhteys. Ratapihankadulla on pyöräliikenteen alueellinen pääreitti, ja Ratapihankatu kuuluu esteettömyyden erikoistason tavoiteverkkoon. Suunnittelualueen kohdalla Ratapihankadun suuntainen kävely ja pyöräily on erotettu toisistaan. Suunnittelualueen kohdalla Ratapihankadun varressa ei ole katuvihreää katualueella. Nykyisen tornihotellin tontilla on useita istutuksia.

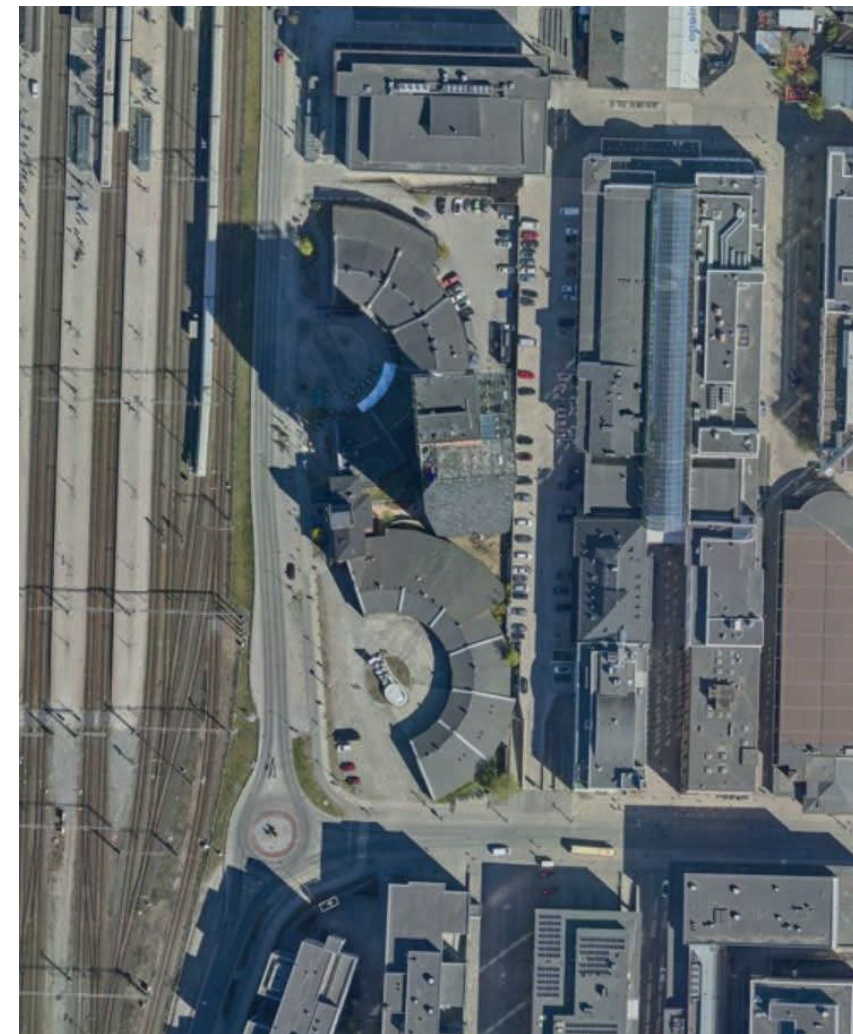
Åkerlundinkatu on tonttikatu, jolla on nykytilassa erityisen paljon huoltoliikennettä. Molemmilla puolin katua on paljon huolto- ja pysäköintiliittymiä, minkä takia moni matka alkaa Åkerlundinkadulta tai päättyy sinne. Vaikka katu on suunniteltu shared space –ajatuksen pohjalta, on kadun pohjoislaidalla erillinen pyörätie.

- **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 tonttiliittymä**

Hotelli Tornin nykyinen tonttiliittymä sijaitsee kaava-alueen pohjoisosassa, pohjoisen veturitallin ja Pendoliino-rakennuksen välissä. Liittymän kautta hoidetaan sekä Hotelli Tornin että Pendoliino-rakennuksen huolto. Pohjoisen veturitallin takana sijaistaa Tornihotellin pysäköintipaikkoja. Tonttiliittymästä on koettu hankalaksi liittyä Ratapihankadun liikenteeseen, varsinkin ruuhka-ajon aikana. Pihalta tuleva auto joutuu väistämään jalankulkijat, pyöräilijät ja moottoriajoneuvoliikenteen ilman kunnollisia odotustiloja. Myös näkemät tonttiliittymästä ovat heikot.



Kuva 2: Ilmakuva suunnittelualueesta (Karttapalvelu.Tampere.Fi)

Kaava-alueen nykytila 2/2

- Nykytilan liikennemäärät**

Ratapihankadun liikennemäärä iltahuipputunnissa on noin 1400 ajoneuvoa ja Åkerlundinkadulla noin 550 ajoneuvoa. Åkerlundinkadun ylittävällä suojatiellä on iltahuipputunnissa 150 jalankulkijaa ja pyöräilijää. Liikennemäärät on esitetty diassa 8.

- Onnettomuudet**

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

- Hotellin edustan saattopysäköinti**

Hotelli Tornin edustalla on noin 45 metriä pitkä reunatuella ajoradasta erotettu saattopysäköintikaista. Pysäköintikaista on erotettu ajoradasta reunatuella ja pyörätiestä väljällä pollaririvillä. Pysäköintikaistan kapasiteetti on koettu hotellin toiminnoille riittäväksi.

- Vieras- ja henkilökunnan pysäköinti**

Hotellin takana tontin koilliskulmassa on pysäköintialue henkilökunnalle ja vieraille. Tonttiliittymä on Ratapihankadulla pohjoisen veturitallin ja Pendoliino-rakennuksen välissä. Liittyminen tontilta Ratapihankadulle on todettu hankalaksi varsinkin ruuhka-aikaan.

- Pyöräpysäköinti**

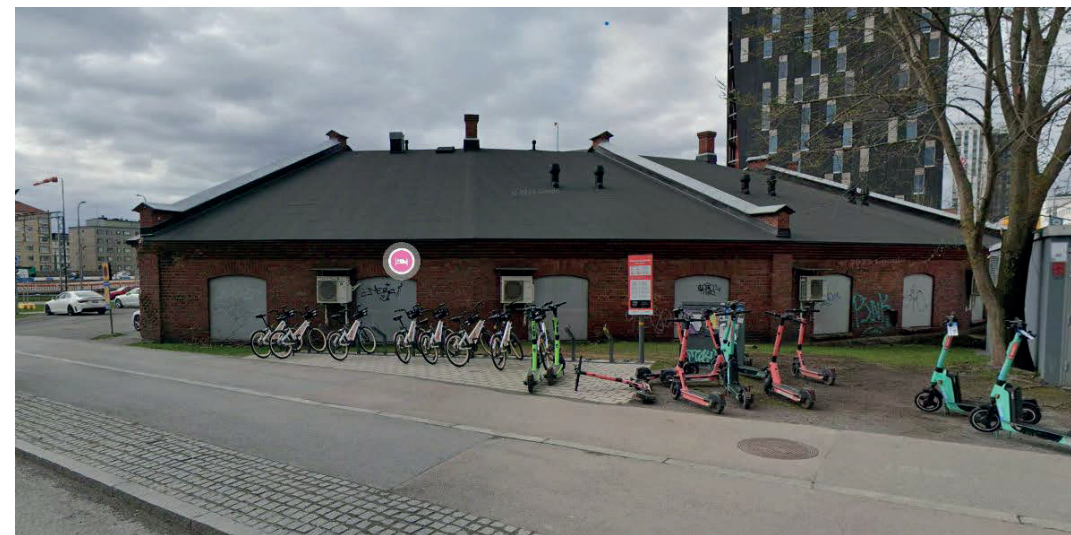
Henkilökunnan pyöräpysäköinti on samalla alueella kuin henkilökunnan autopysäköinti. Vieraiden pyöräpysäköinti on sisäänkäyntien ympäristössä Ratapihankadun puolella. Ratapihankadun puolella on myös telineet hotellin omille lainattaville polkupyörille. Kaupunkipyöräasema sijaitsee Åkerlundinkadulla eteläisen veturitallin takana.

- Veturitalli**

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



Kuva 3: Saattopysäköintialue ja pyöräpysäköinti/sähköpotkulautojen pysäköintiä Torni hotellin sisäänkäynnin molemmin puolin. Kuva Google Maps.



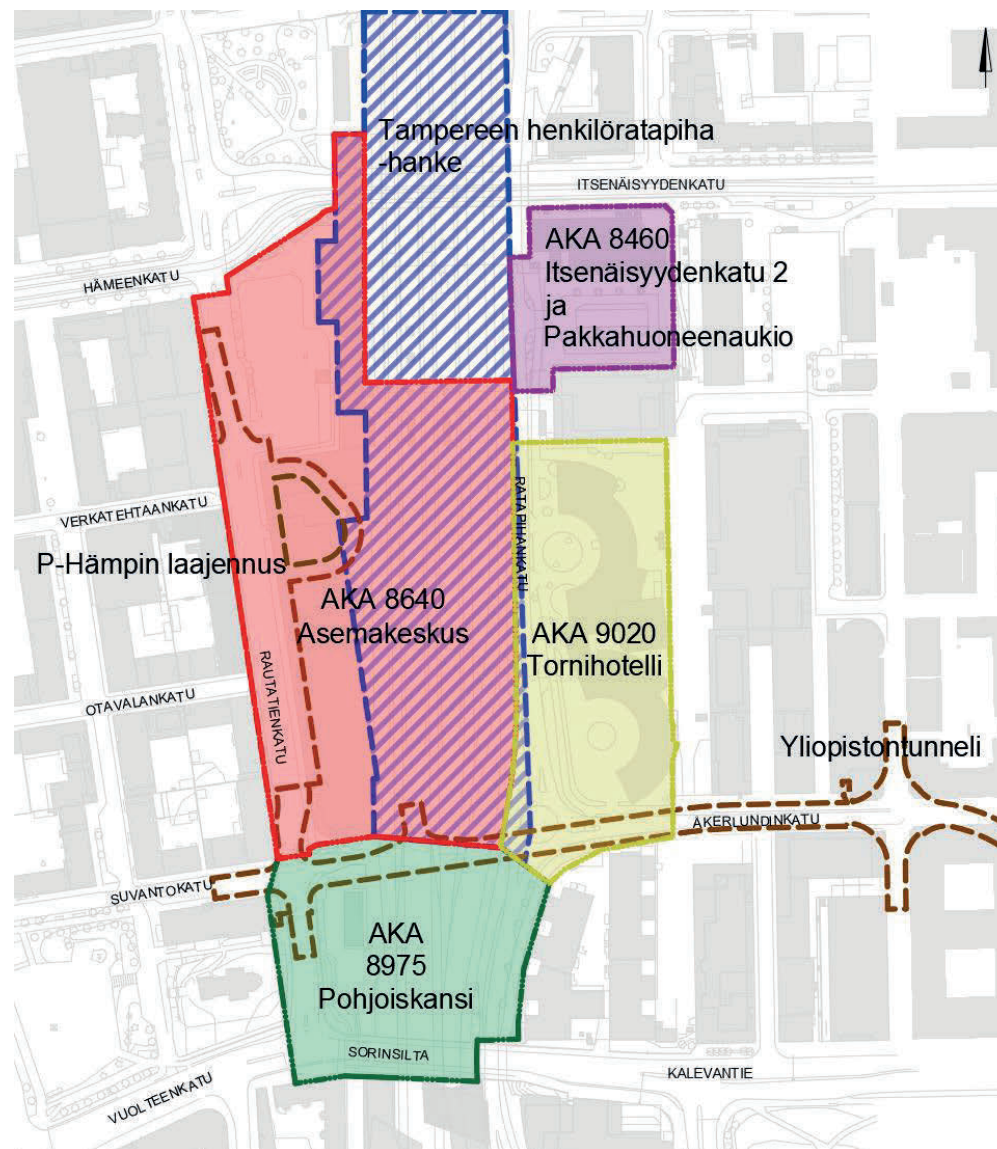
Kuva 4: Kaupunkipyöräasema ja sähköpotkulautojen pysäköintiä Åkerlundinkadulla, eteläisen veturitallin takana. Kuva Google Maps.

Ympäröivät hankkeet

Tornihotellin laajennuksen ympärillä on käynnissä useita asemakaava hankkeita. Hankkeilla on osittain yhteisiä liikenteellisiä vaikutuksia, jotka on otettu huomioon alueen liikennejärjestelyjä suunniteltaessa.

Alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat kehityshankkeet:

- AKA 9020 Hotelli Tornin laajennus
- AKA 8460 Itsenäisyydenkatu 2 ja Pakkahuoneenaukio
- AKA 8640 Asemakeskus
- AKA 8975 Pohjoiskansi
- Tampereen Henkilöratapiha
- P-Hämpin laajennus ja maanalainen ajoyhteys

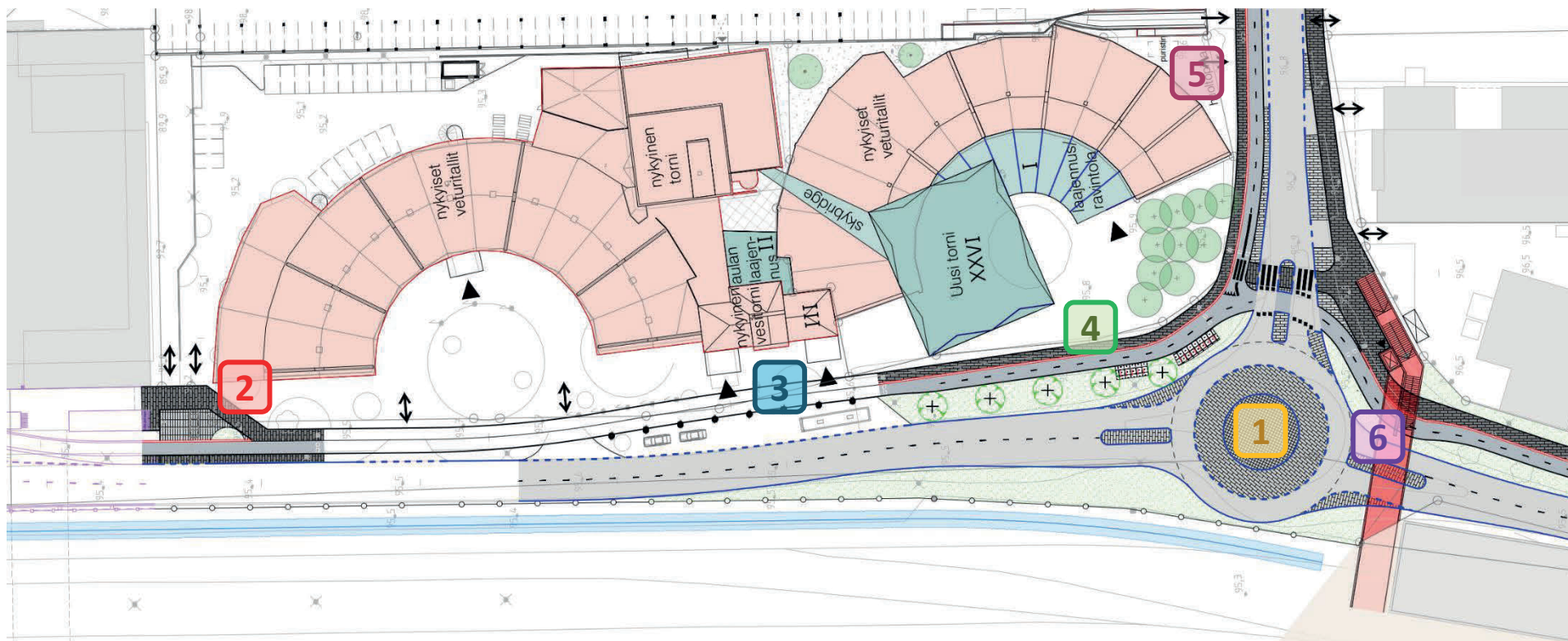


Kuva 5: Hotelli Tornia ympäröivät hankkeet.

Kaava-alueen liikennejärjestelyt

- 1** Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun liittymässä ensisijaisesti liikenneympyrä. Vaihtoehtona liikennevalo-ohjattu T-liittymä. Ratapihankadun puolella liikenneympyrä vie enemmän tilaa mutta Åkerlundinkadun tilankäytön osalta liittymävaihtoehdoilla ei ole juurikaan eroa.
- 2** Tornihotellin tonttiliittymää jäsennellään Pendoliino-rakennuksen ja pohjoisen veturitalin välissä niin, että liittymään muodostuu odotustila henkilöautolle.
- 3** Taksi- ja saattopysäköinti Tornihotellin edustalla säilyy nykyisenä.
- 4** Katupuita ja pyöräpysäköintiä lisätään Ratapihankadun ajoradan ja pyörätien väliselle erotusalueelle saattopaikan ja Åkerlundinkadun liittymän välissä.
- 5** Tornihotellin laajennuksen huoltoliittymä sijoittuu Åkerlundinkadun puolelle. Huoltoliittymän paikalla oleva kaupunkipyöräasema siirretään Ratapihankadulle.
- 6** Siltayhteys (hissi ja porrasyhteys) Pohjoiskannelle ja Asemakeskukseen Åkerlundinkadun liittymän eteläpuolelta. Siltayhteys on toteutettavissa samalla tapaa molemmissa liittymävaihtoehdossa.

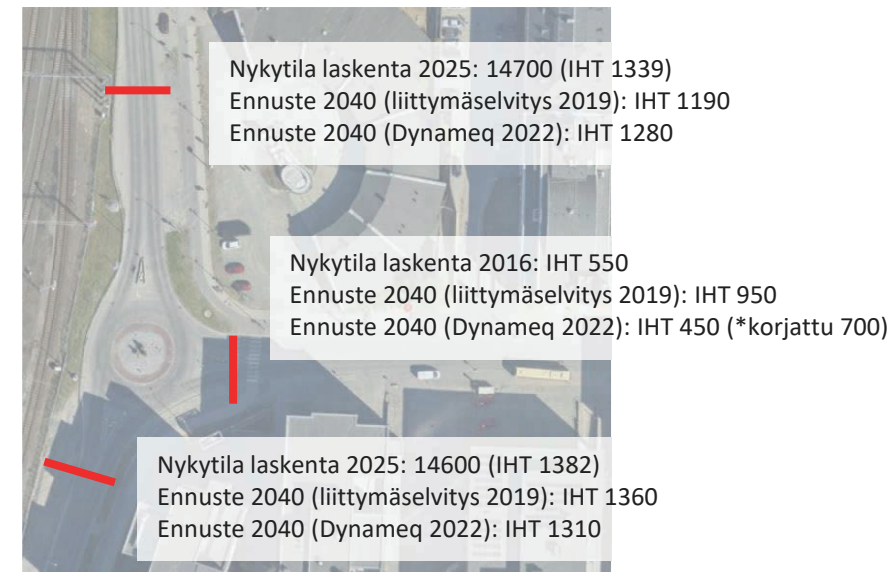
Kuva 6: Muutokset suunnittelu-alueella



Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun liittymä – liikenne-ennuste

- Ratapihankadun viimeisimmissä laskennoissa (2023, 2024 ja 2025) 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 on 280, mikä ei ole realistista). Näistä poistujista jopa 250 voitaisiin ajatella poistuvan jo nykytilanteessa todennäköisemmin Åkerlundinkadun kautta Ratapihankadulle. Lisäksi Kalevantien yleissuunnitelmassa (käynnissä 11/2025) on ehdotettu Sumeliuksenkadun yksisuuntaistamista pohjoiseen.
- 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.
- Åkerlundinkadun ylittävällä suojatiellä on nykytilalaskentojen perusteella huipputunnissa noin 150 jalankulkijaa ja pyöräilijää. Ennusteena on laskennoissa käytetty kulkijamäärien kaksinkertaistumista 300 kulkijaa huipputunnissa.

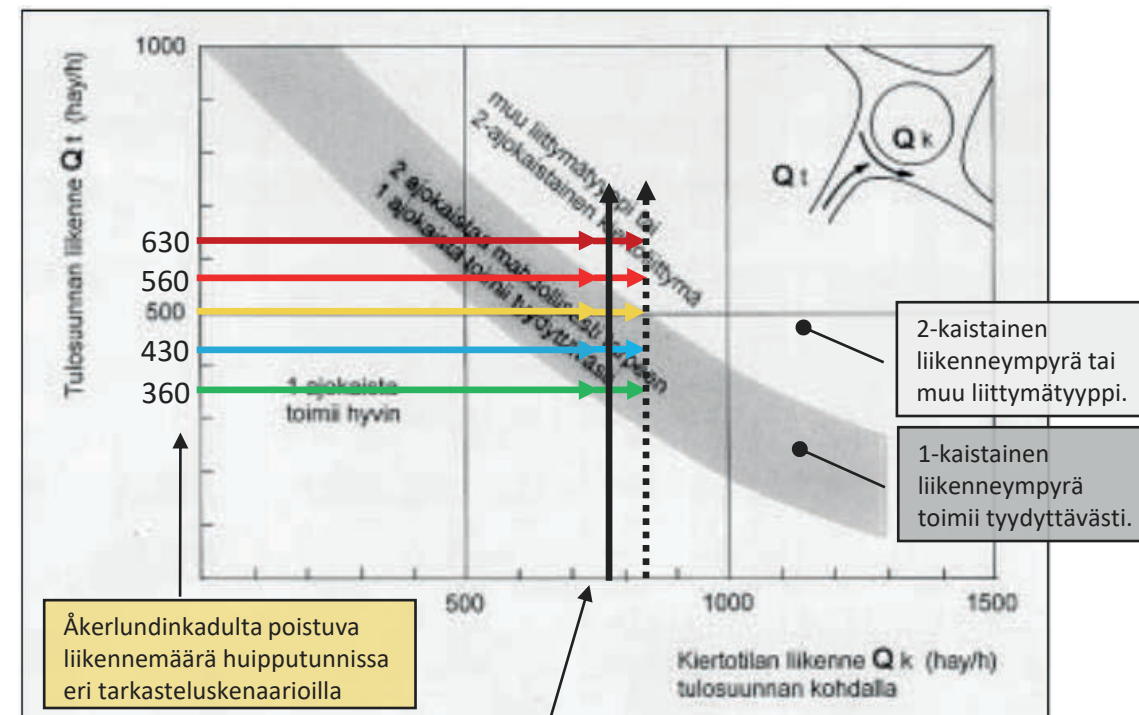
- Tässä työssä Ratapihankadun liikennemääränä on käytetty Åkerlundinkadun liittymän eteläpuolella 1400 ajoneuvoa iltahuipputunnissa. Näistä pohjoisen suuntaan ajavia on hieman vähemmän eli 650 ajoneuvoa. Pohjoiseen kulkevista 60 % (390 ajoneuvoa) ennustetaan ajavan suoraan ja 40 % (260 ajoneuvoa) kääntyvän Åkerlundinkadulle.
- 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.



Kuva 7: Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun liikennemäärä poikkileikkauksittain.

Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun liittymä – toimivuus

- Vuoden 2019 liittämäselvityksessä todettiin molempien liittymätyyppien (liikenneympyrä ja liikennevalo-ohjattu T-liittymä) 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 on 1400 ajoneuvoa. Etelästä pohjoiseen 650 ajoneuvoa. Suoraan 60 % (herkkyystarkastelu 70 %) ja kääntyviä 40 % (30 %).
 - Suoraan pohjoiseen 390 ajoneuvoa huipputunnissa (herkkyys 455).
 - Oikealle Åkerlundinkadulle 260 ajoneuvoa huipputunnissa (herkkyys 195).
 - Suojatien ylittävät jalankulkijat ja pyöräilijät 300 huipputunnissa.
- Åkerlundinkadun liikennemäärä iltahuipputunnissa. Ratapihankadulle poistuvien osuus 2/3 osaa koko kadun 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.



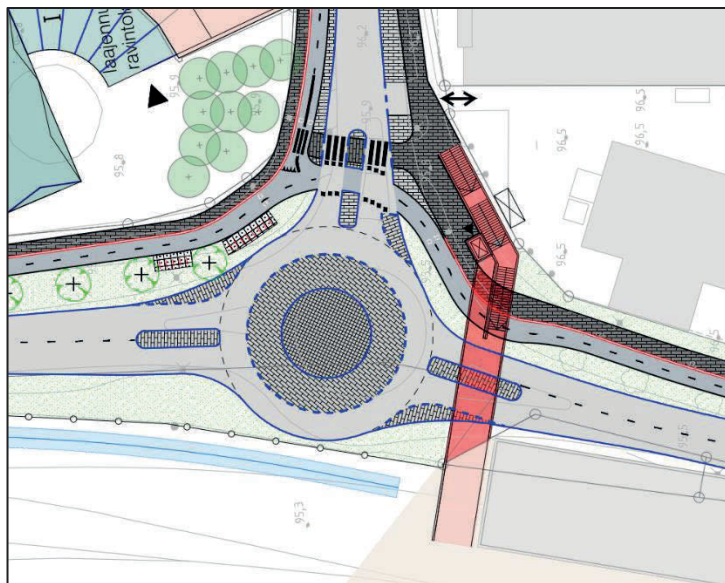
Kiertotilan liikenne = Ratapihankatua suoraan ajavat 390 autoa + 30 % kääntyvistä (260 autoa) eli 80 autoa + suojatien käyttäjät 300 = 770.
Herkkyys = 455 + 60 + 300 = 820.

Kuva 8: Liikenneympyrän toimivuuden ja kapasiteetin riittävyyden arviointi liikennemäärien perusteella.

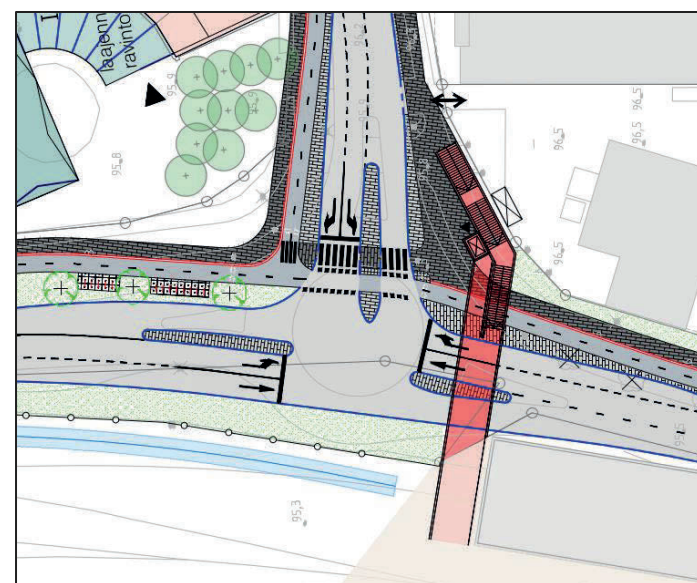
Liittymän toimivuus liikenneympyränä on hyvä/ tyydyttävä, kun Åkerlundinkadulta poistuva liikennemäärä ei huipputunnin aikana nouse yli 500 ajoneuvoon tunnissa (kokonaisliikennemäärä Åkerlundinkadulla huipputunnin aikana 750 ajoneuvoa tunnissa). Liikenne-ennusteiden mukaan tämä vastaa Åkerlundinkadun liikennemäärien realistista maksimikasvua. Näin ollen liikenneympyrä olisi toimivuudeltaan riittävä.

Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun liittymä – vaihtoehtovertailu

- Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun liittymässä on 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. Liikennevalo-ohjattua T-liittymää voidaan harkita myöhemmin, jos Ratapihankadun pääsuunnan sujuvuus tai liittymien liikenneturvallisuus sitä vaatisi.



Kuva 9: Liikenneympyrä. Kiertosaarekkeen halkaisija 13 metriä, mikä mahdollistaa telibussin U-käännöksen.



Kuva 10: Liikennevalo-ohjattu T-liittymä. Kääntymiskaistat jokaisella tulosuunnalla.

Ratapihankadun ja Åkerlundinkadun liittymä – pyöräliikenteen järjestelyt Åkerlundinkadulla

- Åkerlundinkadun varrella on runsaasti pyörällä saavutettavia kohteita kadun molemmilla puolilla. Maankäyttö tulee myös kehittymään alueella.
- Nykyisessä katuratkaisussa, jossa kadun pohjoisreunassa on kaksisuuntainen pyörätie, pohjoispuolen maankäyttö on hyvin saavutettavissa, mutta kadun eteläpuolen kohteille kuljettaessa pyöräilijä joutuu siirtymään pyörätieltä ajoradalle ennen pääsyä kiinteistöille.
- Åkerlundinkadun pyöräliikennejärjestelyt tulee ratkaista myöhemmin Åkerlundinkadun kehittämisen yhteydessä.
- Åkerlundinkadun ja Ratapihankadun liittymätarkastelussa on esitetty kaksisuuntainen pyörätie nykytilan mukaisesti kadun pohjoispuolella.
- Muut mahdolliset pyöräliikenteen järjestelyt Åkerlundinkadulla ovat:
 - Kaksisuuntainen pyörätie eteläreunalla. Ratkaisu ei tuo erityistä etua pyöräliikenteelle nykytilaan verrattuna. Alueen merkittävien asiakaskohde Tullintori on kadun pohjoispuolella ja myös kadun eteläreunassa on useita huolto- ja tonttiliittymiä.
 - 1-suuntaiset pyörätiet tai pyöräkaistat. Ratkaisu liittyy hyvin Yliopistonkadun 1-suuntaiseen pyöräliikenteen järjestelyyn, mutta vie enemmän tilaa kuin 2-suuntainen pyörätie.
 - Ajoratapyöräily. Liikenteellisesti paras ratkaisu, joka sopii tonttikadulle pyöräliikenteen alemmalla verkolla. Åkerlundinkadun liikennemäärällä ratkaisu voidaan kokea turvattomaksi, mikä voi johtaa pyöräilyyn jalkakäytävillä.
 - Ajoratapyöräilyn ja 1-suuntaisten järjestelyjen yhdistelmä, jossa kadun länsipäässä on 1-suuntaiset pyörätiet tai pyöräkaistat ja niiltä siirrytään ajoratapyöräilyyn vilkkaimman osuuden jälkeen Sumeliuksenkadun itäpuolella. Pinninkadun ja Yliopistonkadun välissä joko sallitaan kaksisuuntainen pyöräliikenne yksisuuntaisella kadulla tai vaihtoehtoisesti harkitaan katuosuuden kaksisuuntaistamista.

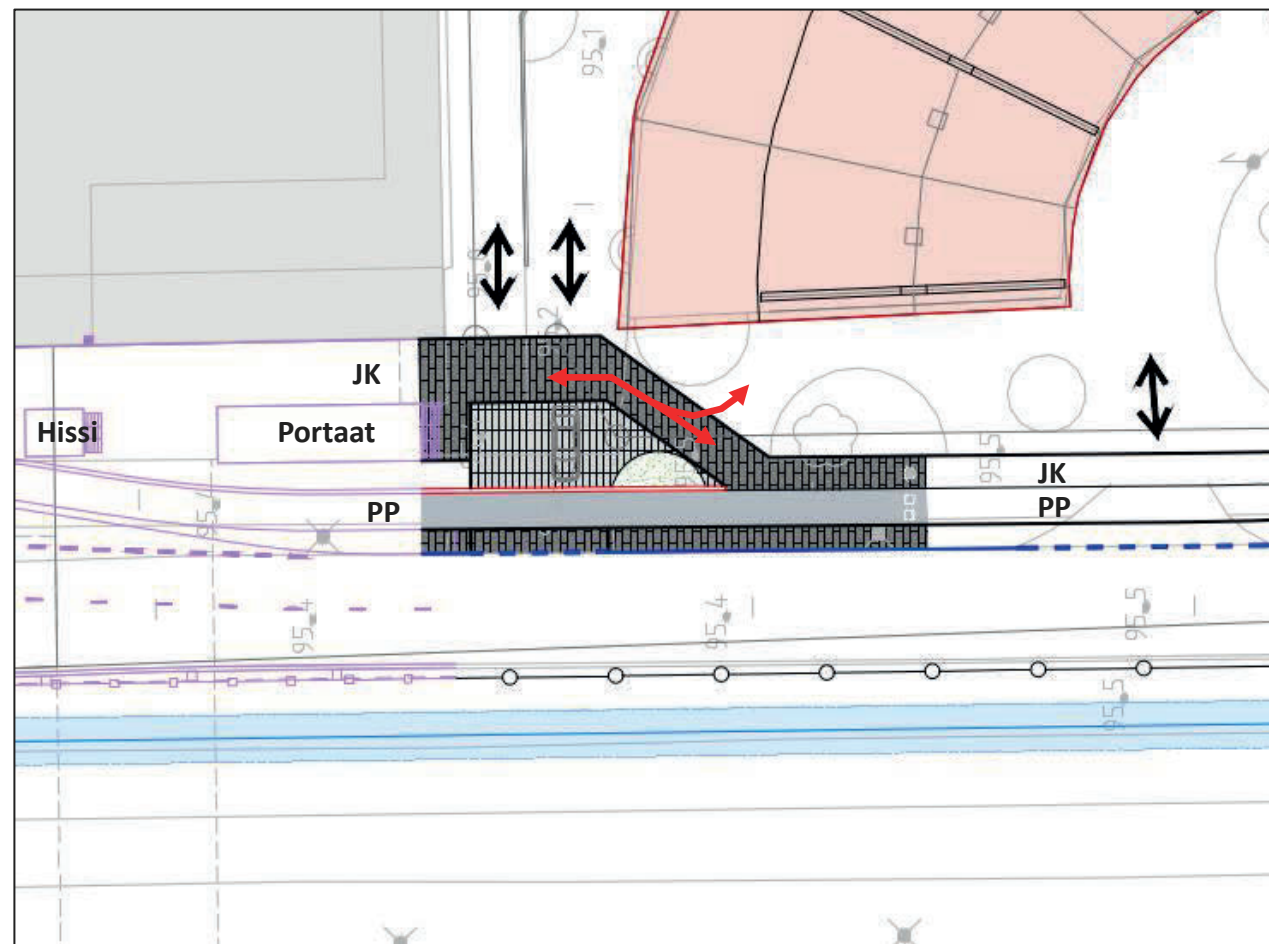


Kuva 11: Yliopistonkadun liittymäratkaisu, jossa Åkerlundinkadun pohjoislaidalla on kaksisuuntainen pyörätie.

Tornihotellin tonttiliittymä

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

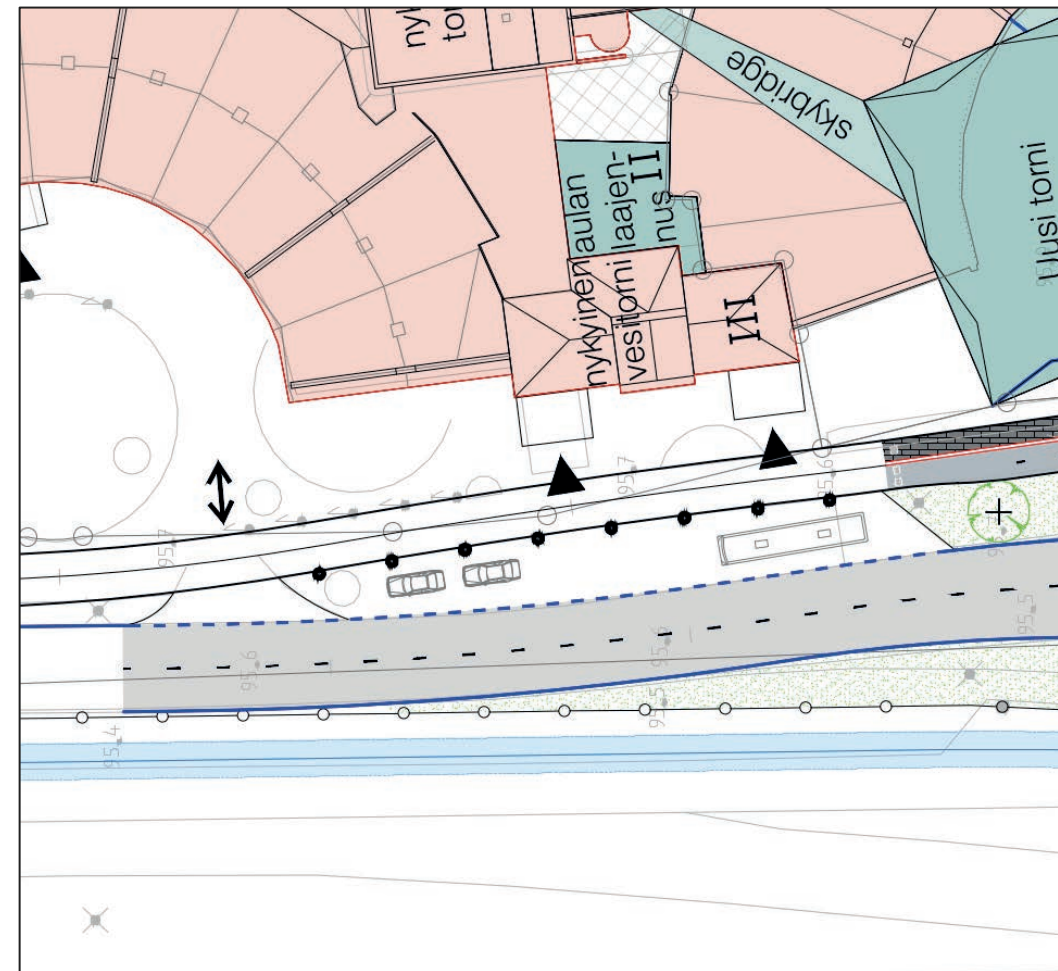
- Jalkakäytävä ohjataan pintamateriaalein (jalkakäytävällä betonilaatoitus) ja mahdollisten istutusalueiden avulla Ratapihankadulta Pendoliinotalon edustalle.
- Matkakeskustunneliin johtavan porraskuilun edustalle tehdään jalkakäytävän betonilaatoitus 3,0 metrin leveydeltä. Liittymäalueen jäsentelyn parantamiseksi jalkakäytävä linjataan veturitallin kulmalla nykyisen tontin kautta Pendoliino-rakennuksen edustalle. Tontin ja katualueen rajoja muutetaan siten, että uusi jalkakäytävä sijoittuu kokonaisuudessaan katualueella.
- Jalkakäytävän ja pyörätien välinen alue kivetään autojen odotustilaksi. Käytettävän kiveyksen tulee olla jalkakäytävästä hyvin erottuva, esimerkiksi nupukiveys tai värikäs betonikiveys. Odotustilan syvyys on noin 5,3 metriä mikä mahdollistaa henkilöauton odottamisen.
- Liittymäalueelle ei tehdä korkeuseroja kiveyksin tai muitakaan kulkuesteitä. Porraskäytävästä on mahdollista kulkea suoraan etelään ilman ”kiertoa” jalkakäytäväkiveyksen kautta. Liittymäalueen nykytilan korkeusasema säilytetään.



Kuva 12: Tornihotellin ja Pendoliino-rakennuksen tonttiliittymää jäsennellään. Jalkakäytävä ohjataan veturitallin kulmalta viistosti kohti Pendoliino-rakennusta. Jalkakäytävän ja pyörätien väliin muodostetaan odotustila henkilöautoille.

Taksi- ja saattopysäköinti

- Tornihotellin taksi- ja saattopysäköintialue sijaitsee nykyisin hotellin pääsisäänkäynnin edustalla Ratapihankadun laidalla.
- Taksi- ja saattopysäköintialueen pituus on noin 45 metriä ja leveys noin 6 metriä. Linja-autojen pysäköintiä alueelle on rajoitettu 30 minuuttiin pysäköintikiekolla klo 8-20 joka päivä. Henkilöautojen pysäköinti on sallittu hotellin asiakkaille, pysäköintiaika on rajoitettu 15 minuuttiin pysäköintikiekolla.
- Saattopysäköinnin leveys mahdollistaa sujuvan bussien saattoliikenteen. Leveys mahdollistaa myös bussin matkustajien poistumisen ja matkatavaroiden purkamisen ilman välitöntä konflikteja pyörätien käyttäjien kanssa.
- Hotellin toimijan mukaan taksi- ja saattopysäköintialue toimii nykytilan mukaisena hyvin.
- Taksi- ja saattopysäköintialueelle ei selvityksen mukaan ole tarvetta tehdä muutoksia sen toimivuuden kannalta.



Kuva 13: Taksi ja saattopysäköintialue säilytetään ennallaan Tornihotellin edustalla. Pysäköintialue on aikarajoitettu ja erotettu ajoradasta reunatuella ja pyörätiestä väljällä pollaririvillä. Pysäköintialueen kapasiteetin on arvioitu olevan riittävä myös Tornihotellin laajennuksen toteuttamisen jälkeen.

Katupuut ja pyöräpysäköinti

Katupuut

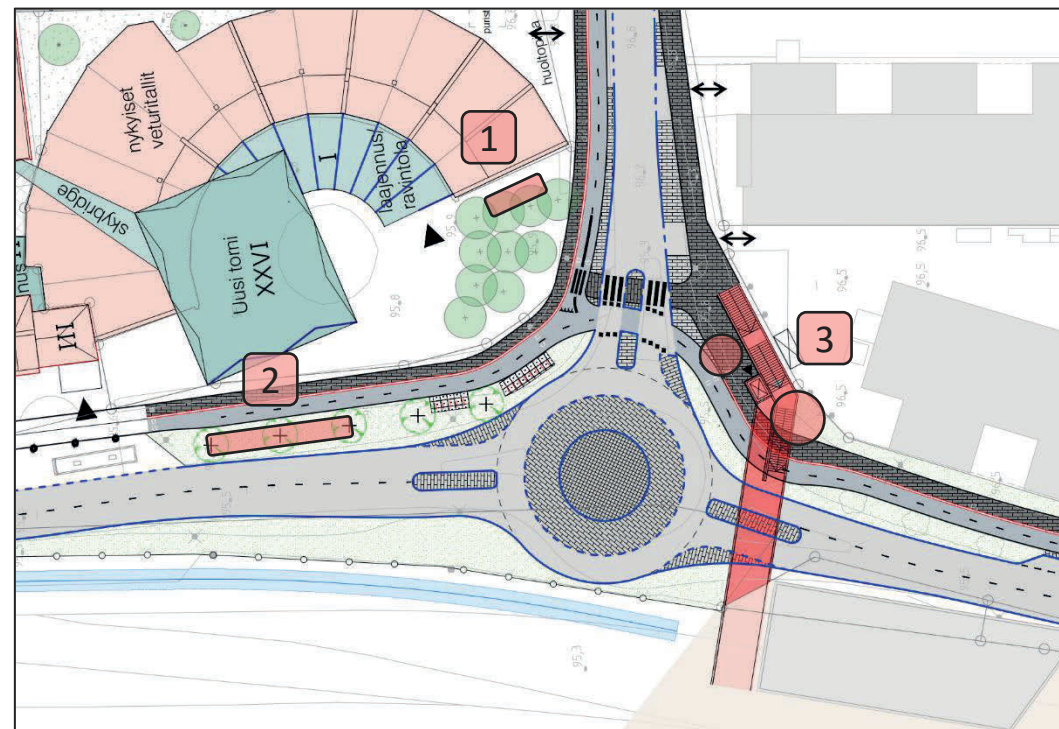
- Suunnitelmavaihtoehdoissa on esitetty uusia katupuita Ratapihankadun itälaidalle uuden hotelli Tornin edustalle. Katupuut voidaan istuttaa ajoradan ja pyörätien väliselle erotusalueelle.
- Alueelle on laadittu Asemakeskuksen (AK 8640) ja Pohjoiskannen (AK 8975) verkostoselvitys, jossa on selvitetty alueen nykyinen kunnallistekniikan verkosto, sekä kaava-alueiden liittyminen verkostoon. Ratapihankkeen yhteydessä radan ali tehtävät alitukset eivät vaikuta katuviheeseen Ratapihankadun itäreunalla.
- Verkostoselvityksen mukaan ehdotettujen 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.

Pyöräpysäköinti

- Suunnittelussa on tunnistettu vaihtoehtoisia sijainteja pyöräpysäköinnille:
 - Veturitallin vierusta aukion itälaidalla. Paikkaan olisi mahdollista sijoittaa noin 20 paikkaa julkista pyöräpysäköintiä, esimerkiksi kaupunkipyöräasema, joka poistuu nykyiseltä paikaltaan veturitallin takaa. Kaupunkipyöräasema on yhteensovitettava tontin ratkaisujen kanssa.
 - Ratapihankadun ja pyörätien välinen erotusalue saattopysäköinnin ja Åkerlundinkadun liittymän välissä. Jos erotusalue tehdään kivettynä ja puut kantavalla kasvialustalla, voidaan erotusalueelle lisätä myös noin 40 paikkaa polkupyörille/sähköpotkulaudoille/kaupunkipyörille.
 - Uuden siltayhteyden portaikon vierustalle. Paikkaan olisi mahdollista sijoittaa noin 20-30 pyöräpaikkaa. Paikka on hieman sivussa, mutta kulkuyhteydet Pohjoiskannelle olisivat hyvät.

- Alueella nykytilassa sijaitseva kaupunkipyöräasema poistuu ja sille tulee osoittaa korvaava sijainti.

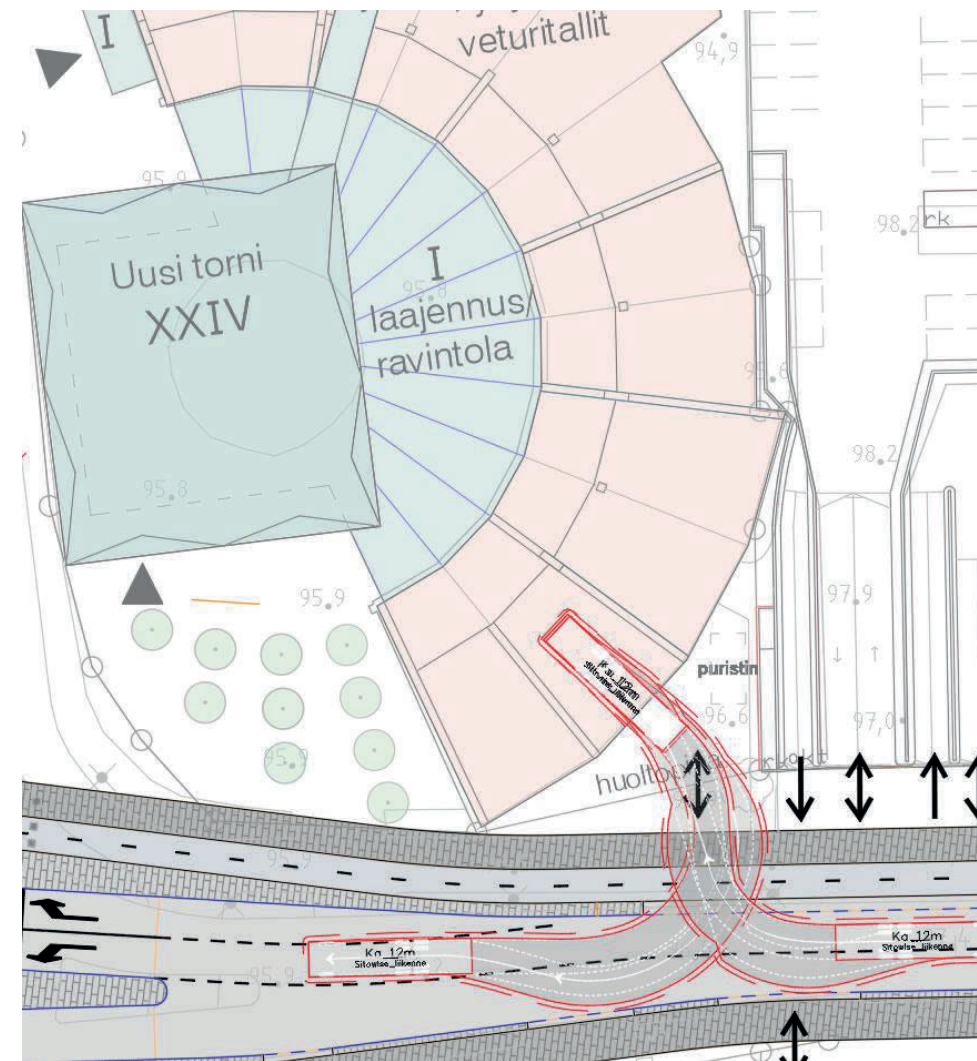
➤ Keskitetylle julkiselle pyöräpysäköintipaikaksi parhaaksi paikaksi arvioitiin Tornihotellin edustaa Ratapihankadun ja pyörätien välisellä erotuskaistalla. Erotuskaistalle pystytään toteuttamaan riittävästi paikkoja polkupyörille ja sähköpotkulaudoille sekä erillinen kaupunkipyöräasema. Pyöräpysäköinnille/sähköpotkulaudoille varataan noin 10-15 paikkaa ja kaupunkipyöräasemalle 18 paikkaa.



Kuva 14: Pyöräpysäköinnin sijoittaminen eteläisen veturitallin läheisyyteen.

Uuden tornihotellin huoltoliittymä

- Uuden hotellin huoltopiha sijaitsee veturitallin kaakkoiskulmassa ja se on mitoitettu yhdelle huoltoajoneuvolle.
- Huoltoliittymä sijaitsee Åkerlundinkadulla Veturitallin ja Tullikadun pysäköintialueen sisäänajon välissä nykyisen kaupunkipyöräaseman kohdalla.
- Huoltopiha on käytettävissä maksimissaan 12 metriä pitkällä kuorma-autolla. Kuorma-autolla peruutetaan huoltopihalle. Peruuttaminen tapahtuu Åkerlundinkadulta pyörätien ja jalkakäytävän ylitse. Peruuttaminen pyörätien ylitse on turvallisuusriski, mikä puoltaisi Åkerlundinkadun pyöräliikennejärjestelyksi pyöräkaistoja tai ajoratapyöräilyä.

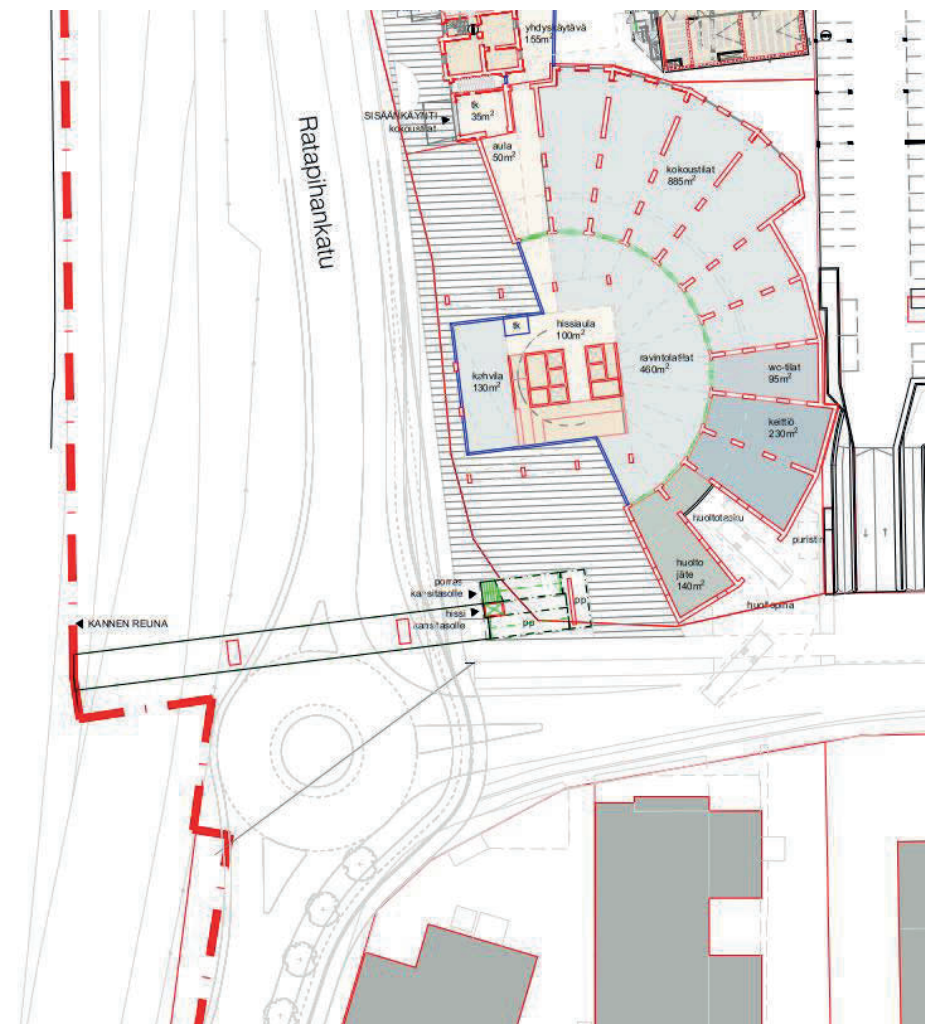


Kuva 15: Huoltoliittymän sijainti Åkerlundinkadulla.

Siltayhteys Pohjoiskannelle 1/2

- Asemakaavan yhteydessä on tarkasteltu uutta siltayhteyttä Åkerlundinkadulta Pohjoiskannelle. Liittymäselvityksessä 2019 todettiin suoran rampin Pohjoiskannelta Åkerlundinkadulle olevan korkeuseron ja Åkerlundinkadun kapeuden vuoksi mahdoton toteuttaa esteettömästi ja Åkerlundinkadun liikennettä häiritsemättä.
- Tässä suunnitelmassa on tarkasteltu hissi-/porrasyhteyttä, jossa porras/hissikuilu sijoittuisi joko Åkerlundinkadun liittymän pohjois- tai eteläpuolelle.
- Yksi suunnittelun tavoitteista on ollut pitää eteläisen veturitallin edusta mahdollisimman avoimena. Åkerlundinkadun liittymän pohjoispuolen siltavaihtoehdossa hissi-/porraskuilu olisi sijoittunut veturitallin edustalle, jossa sitä pidettiin liian hallitsevana ja massiivisena elementtinä.
- Porrasyhteydestä on tavoite saada mahdollisimman suoraviivainen ja avara, jotta pimeitä kulmia ei pääse syntymään ja ympäristö pysyy kutsuvana. Liittymän pohjoislaidalle suoran portaikon toteuttaminen olisi ollut erityisen haastavaa. Avoin porrasyhteys saadaan paremmin toteutettua liittymän eteläpuolelle.
- Liittymän pohjoispuolisessa yhteydessä silta olisi myös ollut pidempi kuin eteläpuolella, millä on suora vaikutus sillan toteutuskustannuksiin.

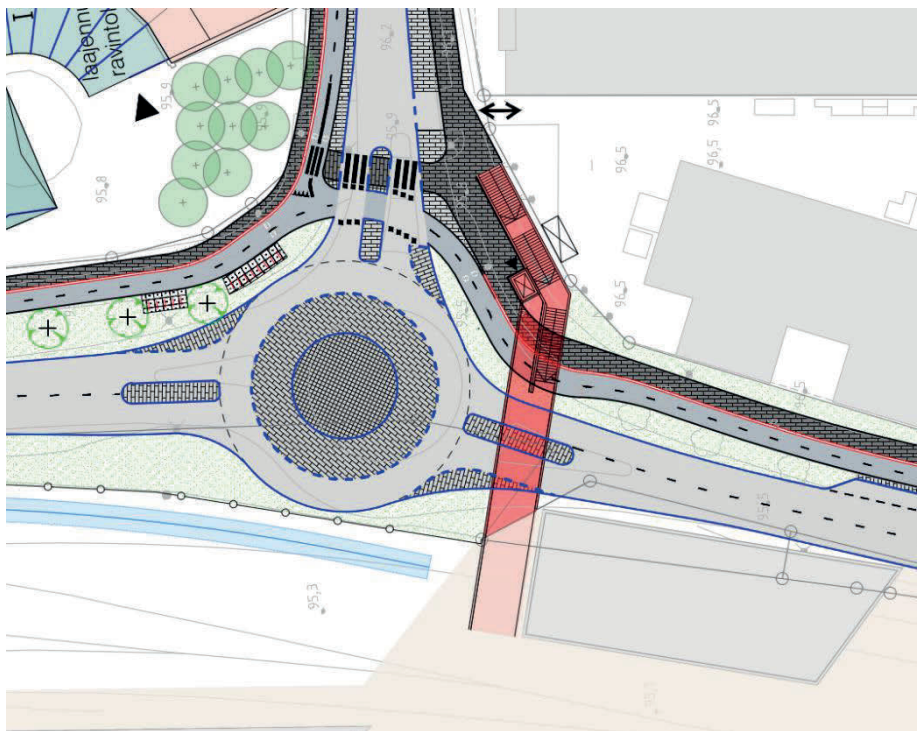
➤ Åkerlundinkadun liittymän eteläpuoli nähtiin parempana paikkana uudelle sillalle. Sillasta saadaan tehtyä mahdollisimman lyhyt, portaista saadaan suorat ja avarat.



Kuva 16: Luonnos liittymän Åkerlundinkadun pohjoispuoleisesta siltayhteydestä (Huom. Vanha viitesuunnitelma).

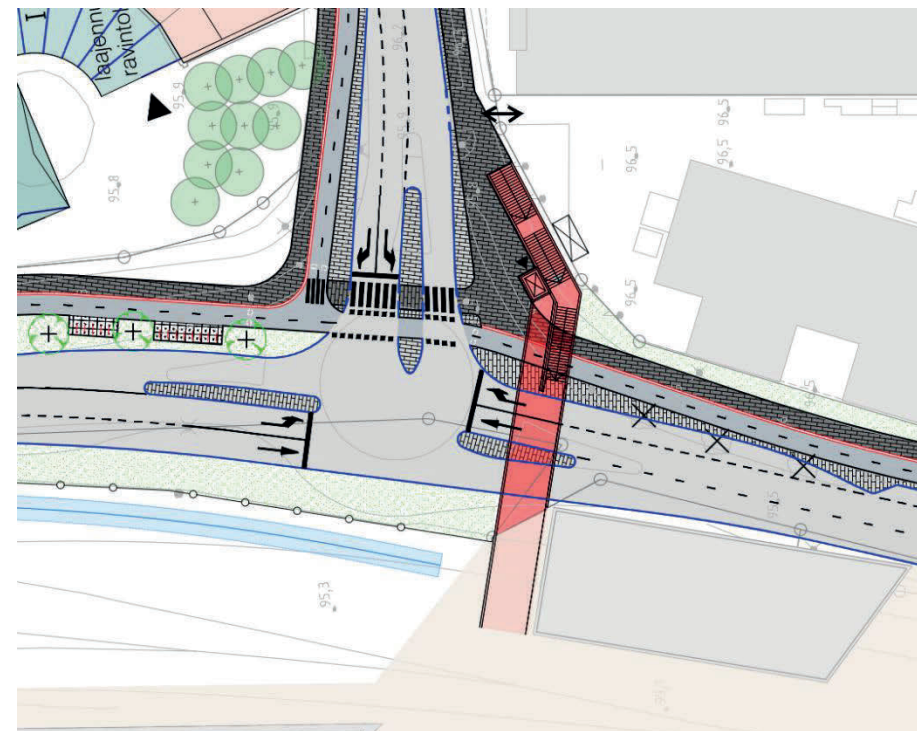
Siltayhteys Pohjoiskannelle 2/2

- Siltayhteys (hissi ja porrasyhteys) Pohjoiskannelle ja Åkerlundinkadun eteläpuolelta.
- Siltarakenne voidaan toteuttaa betonisena/teräsrakenteella. Molemmat liittymävaihtoehdot mahdollistavan tarvittaessa välituen toteuttamisen keskisaarekkeelle.
- Siltayhteys voidaan toteuttaa joko vaakasuorassa tai hieman itään päin laskevana. Mikäli siltakansi toteutetaan kaltevana, vähentää se tarvittavien portaiden määrää.



Kuva 17: Siltayhteys Åkerlundinkadulta Pohjoiskannelle liikenneympyrävaihtoehdossa.

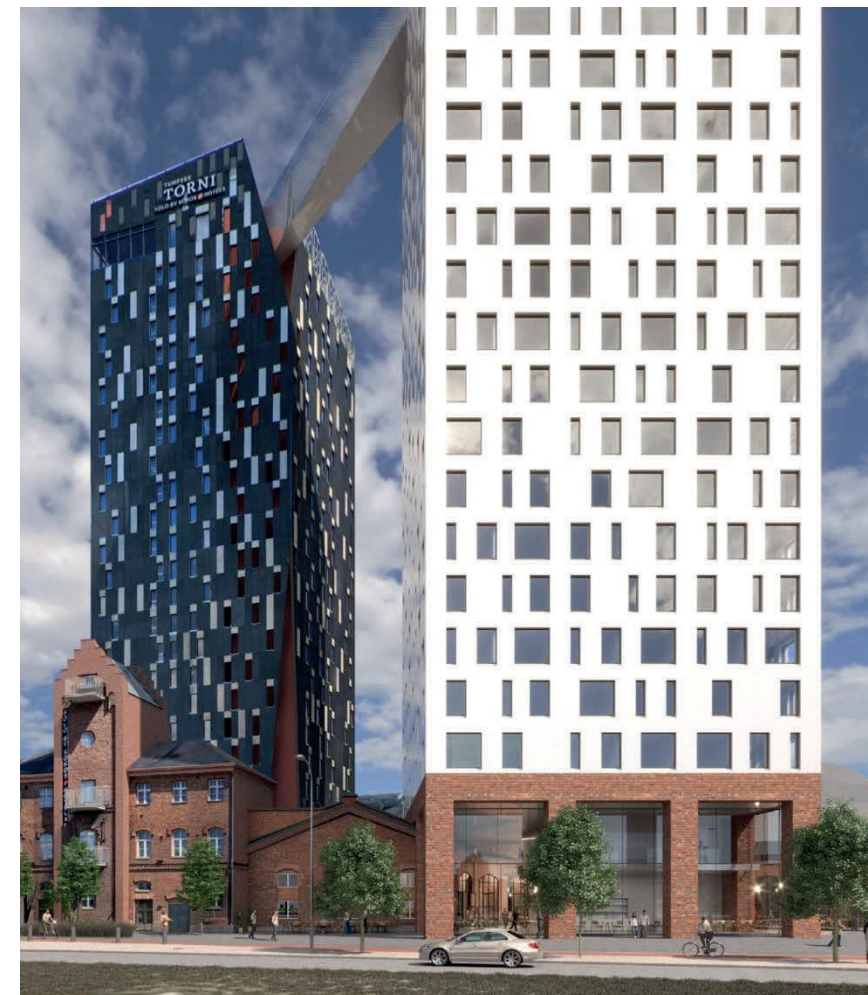
- Siltayhteys on toteutettavissa samalla tapaa molemmissa liittymävaihtoehdossa. Seuraavissa kuvissa on esitetty siltayhteys liikenneympyrän ja valoliittymän kanssa.
- Silta ja portaat katetaan. Hissiyhteyden koon on mahdollistettava tavarapyörän ja pyörän peräkärryn kuljettaminen. Hissin vaatimuksiin perustuvat hissien sisämittasuositukset ovat: pituus 3,2 metriä ja leveys 1,5 metriä.



Kuva 18: Siltayhteys Åkerlundinkadulta Pohjoiskannelle liikennevalovaihtoehdossa.

Kaavan liikenteelliset vaikutukset

- Kaavalla ei ole merkittäviä liikenteellisiä vaikutuksia, pois lukien rakentamisen aikaiset vaikutukset. Suunnittelualue sijaitsee eri liikennemuotojen solmukohdassa ja alueen saavutettavuus on hyvä. Hankkeessa ei toteuteta lisää autojen pysäköintipaikkoja ja suurin osa asiakkaista saapuu paikalle muilla kulkumuodoilla.
- Hotellihanke ei merkittävästi lisää autoliikenteen määriä Ratapihankadulla tai Åkerlundinkadulla, eikä kaavalla ole vaikutuksia liikenneverkkoon laajemmin, kuten Rantaväylän tunneliin.
- Taksi- ja saattoliikenteen määrä voi hieman lisätä liikennettä Ratapihankadulla. Nykyinen taksi- ja saattoalue nähdään kooltaan hyvänä. Liikenneympyrävaihtoehto mahdollistaa alueen käytettävyyden kaikista saapumissuunnista (liikenneympyrä mahdollistaa U-käännöksen pohjoisesta saavuttaessa).
- 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 huoltotilaan peruuttaminen heikentää liikenneturvallisuutta ja lisää konfliktiriskiä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kanssa.
- Hotellin tonttiliittymästä pohjoisen veturitallin ja Pendoliino-rakennuksen välissä saadaan jäsennellympi, jonka myötä liittyminen Ratapihankadun liikenteeseen saadaan nykytilaa sujuvammaksi ja turvallisemmaksi.
- Siltayhteys radan yli kannelle parantaa Tullin alueen saavutettavuutta jalan ja vähentää radan estevaikutusta itä-länsisuunnassa.
- On todennäköistä, että kaavan mahdollistaman uuden tornihotellin rakentamisesta aiheutuu rakentamisen aikana haittaa. Hotellirakennus sijoittuu hyvin lähelle Ratapihankadun jalkakäytävää. Todennäköisesti osa Ratapihankadusta ja Åkerlundinkadusta joudutaan ottamaan työmaa-alueeksi, mikä johtanee ainakin jalankulun ja pyöräliikenteen kiertoreitteihin.
 - Työnaikaisista liikennejärjestelyistä ei saa aiheutua merkittävää haittaa Ratapihankadun liikenteelle, eikä liikenne saa missään tapauksissa jonoutua Rantaväylän tunnelille eikä Kalevantielle tai Viinikankadulle saakka. Liikennekatkoja mahdollisesti aiheuttavat korkean rakentamisen nostotyöt on tehtävä hiljaisen liikenteen aikaan.
 - Uuden tornihotellin kohdalla Ratapihankadun katualue on leveä ja ajoradalle on mahdollista tehdä pieni työnaikainen siirto länteen (T-liittymä vaihtoehtojen periaatteiden mukaisesti). Ajoradan siirrolla voidaan lisätä rakentamisen aikaista tilaa tornihotellin edustalla.



Kuva 19: Havainnekuva uudesta tornihotellista, kuva Sarc + Sigge, viitesuunnitelma.

Liitteet

Liite 1	Asemapiirustus Ratapihankatu - Åkerlundinkatu liittymä, vaihtoehto A liikenneympyrä	1:500	24.11.2025
Liite 2	Asemapiirustus Ratapihankatu - Åkerlundinkatu liittymä, vaihtoehto B liikennevalot	1:500	24.11.2025

