

Asemakeskuksen (asemakaava 8640) ja Pohjoiskannan (asemakaava 8975) alueen liikenneselvitys

19.5.2025

SITOWISE



Esipuhe

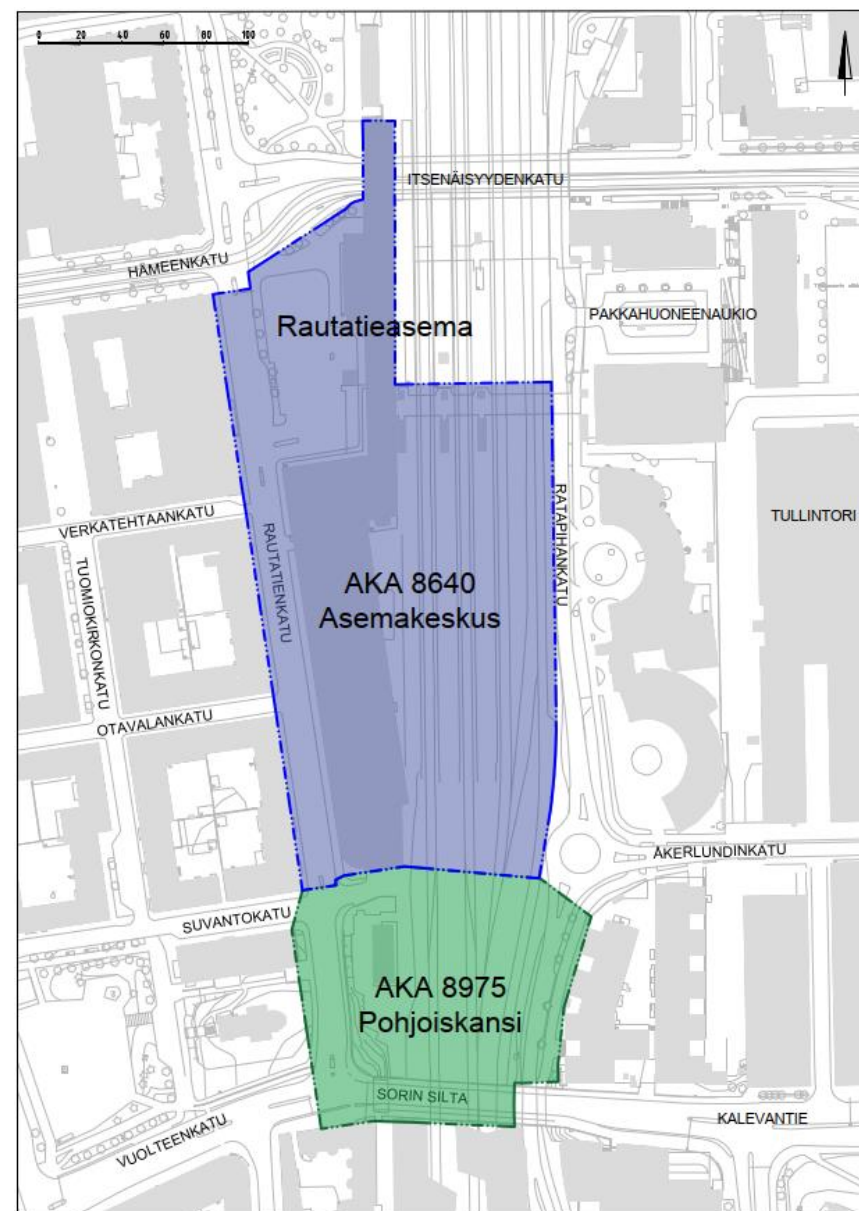
Tampereen kaupunki laatii rautatieaseman ympäristössä asemakaavaa numero 8640 (Asemakeskus) ja asemakaavaan numero 8975 (Pohjoiskansi) (kuva 1). Tämä liikenneselvitys on laadittu asemakaavoituksen tueksi. Liikenneselvityksessä on edellä mainittujen asemakaavojen lisäksi tarkasteltu koko rautatieaseman ympäristön liikennetarkaisua yhtenä kokonaisuutena. Suunnittelussa on huomioitu käynnissä oleva Tampereen henkilöratapihahankkeen uudistaminen sekä muut rautatieaseman ympäristön kehityshankkeet. Asemakaavojen liikenneselvityksen yhteydessä on laadittu myös yleissuunnitelmat Rautatienkadun ja Kalevantien parantamisesta asemakaavojen rajaamalta alueelta.

Työn tilaajana toimii Tampereen kaupunki, jossa työtä ovat ohjanneet:

Eveliina Hyvönen	Asemakaavoitus
Iina Laakkonen	Asemakaavoitus
Katja Seimelä	Liikennesuunnittelu
Anna Levonmaa	Maisemasuunnittelu
Mikko Siitonen	Viiden tähden keskusta

Selvityksen on laatinut Sitowise Oy, jossa työhön ovat osallistuneet:

Tero Backman	Projektipäällikkö
Konsta Salo	Pääsuunnittelija ja projektisihteeri
Jenni Leskinen	Liikennesuunnittelu
Tuomas Sainio	Liikennesuunnittelu
Stefan Plomp	Liikennesuunnittelu
Ville Mäki	Liikenne-ennusteet
Arttu Rissanen	Jalankulkusimuloinnit



Kuva 1. Asemakaavat.

Kaksi vaihtoehtoista viitesuunnitelmakokonaisuutta

Asemakortteleista on laadittu kaksi viitesuunnitelmakokonaisuutta, A ja B. Vaihtoehto A koostuu yhdistelmästä asemakaavan 8640 (Asemakeskus) alueelle vuonna 2019 valmistuneesta Asemakeskuksen yleissuunnitelmasta, vuonna 2021 valmistuneesta viitesuunnitelmaluonnoksesta sekä vuonna 2025 valmistuneesta asemakaavaluonnoksesta. Asemakaavan 8975 (Pohjoiskansi) alueella oletetaan voimassa olevien asemakaavojen 8366 (tullut voimaan 2011) ja 6349 (tullut voimaan 1985) toteutuvan. Viitesuunnitelmakokonaisuus B koostuu vuoden 2025 viitesuunnitelmista sekä asemakaavojen 8640 (Asemakeskus) ja 8975 (Pohjoiskansi) asemakaavaluonnoksista.

Vaihtoehto A

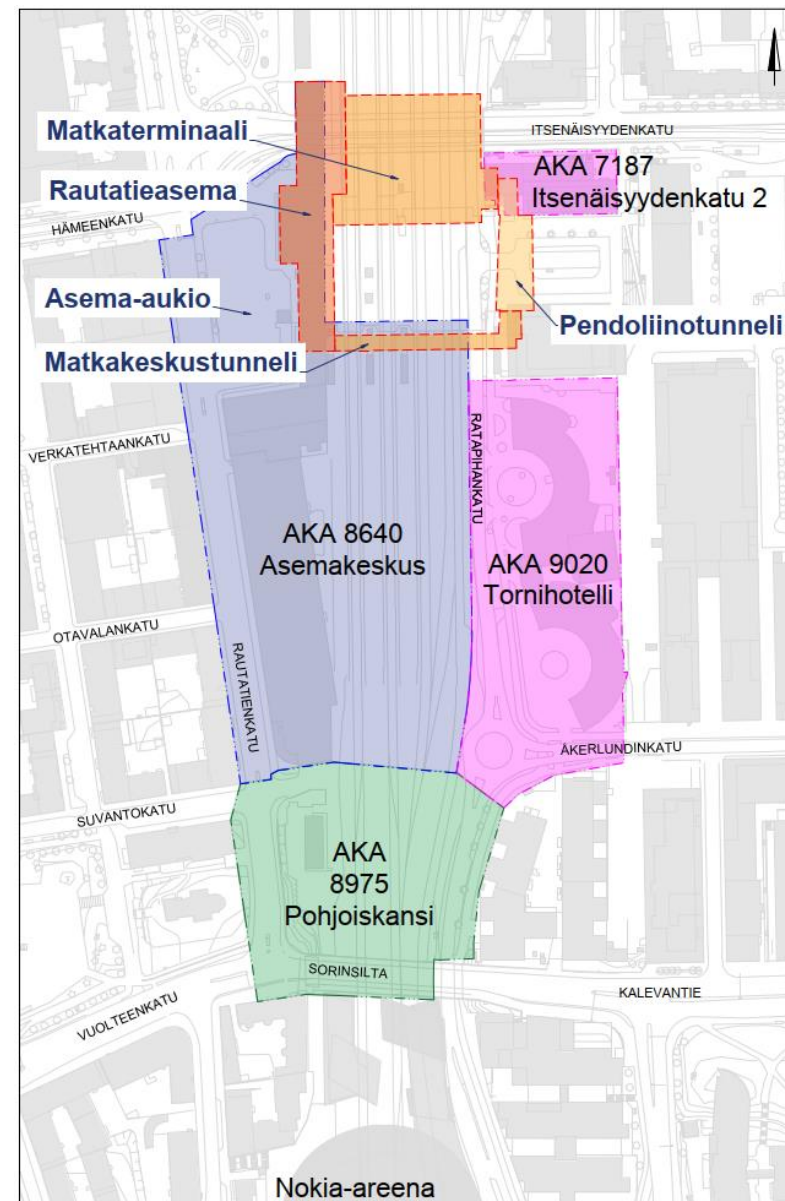
- Asemakeskuksen alueen yleissuunnitelma 2019
- Asemakeskuksen viitesuunnitelma 2021
- Asemakeskuksen 8640 asemakaavaluonnos 2025
- Pohjoiskannen voimassa oleva asemakaava 8366 (2011)
- Sorin aukion ja Rautatienkadun eteläosan asemakaava 6349 (1985)

Vaihtoehto B

- Asemakeskuksen alueen yleissuunnitelma 2025
- Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen viitesuunnitelma 2025
- Asemakeskuksen 8640 asemakaavaluonnos 2025
- Pohjoiskannen 8975 asemakaavaluonnos 2025

Asemakorttelit

Asemakortteilla tarkoitetaan Tampereen rautatieaseman ympärille kasvavaa uutta ja urbaania kaupunkia. Asemakortteiden (kuva 2) kehittämiseen kuuluu käynnissä oleva Tampereen henkilöratapihan uudistaminen, Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen kehittäminen sekä rautatien itäpuolella Tullin alueella Itsenäisyydenkatu 2 (asemakaava 7818) ja Pakkahuoneenaukon kehittäminen sekä Tornihotellin laajentaminen (asemakaava 9020). Kokonaisuuteen kuuluu lisäksi Rautatieasemaa ympäröivien katujen Rautatienkatu, Kalevantie, Itsenäisyydenkatu ja Ratapihankatu parantaminen.



Kuva 2. Asemakorttelit.

Tiivistelmä

Tässä liikenneselvityksessä on määritelty tavoitetilanne asemakaavojen 8640 (Asemakeskus) ja 8975 (Pohjoiskansi) liikennesuunnittelulle kulkumuodoittain. Tavoittilan määrittämisessä on huomioitu asemakaavoja laajemmin koko rautatieaseman ja Asemakorttelien alueen liikenteellinen tavoitetilä. Tavoitetilä on yhteinen molemmille viitesuunnitelmakokonaisuuksille A ja B, vaikka viitesuunnitelmakokonaisuus A on laadittu jo aiemmin. Viitesuunnitelmakokonaisuus B laadittiin tämän liikennesuunnitelman yhteydessä.

Luvussa 1 esitetään työn lähtökohdat ja luvussa 2 kuvataan rautatieaseman ympäristön nykytilan liikennejärjestelyt. Nykytilaan on katsottu kuuluvaksi Tampereen henkilöratapiha -hankkeessa rakenteilla olevat muutokset Itsenäisyydenkadun alikulussa. Luvussa 3 määritellään liikenteen tavoitetilanne vuodelle 2040. Tavoitetilassa esitetään liikennejärjestelyjen tavoiteltu laatutaso. Rautatieaseman ja Asemakorttelien liikennejärjestelyjä on tarkasteltu asemakaava-alueita laajemmin, koska liikenteen vaikutukset ulottuvat kaavoja laajemmalle alueelle. Tavoitetilaa varten on tutkittu laajemmin niin pyöräpysäköinnin kokonaiskuvaa, laatutasoa ja saavutettavuutta, kuin Asemakorttelien huoltoliikennettä.

Viitesuunnitelmakokonaisuus A on kuvattu luvussa 4 ja kokonaisuus B luvussa 5. Vaihtoehdon B kuvauksessa käsitellään myös tämän työn aikana tehtyjä vaihtoehtotarkasteluja eri kulkumuotojen suunnitelmaratkaisuksista. Luvussa 6 esitetään vaihtoehtojen A ja B vaikutusten arviointi ja viimeisenä luvussa 6.3 on kuvattu vaihtoehtojen keskeisimmät erot.

Molemmissa viitesuunnitelmakokonaisuuksissa on liikenteellisesti hyviä ja heikkoja ominaisuuksia. Suunnitelmakokonaisuudet ovat laajoja ja liikenteellisesti on mahdotonta asettaa vaihtoehtoja paremmuusjärjestykseen. Jatkosuunnittelun aikana on suositeltavaa ottaa mahdollisuuksien mukaan huomioon hyviä ratkaisuja molemmista vaihtoehdoista.



Kuva 4. Havainnekuva vaihtoehto A, viitesuunnitelma 2021.
LOCI Maisema-arkkitehdit 25.4.2025.



Kuva 3. Havainnekuva vaihtoehto B, viitesuunnitelma 2025.
LOCI Maisema-arkkitehdit 25.4.2025.

Sisällys

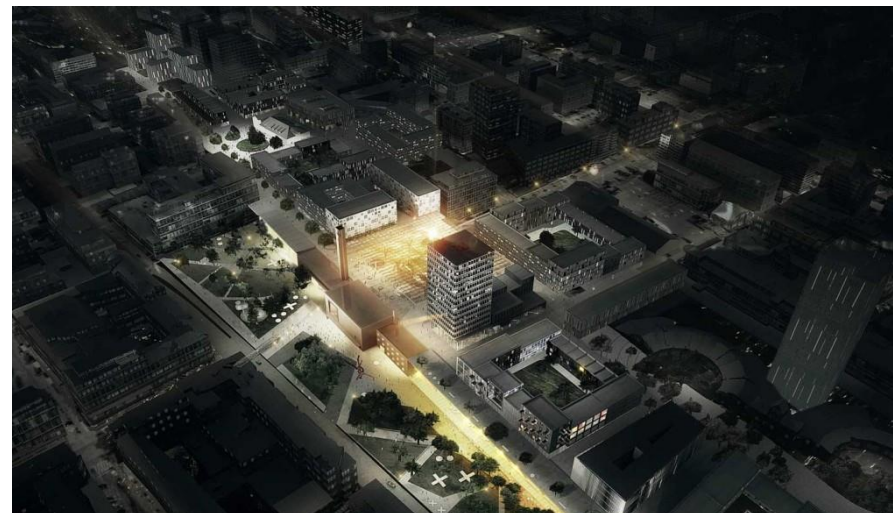
Esipuhe	2	4.4	Joukkoliikenne	44
Tiivistelmä	4	4.5	Taksi- ja saattoliikenne	44
1 Lähtökohdat	6	4.6	Autoliikenne ja -pysäköinti	44
2 Liikenteen nykytilanne	8	4.7	Huoltoliikenne	45
2.1 Jalankulku.....	8	4.8	Pelastusliikenne.....	45
2.2 Pyöräliikenne ja -pysäköinti	11	5	Vaihtoehdon B kuvaus	48
2.3 Mikroliikenne	13	5.1	Jalankulku	48
2.4 Joukkoliikenne.....	13	5.2	Pyöräliikenne	53
2.5 Taksi- ja saattoliikenne.....	14	5.3	Mikroliikenne.....	58
2.6 Autoliikenne ja -pysäköinti	15	5.4	Joukkoliikenne	58
2.7 Huoltoliikenne.....	17	5.5	Taksi- ja saattoliikenne	59
2.8 Pelastusliikenne	18	5.6	Autoliikenne ja -pysäköinti	59
2.9 Liikenneturvallisuus	18	5.7	Huoltoliikenne	61
3 Liikenteen tavoitetilanne.....	21	5.8	Pelastusliikenne.....	65
3.1 Jalankulku.....	22	6	Vaihtoehtojen A ja B vaikutusten arviointi	68
3.2 Pyöräliikenne ja -pysäköinti	24	6.1	Vaihtoehto A vaikutusten arviointi	68
3.3 Mikroliikenne	30	6.2	Vaihtoehto B vaikutusten arviointi.....	71
3.4 Joukkoliikenne.....	30	6.3	Vaihtoehtojen vertailu.....	75
3.5 Taksi- ja saattoliikenne.....	31			
3.6 Autoliikenne ja -pysäköinti	32			
3.7 Huoltoliikenne.....	35			
3.8 Pelastusliikenne	36			
3.9 Liikenneturvallisuus	36			
4 Vaihtoehdon A kuvaus.....	39			
4.1 Jalankulku.....	39			
4.2 Pyöräliikenne ja -pysäköinti	42			
4.3 Mikroliikenne	44			

1 Lähtökohdat

Rautatieaseman ympäristö kuuluu Tampereen ydinkeskustan laajentumisvyöhykkeelle ja alueen kehittäminen on yksi Tampereen keskustan kehittämisohjelman kärkihankkeita vuosille 2023–2040 (kuva 6). Alue on kehittynyt voimakkaasti viimeisen 10 vuoden aikana, kun alueelle on rakennettu muun muassa maanalainen pysäköintilaitos P-Hämppi, raitiotie, Hotelli Torni ja Nokia-areena tornitaloineen. Parhaillaan on käynnissä Tampereen henkilöratapihan uudistaminen. Hankkeessa Itsenäisyydenkadun sillat ja Asematunneli yhdistetään Matkaterrinaaliksi, johon toteutetaan muun muassa uusi raitiotiepysäkki ja kolmas välilaituri rautatielle.

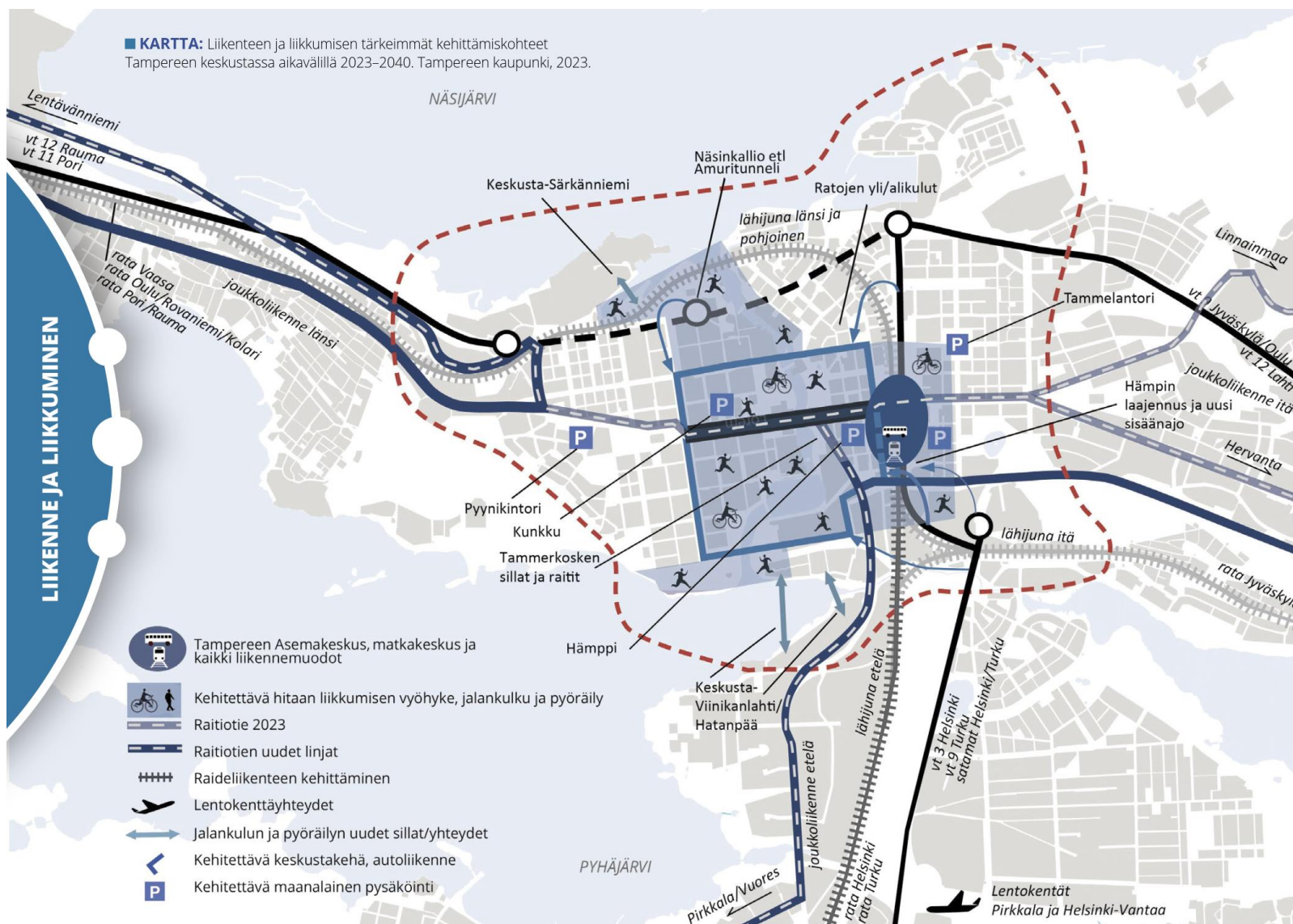
Rautatieaseman ympäristöön on suunniteltu myös muita uudistuksia, joista mittavin kokonaisuus on Asemakeskuksen rakentaminen. Asemakeskuksen nykymuotoisen suunnittelun voidaan katsoa alkaneeksi vuoden 2014 ideakilpailusta, jonka voitti yhteenliittymä Cobe Aps, Ramboll Finland Oy, Lunden Architecture Oy ja Newsec Valuation Oy ehdotuksellaan Re-Connecting Tampere (kuva 5).

Tämä liikenneselvitys koskee asemakaavoja 8640 Asemakeskus ja 8975 Pohjoiskansi sekä näiden asemakaavojen ympäristöä. Liikenneselvitys on laadittu molemmista viitesuunnitelmakokonaisuuksista A ja B. Liikenneselvityksessä on tarkasteltu asemakorttelien ja rautatieaseman ympäristön liikennettä kokonaisuutena. Samaan aikaan on laadittu yleissuunnitelmat Rautatienkadusta ja Kalevantiestä.



Kuva 5. Havainnekuva vuoden 2014 kilpailuehdotuksen voittajatyöstä *Re-Connecting Tampere*.

Tässä selvityksessä on tarkasteltu liikenteen nykytilannetta rautatieaseman ympäristössä ja esitetty liikennejärjestelyjen tavoitettila kulkumuodoittain huomioiden henkilöratapihahankkeen toteutuminen sekä Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen rakentaminen. Suunnitelmassa huomioidaan Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040. Lisäksi alueelle on suunniteltu myös muita rakennushankkeita, joiden toteutuksesta ei ole vielä päätöksiä (tilanne 05/2025), mutta jotka on otettu huomioon liikennejärjestelmän kokonaisuudessa. Näitä ovat muun muassa P-Hämpin pysäköintilaitoksen laajennus ja Viinikankadulle rakennettava Yliopistontunneli, Itsenäisyydenkatu 2 (AKA 7187) ja Tornihotellin (AKA 9020) hotellihankkeet sekä Pakkahuoneenaukion linja-autojen pysäkkialueen toteuttaminen.



Kuva 6. Tampereen keskusta 2040 kehittämisohjelma, liikenne ja liikkuminen
(Tampereen kaupunginhallitus 29.5.2023).

2 Liikenteen nykytilanne

Rautatieaseman ympäristö on ihmisvirtojen, joukkoliikenteen käyttäjien ja eri liikennemuotojen solmukohta. Rautatieasemalla kohtaavat kauko- ja lähijunaliikenne, raitiotie, paikallislinja-autot, liityntäliikenne, taksiliikenne sekä jalankulku ja pyöräliikenne. Tampereella kulkutapajakauma on vuoden 2021 Henkilöliikennetutkimuksen perusteella ollut: kävely 34 %, pyöräily 8 %, joukkoliikenne 13 %, henkilöauto 43 % ja muut 2 %.

Tampereen keskusta-alueen kulkutapajakaumaa ei ole erikseen määritelty, mutta sen voidaan olettaa poikkeavan merkittävästi koko kaupungin kulkutapajakaumasta, sillä palveluiden sijainti ja joukkoliikenteen saavutettavuus ovat erinomaisia. Keskustan kulkutapajakauman oletetaan olevan huomattavasti enemmän kestäviin kulkumuotoihin painottuvampi kuin keskimäärin Tampereella.

Vuonna 2024 tehdyssä keskustan asiantutkimuksessa Tampereen keskustaan suuntautuvien matkojen kulkutapajakauma oli seuraavanlainen: kävely 16 %, pyöräily 6 %, joukkoliikenne 44 %, henkilöauto 34 % ja muut 1 %. Kestävien kulkumuotojen osuus keskustan asiantutkimuksesta on ollut 66 prosenttia. Raitiotien vaikutus on merkittävä, sillä edellisen asiantutkimuksen jälkeen joukkoliikenteen osuus on kasvanut noin kolmanneksen. Joukkoliikenne on korvannut suurimmaksi osaksi autolla tehtyjä matkoja.

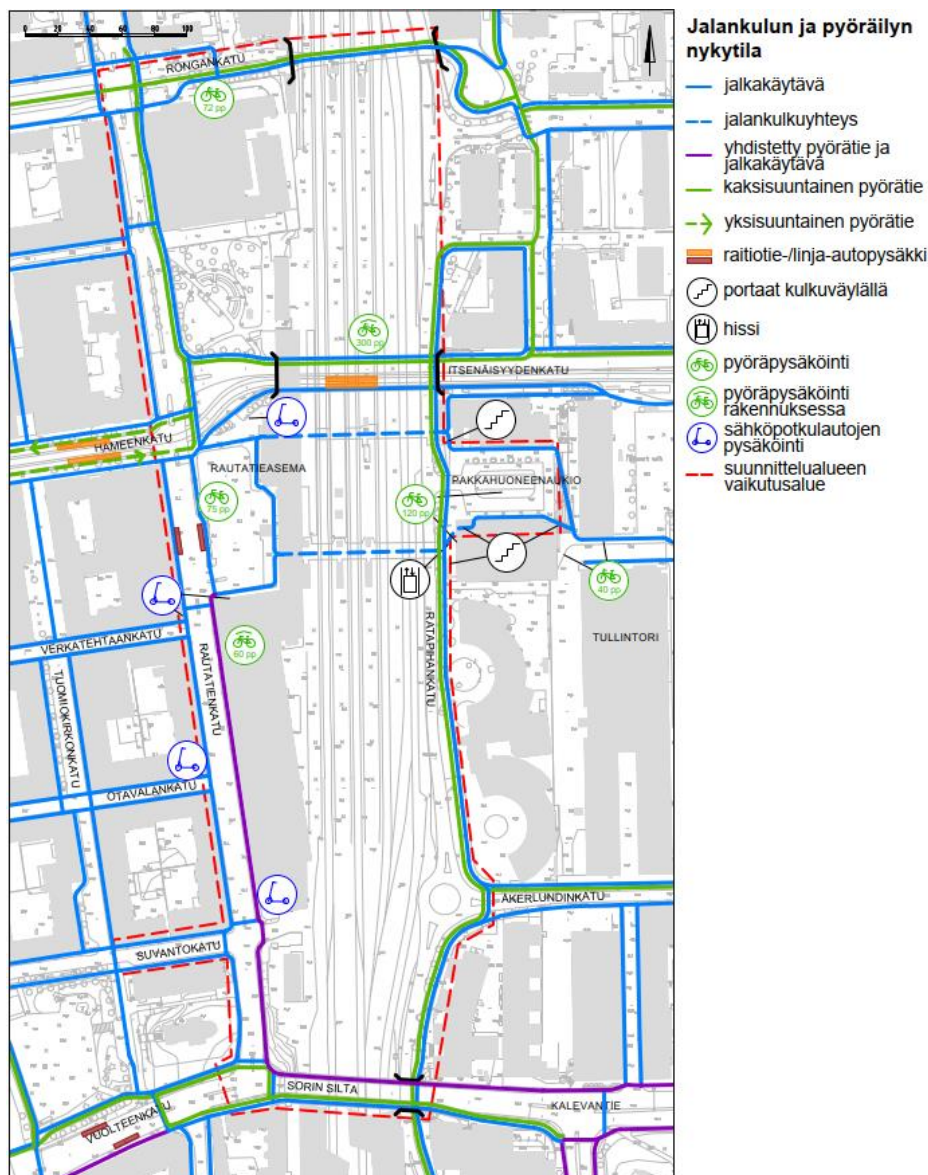
Tässä suunnitelmassa nykytilanteeksi on todellisen tilanteen lisäksi kuvattu myös rakenteilla olevat Tampereen henkilöratapiha -hankkeen muutokset. Liikenteellisesti näistä näkyvämpiä ovat Itsenäisyydenkadun siltojen uusiminen, joka yhdistetään Asematunnelin kanssa uudeksi Matkaterminaaliksi. Matkaterminaaliiin rakennetaan uusi raitiotiepysäkki.

2.1 Jalankulku

Rautatieaseman ympäristö on liikenteen solmukohta ja jalankulku on alueella vilkasta. Alueen jalankulkuverkko on kattava, mutta raiteet luovat estevaikutusta itä-länsisuunnassa keskustan ja Tullin sekä Tammelan kaupunginosien välille. Korkeusasemaltaan maankäyttö keskustan puolella sijaitsee radan alapuolella ja Tullin sekä Tammelan puolella radan tasossa. Jalankulun ja pyöräliikenteen väylien nykytila on esitetty kuvassa 7.

Radan alittavia kulkuyhteyksiä rautatieaseman välittömässä läheisyydessä ovat Itsenäisyydenkadun Matkaterminaalii ja Matkakeskustunneli. Tampereen henkilöratapiha -hankkeen yhteydessä Matkaterminaalii pohjoislailla jalkakäytävä ja pyörätie erotellaan toisistaan sekä toteutetaan hissi- ja liukuporrasyhteydet matkustajalaitureille 2–7, ja eteläreunalla on jalkakäytävä. Ratapihalle toteutetaan uusi matkustajalaituri raiteiden 6 ja 7 käyttöön. Rautatieaseman tunnelit ovat avoinna ympäri vuorokauden. Seuraavat poikittaisyhteydet radan ali tai yli ovat Rongankadun alikäytävä 220 metriä rautatieaseman pohjoispuolella ja Sorinahteen ylikulkusilta (jäljempänä Sorinsilta), joka jatkuu itään Kalevantienä 400 metriä rautatieaseman eteläpuolella.

Yhteydet rautatieaseman laitureille on järjestetty Matkaterminaalii, Matkakeskustunnelin ja Rongankadun alikäytävän kautta. Lisäksi asemarakennusta lähinnä sijaitsevalle reunalaiturille 1 on kulkuyhteyksiä Rautatienkadulta. Matkaterminaalii eteläpuolen itäpäästä on porrasyhteys ylös Pakka-huoneenaukiolle sekä Itsenäisyydenkadun varren jalkakäytävää pitkin kulkuyhteydet Tullin alueelle Pinninkadulle ja Yliopistonkadulle. Matkakeskustunnelista on Pendoliino-rakennuksen kautta porrasyhteys Pakkahuoneenaukiolle sekä porras- ja hissiyhteys Ratapihankadulle. Rautatieaseman ympäristö kuuluu esteettömyyden erikoistason tavoiteverkkoon.



Kuva 7. Jalankulun ja pyöräilyn nykytila.

Itä-länsisuuntaisista yhteyksistä Rongankadun alikäytävä on laadukas. Kalevantien vartta kulkevat poikittaisyhteydet rautatieaseman eteläpuolella taas ovat olosuhteiltaan heikommat. Sorinsillan eteläpuolta Nokia-areenan ohitse kulkeva jalkakäytävä on leveä, mutta normaalitilanteessa jalankuljijamäärät ovat suuremmat kadun pohjoislaidalla, jossa käytössä on yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä.

Rautatieaseman ympäristön pohjois-eteläsuuntaisten jalankulkuväylien mitoitus on melko ahdas. Myös katuvihreää on varsin vähän. Jalkakäytävät ovat koneellisen kunnossapidon kannalta kapeat, eikä erillistä lumitilaa ole. Rautatienkadun itäreunalla (kuva 9) kulkee yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Asema-aukion ja Sorinsillan välillä. Väylän leveys vaihtelee 2,5–4,0 metrin välillä. Yhdistetty väylä on sekä käytettävyyden että liikenneturvallisuuden kannalta heikko, eikä sellaisia tulisi käyttää kaupunkikeskustojen vilkkaassa jalankulkuympäristössä. Rautatienkadun länsireunassa (kuva 8) on noin 2,8 metriä leveä jalkakäytävä, joka rajautuu rakennusten seinälinjaan. Jalankulkijoiden käytettävissä olevaa tilaa kaventavat rakennusten ulostyöntyvät portaat, liiketilojen mainostelineet, kiinteistöjen ulospäin avautuvat ovet, valaisinpylväät ja muut katutilan kalusteet, linja-autopysäkin odotustila ja kadun varteen pysäköivien ajoneuvojen ovien avaamiseen tarvittava tila. Jalkakäytävän leveys ei täytä nykyisiä suunnitteluohjeiden mitoitusvaatimuksia.

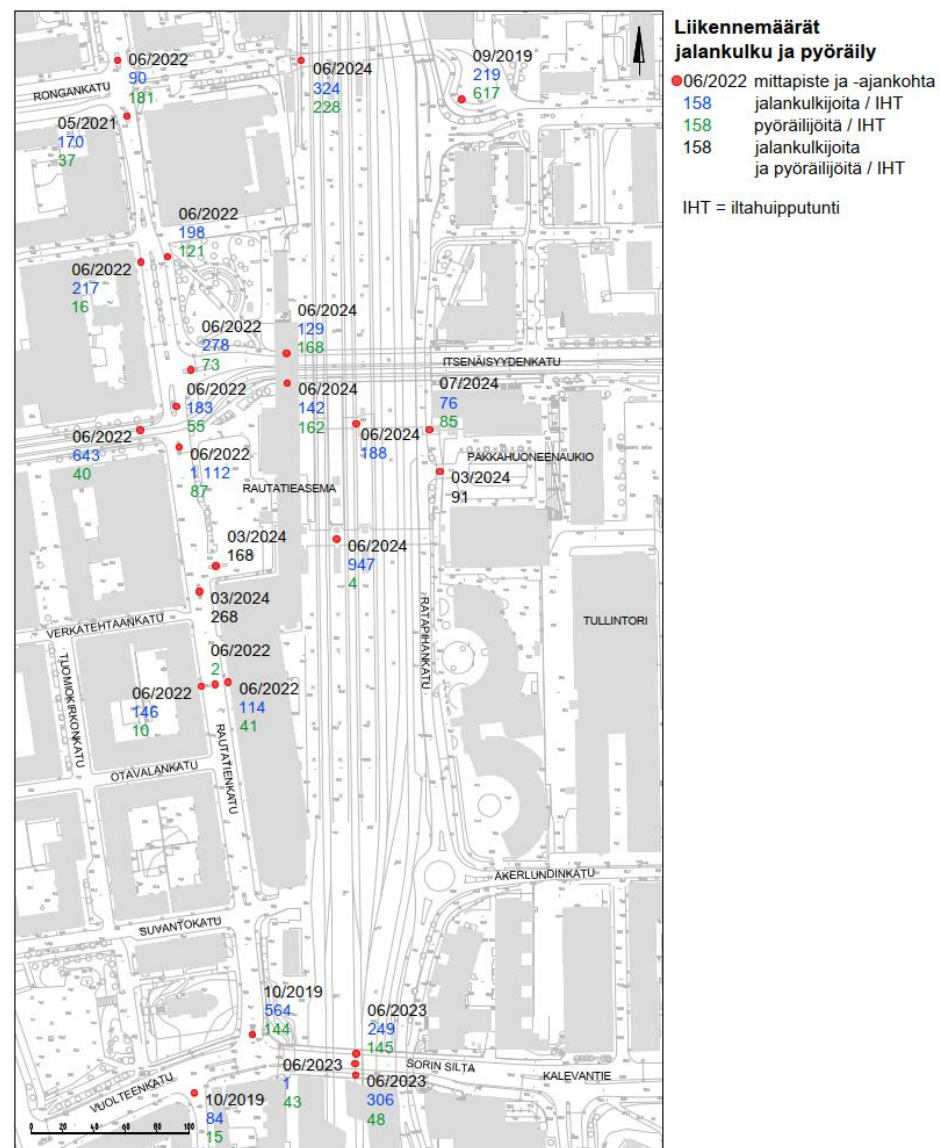
Ratapihankadulla on nykytilanteessa eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä Pakkahuoneenaukiolta etelään ja yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Pakkahuoneenaukion ja Tammelankadun välillä. Henkilöratapihahankkeen yhteydessä nykyiselle yhdistetylle osuudelle toteutetaan jalankulun ja pyöräilyn erottelu.



Kuva 8. Rautatienkadun jalkakäytävä kadun länsireunalla.



Kuva 9. Rautatienkadun itäreunan kapea yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä.



Kuva 10. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikennemäärät. Lähde: Oskari-karttapalvelu

Kuvassa 10 esitetään jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikennemäärät rautatieaseman ympäristössä. Suurin osa jalankulusta suuntautuu rautatieasemalta länteen Hämeenkadulle, jossa nykytilanteessa sijaitsevat asemaa lähimmät raitiotiepysäkit. Hämeenkadun ja Rautatienkadun liittymässä Rautatienkadun ylittää iltahuipputunnin aikana noin 1 100 jalankulkijaa (mitausajankohta 9.6.2022). Muilla rautatieasemalle johtavilla jalankuluväylillä jalankulkijamäärät ovat nykytilanteessa iltahuipputunnin aikana muutamia satoja.

2.2 Pyöräliikenne ja -pysäköinti

Keskusta-alueen itä-länsisuuntaisia pyöräteitä on parannettu merkittävästi viime vuosien aikana. Rongankadulta Vellamonkadulle kulkee pyöräliikenteen seudullinen pääreitti ja Hämeenkadulta Itsenäisyydenkadulle alue-reitti, joka Itsenäisyydenkadun siltojen uusimisen myötä täydentyy kokonaan jalankulusta erotelluksi yhteydeksi. Etelä-pohjoissuuntaiset yhteydet rautatieasemalle eivät ole yhtä laadukkaita. Rautatienkadun itäreunassa on eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä Rongankadun ja Hämeenkadun välisellä osuudella sekä yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Asema-aukion liittymästä etelään Vuolteenkadulle asti. Rautatieaseman kohdalla pyöräliikenteen tulisi siirtyä ajoradalle, mikä on vilkkaalla kadulla erittäin turvatonta (kuva 11). Etelään ajettaessa siirtyminen ajoradalta takaisin pyörätielle on hyvin hankalaa. Käytännössä näin ei pyöräillä, vaan pyörällä kuljetaan Asema-aukion kautta.

Ratapihankadulla on pyöräliikenteen pääreitti, jolla pyörätien ja jalkakäytävän erottelua jatketaan Tammelankadulle Tampereen henkilöratapiha-hankkeen yhteydessä. Kalevantieellä on eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä kadun eteläreunassa Kanslerinrinteen ja Sorinkadun välillä, ja pohjoisreunassa Rautatienkadusta itään on kapea yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä (kuva 12). Liikennemäärien mukaan pyöräilijöitä on lähes kolminkertainen

määrä Sorinsillan pohjoispuolen yhdistetyllä väylällä, eteläpuoleen verrattuna (kuva 10).



Kuva 11. Rautatienkadun yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä päättyy Asema-aukiolle etelästä saavuttaessa.



Kuva 12. Kapea yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Sorinsillan pohjoispuolella. Eteläpuolella katu on eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä, mutta käyttäjät ovat pääasiassa pohjoispuolella.

Asema-aukiolla pyöräpysäköintipaikkoja on 75 kappaletta runkolukittavissa telineissä ja ne ovat lähes aina täynnä (kuva 13). Paikkaa on vuosia vaivannut ilmiö, jossa telineisiin kertyy paljon käyttämättömiä romupyöriä, joista on vaikea päästä eroon. Lisäksi laiturin 1 reunassa on 46 paikkaa, joista 10 on runkolukittavia. Säältä suojattu katettu pysäköintimahdollisuus on tarjolla pysäköintitalo P-Asemalla olevassa maksullisessa pyöräpysäköintitalossa Bike-boxissa, jossa paikkoja on 60. Bikeboxin pyörätelineet eivät ole runkolukittavia, mutta itse tila on lukollisen oven takana.

Radan itäpuolella Pakkahuoneenaukiolla ja Pendoliino-talon seinustalla pyöräpysäköintipaikkoja on yhteensä noin 120 ja Tullintorin läheisyydessä noin 40 paikkaa. Pakkahuoneenaukion ympäristön telineet eivät ole runkolukittavia, mutta Tullintorin edustalla olevat telineet ovat.

Matkaterminaalien pohjoisreunalle rakennetaan noin 200–300 liityntäpysäköintipaikkaa polkupyörille Tampereen henkilöratapiha -hankkeen yh-

teydessä. Telinemallit päätetään hankkeen yhteydessä, kun niiden rakentaminen tulee ajankohtaiseksi. Suunnittelussa on huomioitava erilaisten pyörien erilaiset telinetarpeet. Rongankadun alikäytävän kohdalla sijaitsee noin 70 runkolukittavaa pyöräpysäköintipaikkaa.



Kuva 13. Pyöräpysäköintiä Asema-aukiolla ja Pakkahuoneenaukiolla.

Tampereella toimii kaupunkipyöräjärjestelmä huhtikuun puolivälistä loka-kuun loppuun. Vuonna 2025 kaupunkipyöräasemia on rautatieaseman läheisyydessä Asema-aukiolla (14 pyöräpaikkaa), Rongankadulla (16 pyöräpaikkaa), Sorin aukiolla (16 pyöräpaikkaa) ja Åkerlundinkadulla (12 pyöräpaikkaa). Sorin aukiota lukuun ottamatta kaupunkipyöräasemilla on fyysiset telineet.

2.3 Mikroliikenne

Mikroliikenteellä tarkoitetaan muun muassa sähköpotkulautoja ja muita varsinkin lyhyille matkoille tarkoitettuja liikenteen sähköisiä apuvälineitä. Mikroliikenteelle pätee samat liikennesäännöt kuin pyöräilijöille. Pyöräilyväylien nykytilan haasteet koskevat myös mikroliikennettä. Vuokrattavien sähköpotkulautojen nopeusrajoitus on asetettu 20 km/h päivisin ja 15 km/h öisin.

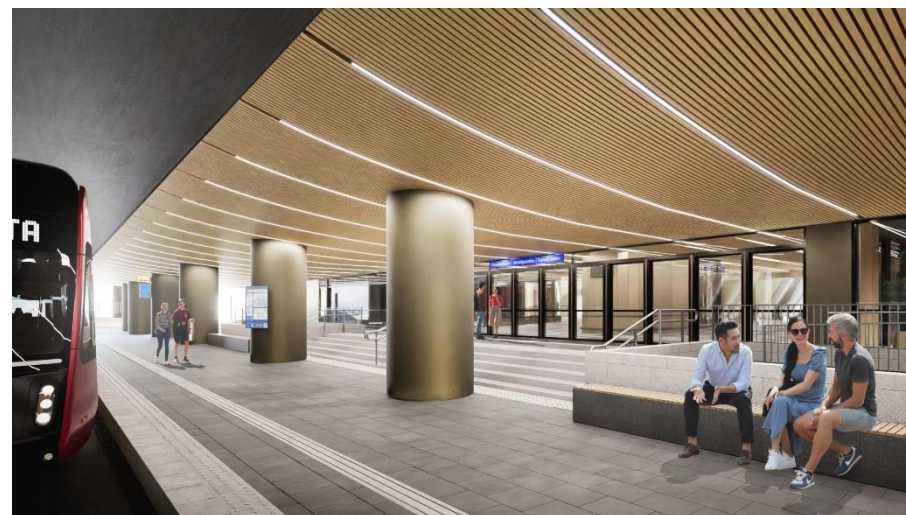
Vuokrattavien sähköpotkulautojen pysäköinti on muutettu rajoitetuksi ydinkeskustan alueella 12.6.2024 alkaen. Pysäköinnin rajoitusalue rajautuu Rautatiekadusta länteen. Rautatien itäpuolella, Tullin alueella, pysäköinti on toistaiseksi vapaata. Sallittuja pysäköintipaikkoja on sijoitettu tiheään, ja niitä oli rajoitusalueella yli tuhannelle sähköpotkulaudalle muutoksen alkaessa. Sitten pysäköintialueita on toteutettu lisää. Asema-aukion molemmissa päässä on pysäköintipaikat sekä lähistöllä, Tuomiokirkonkadulla ja Hämeenkadulla pysäköintipaikkoja on tarjolla lisää paikkoja.

2.4 Joukkoliikenne

Rautatieaseman ohi Hämeenkadun ja Itsenäisyydenkadun kautta kulkevat molemmat raitiotielinjat 1 ja 3 sekä useat paikallisliikenteen linja-autolinjat. Matkaterminaaliin toteutetaan uusi raitiotiepysäkki, josta on suora kulkuyhteys rautatieasemalle (kuva 14). Muiden pysäkkien mahdollisista muutoksista ei ole päätöstä. Tässä työssä toteutetuissa jalankulkusimuloinneissa on poistettu nykyinen rautatieaseman pysäkki.

Lähimmät linja-autopysäkit sijaitsevat Rautatiekadulla Asema-aukion kohdalla ja Hämeenkadulla Tuomiokirkonkadun länsipuolella. Syksyllä 2024 aseman edessä pysähtyi yksi paikallisliikenteen runkolinja ja seitsemän muuta linjaa. Raitiotieverkon laajentuessa myös linja-autoliikenteen linjoja muutetaan ja rautatieasemaa palvelevien linjojen määrä voi muuttua.

Tampereen henkilöratapiha -hankkeen rakentaminen voi tuoda koko hankkeen rakentamisen aikaisia (5–6 vuotta) muutoksia linja-autojen reitteihin. Muut keskustan läpi kulkevat paikallisliikenteen runkolinjat kulkevat Keskustorin, Koskipuiston ja Sorin aukion pysäkkien kautta.



Kuva 14. Matkaterminaalin uuden raitiotiepysäkin visualisointi. Lähde: Väylävirasto 19.3.2025

Junaliikenteeseen lasketaan VR:n lähi- ja kaukojunavuorot. Lippujen myynnistä vastaa pääosin VR, mutta lähijunalipuista merkittävä osuus on Nyssen lipuilla ostettuja lähijunamatkoja. VR:n mukaan Tampereelle saapuvia matkustajia on vuodessa noin 6,4 miljoonaa, joka tarkoittaa keskimäärin 17 500 matkustajaa vuorokaudessa. Lähijunaliikenteessä VR:n kautta ostettujen lippujen määrä on vuodessa noin 280 000 ja Nyssen kautta lähes 270 000. Nyssen 2023 vuosiraportin mukaan ostettujen lähijunalippujen määrä on kolminkertaistunut vuodesta 2020, sillä junavuoroja ja lippuja on kehitetty monipuolisesti viime vuosina. Junan korvaavat linja-autoyhteydet kulkevat nykytilanteessa Asema-aukiolta. Tampereen rautatieasemalla on autojunalaituri. Ajo laiturille ja lastausalueelle kulkee Rongankadun kautta.

Suunnittelualueella esitetään muutoksia Rautatienkadun linja-auto-pysäkeille. Näiden osalta syyskuun arkivuorokauden nousijamäärät (nousijaa/vuorokausi) ovat olleet seuraavanlaisia syyskuun viikolla 2023: Rautatieasema E -pysäkillä (länsipuolella) 715 nousijaa ja Rautatieasema F -pysäkillä (itäpuolella) 641 nousijaa. Rautatieaseman pysäkit ovat varsin vilkkaita pysäkkejä.

Rautatieaseman linja-autopysäkit ovat nykyiseltä laatutasoltaan heikot. Etelän suunnan pysäkeillä ei ole erillisiä odotustiloja eikä katoksia, vaan odottaminen tapahtuu jalkakäytävällä ja viereisen hotellin sisäänkäynnin katoksen alla. Pohjoisen suunnan pysäkillä on heikkolaatuinen odotustila. Odotustila on kapea ja sen läpi kulkee jalankulkijoita ja myös joitain pyöräilijöitä, joille ei ole selkeästi osoitettua paikkaa liikenneverkossa. Kulkuyhteydet pysäkillä asemalle ovat heikot ja kulkevat Asema-aukion pysäköintialueen poikki.

2.5 Taksi- ja saattoliikenne

Tampereen rautatieasemaa palvelee kaksi taksiasemaa, toinen Asema-aukiolla (kuva 15) ja toinen Pakkahuoneenaukiolla. Asema-aukiolla sijaitseva taksiasema palvelee laajasti itäisen ydinkeskustan taksiliikennettä ja Pakkahuoneenaukion asema myös Tullin aluetta. Päiväsaikaan matkustajat ovat pääosin junaliikenteen käyttäjiä. Yöaikaan puolestaan keskustan ravintolapalveluiden asiakkaita.

Taksi Tampereen taksiliikenteen seurannan mukaan Asema-aukiolla taksiliikenne painottuu arkena tilausliikenteeseen kello 7 ja 18 välille, ja viikonloppuisin tolppalähtöihin kello 22 ja 4 välillä. Lähtöjä on eniten viikonloppuisin yöaikaan. Arkisin on keskimäärin 4–8 Taksi Tampereen autoa odottamassa kyytiä rautatieasemalla, ja viikonloppuun yöaikaan vaihteluvälillä 4–14 autoa. Lisäksi Asema-aukiolla on muiden taksiyrittäjien autoja. Taksi

Tampere on Tampereen suurin taksiliikenteen toimija noin 60 % osuudella kaupungin taksikalustosta.



Kuva 15. Asema-aukion taksiasema

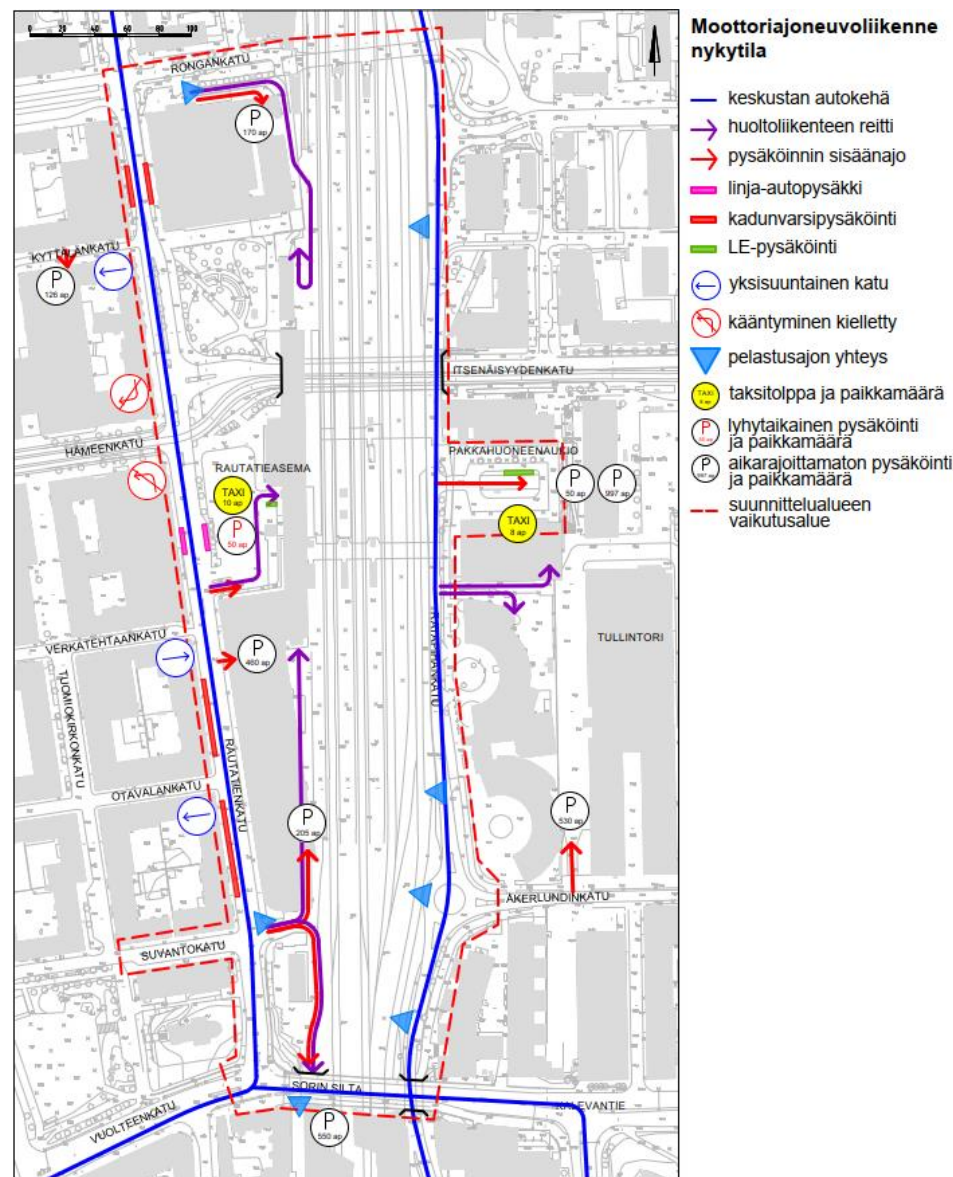
Saattoliikenne rautatieasemalla voidaan jakaa takseihin ja yksityiseen saattoon. Yksityinen saattoliikenne painottuu pysäköintialueille, joilla voi käydä jättämässä tai noutamassa matkustajan junalta. Rautatieaseman lähiympäristössä maksullisia pysäköintialueita ovat Asema-aukio, P-Aseman kansi ja P-Aseman pysäköintihalli (sijainnit kuvassa 16). Noutoparkki Pakkahuoneenaukion alapuolella on toteutettu saattoliikenteen tarpeisiin 30 minuutin maksuttomalla pysäköinnillä. Pysäköintitilasta on esteetön kulku Matkakeskustunneliin ja Noutoparkista on autoliikenteen kulkuyhteydet Ratapihankadun kautta keskustan ulkopuolelle.

Saattoliikennettä tapahtuu myös Pakkahuoneenaukiolla, jossa on pysäköintikielto ja taksiasema, mutta henkilön jättäminen kyydistä on kuitenkin mahdollista. Saattoliikenteelle on paikkoja Asema-aukiolla noin 50 ja Noutoparkissa lähes 50 autopaikkaa, mutta Asema-aukio on säilyttänyt asemansa suositumpana saattopysäköinnin sijaintina. Paikkojen määrä on riittävä myös ruuhka-aikana, mutta haasteelliset liittymät Rautatienkadulle ja Ratapihankadulle hidastavat pysäköintialueilta poistumista.

2.6 Autoliikenne ja -pysäköinti

Rautatieasema on keskeisten pääkatujen ympäröimä. Rautatienkatu on pääkokoojakatu ja osa keskustan autokehää. Ratapihankatu on seudullinen pääväylä ja merkittävä etelä-pohjoissuuntainen yhteys Rantaväylän tunneliin (valtatie 12, Kekkosen tie) ja Viinikan liittymän välillä sekä osa autokehän laajennusta. Itsenäisyydenkatu on myös tärkeä kulkuväylä idästä autokehälle. Rautatieasema on erityisen hyvin saavutettavissa autolla, vaikka Rautatienkatu ja Asema-aukio ovat iltapäivän vilkkaimpaan aikaan ruuhkaisia. Rautatienkadulla, Ratapihankadulla, Itsenäisyydenkadulla ja Kalevantieellä nopeusrajoitus on 40 km/h. Kyttälän ja Tullin alueiden tonttikaduilla nopeusrajoitus on 30 km/h. Hämeenkatu on joukkoliikennekatu, jossa ajo on sallittu joukkoliikenteen lisäksi huoltoliikenteelle ja takseille. Hämeenkadun nopeusrajoitus on 20 km/h.

Rautatieaseman ympäristössä on useita julkisia pysäköintialueita sekä katussa, että pysäköintilaitoksissa. Aseman länsipuolella sijaitsevat P-Asema (460 autopaikkaa) ja Aseman kansi (205 autopaikkaa) sekä pysäköintilaitokset Postitalo (170 autopaikkaa), Stockmann (126 autopaikkaa) ja Areena (550 autopaikkaa). Radan itäpuolella sijaitsevat Tullin alueen pysäköintilaitokset P-Tullintori (530 autopaikkaa) ja P-Tampere-talo (287 autopaikkaa). Maan alla sijaitsevat aseman itä- ja länsipuolelle levittäytyvä P-Hämppi (997 autopaikkaa) sekä Pakkahuoneen aukion alla sijaitseva Noutoparkki (50 autopaikkaa). Asema-aukiolla on noin 50 autopaikkaa, jotka ovat maksullisia ja 30 minuuttiin aikarajoitettuja ympäri vuorokauden. Rautatienkadun varressa on 18 autopaikkaa Verkatehtaankadun ja Suvantokadun välillä. Verkatehtaankadulla, Tuomiokirkonkadulla, Otavalankadulla ja Suvantokadulla on yhteensä noin 80 kadunvarsipaikkaa. Kadunvarsipaikat ovat maksullisia paikkoja, joissa voi pysäköidä maksimissaan kaksi tuntia kello 08–20 välillä. Pysäköinti on kielletty klo 02–6.30.

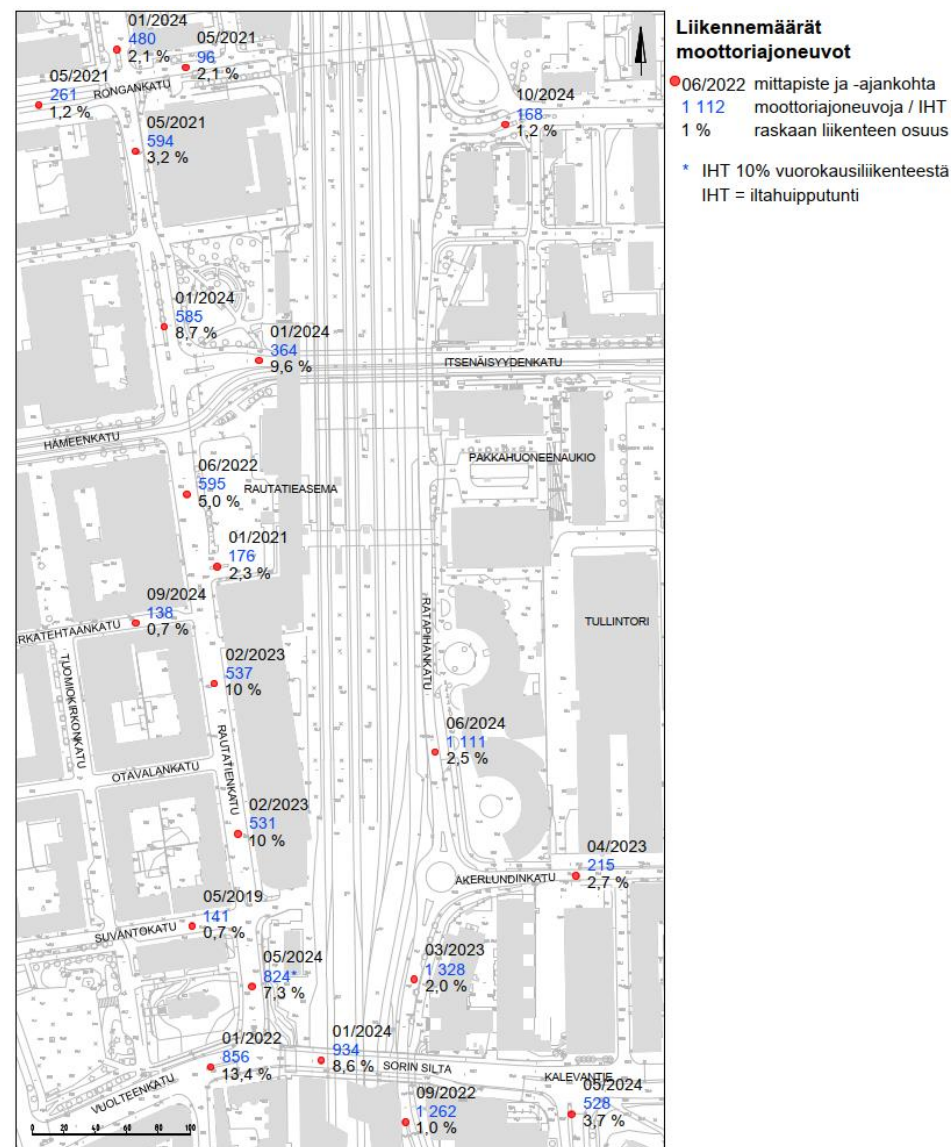


Kuva 16. Moottoriajoneuvoliikenteen nykytila.

Asema-aukion pysäköinti on merkitty esteettömäksi ja aukiolla on yksi liikumisesteisten pysäköintipaikka. Muut lähimmät LE-pysäköintipaikat ovat Otavalankadun itäpään kolme paikkaa, Pakkahuoneenaukion kolme paikkaa ja P-Hämpin Noutoparkin kaksi paikkaa. Kaikki LE-paikat ovat maksullisia vastaavan vyöhykkeen tai pysäköintihallin hinnaston mukaisesti, mutta eivät aikarajoitettuja.

Moottoriajoneuvojen liikennemäärät on esitetty kuvassa 17. Rautatienkadulla liikennemäärät ovat noin 500–600 ajoneuvoa iltahuipputunnissa. Rautatienkadun kuuluessa keskustan autokehään, se on melko vilkasliikenteinen katu. Rautatieaseman tuntumassa liikennettä tuottaa Asema-aukion saatto- ja taksiliikenne sekä aseman tuntumassa sijaitsevat pysäköintilaitokset. Raskaan liikenteen osuus on noin 10 prosenttia liikennemääristä, jota selittää vilkas linja-autoliikenne.

Sorinsillalla, Vuolteenkadulla ja Kalevantieellä liikennemäärät ovat noin 900 ajoneuvoa iltahuipputunnissa. Ratapihankadulla liikennemäärät ovat selvästi korkeammat, noin 1 100–1 300 ajoneuvoa iltahuipputunnissa, mutta raskaan liikenteen osuus on pieni.



Kuva 17. Moottoriajoneuvojen liikennemäärät. Lähde: Oskari-karttapalvelu

2.7 Huoltoliikenne

Nykytilan osalta voidaan kuvata asemakaavan 8640 pohjoisosassa sijaitsevan Tampereen rautatieaseman ja VR junien tavar-, jäte- ja huoltoliikennettä. Muilla asemakaavojen 8640 ja 8975 alueilla sijaitsee asemakaavapäivitysten myötä poistuvia toimintoja, jotka ovat kooltaan selkeästi pienempiä kuin suunniteltu rakentaminen Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen asemakaava-alueille.

Rautatieaseman liikkeiden tavarantoimitukset tapahtuvat pääasiassa Asema-aukion kautta (kuva 18), jossa liikkuu raskaan liikenteen lisäksi takseja, autoliikennettä ja jalankulkijoita. Tavaraa toimittavat ajoneuvot pysähtyvät rautatieaseman ovien läheisyyteen toimituksien ajaksi. Samat ovet ovat myös jalankulkijoiden käytössä. Huoltopaikkoja ei ole merkitty.



Kuva 18. Rautatieaseman huoltoliikennettä Asema-aukiolla.

Pienet tavarantoimitukset ovat lyhyitä, pysäköintiaika on keskimäärin vain viisi minuuttia. Suurten kuormien, kuten rullakko- ja lavatavaran toimituksissa voi mennä 30–45 minuuttia. Toimitusten kesto johtuu liiketilojen varastotiloista, sillä ne ovat joko pieniä tai niitä ei ole. Tällöin tavarantoimittaja purkaa tavarat pois alustoilta sekä vie alustat pois. Nykytilanteessa Asema-aukiolla on hyvin tilaa pysäköidä, jos alueella ei ole samanaikaisesti

suurta määrää ihmisiä. Tavarantoimitukset vievät kuitenkin tilaa muulta liikenteeltä ja voivat aiheuttaa vaaratilanteita erityisesti jalankulkijoille ruuhkaisina aikoina. Toimitusten kesto ei aiheuta ongelmia ja niiden ajankohdat on sovittu liikkeiden toiminnan kannalta optimaaliseksi. Haasteita aiheuttavat tavarankuljetus samoissa tiloissa suuren jalankulkijamäärän kanssa sekä rakennusten kynnykset ja kaltevat kulkutasot.

Aseman liiketilojen jätepiste sijaitsee laiturin 1 pohjoispäässä (kuva 19), autolastauslaiturin lähetyvillä. Tila on aidattu vain laiturin puoleiselta reunalta, eikä sitä ole suojattu katoksella. Matka liiketiloista jätepisteelle on suurimmillaan noin 200 metriä, josta merkittävä osa kulkee ulkotiloissa. Reitti asemalta laiturille kulkee joko portaiden tai hissien kautta. Kattamaton kulkuväylä laituria pitkin jätepisteelle on noin 50 metriä. Talviolosuhteissa jätteiden vieminen jätepisteelle on haasteellista (varsinkin rullakoilla) laiturien liukkauden, lumen tai hiekoitussoran takia. Jäteautot saapuvat jätepisteelle Rongankadulta, autolastauslaiturille johtavaa ramppia pitkin. Jäteautot joutuvat liikkumaan alueella, jossa on jalankulkua.



Kuva 19. Rautatieaseman jätepiste laiturin 1 pohjoisosassa.

Nykyinen jätépiste toimii jätéyhtiön mukaan hyvin, eikä käytössä ole ongelmia. Liikkeiden puolesta jätépisteen suurimpina haasteina koetaan turvatomuuden tunne, kun jätteitä viedään jätépisteelle iltaisin, sekä asemalaiturin kunto talviaikaan, kun laiturialueella on lunta ja soraa.

VR:n huollolle on sisätiloja laiturin 1 länsipuolella niin sanotussa Terveystalon rakennuksessa, johon on kulku aseman kannen pysäköintialueen kautta. Junien huoltoliikenne toimii asemalaiturien kautta suoraan juniin. Laitureiden huollon ajoyhteys rata-alueelle on Rautatienkadulta Suvantokadun liittymästä. Tampereen henkilöratapiha -hankkeessa toteutetaan Naistenlahteen uusi vaunuhuoltoalue. Alueelle tulee ajoyhteys Ratapihankadulta Naistenlahdenkadun liittymän pohjoispuolelta.

2.8 Pelastusliikenne

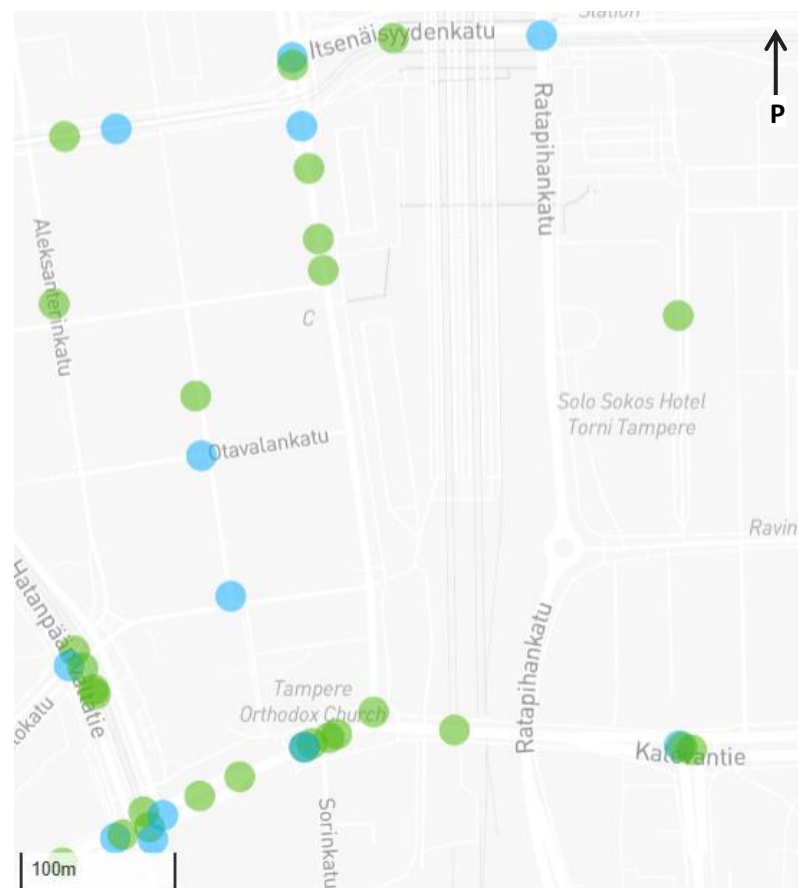
Pelastusliikenteen kulkuyhteydet rata-alueelle ja laitureille on järjestetty Rautatienkadulta Suvantokadun liittymästä ja Rongankadulta autolastauslaiturille johtavaa ramppia pitkin. Mitoitusajoneuvona rata-alueella on sammutusauto ja ambulanssi.

Asemaa ympäröivät kadut toimivat pelastusreitteinä. Rautatienkadun ajorata toimii nostopaikkana kadun varren kiinteistöille. Pelastusajo Asemakiolle on Rautatienkadun liittymän lisäksi mahdollista Hämeenkadulta.

2.9 Liikenneturvallisuus

Poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia (2019–2023) (kuva 20) on rautatieaseman alueella tapahtunut pääasiassa Vuolteenkadulla ja Rautatienkadulla Hämeenkadun pohjoispuolella. Onnettomuudet ovat pääasiassa olleet omaisuusvahinkoon johtaneita peräänajo- tai kääntymisonnettomuuksia. Rautatienkadun ja Hämeenkadun liittymässä on tapahtunut yksi loukkaantumiseen johtanut jalankulkijaonnettomuus. Rautatieaseman

edustalla olleet onnettomuudet ovat ajoneuvojen ohitus- tai kääntymisonnettomuuksia. Itsenäisyydenkadun loukkaantumiseen johtanut onnettomuus on yksittäisonnettomuus. Kalevantien ja Kanslerinrinteen kohdan loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet ovat pyöräilijäonnettomuus ja peräänajo-onnettomuus.



Kuva 20. Poliisin tietoon tulleet tieliikenneonnettomuudet. Sininen ympyrä: loukkaantumiseen johtanut onnettomuus, vihreä ympyrä: ei loukkaantumiseen johtanut onnettomuus. (Kartta: Ramboll Oy, aineisto: Tieliikenneonnettomuus-tilastot 2020–2024)

Liikenneonnettomuuksien määrää merkittävämpi asia rautatieaseman ympäristössä on koettu turvallisuus, jota on hankala mitata. Alueella on hyvin paljon jalankulkijoita, mutta kulkureitit ovat paikoin hyvinkin kapeita tai yhteisiä pyöräliikenteen kanssa. Asema-aukiolla jalankulkijat liikkuvat osin taksi- ja saattoliikenteen sekä huoltoliikenteen seassa. Linja-autopysäkkien odotustilat ovat erittäin ahtaat ja reittien jatkuvuus pysäkkien kohdalla huono. Myös Rautatienkadun jalkakäytävät ovat kapeat, odotustilat pienet ja liikenne vilkasta. Samoin Sorinsillan pohjoislaita on vilkas ja väylä kapea.

Liikenneturvallisuutta ja varsinkin koettua turvallisuutta voidaan parantaa erottelemalla kulkumuodot paremmin toisistaan, leventämällä jalankulkuväyliä ja lisäämällä jalankulkijoiden etäisyyttä moottoriajoneuvoliikenteeseen. Nykytilassa jalankulkijat ja pyöräilijät ovat alttiita onnettomuuksille ja liikenneympäristö voidaan kokea turvattomana. Rautatienkadulla rautatieaseman edustan pysäkkialue edellyttää kehittämistä esteettömän ja turvallisen matkaketjun toteutumiseksi.

Yhteenveto, nykytila



Asema-aukiolla on vilkasta jalankulkua. Alue on pääasiassa autoliikenteen käytössä, koska alueella toimii taksiasema, saattopysäköinti ja pääosa rautatieaseman huoltoliikenteestä. Rautatienkadun jalkakäytävät ovat kapeat ja itäreunalla kulkee yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä, mikä ei ole laatutasoltaan riittävä. Asema-aukion linja-autopysäkki luo lisäksi epäjatkuvuuskohdan jalkakäytävän vilkkaimmalle kohdalle. Samat haasteet ovat Kalevantiellä. Sorinsillan pohjoisreunalla on laatutasoltaan heikko yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä. Erottelu on toteutettu vain etelälaidalle, jossa kulkijamäärät ovat pohjoisreunaa pienemmät. Yhteydet rautatien ali Itsenäisyydenkadun Matkaterminalissa parantuvat henkilöratapihahankkeen myötä. Matkaterminalissa toteutetaan jalankulun ja pyöräliikenteen erottelu.



Pyöräliikenteen infra on rautatieaseman ympäristössä heikkoa. Rautatienkadulta puuttuu pyörätie Hämeenkadun ja Verkatehtaankadun väliltä. Kalevantiellä kaksisuuntainen jalankulusta eroteltu pyöräliikenteen pääreitti on Sorinsillan etelälaidalla, mutta kulkijamäärät ovat suuremmat pohjoislaidalla. Rautatien alitse on laadukas yhteys Rongankadulla ja Matkaterminaliin väylä parannetaan henkilöratapihahankkeen myötä. Rautatieaseman alueen pyöräpysäköintiratkaisut ovat riittämättömät. Paikkoja on Rongankadulla ja Asema-aukiolla, mutta määrät ovat pieniä ja varsinkin Asema-aukion paikat ovat täynnä. Matkaterminaliin rakentuu 200–300 uutta liityntäpysäköintipaikkaa.



Henkilöratapihahankkeen yhteydessä Matkaterminaliin rakennetaan uusi raitiotiepysäkki. Rautatienkadulla on yhden linja-auton pysäköisyvennys pohjoisen suuntaan ja kahden linja-auton ajoratapysäkki etelään. Odotustilat ovat molemmilla suunnilla puutteelliset. Pohjoisen suunnan odotustila katkaisee jalkakäytävän. Etelän suuntaan ei ole erillistä odotustilaa eikä pysäkkikatoksia.



Autoliikenteen olosuhteet ovat hyvät. Rautatienkatu ja Kalevantie on toteutettu priorisoiden autoliikennettä. Pysäköintipaikkoja löytyy alueelta runsaasti. P-Asemalla ja pysäköintikannella on tilaa lähes 700 ajoneuvolle. Rautatienkadulla on lisäksi kadunvarsipysäköintiä.



Taksi- ja saattoliikenne toimii Asema-aukiolla ja Noutoparkissa. Asema-aukio on käytetympi ja varsinkin taksiliikenteelle tärkeä toimipaikka. Paikkoja on aukiolla runsaasti, yhteensä noin 50 taksien ja saattoliikenteen käyttöön. Lisäksi Noutoparkissa on noin 50 lyhytkaista saattopysäköintipaikkaa. Liikenneyhteydet ovat hyvät, mutta ruuhka-aikoina saapuminen ja poistuminen voi olla hidasta.



Rautatieaseman huoltoliikenne toimii pääasiassa Asema-aukion kautta, josta hoidetaan alueen tavarantoimitukset. Tilaa huoltoliikenteelle on runsaasti, mutta liikenne sekoittuu Asema-aukiolla ja rautatieaseman sisätiloissa jalankulun kanssa. Jätehuolto hoidetaan 1-laiturin pohjoisosan kautta. Rautatiealueen huollolle on ajoyhteydet Suvantokadulta ja Rongankadulta autolastausramppia pitkin.

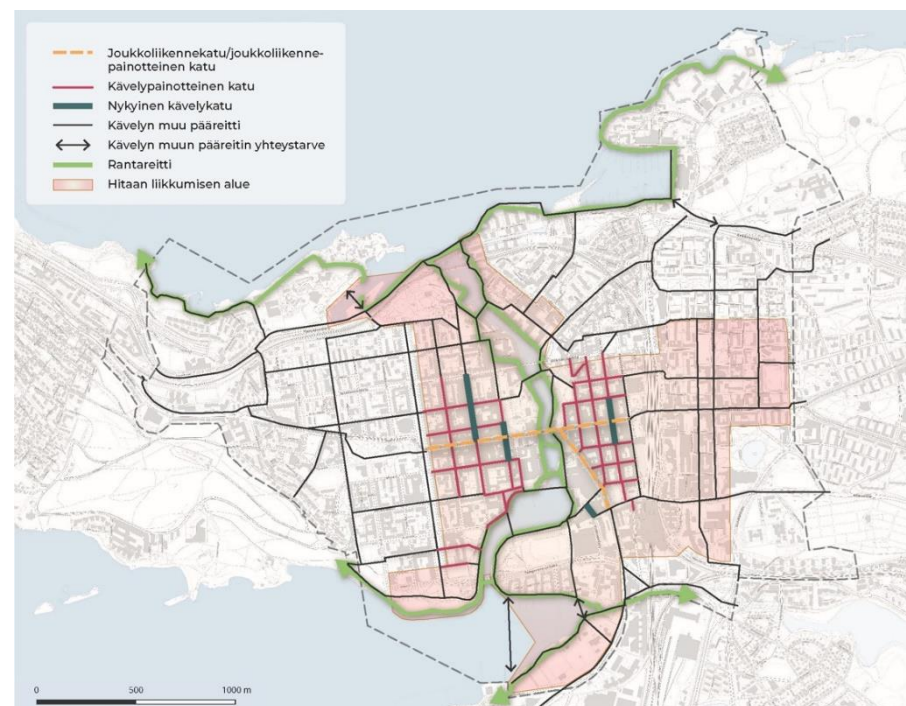
3 Liikenteen tavoitetilanne

Tässä luvussa on kuvattu millainen Tampereen rautatieaseman ympäristön, eli Rautatienkadun, Kalevantien, Ratapihankadun ja Rongankadun rajaaman alueen, tulisi liikenteellisesti olla sen jälkeen, kun aseman ympäristöön suunnitellut kehityshankkeet on saatu toteutettua. Rautatieasemaa ympäröivistä kehityshankkeista tavoitetilaa määriteltäessä huomioidaan nykytilaan mukaan luetun Tampereen henkilöratapiha -hankkeen lisäksi asemakaavan 8640 (Asemakeskus), asemakaava 8975 (Pohjoiskansi), hotellihankkeet asemakaavassa 7818 (Itsenäisyydenkatu 2) ja asemakaavassa 9020 (Tornihotelli), asemakaavan 8640 Pakkahuoneenaukion linja-autopysäkkialue, P-Hämpin pysäköintilaitoksen laajennus ja Viinikankadulle rakennettava Yliopistontunneli.

Tavoitetilanteen liikenneverkko perustuu Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2040 (Luonnos Ramboll 15.1.2025) esitettyyn tavoitetilaan (kuva 21). Tavoitetilanteessa tarkastellaan tarpeita kulkumuodoittain. Tampereen keskustan liikenneverkkosuunnitelmassa autoliikenteen keskeisiksi muutoskohteiksi, verrattuna vuoden 2013 liikenneverkkosuunnitelmaan (Takli), mainitaan Rautatienkadun säilyminen osana keskustan kehäkatua, mutta kadun kehityksen mahdollistavan erityisesti jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen kehittämisen maankäytön muuttuessa. ”Rautatienkadun muutokset liittyvät erityisesti auto- ja joukkoliikenteen toimintaedellytysten turvaamiseen rautatieaseman alueen kehittyessä.”

Tampereen kaupunki on asettanut koko kaupungin tavoitteeksi seuraavan kulkutapajakauman vuodelle 2030: jalankulku 33 %, pyöräily 15 %, joukkoliikenne 21 %, henkilöauto 30 % ja muu 1 %. Kulkutapajakaumassa kestävien kulkumuotojen osuus on 69 prosenttia. Keskustan osalta kulkutapajakauman tulisi painottua vielä enemmän kestäviin kulkumuotoihin. Keskustan asiointitutkimuksen (2024) osalta kestävien kulkumuotojen osuus on jo

lähes tavoitteen mukainen, vaikka muutos onkin suurelta osin joukkoliikenteen aikaan saamaa. Jalankulun ja pyöräilyn osuutta tulisi kaksinkertaistaa asiointitutkimuksen luvuista. Vaikka kestäviä kulkumuotoja voidaan tarkastella yhtenä kokonaisuutena, voidaan kuitenkin arvioida jalankulun ja pyöräilyn osuuksissa olevan suurin potentiaali ja kasvumahdollisuus.



Kuva 21. Kävelyn pääverkko, Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040, Luonnos Ramboll 15.1.2025.

Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen liikennetuotos, vaihtoehto B viitesuunnitelman mukaan laskettuna, on noin 8 100 matkaa vuorokaudessa. Tavoitevuoden koko Tampereen keskimääräisellä kulkutapajakaumalla se tarkoittaa noin 2 700 jalankulkumatkaa, 1 200 pyöräilymatkaa, 1 700 joukkoliikennematkaa, 2 400 automatkaa ja 100 muulla kulkumuodolla tehtyä matkaa. Liikennetuotos on suurimmalta osalta asukkaiden matkoja sekä

työmatkoja. Jalankulun, pyöräilyn ja joukkoliikenteen matkat suuntautuvat Rautatienkadun kautta suurimmaksi osaksi Hämeenkadulle ja Itsenäisydenkadulle, lisäksi osa matkoista suuntautunee Vuolteenkadulle.

Kasvavat jalankulun ja pyöräilyn määrät lisäävät merkittävästi katujen jäsentelytarvetta. Autoliikenteen matkatuotos on huomioitu aiemmissa selvityksissä autoliikenteen kasvussa, ja painottuu maanalaisen pysäköintiverkon sisäänajoille.

3.1 Jalankulku

Rautatieaseman ympäristö on kaupungin vilkkainta jalankulkuympäristöä. Aseman alue kuuluu hitaan liikkumisen alueeseen ja ympäröivät kadut kuuluvat esteettömyyden erikoistason tavoiteverkkoon. Radan estevaikutuksen vuoksi aseman kautta ohjautuu merkittävimmät jalankulkijavirrat keskustan sekä Tullin ja Tammelan alueiden välillä. Näitä yhteyksiä ovat Matkaterrinaali sekä Itsenäisydenkadulla että rautatieaseman sisätilojen kautta, Rongankadun alikäytävä ja Sorinsilta sekä etelämmässä rautatieaseman sisätilojen kautta kulkeva Matkakeskustunneli. Jalankulun- ja pyöräilyn tavoitetila on esitetty kuvassa 22.

Rautatienkatu, Kalevantie ja Rongankatu ovat kävelyn pääreittejä, joilla jalankulku ja pyöräliikenne tulee erotella toisistaan. Erottelu on toistaiseksi toteutettu tavoitetilan mukaisesti ainoastaan Rongankadulla. Sorinsillalla erottelu on toteutettu kadun etelälaidalla, mutta vilkkaampi pohjoispuoli on ilman erottelua. Itsenäisydenkadulla erottelu toteutetaan henkilörahopihahankkeen Matkaterrinaalin rakentamisen yhteydessä.

Jalkakäytävien vapaa tila määritellään kulkijamäärien ennusteiden mukaisesti. Esimerkiksi Rautatienkadulla nykytilanteen kulkijamäärien mukainen tarve olisi 2,75 metriä leveälle väylälle. Kulkijamäärien ennustettu kasvu huomioiden jalkakäytävien leveyden tulee olla vähintään 3,0 metriä. Suun-

nittelualueen väylillä ei missään kohdissa tule käyttää alle 2,5 metriä leveyttä jalkakäytäviä. Vapaa leveys ei sisällä erottelurakenteita, kuten reuna-kiviä tai kiviraitaa jalkakäytävän ja pyörätien välissä. Rakennusten seinälinjoissa kiinni kulkevien jalkakäytävien kohdalla tavoiteleveyteen lisätään tarvittaessa ovien avaustila 0,75 metriä.

Rautatienkadun itäpuolen täydennysrakentamisen takia on tarve lisätä kadun ylityskohtia Rautatienkadulle. Ajoradan ollessa yli 7 metriä leveä, kadun ylityksiin tulee toteuttaa keskisaareke tai valo-ohjaus. Liikennemäärien perusteella jalankulun suunnitteluohjeen mukaan Rautatienkadulla ja Kalevantiellä tulisi käyttää korotettua suojatietä tai risteysaluetta tai valo-ohjattua suojatietä. Tarvittaessa voidaan käyttää keskisaarekkeellista suojatietä.

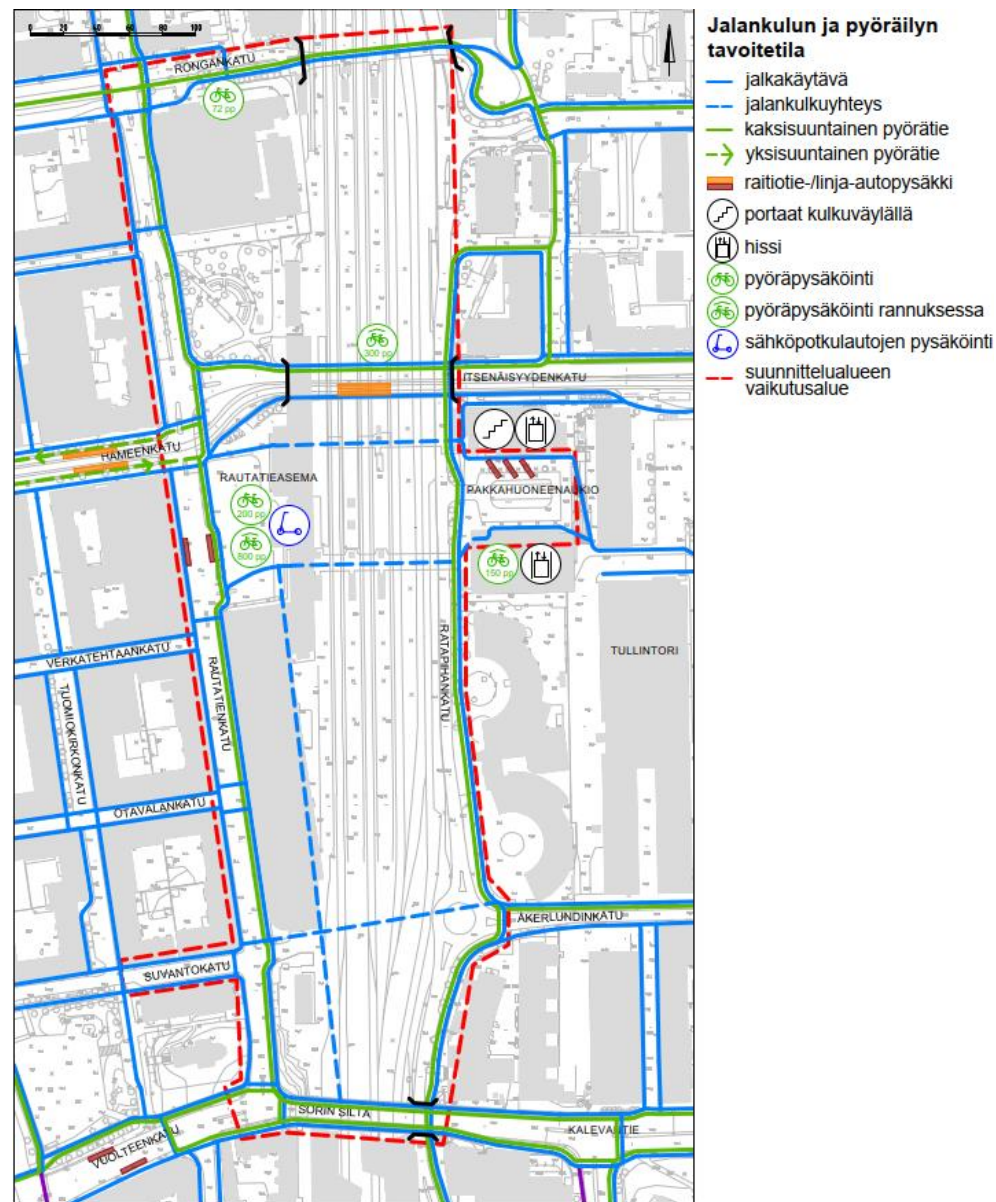
Asema-aukion pysäköintialue on tavoitteena muuttaa jalankulkupainotteiseksi aukioksi. Tavoitteen toteutuminen parantaisi oleellisesti jalankulkijoiden turvallisuutta ja viihtyisyyttä. Jalankulkureittien suunnittelussa tulee huomioida reittien suoruus, leveys ja turvalliset risteämiset pyöräteiden kanssa. Kulkureitit kadunylityspaikoilta ja joukkoliikenteen pysäkeiltä tulee olla suoria ja luontevia rautatieaseman sekä tulevan Asemakeskuksen sisäänkäynneille. Jalankulkureittien ei tule ohjautua pyöräteille tai kulkea ristiin pyöräpysäköintipaikkojen tai muiden kiinteiden rakenteiden kanssa.

Asemakeskuksen yksi alkuperäisistä tavoitteista oli radan estevaikutuksen vähentäminen. Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen asemakaavamuutoksilla voidaan mahdollistaa uusia itä-länsisuuntaista yhteyksiä radan poikki Åkerlundinkadun, Tullikadun, Pakkahuoneenaukion ja Itsenäisydenkadun kohdalle. Kaava-alueen suunnitelmilla edesautetaan yhteyksien muodostaminen lännen suunnasta, mutta niiden toteutuminen vaatii myös itäpuolisten alueiden muutoksia. Kansi ei suoraan vähennä radan luomaa estevaikutusta, koska kannelle nouseminen ja laskeutuminen on suuren korkeuseron vuoksi haastavaa ja sen kiertäminen voi tuntua vaivattomammalta.

Oleellinen tavoite onkin lisätä helppokäyttöisiä kulkuyhteyksiä, kuten Itsenäisyydenkatu 2:een sijoittuvan hotellihankkeen yhteyteen kaavailtuja liukuporras- ja hissiyhteyksiä Pakkahuoneenaukiolta Matkaterminaaliin.

Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen osalta tavoitellaan uusia viihtyisiä jalkankulkuyhteyksiä aseman ja Nokia-areenan välille. Näillä houkutellaan kuljijoita Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen palvelujen pariin, sekä tarjotaan suorat kulkuyhteydet matkustajalaitureiden ja Nokia-areenan välillä. Koska Pohjoiskansi sijaitsee huomattavasti korkeammalla kuin Asema-aukio, tulee alueelle suunnitella tavallisten porrasyhteyksien lisäksi liukuporras- ja hissiyhteydet kannelle. Erilaiset reittivaihtoehdot tulee suunnitella siten, että käyttäjät löytävät itselleen parhaan tasonvaihtoratkaisun helposti. Jalkankulusimulointien perusteella Rautatienkadun rooli merkittävänä jalkankulun reittinä säilyy kannen toteutumisen jälkeenkin.

Rautatienkatu kuuluu valtuustokauden 2021–2025 kantakaupungin vaiheleiskaavan osoittamalle kaupunkivihreän kehittämisalueelle, jonka mukaan katuvihreän määrää tulee lisätä. Kaupunkivihreää lisätään katutilaa rajaavana elementtinä ja viihtyisyyden lisäämiseksi, hulevesien hallitsemiseksi ja paahteisuuden vähentämiseksi. Kaupunkivihreää sijoitetaan niin Rautatienkadulle kuin kannen alueelle.



Kuva 22. Jalankulun ja pyöräilyn tavoitetila.

3.2 Pyöräliikenne ja -pysäköinti

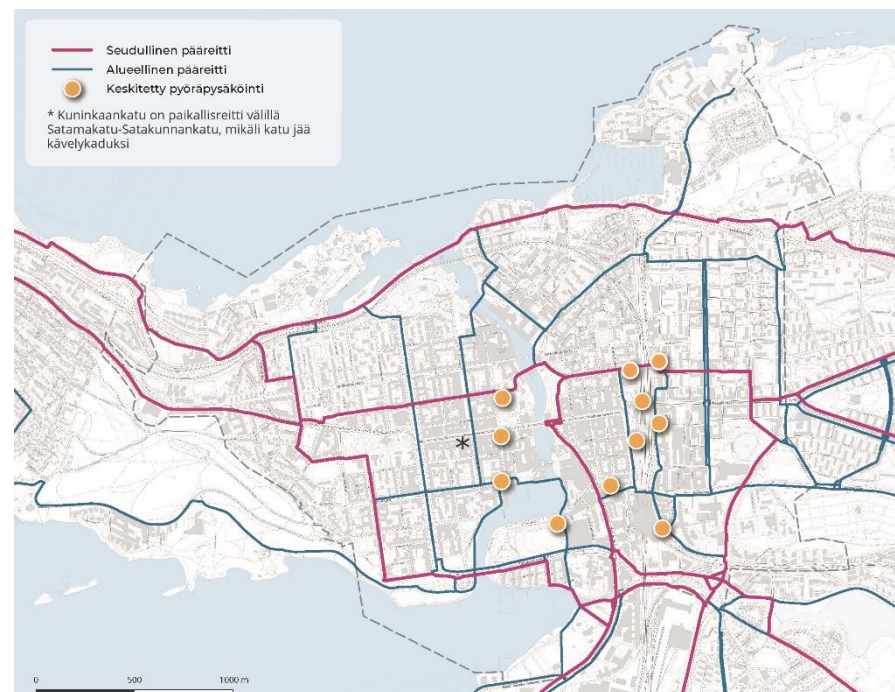
Pyöräliikenteen verkko

Aseman aluetta ympäröi pyöräliikenteen seudullinen pääreitti Rongankadulla ja alueelliset pääreitit Rautatienkadulla, Ratapihankadulla ja Kalevantienellä. Lisäksi alueen poikki itä-länsisuunnassa kulkee Itsenäisyydenkadun ja Hämeenkadun alueriitti. Pyöräliikenteen verkollinen tavoitetilä rautatieaseman ympärillä noudattaa Keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2040 asetettua tavoiteverkkoa (kuva 23), ja tavoitetilassa (kuva 22) pyöräväylien laatu vastaa verkollista asemaa.

Pääreiteillä pyöräliikenne tulee erotella rakenteellisesti jalankulkuliikenteestä. Kaksisuuntaisten pääreittien vapaan leveyden tulisi olla 3,0 metriä. Vapaaseen leveyteen ei lasketa erottelurakenteita. Pyöräliikenteen reittien parantamisella tavoitellaan keskustan ja rautatieaseman alueen parempaa saavutettavuutta.

Nykyinen Sorinsilta ei ole mahdollistanut pyörätien kehittämistä sillan kohdalla. Pohjoiskannen toteuttaminen mahdollistaa katutilan leventämisen pohjoiseen ja siksi pyöräliikenneverkkoa on voitu tarkastella uudestaan. Tavoiteverkkoa täsmentäen, molemmille puolille Sorinsiltaa tulee toteuttaa eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä, koska nykytilassa pohjoisosa on eteläosaa käytetympi ja Nokia-areenan tapahtumien aikana kulkumuotojen erottelun tarve korostuu suurien jalankulkumassojen takia.

Sorinsillalla on paljon jalankulkua ja myös potentiaalista pyöräliikennettä, jota rajoittaa nykytilanteessa heikko infra. Molemmille puolille sijoitettavat erotellut pyörätiet ja jalkakäytävät vaikuttavat myös Kalevantietä itään jatkuvaan reittiin. Kadun pohjoispuolelta siirtyminen eteläpuolelle tulee toteuttaa selkeästi.



Kuva 23. Pyöräliikenteen tavoiteverkko 2040, Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040, Luonnos Ramboll 15.1.2025.

Julkinen pyöräpysäköinti

Laadukkaan ja määrällisesti riittävän pysäköinnin järjestäminen lisää kulkumuotojen houkuttelevuutta. Pyöräpysäköinnin laadukas järjestäminen on tärkeä tekijä myös pyörävarkauksien ehkäisemisessä. Rautatieaseman ympäristön pysäköintipaikat mahdollistavat sujuvat matkaketjut. Pysäköintipaikkoja tulee järjestää niin liityntäpyöräilylle, asiointipyöräilylle kuin kaupunkipyörille.

Pyöräpysäköinnin tulisi sijaita mahdollisimman lähellä kohdetta ja suoraan saapumisreitien varrella. Pysäköintiä tulee sijoittaa hajautetusti tulosuun-

tien mukaan ja palveluiden yhteyteen. Pysäköinnin kestolla sekä etäisyydellä kohteen ja pysäköintipaikan välillä on yhteys, mikä määrittää käytettävän etäisyyden. Mitä lyhyempi pysäköinnin kesto on, sitä lähempänä pysäköinnin tulee sijaita. Liikkeissä asioidessa pysäköinti tulisi sijaita alle 10 metrin etäisyydellä, päiväpysäköinnissä alle 35 metrin etäisyydellä ja vuoropysäköinnissä tai yön yli pysäköinnissä alle 100 metrin etäisyydellä.

Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen suunnitelmaluonnosten (viitesuunnitelma B, 2024) pohjalta on arvioitu julkisen pyöräpysäköinnin kokonaispaikkamäärää. Julkisia pyöräpysäköintipaikkoja tulisi sijoittaa alueelle noin 1 250 kappaletta, joista liityntäpysäköinnin käyttöön osoitetaan noin 800 paikkaa ja muuhun asiointikäyttöön noin 450 paikkaa (taulukko 1).

Liityntäpysäköinnin tarpeen on arvioitu olevan noin 800 pyöräpysäköintipaikkaa aiempien selvitysten sekä VR:n ja Nyssen lähijunaliikenteen tietojen avulla. Liityntäpysäköintiä tulee sijoittaa eri saapumissuunnille, joista on sujuvat yhteydet asemalle ja laituralueelle. Pysäköintipaikkoja tulee sijoittaa Rongankadun alikäytävän ympäristöön, Asema-aukiolle, Pakkahuoneenaukiolle ja Pohjoiskannen alueelle. Tampereen henkilöratapiha -hankkeessa toteutetaan noin 200–300 pyöräpaikan liityntäpysäköintilaitos Matkaterminaliin, josta on porras- ja hissiyhteydet välilaitureille. Liityntäpysäköinti voi olla sekä päivä- että yön yli -pysäköintiä, joten etäisyys rautatieasemasta voi olla hieman asiointipysäköintiä pidempi.

Pyöräpysäköinnin paikkoja asiointikäyttöön tulisi sijoittaa isompina pysäköintikokonaisuuksina Asema-aukiolle, Pakkahuoneenaukiolle ja Pohjoiskannen etelälaidalle. Asema-aukiolle sijoitettavia paikkoja asiointia varten (taulukko 1) tulisi olla vähintään 200 paikkaa, Pakkahuoneen ympäristöön noin 100 paikkaa ja Pohjoiskannen etelälaidalle noin 150 paikkaa. Pyöräpysäköintitelineiden tulee olla runkolukittavia. Lisäksi Asema-aukiolla sijaitsevan kaupunkipyöräaseman kokoa on tarve kasvattaa nykyisestä, jotta se palvelee rautatieaseman ja Asemakeskuksen käyttäjiä.

Pohjoiskannen asioinnin pyöräpysäköintipaikat tulisi sijoittaa lähelle Sorinsillan pyörätieyhteyttä. On kuitenkin riski, että Nokia-areenan yleisötapahtumien aikaan Pohjoiskannen eteläosaan pysäköityjen pyörien määrä leviää hallitsemattomasti kannelle ja Sorinsillalle, sillä muutoin Nokia-arenan pohjoispuolella on erittäin vähän pyöräpaikkoja. Jos alueelle ei ole mahdollista toteuttaa tarvittavaa määrää pysäköintipaikkoja, täytyy suunnittelussa harkita tarkkaan, kannattaako paikkoja toteuttaa ollenkaan.

Taulukko 1. Julkisen pyöräpysäköinnin tarve rautatieaseman ympäristössä.

					Paikkatarve kun laskennallinen tarve vastaa 80 % käyttöastetta
Julkinen pyöräpysäköinti rautatieasemalla	Pysäköintiin saapuvien osuus	Liityntäpysäköinti kpl	Asiointi kpl	Yhteensä kpl	Yhteensä kpl
Rongankatu	23 %	184	0	184	230
Matkaterminali	30 %	240	0	240	300
Pakkahuoneenaukio	18 %	144	100	244	305
Asema-aukio	29 %	232	200	432	540
Pohjoiskansi	0 %	0	150	150	190
Summa	100 %	800	450	1250	1565

Pyöräpysäköintipaikkojen määrässä tulisi huomioida 80 % optimaalinen käyttöaste. Kun se täyttyy, alkaa pyöräpysäköinti menettää houkuttelevuuttaan. Tämä voi vähentää pyöräpysäköinnin käyttöä. Halutun käyttöasteen ylittyessä tulisi pyöräpysäköinnin määrää lisätä. Tällöin toteutettavien liityntäpysäköintipaikkojen optimaalisen käyttöasteen mukainen laskennallinen määrä olisi noin 1 000 paikkaa ja muun asiointiliikenteen noin 560 paikkaa. Yhteensä paikkatarve olisi noin 1 560 julkista pyöräpysäköintipaikkaa (taulukko 1). Julkisiin pyöräpysäköintilaitoksiin ei ole tarpeen toteuttaa kaikkia pysäköintipaikkoja kerralla, vaan niitä voidaan lisätä käytön

kasvun myötä esimerkiksi vaihtamalla yksikerroksisia telineitä kaksikerroksiksi.

Jos jollakin saapumissuunnalla ei pystytä tarjoamaan riittävästi pyöräpaikkoja, se siirtää kysyntää muihin kohteisiin. Esimerkiksi Rongankadun vähäinen pyöräpysäköintikapasiteetti siirtää pohjoisesta saapuvia etsimään paikkaa Itsenäisyydenkadun Matkaterminaalin ja rautatieaseman keskiteytistä pyöräpysäköintilaitoksista. Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen toimintoista niin asuminen, työpaikat, liiketilat kuin hotelli luovat tarvetta yksityisen pysäköinnin lisäksi myös julkiselle pyöräpysäköinnille.

Keskitetyn julkisen pyöräpysäköintilaitoksen laatu

Keskitetystä julkisesta pyöräpysäköintilaitoksessa kiinnitetään erityistä huomiota laitoksen saavutettavuuteen ja käytettävyyteen. Laitoksen sisään- ja ulosajo täytyy sijoittaa pääkulkureittien välittömään läheisyyteen siten, että laitoksen havaitseminen on helppoa. Sisäänkäynnin tulee olla katutasossa ja itse laitos on suositeltavaa sijoittaa korkeintaan ± 1 kerroksen päähän maantasosta. Kulkuyhteyden tilaan tulee olla esteetön ja kulkeminen mahdollista kaikenlaisilla polkupyörillä ja pyörän perävaunuilla.

Kerroksen vaihtoon pyöräpysäköinnissä voidaan toteuttaa ramppi, joka vastaa esteettömän tilan periaatteita eli on maksimissaan 5 % kalteva. Tällöin ramppi voi toimia ainoana kulkuyhteytenä. Vaihtoehtoisesti voidaan toteuttaa liukutaso tai hissi. Hissin ei suositella olevan ainoa kulkuyhteys julkiseen pysäköintilaitokseen, sillä sen kapasiteetti ei riitä vilkkaina hetkinä. Hissi on kuitenkin tärkeä painavammille ja isommille pyörille, ja se toimii vaihtoehtoisena yhteytenä esimerkiksi liukutasolle, jossa painavien pyörien kuljettaminen on hankalaa. Mahdollinen hissi tulee mitoittaa rahti- pyörille sekä pyörän ja lasten perävaunun yhdistelmälle. Mitoiltaan hissi- korin tulisi olla vähintään 3,2 metriä syvä ja 1,5 metriä leveä. Hisejä on

toiminnan kannalta hyvä olla kaksi, jotta yhteys pyöräpysäköintiin ei katkea huoltotilanteessa. Portaita voidaan käyttää myös täydentävänä kulkuyhteytenä ja niihin tulee asentaa vähintään kaksi kuljetuskourua. Alaspäin johtavaan kouruun suositellaan asennettavan harjakset ja ylöspäin johtavaan kouruun talutin, mikä helpottaa portaiden käyttöä pyörän kanssa. Portaiden suositeltu kaltevuus on 17,6 % ja enintään 30 %.

Pyöräpysäköintitilan laadukas käytettävyys muodostuu riittävän leveistä käytävistä, helposti käytettävistä telineistä ja laadukkaasta opastuksesta. Käytävien leveyden tulisi mahdollistaa pyörää taluttavan henkilön kohtaamisen vastaantulevan henkilön kanssa. Telineiden välisen tilan tulisi puolestaan mahdollistaa pyörän telineeseen laittamisen ja ohittamisen. Pääkulkuväylien leveys tulisi olla hieman muita käytäviä leveämpi. Kulkuväylien leveys on ohjeen mukaan vähintään 2,7 metriä. Erilaiset telinemallit vaativat myös eri levyisiä käsittelytiloja. Vastakkaisille yksikerrostelille on ohjeistettu 2,5 metrin käsittelytilaa ja kulkuväylää.

Laitoksiin tulee sijoittaa riittävästi erityyppisiä pyörätelineitä. Uusista myydyistä pyöristä noin 50 prosenttia on sellaisia, joiden pysäköinti joihinkin perinteisiin telinemalleihin on haasteellista. Tällaisia ovat esimerkiksi leveärenkaiset pyörät, tavarapyörät tai senioripyörät. Etenkin markkinoilla olevat kaksikerrostelineet ovat hankalia tällaisille pyörille. Suositeltavaa on toteuttaa mahdollisimman paljon kaarimallisia maantasotelineitä ja varautua tilan kapasiteetin kasvattamiseen kaksikerrostelineillä. Kaksikerrostelineet tulee sijoittaa niin, että ne eivät peitä näkyvyyttä pääkulkureiteiltä sisään- ja uloskäynneille. Pyöräpysäköinnin tilan mitoituksessa voidaan käyttää karkeasti seuraavia lukuja:

- Kaariteline yhdessä rivissä 2,0 m² / polkupyörä
- Kaariteline kahdessa rivissä 1,5 m² / polkupyörä
- Kaksikerrosteline yhdessä rivissä 1,3 m² / polkupyörä
- Kaksikerrosteline kahdessa rivissä 0,9 m² / polkupyörä

Keskitetyn pyöräpysäköinnin laatua voidaan parantaa ja houkuttelevuutta lisätä lisäpalveluilla, esimerkiksi huolto- ja pesutiloilla, wc:llä, vesipisteellä, säilytyslokeroilla ja sähköpyörien latauspisteillä. Rautatieasemalle sijoitettavaan laitokseen tulee sisällyttää edellä mainitut asiat muiden laitosten ollessa kevyemmin varusteltuja. Rautatieaseman pyöräpysäköinnin yhteyteen tulisi varata myös mahdollisuuksia kaupalliselle toiminnalle, kuten pyörähuollolle tai -vuokraukselle.

Kameravalvonta ja tunnistautuminen parantavat tilojen turvallisuutta. Digitaaliset ratkaisut opastavat ja kertovat esimerkiksi vapaiden paikkojen sijainnin. Tässä työssä ei suunnitella tai oteta kantaa pyöräpysäköintilaitosten yksityiskohtiin.

Yksityinen pyöräpysäköinti

Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen suunnittelussa tulee huomioida asema-kaavassa määritetyt pyöräpysäköintinormit, jotka pohjautuvat Tampereen kaupungin pysäköintinormeihin. Ne määrittävät pyöräpysäköinnin veloittepaikkamäärän sekä niiden sijoittamisen lukittuihin ja katettuihin tiloihin.

Lisäksi pysäköintinormissa määritetään pyöräilyn aputilat työpaikkojen ja asuinkiinteistöjen osalta. Aputilat, pyörän kuljetuskärryjen säilytys ja niille riittävän leveät kulkuväylät kasvattavat pyöräpysäköinnin kokonaistilantarvetta. Lisäksi työpaikkojen osalta tulee toteuttaa työmatkapyöräilyn edellyttämät sosiaalityilat. Yksityisen pyöräpysäköinnin mitoituksessa suositellaan huomioida samat kulkuväylien leveydet ja käsittelytilat kuin julkisille pyöräpysäköintitiloille käytettävyyden kannalta.

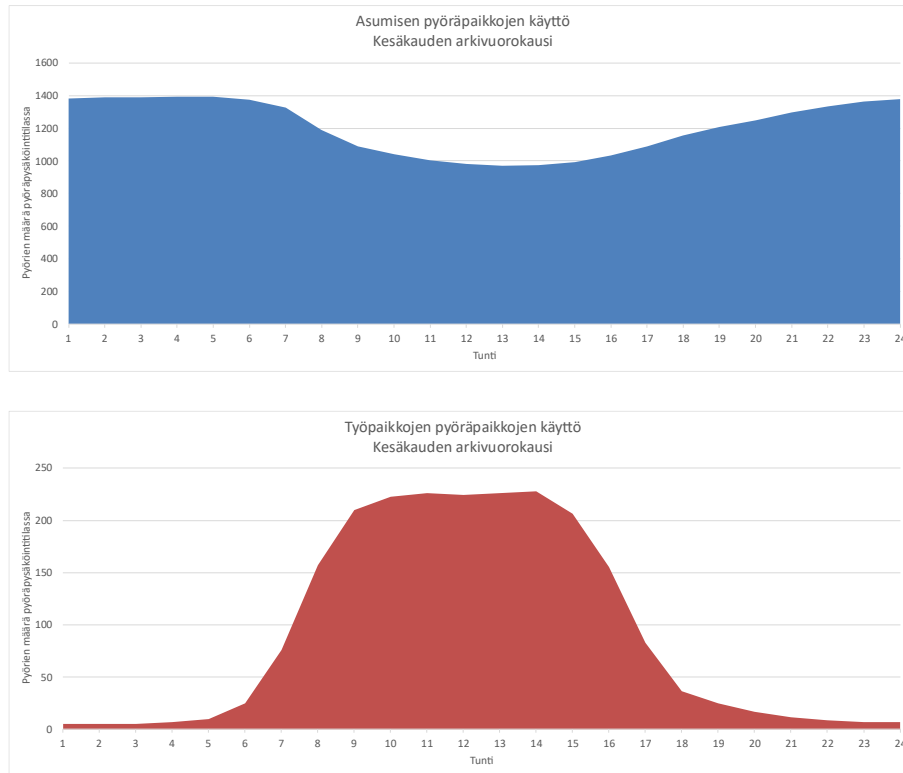
Asemakaavaluonnoksissa on määritetty seuraavat normit koskien näissä viitesuunnitelmissa suunniteltua rakentamista:

• Kerrostalo	1 pyöräpaikka/40 k-m ²
• Toimistot	1 pyöräpaikka/40 k-m ²
• Liiketilat ≤ 2000 k-m ²	1 pyöräpaikka/100 k-m ²
• Liiketilat ≥ 2000 k-m ²	1 pyöräpaikka/150 k-m ²

Asuinkerrostaloissa vähintään 50 % ja liike- ja toimistotaloissa vähintään 30 % polkupyöräpaikoista on osoitettava katettuun ja lukittavaan tilaan, joka on esteettömästi saatavilla. Pysäköintinormin edellyttämien esteettömien, runkolukittavien ja katettujen pyöräpysäköintipaikkojen lisäksi kohteeseen tulee toteuttaa laadukkaat pyörien huoltotilat ja taakkapyörien säilytysmahdollisuudet.

Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen suunnitelmissa yksityisen pyöräpysäköinnin tarve koostuu sekä asumisesta että työpaikoista. Asumisen ja työpaikkojen pysäköinnin sijoittaminen osittain samaan tilaan voi tukea jonkin verran tilojen yhteiskäyttöä, koska asumisen käyttöpiikki on yöaikaan ja työpaikkojen käyttöpiikki päiväsaikaan (kuva 24). Kulkuyhteyksissä tilaan voidaan myös huomioida yksityisen pysäköinnin käyttöpiikin olevan matalampi kuin julkisessa pyöräpysäköinnissä. Työpaikkojen osalta käyttöpiikki painottuu aamuun.

Asuminen ja työpaikat luovat tarvetta julkiselle pyöräpysäköinnille vieraiden tai työasiamatkojen takia, eli kaikkea pysäköintiä ei ole mahdollista sijoittaa yksityisiin lukittuihin tiloihin. Pysäköintinormin mukaan keskustan kävelyvyöhykkeellä ei edellytetä polkupyörien vieraspaikkojen toteuttamista, vaan pysäköintitarpeeseen vastataan mahdollisuudella pysäköidä yleisten alueiden pysäköintipaikoilla.



Kuva 24. Yksityisen pyöräpysäköinnin (asuminen ja työpaikat) käyttöasteen vaihtelu kesäkauden arkivuorokauden aikana. Luvut kaavioissa VE B suunnitelmista.

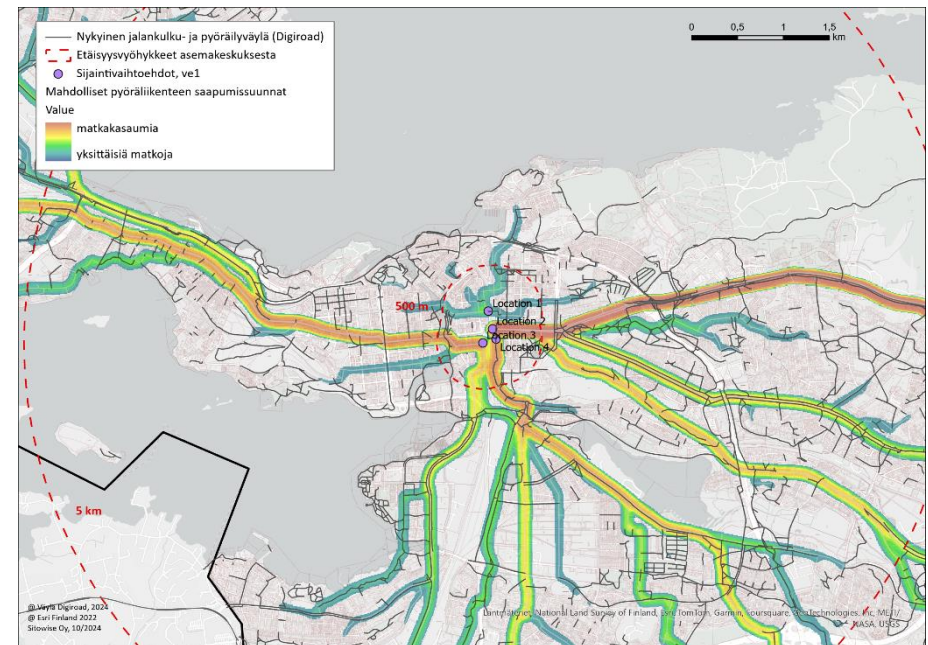
Saavutettavuusanalyysi

Keskitetyn pyöräpysäköinnin mahdollista sijaintia ja potentiaalisia käyttäjiä analysoitiin reitti- ja asukasdatan perusteella. Analyysissä raitiotien läheisyyden vaikutus otettiin huomioon pyörän käyttöä vähentävänä tekijänä. Analyysissä tarkasteltiin, mistä suunnista eri pyöräpysäköintilaitoksiin saavutaan, ja kuinka suuri osuus käyttäjistä valitsisi minkäkin pyöräpysäköintilaitoksen. Analyysissä ei ole huomioitu pyöräpysäköinnin laadun vaikutusta valintaan, vaan valinta on tehty ainoastaan reitin pituuden perusteella. Analyysissä oletettiin, että alle 500 metrin päässä rautatieasemalta asuvat

eivät käytä pyörää saapuessaan. Kuviin on myös merkitty viiden (5) kilometrin etäisyys rautatieasemalta. Analyysissä tarkasteltiin keskitetyn pyöräpysäköinnin vaihtoehtoisia sijainteja.

Kuvassa 25 on esitetty analyysi eri pysäköintilaitosten käyttöpoteentiaalista. Tarkasteltavat pysäköintilaitokset ja sijaintivaihtoehdot olivat seuraavat:

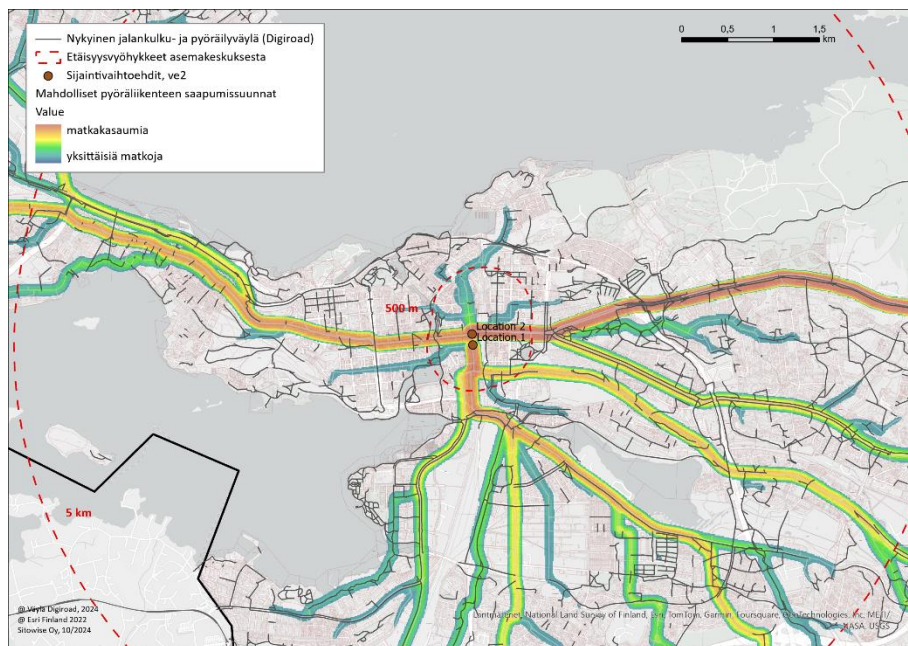
- Sijaintivaihtoehto 1: Rongankadun alikäytävä
- Sijaintivaihtoehto 2: Itsenäisyydenkadun Matkaterminaali
- Sijaintivaihtoehto 3: Rautatienkadun ja Verkatehtaankadun liittymä
- Sijaintivaihtoehto 4: Pakkahuoneenaukion liittymä



Kuva 25. Pyöräilyn saavutettavuusanalyysi, eri laitosten käyttöpoteentiaali, sijaintivaihtoehdot Ve1 (location).

Tarkastelussa suurin kysyntä kohdistui Matkaterminaaliin (30 % matkoista) sekä Rautatienkadun ja Verkatehtaankadun liittymään (29 % matkoista). Rongankadulle kohdistui 23 % matkoista ja Pakkahuoneenaukiolle 18 %.

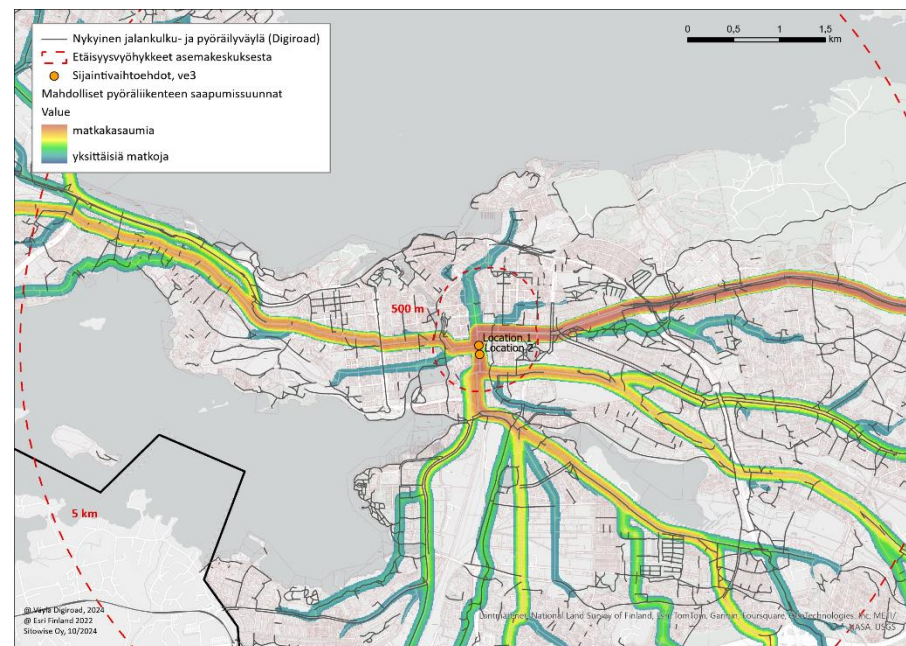
Asema-aukio nähtiin potentiaalisimpana paikkana sijoittaa laaja keskitetty pyöräpysäköintipaikka, joten sen osalta vertailtiin erikseen eri sisäänkäyntien houkuttelevuutta. Kuvassa 26 vertaillaan sijaintivaihtoehtoja Hämeenkadun ja Rautatienkadun liittymässä sekä Verkatehtaankadun ja Rautatienkadun liittymässä.



Kuva 26. Pyöräilyn saavutettavuusanalyysi, sijaintivaihtoehdot Ve2. Sijaintivaihtoehto (location) 1: Rautatienkadun ja Hämeenkadun liittymä, sijaintivaihtoehto (location) 2: Rautatienkadun ja Verkatehtaankadun liittymä.

Kuvassa 27 puolestaan vertaillaan sijaintivaihtoehtoja Rautatienkadun ja Verkatehtaankadun sekä Rautatienkadun ja Otavalankadun liittymissä.

Analyysin perusteella voidaan todeta, että pitkien matkojen päästä saapuvalla sijaintivaihtoehtojilla ei ole suurta eroa. Mikäli sisäänkäynti sijoittuu pohjoisemmaksi ja lähemmäksi Hämeenkatua, se voidaan kokea hieman saavutettavammaksi pohjoisesta saapuville.



Kuva 27. Pyöräilyn saavutettavuusanalyysi, sijaintivaihtoehdot Ve3. Sijaintivaihtoehto (location) 1: Rautatienkadun ja Verkatehtaankadun liittymä, sijaintivaihtoehto (location) 2: Rautatienkadun ja Otavalankadun liittymä.

Analyysissä Ve 1 esitetty neljän (4) sijaintivaihtoehdon kokonaisuus mahdollisti kattavimmat yhteydet eri suunnista saapuville. Erityisesti pohjoisen suunnan palvelutaso on parempi, kun vertailussa on mukana Rongankadun pysäköintipaikat. Analyysissä Ve2 ja Ve3 sijaintivaihtoehtojen erot ovat kohtalaisen pieniä. Huomioiden Itä-länsisuuntaisten pyöräilyn pääreittien käyttö Rongankadulla, Hämeenkadulla ja Itsenäisyydenkadulla, voidaan todeta, että pysäköintilaitoksen sisäänajo on suositeltavaa sijoittaa Rauta-

tienkadulla mahdollisimman pohjoiseen lähelle Hämeenkadun ja Itsenäisyydenkadun liittymää. Analyysin perusteella laitosten hajauttaminen raitteiden itä- ja länsipuolelle on tärkeää.

3.3 Mikroliikenne

Laadukas pyöräilyinfra lisää pyöräliikenteen ohella mikroliikenteen sujuvuutta ja houkuttelevuutta, koska mikroliikenne käyttää pyörien kanssa samoja väyliä ja mikroliikennettä koskee samat liikennesäännöt kuin pyöräilijöitä. Kulkureittien parantaminen lisää mikroliikenteen, erityisesti vuokratavien sähköpotkulautojen, pysäköinnin tarvetta.

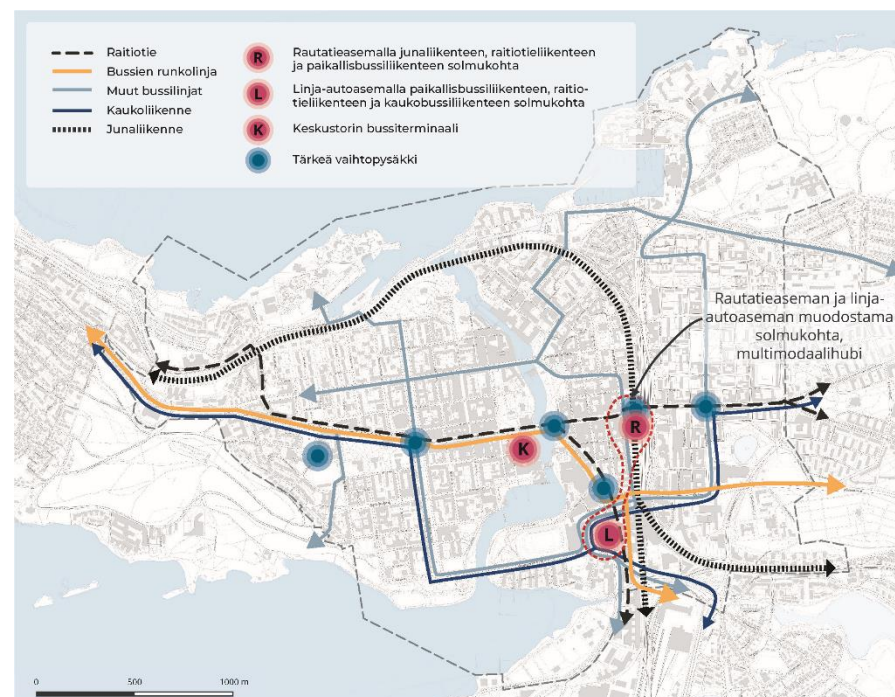
Mikroliikenteen pysäköintipaikkoja tulee sijoittaa alueelle niin, että niille varattu tila on riittävän kokoinen, eivätkä ne pysäköintitilasta levittyään estä kulkuväylillä liikkumista. Pysäköintipaikat tulee merkitä, sillä ne sijoituvat vuokrattavien sähköpotkulautojen rajoitusalueelle. Mikroliikenteen pysäköintipaikat tulee erotella pyöräpysäköinnistä.

3.4 Joukkoliikenne

Traficomin rataliikenteen ennusteessa vuodelle 2040 VR:n kaukojunaliikenteen oletetaan kasvavan pääsääntöisesti Helsingin ja Oulun suuntaan Tampereelta, ja kasvun oletetaan taittuvan vuoden 2040 tienoilla. Ennusteessa ei ole huomioitu Tampereen seudun kehittyvää lähijunaliikennettä. Tampereen kaupunkiseudun lähijunaselvityksen (hyväksytty 28.6.2022) mukaan lähijunaliikennettä kuitenkin kehitetään ja näin ollen voidaan olettaa, että vuosien 2030–2050 välillä lähijunien osuus junaliikenteessä kasvaa ja rautatieasemalla kulkee entistä enemmän matkustajia.

Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksen (Ramboll 15.1.2025) (kuva 28) mukaan *seudullisen raitiotie- ja alueellisen lähijunajärjestelmän kasvun myötä merkittävä osa linja-autoliikenteestä sekä*

muusta liityntäliikenteestä kytkeytyy raideliikenteeseen jo keskustan ulkopuolella sujuvoittaen osaltaan linja-autoliikennettä keskustassa. Nokiaalta, Lempäälästä ja Orivedeltä saavutaan Tampereen keskustaan junaliikenteellä. Vesilahti kytkeytyy Lempäälän junaliikenteeseen ja Ylöjärveltä kuljetaan tulevaisuudessa junalla tai ratikalla (Lentävänniemeeseen kytkeytyen tai omalla Ylöjärvelle ulottuvalla ratalinjalla).



Kuva 28. Joukkoliikenteen tavoiteverkko 2040, Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnos 19.12.2024, Ramboll Oy

Ydinkeskustassa raitiotie ja linja-autojen runkolinjat muodostavat joukkoliikennelinjaston ytimen, jota muut linja-autolinjat täydentävät. Linja-autojen runkolinjat ovat läntisessä keskustassa yhtenevät raitiotielinjan kanssa siirtyen kosken itäpuolella Hatanpään valtatieen kautta Kalevantielle. Rau-

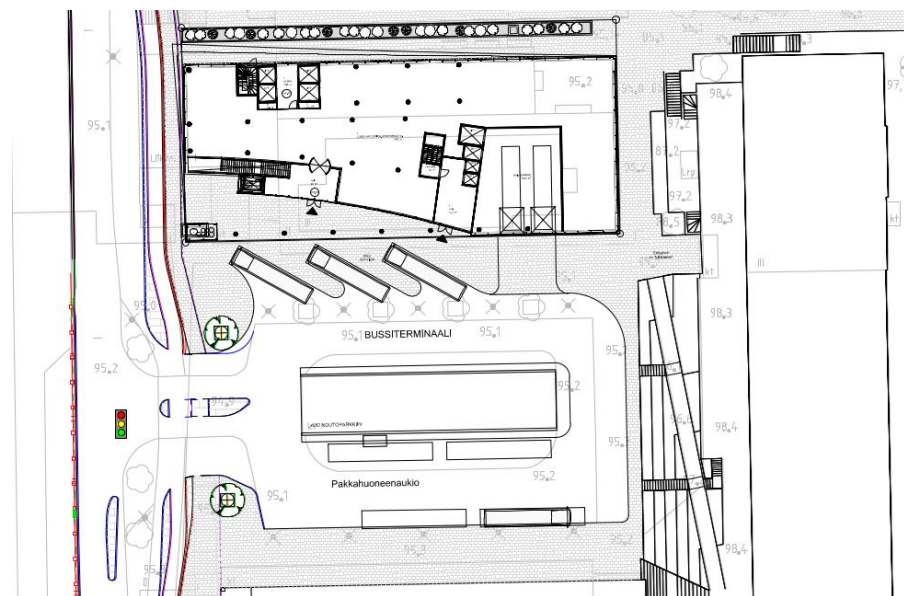
tatieaseman yhteyteen kehitetään kaikki liikennemuodot yhdistävä solmupiste – multimodaalihubi, jossa liikennevälineestä toiseen vaihtaminen on sujuvaa ja turvallista ja joka kytkee Tampereen keskustan valtakunnalliseen ja kansainväliseen liikenteeseen. Linja-autoasema säilyy kaukoliikenteen pääterminaalina. Osa kaukoliikenteen linja-autolinjoista käyttää rautatieaseman linja-autoterminaalia.

Tampereen henkilöratapiha -hankkeen yhteydessä Itsenäisyydenkadun Matkaterminaaliin toteutetaan raitiotiepysäkki, josta on kulkuyhteys rautatieaseman sisätilojen kautta laitureille. Uuden pysäkin vaikutuksesta muihin raitiotiepysäkkeihin ei ole vielä päätöstä.

Rautatienkadulle tulee toteuttaa paikallisliikenteen linja-autopysäkit Asema-aukion kohdalle. Pysäkit mitoitetaan molemmissa kulkusuunnissa kolmelle teliautolle, joista kahta käyttää paikallisliikenne ja yksi varataan muulle linjaliikenteelle. Rautatienkadun kehittämisen yhteydessä tulee parantaa pysäkkien varustelua ja ympäristöä niin, että pysäkeille saadaan toteutettua katokselliset odotustilat, ja ohjattua ohittava jalankulku ja pyöräliikenne kulkemaan odotustilojen takaa.

Asemakeskuksen suunnittelukilpailusta alkaen rautatieaseman yhteyteen on tavoiteltu linja-autoliikenteen terminaalia. Terminaalin sijoittamiseksi on tutkittu vaihtoehtoisia paikkoja, joista Pakkahuoneenaukio on osoittautunut ainoaksi käytännössä mahdolliseksi sijainniksi. Terminaalin suunnittelun yhteydessä on myös selvitetty mitä liikennetarpeita linja-autoterminaali voisi palvella. Tampereella on verrattain vähän tarvetta vaihtaa kaukoliikenteen junasta kaukoliikenteen linja-autoon, joten perinteiselle matkakeskukseksi ei ole todettu tarvetta. Myös kaukoliikenteen operaattorit ovat ilmaisseet toiveensa käyttää jatkossakin linja-autoasemaa. Pakkahuoneenaukio kuitenkin mahdollistaa seudun ulkopuolelle suuntautuvan linja-autoliikenteen pysähtymisen.

Asema-aukion muuttuessa jalankulkualueeksi, siirretään matkustajajunia korvaavien linja-autojen lähtöpaikka Pakkahuoneenaukiolle. Tampereella on myös tarvetta tilausliikenteen pysähtymispaikoille, joten Pakkahuoneenaukio tarjoaa myös siihen uuden mahdollisuuden. Tampereen henkilöratapiha -hankkeen ja Itsenäisyydenkatu 2 (asemakaava 8460) suunnittelun yhteydessä on luonnosteltu Pakkahuoneenaukiolle kahden tulolaiturin ja kolmen lähtölaiturin pysäkkialue (kuva 29). Pysäkkialueen suunnitelmat tulee yhteensovittaa muiden Pakkahuoneenaukiolle esitettyjen toimintojen kanssa.



Kuva 29. Linja-autojen pysäkkialue Pakkahuoneenaukiolla. Lähde: Helamaa&Heiskanen Oy, luonnos 10.9.2024

3.5 Taksi- ja saattoliikenne

Tavoite muuttaa Asema-aukio jalankulkutilaksi edellyttää taksiliikenteen poistamista aukiolta. Takseille tulee osoittaa korvaava asemapaikka tai

asemapaikkoja, jotka kokonaisuutena vastaavat sekä junamatkustajien että keskustan muun taksiliikenteen tarpeita.

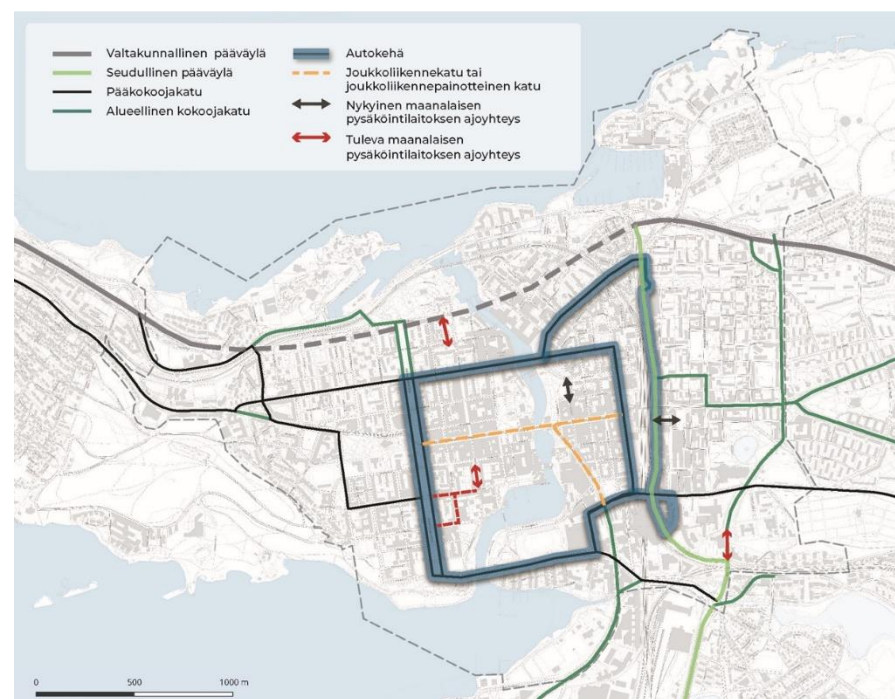
Junaliikennettä palvelevaa taksiliikennettä varten tulee osoittaa paikka noin 10–15 autolle, mikä vastaa arkena tarvittavaa tilaus- ja tolppalähtöjen määrää sekä mahdollistaa useamman taksioperaattorin toiminnan. Taksiliikenteen taloudellisuuden näkökulmasta taksiaseman tulisi sijaita lähellä asiakasvirtoja saattoliikennepaikan yhteydessä, jolloin taksin ei tarvitse liikua asemalla seuraavaa asiakasta varten.

Rautatieaseman taksitolppa on Keskustorin taksitolpan kanssa keskustan merkittävin taksiasema viikonloppu- ja yöaikaan. Taksiaseman käyttö on vilkkainta viikonloppuisin yöaikaan, jolloin taksiasemaa voi käyttää jopa 20–25 taksiautoa samanaikaisesti. Yöaikaan on turvallisuuden kannalta vielä päiväaikaa oleellisempaa, että taksiasema sijaitsee näkyvällä paikalla väljässä ympäristössä helppojen kulkuyhteyksien varrella. Jos rautatieaseman ympäristöstä ei ole mahdollista löytää sopivaa taksiasemaa korvaamaan nykyistä Asema-aukiota ilta- ja viikonloppukäytössä, tulisi keskustan itäosasta löytää kokonaan uusi taksiaseman paikka. Tällaiseksi paikaksi on visioitu esimerkiksi Suvantokatua Sorin aukion kohdalla.

Saatto- ja noutoliikenne pitää sisällään sekä lyhytaikaista pysähtymistä, kun jätetään tai noudetaan matkustaja, että pidempiaikaista pysäköintiä, jossa saatetaan matkustaja junaan saakka tai odotetaan matkustajaa saapuvaksi junalta. Asema-aukion poistuessa käytöstä tulee rautatieaseman alueelta varata tila 20–30 lyhytaikaiselle saattopysäköintipaikalle. Pidempiaikainen saattoliikenne voidaan ohjata maanalaiseen pysäköintiin P-Hämppiin tai P-Hämpin laajennukseen. Saattopysäköinnin sijoittamista pysäköintilaitoksiin voidaan edesauttaa hinnoittelulla lyhytkestoisissa pysäköinneissä. Saattopysäköinnin sijoittamisessa tulee huomioida sujuvat kulkuyhteydet pääkatuverkolta.

3.6 Autoliikenne ja -pysäköinti

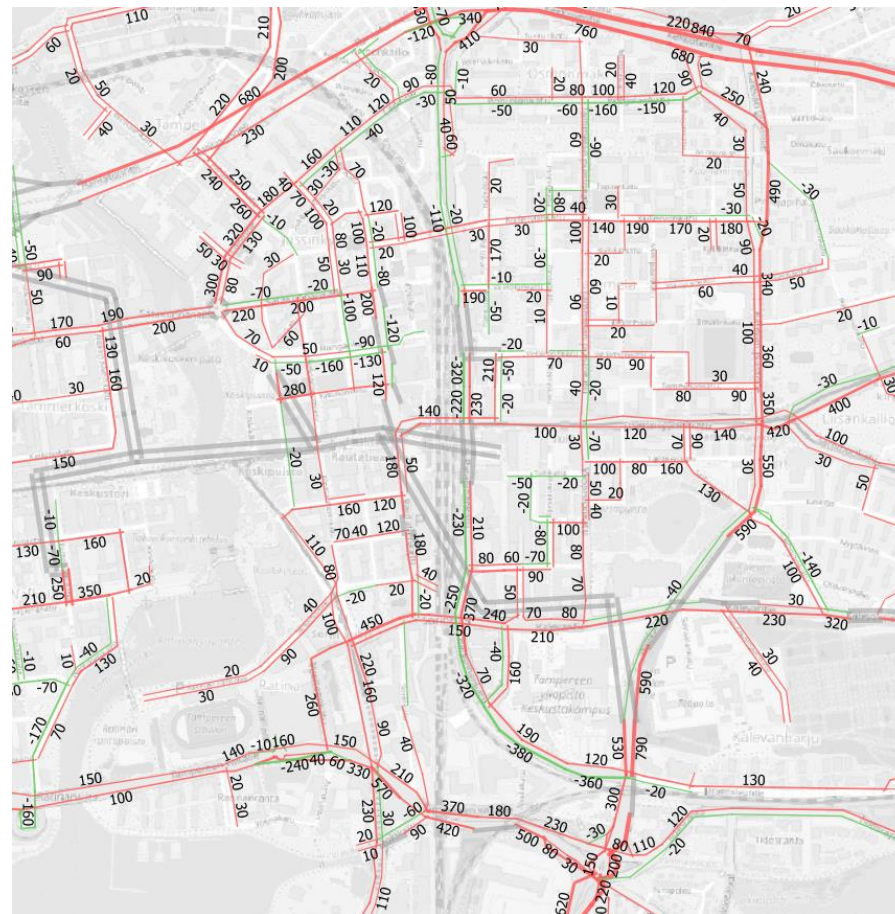
Rautatieasemaa ympäröi autokehä, johon kuuluu Rautatienkatu, Ratapihankatu, Vuolteenkatu ja Kalevantie välillä Rautatienkatu – Kanslerinrinne. Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksen (Ramboll 15.1.2025) (kuva 30) mukaan autokehän tarkoituksena on palvella keskustaan saapumista ja siellä liikkumista sekä välittää keskustaan saapuva autoliikenne sujuvasti pysäköintilaitoksiin. Joukkoliikenne käyttää autokehää, ja autokehän nopeusrajoitus on 40 km/h. Autokehää kehitetään vaiheittain keskustan muun kehittämisen mukaisesti. Toimenpiteet ovat pääasiassa liittymien kehittämistoimenpiteitä, joilla varmistetaan liittymien ja siten koko autokehän liikenteellinen toimivuus.



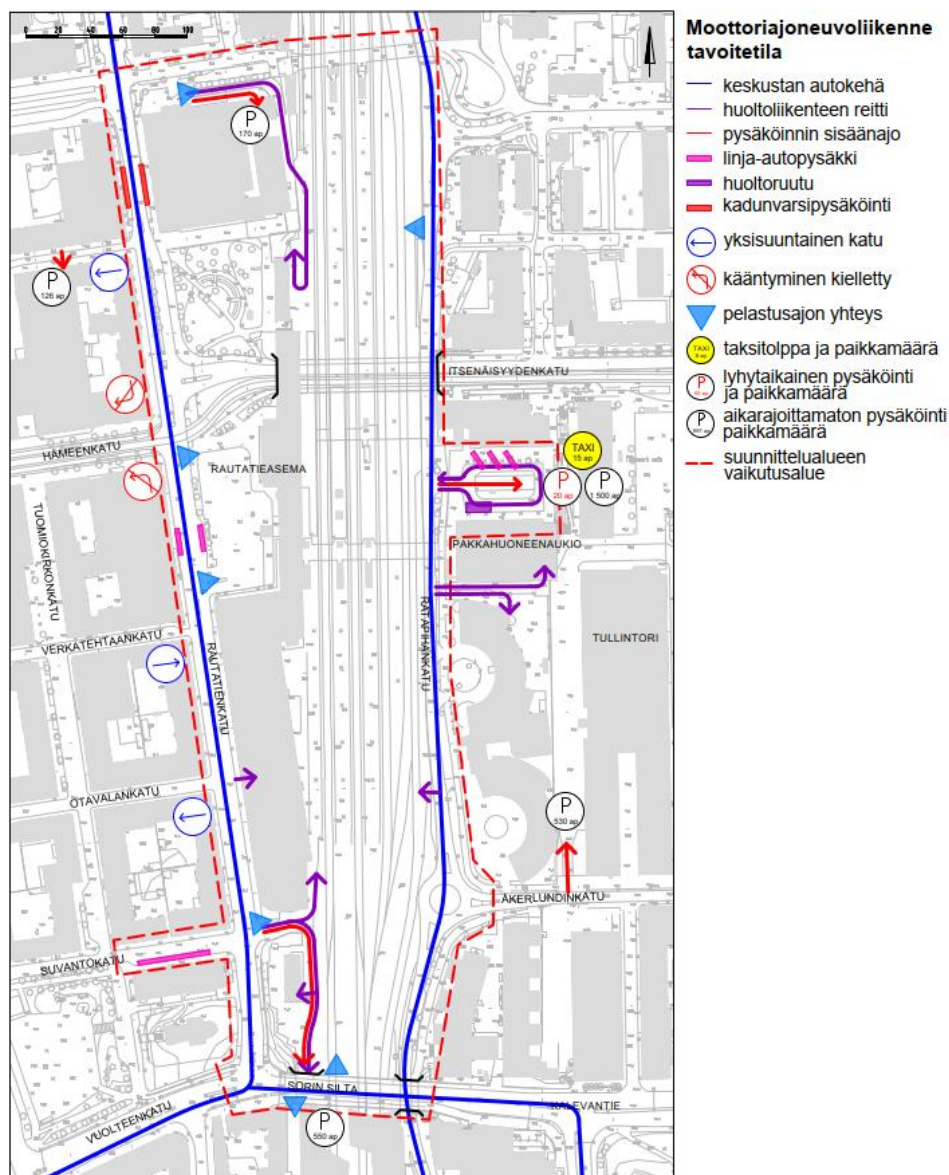
Kuva 30. Liikenneverkot 2040, autoliikenteen pääverkko, Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelma 2040, Luonnos Ramboll 15.1.2025.

Tampereen keskustan liikenne-ennusteita on tutkittu useissa selvityksissä. Viimeisimmässä keskusta-alueen liikenteen sijoittelumallissa Dynameq-malli (WSP 2024) on esitetty keskustan liikenneverkon liikenne-ennuste ja liikennemäärien muutos vuosien 2020 ja 20240 välillä. Liikenne-ennusteessa vuodelle 2040 on huomioitu muun muassa maanalaiset pysäköintilaitokset ajoyhteyksineen, raitiotien laajennus Pirkkalaan ja Linnainmaalle sekä keskustan autokehän katujen kehittämissuunnitelmat sisältäen Rautatienkadun ja Asemakeskushankkeen järjestelyt.

Merkittävimmät muutokset keskustan liikennemäärissä tapahtuu maanalaisen parkiston rakentamisen vaikutuksesta. Maankäytön kasvaessa autoliikennettä siirtyy uusiin maanalaisiin pysäköintilaitoksiin. Liikennemäärät kasvavat muun muassa Viinikankadulla Yliopistontunnelin suuaukolla. Liikenne puolestaan vähenee nykyisen P-Hämpin suuaukoilta Ratapihankadulla etelän suuntaan sekä Rongankadulla idän suuntaan. Asemakorttelien suunnittelualueella liikennemäärien muutos on vähäinen. Suuresta lisärakentamisesta huolimatta autoliikenteen määrien kasvu vuosien 2020 ja 2040 on vähäistä.



Kuva 31. Iltahuipputunnin liikennemäärien muutos vuosien 2020–2040 välillä Tampereen keskustan Dynameq-mallista. WSP 2024



Kuva 32. Moottoriajoneuvoliikenteen tavoitetilä

Autojen julkinen ja yksityinen pysäköinti tukeutuu julkisiin pysäköintilaitoksiin (kuva 32). Asemakeskuksen kohdalta tulee poistumaan rautatieasemalla sijaitsevat pysäköintipaikat (Asema-aukio, P-Asema ja P-Aseman kansi). Asema-aukion 50 saattoliikennepaikan lisäksi poistuu noin 660 pysäköintipaikkaa. Pysäköinti ohjataan Noutoparkkiin, P-Hämppiin ja sen laajennukseen. P-Hämpin kalliopysäköintilaitoksen ensimmäinen laajennus on kooltaan noin 500 autopaikkaa. Asemakorttelien autopaikkojen kokonaismäärä vähenee alkuun noin 210 autopaikalla.

Tulevan maankäytön asemakaavassa määritetyt autojen pysäköintipaikat osoitetaan velvoitepaikkoina maanalaisista pysäköintilaitoksista (P-Hämppi ja sen laajennus). Rautatiekadun tai Kalevantien varteen ei sijoiteta kadunvarsipysäköintiä. Pysäköintipaikat määräytyvät kaupungin pysäköintinormin mukaisesti toiminnoittain. Toteutettavaa velvoitepaikkamäärää voidaan vähentää maksimissaan 30 prosenttia, kun hankkeessa osoitetaan tehostamiskeinoja paikkojen nimeämättömyys, vuorottaispysäköinti tai yhteiskäyttöautot.

Asemakaavaluonnoksissa on määritetty seuraavat autopaikkannormit koskien näissä viitesuunnitelmissa suunniteltua rakentamista:

- | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|
| • Kerrostalo | 1 autopaikka/170 k-m ² |
| • Toimistot | 1 autopaikka/120 k-m ² |
| • Liiketilat ≤ 2000 k-m ² | 1 autopaikka/120 k-m ² |
| • Liiketilat ≥ 2000 k-m ² | 1 autopaikka/100 k-m ² |

Toteutettava autopaikkamäärä voi olla pysäköintinormia 20 % alempi, mikäli hankkeessa toteutetaan keskitetty rakenteellinen pysäköinti sekä vuorottaispysäköinti ja/tai paikkojen nimeämättömyys. Mikäli hanke liittyy yhteiskäyttäjärjestelmään, voidaan autopaikkavelvoitetta vähentää 5 autopaikkaa yhtä yhteiskäyttöautoa kohden, yhteensä kuitenkin enintään 10 %

normista. Vähennyksen kokonaismäärä on enintään 30 % pysäköinti-normista. Korttelin autopaikkoja saadaan sijoittaa myös enintään 400 metrin päässä olevaan pysäköintilaitokseen.

3.7 Huoltoliikenne

Asemakeskus ja Pohjoiskansi rakentuessaan luovat nykytilannetta selkeästi suuremman ja monipuolisemman tarpeen huoltoliikenteelle. Asemakaava-alueella ei ole nykytilassa asumista tai yhtä suuria ja monipuolisia elinkeinoelämän toimintoja kuin suunnitelmissa. Lisäksi on huomioitava asemakaava-alueella sijaitsevan rautatieaseman liikenneympäristön muutokset huoltoliikenteen järjestämisessä. Sitowise toteutti erillisen jäte- ja tavara-virtojen mitoitus Asemakeskuksen ympäristössä -selvityksen (Luonnos 15.5.2025), jossa määriteltiin huoltoliikenteen tavoitetila asemakaava-alueilla sekä tarkasteltiin ratkaisuja vaihtoehdon B viitesuunnitelmaan nojautuen. Vaihtoehtoa A ei ole tarkasteltu erikseen, mutta sen huoltoliikennetarpeen voidaan olettaa olevan samankaltainen vaihtoehdon B kanssa, koska rakennusoikeus on lähes yhtä suuri.

Huollon ja logistiikan tehtävänä on saada toimitukset kohteeseen luotettavasti ja sujuvasti, mahdollisimman pienin kustannuksin. Kustannuksiin vaikuttaa huomattavasti kuljetuksiin ja huoltoon käytettävä aika. Huoltoliikenteen optimitilanteessa päästään sujuvasti lähelle huolettavaa kohdetta ja se on eroteltu muusta liikenneympäristöstä. Huoltoliikenne voidaan jakaa tavaraliikenteeseen, jätehuoltoon sekä asukkaiden ja kiinteistöjen huoltoliikenteeseen. Elinkeinoelämän sekä kiinteistöjen huoltoliikenne tulisi toteuttaa erilliset tilat.

Tavarantoimituksille tulisi toteuttaa lastauslaiturit, joiden kautta raskaidenkin kuormien liikuttaminen on turvallista ja tehokasta. Lastauspaikan tulisi sijaita samassa tasossa toimituskohteen kanssa ja lastauspaikkoja tulisi olla samanaikaisesti useille ajoneuvoille. Sama peruserä koskee

myös jätehuoltoa. Liiketilojen jätteet tulisi saada toimittaa heti niiden syntypaikan lähelle eli liikkeiden takatiloista suoraan jäteastioihin.

Jätehuollon ja liiketilojen tavaratoimitusten lisäksi suunnittelussa täytyy huomioida myös muita huoltoliikenteen muotoja, joita ovat muun muassa:

- Kiinteistöjen huolto
- Asukkaiden oman asunnon huoltotarpeet
- Yksityiset tavarantoimitukset
- Posti ja pakettitoimitukset
- LE (liikuntaesteinen) -taksi
- Kotihoito ja muut kotiin tarjottavat palvelut
- Ruokalahetit
- Muutot
- Kunnossapito

Kaikki huoltoliikenteen muodot edellyttävät pysäköintiä asemakaava-alueella. Jos niille ei ole käytössä riittävästi helppokäyttöisiä paikkoja, pysäköinti yleensä siirtyy ei toivotuille alueille, kuten jalkakäytävälle tai pelastustesteille. Ammattimainen ja raskas huolto (jätehuolto ja liiketilojen tavarantoimitukset) tulisi mahdollisuuksien mukaan erottaa yksityisestä huollosta, varsinkin ahtaissa huoltotiloissa. Huollon sijoittamista jalankulkualueille tulee välttää, jotta se ei aiheuta turvallisuusriskejä.

Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen suunnittelussa tulee huomioida henkilöratapihan huolto- ja pelastusliikenne sekä Eteläkannen huollon ja pysäköintilaitoksen kulkureitin säilyminen Suvantokadun liittymässä. Uusien rakennusten huoltoliikenteen tilat tulee sijoittaa suunnittelualueen rakennuksiin, kansialueen rakenteisiin tai maanalaisiin tiloihin. Rautatieaseman tavarantoimituksille tulee löytää tila suunnitelmien toteutuessa, koska

moottoriajoneuvoliikennettä ei sallita Asema-aukiolla. Rautatieaseman jätehuollon tiloja tulee puolestaan parantaa käytettävyyden ja turvallisuuden kannalta nykyisestä.

Rautatieaseman sekä Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen tornitalojen tarvitsemat huoltoliikennepaikat on esitetty taulukossa 2. Jätepuristimien ja kuormauspaikkojen mitoituksessa käytetään 12 metristä kuorma-autoa. Muut huoltopaikat mitoitetaan pakettiautolle. Paikkamäärien arvioinnissa on käytetty vaihtoehdon B kerrosneliömetrejä toiminnoittain.

Taulukko 2. Rautatieaseman sekä Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen tornitalojen jätehuollon ja huoltopaikkojen tavoitemäärä.

Huoltopaikat	Rautatieasema (kpl)	Asemakeskus (kpl)	Pohjoiskansi (kpl)
<i>Jätepuristin</i>	2	5	2
<i>Jäteastia</i>	6	4	5
<i>Kuormauspaikka</i>	3	3	1
<i>Liiketilojen huolto</i>	2	2	4
<i>Asuintalojen huolto</i>	-	8	4

Lisäksi on huomioitava molemmissa vaihtoehdoissa kannen alueelle sijoitettavat rakennukset, joiden huoltoa ei voida toteuttaa Rautatienkadulta käsin. Niiden huoltopaikkojen tarve on esitetty taulukossa 3 perustuen vaihtoehdon B kerrosneliömetreihin.

Taulukko 3. Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen kannen alueen huoltopaikat

Huoltopaikat	Asemakeskus (kpl)	Pohjoiskansi (kpl)
<i>Toimistorakennusten / liiketilojen huolto</i>	4	2

3.8 Pelastusliikenne

Suunnittelussa tulee huomioida pelastusliikenteen toimintaedellytykset. Kiinteistöjen sisäänkäyntien tulee olla saavutettavissa ambulanssilla. Kiinteistöjen nostopaikat on osoitettava suunnitelmissa ja niiden soveltuvuus ja tilavaraus tikasautolla varmistettava. Paloauto saapuu kohteeseen aina etuperin ajamalla. Poistuminen voi tarvittaessa tapahtua peruuttamalla. Katujen muutosten yhteydessä tulee varmistaa myös vanhojen kiinteistöjen nostopaikkojen säilyminen. Keskusta-alueen kerrostalojen pelastus on yleensä suunniteltu tapahtuvaksi kadulta ja katu merkitty nostopaikaksi.

3.9 Liikenneturvallisuus

Rautatieaseman alueen maankäyttö on muuttumassa ja alueelle on tulossa paljon uutta asutusta ja kaupallisia palveluita, jotka lisäävät liikumista alueella. Liikenneturvallisuuden parantamisessa ensisijaista on jalankulun ja pyöräilyn olosuhteiden parantaminen varsinkin Rautatienkadulla ja Sorinsillalla. Onnettomuuksien vähentämisen lisäksi koetun turvallisuuden parantaminen on tärkeässä roolissa. Koettuun turvallisuuteen vaikuttavat muun muassa kulkumuotojen erottelu, ajonopeudet, liikennemäärät ja raskaan liikenteen osuus. Jalankulun erottelu muista liikennemuodoista, kuten pyöräilystä, mikroluonteesta tai moottoriajoneuvoista, parantaa sekä viihtyvyyttä että liikenneturvallisuutta matkaosuuksilla. Lisäksi rauhallisella liikenneympäristöllä on positiivinen vaikutus koettuun turvallisuuteen.

Liikenneturvallisuutta parannetaan liikennemuotojen erottelulla ja liittymäalueita selkeyttämällä. Riittävä odotustila varataan jalankulkijoille sekä tarvittaessa pyöräilijöille suojateiden yhteyteen. Usean ajokaistan suojatien ylitykset toteutetaan keskisaarekkeellisina tai valo-ohjattuina. Ylileveitä ajokaistoja kavennetaan, ja kaistamäärä on aina selkeä, niin linjaosuuksilla kuin liittymissä.

Rautatieasemien ympäristöt koetaan yleensä levottomiksi ja turvattomiksi varsinkin yöaikaan. Uusista julkisista alueista tulee pyrkiä suunnittelemaan mahdollisimman avoimia mutta viihtyisiä ja välttämään pimeitä ja sokkeloisia nurkkia. Koettuun turvallisuuteen vaikuttaa myös alueen valaistus.

Yhteenveto, tavoitetila



Rautatieasemaa kehitetään jalankulkuympäristönä. Jalankulkuyhteyksiä lisätään ja niiden laatua parannetaan. Rautatien luomaa estevaisuutta vähennetään ja luodaan helppokäyttöisiä jalankulun yhteyksiä. Jalankulku erotellaan muista liikennemuodoista ja väylät toteutetaan riittävän leveinä tavoiteliikennemääriin nähden. Katujen ylityskohtia lisätään. Jalankulkuväylät ja reitit toteutetaan esteettöminä koko alueella. Kaupunkivihreää lisätään viihtyisyyden parantamiseksi.



Pyöräliikenteen verkosta toteutetaan yhtenäinen verkosto, jossa väylät jatkuvat läpi alueen. Pyöräliikenne erotellaan jalankulusta. Julkista pyöräpysäköintiä tarjotaan laadukkaassa keskitetyn pyöräpysäköinnin laitoksessa rautatieaseman välittömässä läheisyydessä. Julkista pyöräpysäköintiä tarjotaan kattavasti eri suunnilta saapuville. Myös yksityinen pyöräpysäköinti toteutetaan laadukkaana, ja huomioidaan asumisen sekä työpaikkojen tarpeet tilojen varustelussa ja kulkuyhteyksissä. Lisäksi toteutetaan lyhytaikaiseen pysäköintiin runkolukittavia telineitä katutasoon. Mikroliikenteen pysäköinti toteutetaan pyöräpysäköinnistä erillään.



Rautatienkadun linja-autopysäkit toteutetaan kolmen telilinja-auton pysäkkeinä. Pysäkkien odotustilaa parannetaan suositusten mukaisesti ja parannetaan pysäkkikatoksia sekä muita pysäkkivarusteluja. Pakkahuoneenaukiolle toteutuu linja-autojen pysäkkialue, joka vastaa sekä kaukoliikenteen, tilausliikenteen että VR-junia korvaavien linja-autojen tarpeisiin.



Keskustan autokehä palvelee keskustaan saapuvaa autoliikennettä. Rautatienkatu ja Kalevantie säilyy osana autokehää, jossa liikenne on sujuvaa.



Taksi- ja saattoliikenne siirretään Asema-aukiolta katettuun tilaan. Takseille varataan 10–15 paikkaa ja saattoliikenteelle 20–30 paikkaa. Pidempiaikainen saattoliikenne ohjataan P-Hämppiin. Yöaikaiselle taksiliikenteelle tulee etsiä itäisen keskusta-alueen tarpeita vastaava paikka katuverkolta.

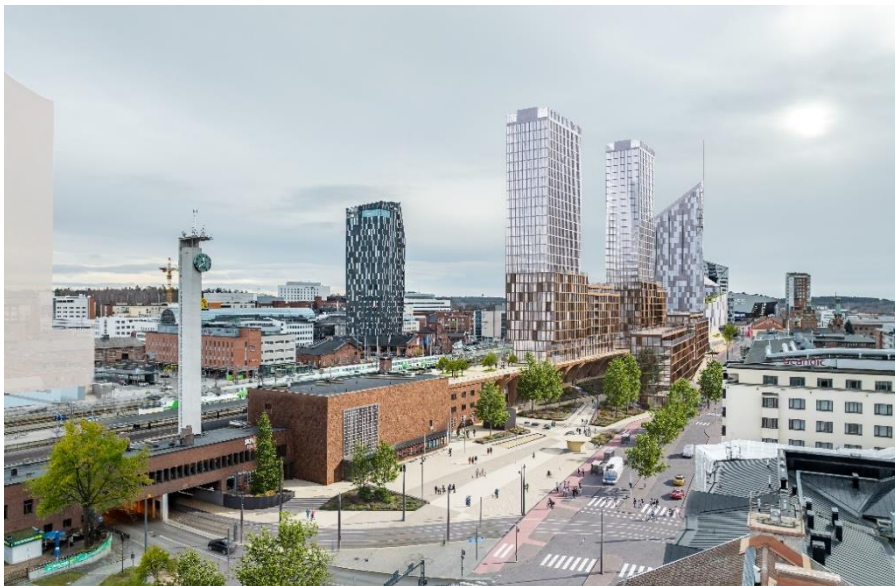


Rautatieasemalle, Asemakeskukselle ja Pohjoiskannelle toteutetaan liiketiloille ja kiinteistöille erilliset laadukkaat huoltotilat, jotka vastaavat tavarantoimitusten ja jätehuollon tarpeisiin. Huoltopaikoissa huomioidaan kiinteistöjen erilaiset huoltotarpeet.

4 Vaihtoehdon A kuvaus

Tässä luvussa kuvataan Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen viitesuunnitelmakokonaisuus A ja sen liikenteelliset ratkaisut. Suunnitelmakokonaisuus A koostuu seuraavista suunnitelmista:

- Asemakeskuksen alueen yleissuunnitelma 2019
- Asemakeskuksen viitesuunnitelma 2021
- Asemakeskuksen 8640 asemakaavaluonnos 2025
- Pohjoiskannen voimassa oleva asemakaava 8366 (2011)
- Sorin aukion ja Rautatienkadun eteläosan asemakaava 6349 (1985)



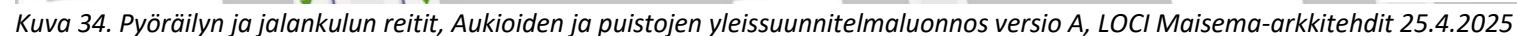
Kuva 33. Vaihtoehdon A viitesuunnitelman havainnekuva. LOCI 25.4.2025

4.1 Jalankulku

Asemakeskuksen pohjois-eteläsuuntaiset jalankulkuyhteydet on sijoitettu Rautatienkadulle sekä Rautatienkatua ja henkilöratapihaa reunustavien rakennusten väliin Asemapuistoon. Rautatienkadun molemmin puolin on toteutettu jalkakäytävä, joista itäreunan jalkakäytävä sijoittuu osin arkadiin.

Puisto alkaa pohjoisessa Asema-aukiolta, jonka korkeusasema on noin +91 metriä, ja päättyy etelässä Pohjoiskannelle ja Sorinsillalle, jonka korkeusasema on +105,5 metriä. Korkeusero on lähes 15 metriä. Hämeenkadun ja Otavalankadun välillä puisto nousee loivasti noin viisi metriä tasoon +96. Otavalankadun ja Suvantokadun välisellä osuudella puistossa on portaattasolle +104. Portaiden läheisyyteen on toteutettu hissiyhteydet mahdollistamaan esteettömän kulkureitin jatkuminen Asemapuistosta Pohjoiskannelle (kuva 34) Asemapuistoon on toteutettu runsaasti istutuksia sekä puita.

Itä-länsisuuntaista liikkumista varten on mahdollistettu jalankulkuyhteyden rakentaminen Pohjoiskannelta Åkerlundinkadulle. Yhteydet Matkaterrinaalissa ja Matkakeskustunnelissa radan alitse säilyvät. Asemapuistosta on jalankulkuyhteys laiturille 1. Pohjoiskannelta on esitetty kulkuyhteydet laitureille 1–5 liukuporrasyhteyksinä.



Rautatienkatu

Rautatienkadulla jalkakäytävän leveys on 3,0 metriä molemmin puolin ka-tua Itsenäisyydenkadun ja Suvantokadun välillä. Suvantokadun ja Vuol-teenkadun välillä leveys vaihtelee 2,9–4,0 metrin välillä kadun itäpuolella ja 2,5–5,6 metrin välillä kadun länsipuolella. Katupuuvivistö on sijoitettu kadun keskisaarekkeelle Suvantokadusta pohjoiseen.

Rautatienkadun yleissuunnitelmassa (kuva 35) kadun ylitykset on toteu-tettu jokaisen poikkikadun kohdalle. Ainoastaan Suvantokadun liittymän pohjoispuolelle ei ole toteutettu suojatietä saarekkeen puuttumisen vuoksi. Suojatiesaarekettä ei ole mahdollista toteuttaa raskaan liikenteen kääntymisen vuoksi. Kaikki suojatiet ovat liikennevalo-ohjattuja.

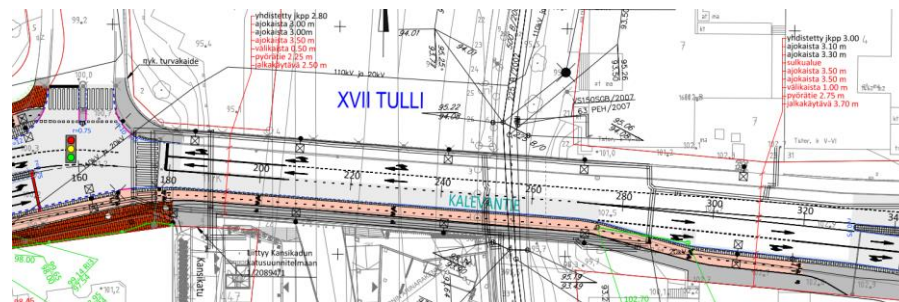
Kalevantie

Sorinsillalle on suunniteltu leveä suojatie, jonka tarkoituksena on mahdol-listaa Nokia-areenan purkautuminen Pohjoiskannen kautta pohjoiseen Asemapuistoon ja laitureille johtaville liukuportaille (kuva 36). Rautatien-kadun liittymässä oleva suojatie poistuu käytöstä. Suunnitelma on vuo-delta 2011. Viitesuunnitelman yhteydessä vuonna 2021 laaditussa Rauta-tienkadun yleissuunnitelmassa suojatie on paikallaan liittymässä. Ero joh-tuu siitä, että vuoden 2021 suunnitelma liittyy Sorinsillalla järjestelyihin, joita ei vuonna 2011 ollut vielä olemassa. Vaikutusten arvioinnissa on huo-mioitu ratkaisu, jossa Sorinsillalle toteutetaan uusi suojatie sillan keskelle, samaan tapaan kuin vaihtoehtokokonaisuus B.

Kalevantiellä säilyy nykytilan mukaiset liikennejärjestelyt (kuva 37). Kale-vantielle on Eteläkannen rakentamisen yhteydessä toteutettu jalkakäytävästä erotettu pyörätie kadun etelälaidalle. Ajokaistoja on 3, joista kaksi länteen ja 1 itään. Pohjoislaidalla on yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie.



Kuva 36. Pohjoiskannen asemapiirros, WSP 24.1.2011



Kuva 37. Kalevantien rakennussuunnitelma, Ramboll 31.3.2021

4.2 Pyöräliikenne ja -pysäköinti

Rautatienkadun itäreunaan toteutetaan jalankulusta eroteltu pyörätie. Pyörätien leveys on 3,0 metriä Itsenäisyydenkadun ja Suvantokadun välillä, ja 2,5 metriä Suvantokadun ja Vuolteenkadun välillä. Pyörätie kulkee Rautatienkadun linja-autopysäkkien odotustilan takaa ja yhdistyy Itsenäisyydenkadun pohjoispuolella olemassa oleviin pyöräteihin.



Kuva 38. Havainnekuva Rautatienkadulta. LOCI 24.5.2025

Kalevantien ei kuulu vaihtoehdon A suunnittelukokonaisuuteen ja siellä on oletettu säilyvän nykyiset liikenneratkaisut (kuva 37). Sorinsillalla pyöräliikenteen pääreitti kulkee kadun etelälaidalla. Kaksisuuntaisen pyörätien leveys Sorinsillalla on 2,25 metriä ja sillasta itään se levenee 2,75 metriin. Rautatienkadun pyörätie ylittää Sorinsillan Rautatienkadun liittymän itäreunan suojatien yhteydessä. Sorinsillan pohjoisreunalla säilyy nykyinen yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie.

Pohjoiskannen kautta on kulkuyhteys siltaa pitkin Åkerlundinkadulle. Silta-yhteys mahdollistaa polkupyörällä kulkemisen, mutta itse Pohjoiskansi ei ole tarkoitettu pyöräliikenteelle, eikä kannen kautta kulje opastettuja pyöräreittejä.

Julkinen pyöräpysäköinti

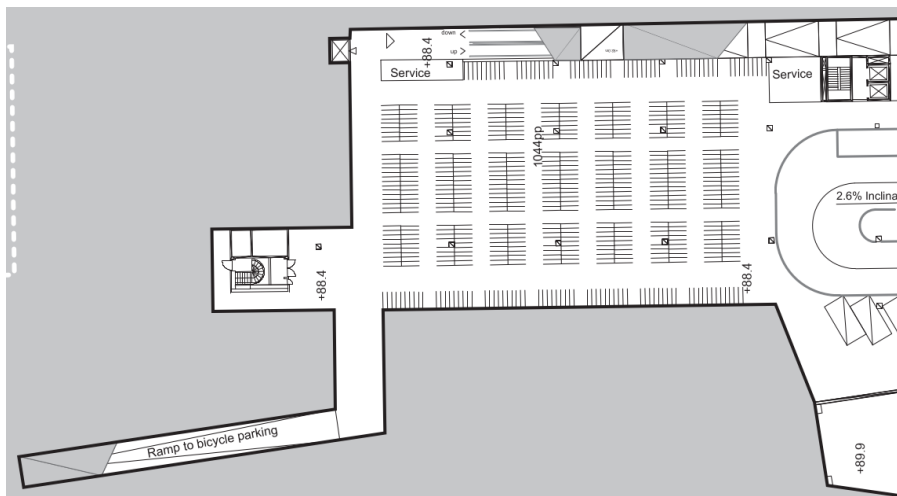
Julkista pyöräpysäköintiä on hajautettu useaan paikkaan rautatieaseman ympäristössä. Itsenäisyydenkadun Matkaterminaaliin Tampereen henkilöratapiha -hankkeen mukaisesti 200–300 paikkaa, Rongankadun alikäytävän molemmin puolin 150 ja 350 paikkaa, Pakkahuoneen- ja Tullikamarinaukioidelle yhteensä 350 paikkaa, Åkerlundinkadun ylikäytävän yhteyteen 350 paikkaa, Asemakeskukseen 1 050 paikkaa ja Asema-aukiolle 120 paikkaa. Rautatieaseman ympäristöön yhteensä noin 2 600-2 700 pyöräpysäköinti-paikkaa.



Kuva 39. Pyöräpysäköinti, taksi- ja saattoliikennetilä ja kulkureitit. Taustalla: Viitesuunnitelmaluonnos, Ramboll 18.12.2020

Asemakeskuksen kellarikerrokseen toteutetaan julkinen keskitetty pyöräpysäköintilaitos taksi- ja saattolenkin yhteyteen nykyisten väestösuojatilojen tilalle (kuva 39). Pyöräpysäköintilaitoksen pinta-ala on noin 1 100 m²

ja se on suunniteltu noin 1 050 pyörälle (kuva 40). Uusimpien pyöräpysäköinnin mitoitusohjeiden mukaan, jossa huomioidaan monipuolisesti erilaisten pyörien pysäköintitarpeet, suunniteltu tila mahdollistaisi kuitenkin vain noin 700–900 pyörän pysäköinnin. 700–900 pyöräpysäköintipaikka yhdessä muiden alueen pysäköintipaikkojen kanssa kattaa alueen julkisen pyöräpysäköinnin kokonaistarpeen.



Kuva 40. Pyöräpysäköintitilan mitoitus, yleissuunnitelmaluonnos 2019, COBE & Lunden 19.12.2019

Kulkuyhteys keskitettyyn pyöräpysäköintilaitokseen on suunniteltu Otavalankadun liittymän kautta, josta on kulku myös taksi- ja saattoliikennealueelle. Pohjoisen suunnasta saapuminen pyöräpysäköintiin ei ole intuitiivista, koska tällöin kuljetaan ensin kohde alueen ohi Otavalankadun liittymään ja palataan takaisin Asema-aukion alapuolelle. Etelän suunnasta saapuminen puolestaan on optimaalista. Pysäköintilaitoksesta poistuttaessa on Otavalankadun liittymässä pyöräkaista sekä pyöräilijöiden odotustila ennen liikennevaloja. Sisäänajon suuntaan ei ole erillistä pyöräkaistaa, vaan pyöräily tapahtuu ajoradalla.

Pysäköintilaitoksesta on hissi- ja liukuporrasyhteys Matkakeskustunneliin, joten liityntä junaliikenteeseen on sujuvaa. P-Hämpin hissiyhteyttä käyttäen pääsee helposti Asema-aukiolle. Rautatienkadun suuntaan jalankulkuyhteys esitetään Verkatehtaankadun kohdalla porrasyhteytenä. Portaisiin on suunniteltu integroitu pyöräntalutinluiska, joka mahdollistaa pohjoisesta saapuville vaihtoehtoisen reitin pyöräpysäköintiin.

Pysäköintilaitokseen on suunniteltu myös erillistä pyöräluiskaa (kuva 40) Asema-aukiolta, mutta suunnitelmasta luovuttiin, koska luiska sijoittuisi keskelle Asema-aukiota, jossa se peittäisi näkymää aseman suojellulle päärakennukselle sekä sijoittuisi keskelle jalankulkutilaa.

Yksityinen pyöräpysäköinti

Asemakeskuksen osalta yksityisen pyöräpysäköinnin paikoiksi on laskettu asumiselle yli 1 300 pyöräpysäköintipaikkaa ja toimistoille sekä liiketiloille lähes 300 pyöräpysäköintipaikkaa. Viitesuunnitelmassa yksityiselle pyöräpysäköinnille on osoitettu muutamia paikkoja saattolenkin etelä- ja itäosassa (kuvassa 39 sinisellä). Suurin osa paikoista tulee sijoittumaan kellarikerroksiin. Kulkuyhteydet yksityiseen pysäköintiin toteutetaan pääasiassa hissiyhteyksillä.

Pohjoiskannen asemakaavassa ei ole edellytetty pyöräpysäköinnin rakentamista, mutta vuoden 2016 poikkeamisluvan aineistossa on mainittu pyöräpysäköintipaikkojen tarpeen olevan 900 kappaletta koko Eteläkannen ja Pohjoiskannen rakennuksille. Pohjoiskannen pyöräpysäköintipaikat on sijoitettu Etelä- ja Pohjoiskannen alle pysäköintilaitoksiin sekä kansitason alapuolelle Ratapihankadun varteen. Pohjoiskannen pyöräpysäköintipaikat tulisi sijoittaa Pohjoiskannen alapuolelle, sillä muut sijainnit ovat pyöräpysäköinnin kannalta kaukana.

4.3 Mikroliikenne

Vaihtoehdon A suunnittelun aikana mikroliikennettä ei vielä tunnettu terminä ja sähköpotkulautojen yleistyminen alkoi vasta suunnittelun loppuvaiheessa. Vaikka mikroliikennettä ei ole suunnittelussa huomioitu, niin voidaan todeta, että pyöräliikenteen olosuhteiden kehittäminen parantaa myös mikroliikenteen olosuhteita, koska mikroliikenne käyttää pyöräliikenteen kanssa samoja väyliä. Mikroliikenteen pysäköinti tulee järjestää julkisilla alueilla ja se on tarkennettava myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.

4.4 Joukkoliikenne

Tampereen henkilöratapiha -hankkeessa Itsenäisyydenkadun Matkatermiinaaliin toteutetaan raitiotiepysäkki. Rautatienkadun linja-autopysäkit säilyvät Hämeenkadun ja Verkatehtaankadun välillä. Pysäkit toteutetaan kolmen telilinja-auton pysäkkisyvennyksinä. Pysäkeille toteutetaan laadukkaat katokselliset odotustilat. Itä laidalla pyörätie ohjataan pysäkin takaa ja erotetaan pysäkkialueesta kaiteella. Länsipuolella pysäkin 3,5 metriä syvän odotustilan ja rakennusten seinälinjan väliin jää 3,0 metrin levyinen jalankulkutila.

Pakkahuoneenaukiolle sijoitettavat linja-autopysäkit eivät ole riippuvaisia vaihtoehdon toteutumisesta, mutta ne parantavat joukkoliikenteen kokonaisuutta tarjoamalla kaukoliikenteelle pysäkkialueen. Lisäksi junavuorojen korvaavat linja-autot käyttävät Pakkahuoneenaukion pysäkkialuetta Asema-aukion muuttuessa jalankulkualueeksi.

4.5 Taksi- ja saattoliikenne

Taksi- ja saattoliikenne on sijoitettu kellarikerrokseen Asemapuiston alapuolelle. Lisäksi P-Noutoparkki Pakkahuoneenaukiolla säilyy nykyiseen tapaan saattoliikenteen käytössä. Ajo saattopysäköintialueelle tapahtuu Ota-valankadun liittymästä. Saattolenkin yhteydessä on tilaa noin 20 taksille,

kahdessa jonossa lenkin itäreunassa ja noin 10–15 henkilöauton saatto- paikkaa lenkin länsireunassa.

Rautatieasemalta jalankulkuyhteys saatto- ja taksialueelle on toteutettu liukuportain ja hissiyhteyksin Matkakeskustunnelin länsipäästä. Kulku Rautatienkadulle on portaikon kautta Asemakeskuksen pohjoisimman rakennuksen luoteiskulmassa.

4.6 Autoliikenne ja -pysäköinti

Rautatienkatu ja Kalevantie ovat Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti keskustan autokehän katuja. Rautatienkadun liikennejärjestelyjä päivitetään uusi maan käyttö huomioden. Vaihtoehdossa A Kalevantiehen ei ole suunniteltu muutoksia. Aseman pysäköintilaitosten ja Asema-aukion pysäköinnin poistuvat.

Rautatienkatu

Rautatienkadun ajorataa kavennetaan 1+1 kaistaiseksi. Rautatienkadun ajoradat toteutetaan vähintään 3,5 metriä leveinä. Otavalankadun liittymään toteutetaan kääntymiskaistat molemmista suunnista sekä Suvantokadulle pohjoisesta saapuessa. Suvantokadun ja Vuolteenkadun välillä on kaksi ajokaistaa etelän suuntaan. Ajokaistojen leveys yhteensä 6,5 metriä. Kaikki liittymät on toteutettu valo-ohjattuina.

Suvantokatu yksisuuntaistetaan Tuomiokirkonkadun ja Rautatienkadun väliltä. Katu on yksisuuntainen itään.

Pysäköinti

Asemakeskuksen toimintojen pysäköintipaikat osoitetaan P-Hämppiin ja P-Hämpin laajennukseen velvoitepaikkoina. Viitesuunnitelmassa velvoiteautopaikkoja on laskettu 20 % vähennyksellä olevan yhteensä 440 tai asuminen yhteiskäyttöautojen 30 % vähennyksellä noin 420.

Pohjoiskannen pysäköintipaikat sijoitetaan voimassa olevan asemakaavan 8366 (Pohjoiskansi) alapuolelle toteutettavaan noin 250 paikkaiseen pysäköintilaitokseen. Kulku pysäköintilaitokseen tapahtuu Suvantokadun liittymästä.

Julkisen pysäköinnin osalta tukeudutaan P-Hämppiin ja sen tulevaan laajennukseen, kun Aseman pysäköintilaitokset poistuvat uuden rakentamisen tieltä. Uusia julkisia pysäköintilaitoksia tai katutason pysäköintipaikkoja ei ole suunniteltu alueelle. Rautatienkadun varrelta poistuu kadunvarsi-pysäköinti.

4.7 Huoltoliikenne

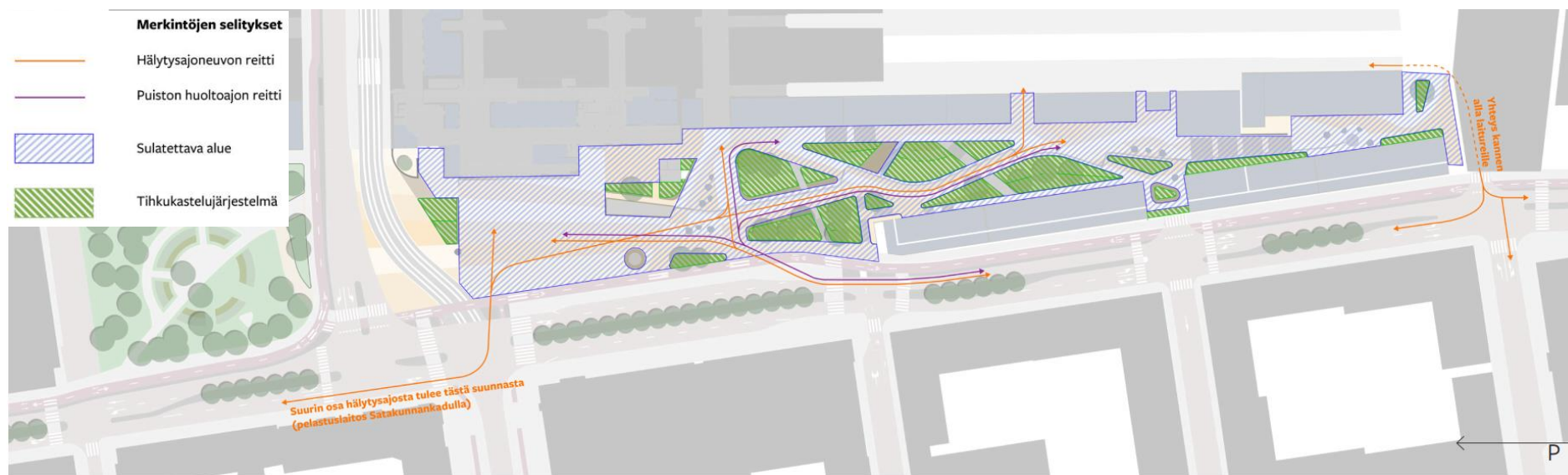
Kuvassa 41 on esitetty Asema-aukion ja Asemapuiston huolto- ja pelastusajoreitit asemakaavan 8640 (Asemakeskus) alueella. Huoltoajoyhteys Asema-aukiolle ja Asemapuistoon on esitetty Rautatienkadulta Verkatehtäntäkadun pohjoispuolelta. Jalankulkualan yhteydet on suunniteltu riittävän leveinä huolto- ja pelastusajoneuvoille. Muuta moottoriajoneuvoliikennettä ei ole sallittu Asema-aukiolla tai -puistossa.

Asemakeskuksen huolto järjestetään maanalaisissa tiloissa P-Hämpin laajennuksessa, joihin kulkuyhteys on Viinikankadulle rakennettavan Yliopistontunnelin kautta. Pohjoiskannen viitesuunnitelmassa (AKA 8366) huoltoliikenteelle on osoitettu kaksi kuormauspaikkaa Rautatienkadun ja Suvantokadun liittymästä kansitason alapuolella. Lisäksi kansitason itäreunaan on osoitettu huoltoyhteys. VR junien huoltoliikenne on mahdollistettu Suvantokadun liittymästä.

4.8 Pelastusliikenne

Pelastusliikenne ohjataan Asema-aukiolle ja -puistoon pohjoisesta saavuttaessa Hämeenkadun liittymästä ja etelästä saavuttaessa Verkatehtäntäkadun liittymästä. Lisäksi Suvantokadun kohdalta on pelastusajoyhteys rakennusten itäpuolelle laitureille.

Pohjoiskannelle voidaan ajaa pelastusajoneuvoilla Sorinsillalta. Rautatienkatu toimii nostopaikkana kadun varressa oleville rakennuksille.



Kuva 41. Asemakeskuksen huolto ja pelastusreitit, Aukioiden ja puistojen yleissuunnitelmaluonnos versio A, LOCI Maisema-arkkitehdit 25.4.2025

Yhteenveto, vaihtoehdon A kuvaus

Asema-aukio muuttuu jalankulkuutilaksi. Uusi jalankulkuyhteys Asema-aukiolta Asemapuiston ja Pohjoiskannen kautta Sorinsillalle ja Nokia-areenalle. Rautatienkadun jalkakäytäviä parannetaan molemmilla puolilla katua. Kaikki kadun ylitykset rautatieaseman ympäristössä ovat liikennevalo-ohjattuja. Matkakeskustunneli ja henkilöratapihahankkeen yhteydessä muodostuva Matkaterminaali ovat radan alittavia kulkuyhteyksiä. Pohjoiskannelta toteutetaan uusi jalankulkusilta Åkerlundinkadulle.



Jalankulusta eroteltu pyöräliikenteen pääreitti sijoittuu Rautatienkadun itäreunaan ja Kalevantiellä Sorinsillan eteläreunaan. 1 050 paikainen keskitetty pyöräpysäköintilaitos Asema-aukion alapuolella, johon ajoyhteys sijaitsee Otavalankadun liittymästä, ja kulkuyhteydet liukuportailta ja hisseillä Matkakeskustunneliin. Julkista pyöräpysäköintiä rautatieaseman ympäristössä yhteensä noin 2 600 paikkaa. Yksityinen pyöräpysäköinti sijaitsee Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen kellarikerroksissa.



Henkilöratapihahankkeen yhteydessä Matkaterminaaliin rakennetaan uusi raitiotiepysäkki, josta on suora yhteys rautatieasemalle. Rautatienkadun linja-autopysäkit uusitaan. Molempiin suuntiin toteutetaan kolmen telilinja-auton pysäkit, joilla on laadukkaat katokselliset odotustilat. Pyöräliikenne ja jalankulku ohjataan odotustilojen takaa. Pakkahuoneenaukiolle toteutetaan linja-autojen pysäkkialue. Alue toimii muun muassa junavuoroja korvaavien linja-autojen lähtöpaikkana.



Rautatienkatu kavennetaan 1+1-kaistaiseksi, ja liittymissä on kääntymiskaistat. Kalevantiellä säilyy nykytilan mukaiset liikennejärjestelyt. Rautatienkadun kaventamisesta vapautuva tila käytetään jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseen ja lisäämään katuviherreä. Autojen pysäköinti siirtyy rautatieaseman pysäköintilaitoksista maan alle P-Hämppiin ja P-Hämpin laajennukseen, joista on suorat hissiyhteydet rautatieasemalle ja Asemakeskukseen.



Taksi- ja saattoliikenne on Asemapuiston alapuolella kellarissa, jossa on 20 taksipaikkaa ja 15 saattopaikkaa. Ajoyhteys sijaitsee Otavalankadun liittymässä. Kulkuyhteydet liukuportailta ja hisseillä Matkakeskustunneliin. Noutoparkin saattopysäköintialue säilyy.



Asemakeskuksen huoltoliikenne on pääasiassa maanalla P-Hämpin laajennuksen yhteydessä. Ajoyhteys tilaan Yliopistontunnelia Viinikankadulta. Yhteydet Asemakeskukseen ja rautatieasemalle hisseillä. Rautatieasemaa palvelevat huoltopaikat Pakkahuoneenaukiolle. Pohjoiskannen huoltoliikenne kannen alapuolella. Suvantokadulta ajoyhteys Pohjoiskannen huoltoon, rautatiealueelle ja laiturille 1.

5 Vaihtoehdon B kuvaus

Tässä luvussa kuvataan Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen viitesuunnitelma-kokonaisuus B ja sen liikenteelliset ratkaisut. Suunnitelma-kokonaisuus B koostuu seuraavista suunnitelmista:

- Asemakeskuksen alueen yleissuunnitelma 2025
- Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen viitesuunnitelma 2025
- Asemakeskuksen 8640 asemakaavaluonnos 2025
- Pohjoiskannen 8975 asemakaavaluonnos 2025

Suunnittelun aikana on laadittu Rautatienkadun yleissuunnitelma välillä Vuolteenkatu ja Itsenäisyydenkatu sekä Kalevantien yleissuunnitelma välillä Rautatienkatu ja Kanslerinrinne. Vaihtoehdon B suunnittelun aikana on tarkasteltu useita liikenteellisiä ratkaisuja muun muassa julkisen pyörä-pysäköinnin ja Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen huoltoliikenteen järjestämiseksi. Tässä luvussa kuvataan myös tutkittuja vaihtoehtoja.

Vaihtoehdot A ja B ovat jalankulun ja pyöräliikenteen osalta pääosin yhte-neväiset ja erot ovat yksityiskohtia. Samoin autoliikenteen, pysäköinnin ja pelastusliikenteen periaatteet ovat molemmissa vaihtoehtoissa samat. Suurimmat erot ovat taksi- ja saattoliikenteen sekä alueen huoltoliiken-teen järjestämistavassa.



Kuva 42. Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen havainnekuva. ARCO 29.1.2025.

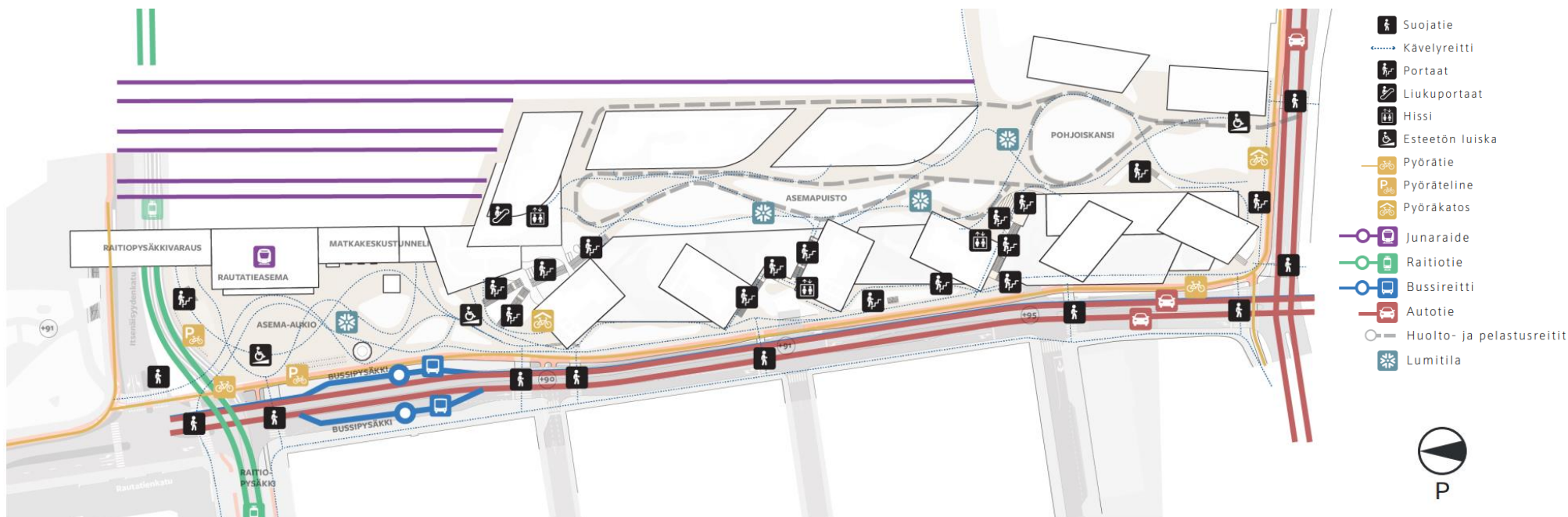
5.1 Jalankulku

Rautatienkatu säilyy alueen keskeisimpänä jalankulun reittinä, vaikka Ase-makeskuksen sekä Pohjoiskannen kansitasojen tarjoamat uudet jalankulun reitit jakavat kysyntää nykyistä useammalle reitille.



Kuva 44. Havainnekuva Asema-aukiolle laskeutuvasta portaikosta. LOCI Maisema-arkkitehdit 25.4.2025

Vaihtoehtoon B puistojen yleissuunnitelmassa (kuva 44) Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen kannella sijaitsevan Asemapuiston jalankulkuväylä kulkee Asema-aukiolta etelään Sorinsillalle. Asema-aukion korkotaso on nykyisessä +91 metrissä, ja Asemapuisto on jotakuinkin tasaisesti korkotasolla +105. Korkoeroa on siis 14 metriä. Asema-aukion eteläreunasta nousee portaikko, joka on jaettu kolmeen osaan. Esteettömät yhteydet on toteutettu Asemakeskuksen rakennuksen sisällä hissein. Asemapuiston jalankulkyhteydet lisäävät uuden kulkuyhteyden matkustajalaitureille 1–5 pohjois-eteläsuuntaisesti. Liukuporras- ja hissiyhteydet on suunniteltu Asemakeskuksen rakennusten sisätiloihin. Asemapuiston toteutuessa muodostuu mahdollisuus uudelle itä-länsisuuntaiselle porras- ja hissiyhteyksiin tukeutuvalle jalankulkureitille Suvantokadun ja Åkerlundinkadun välille.



Kuva 43. Liikenneverkot Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen alueella, puistojen yleissuunnitelmaluonnos versio B, LOCI Maisema-arkkitehdit 25.4.2025

Rautatienkatu

Rautatienkadun yleissuunnitelma on esitetty kuvassa 46. Kadun keskeinen jalankulkuvirta kulkee Rautatienkadun itälaidalla. Tämä on reitti uuden raitiotiepysäkin ja rautatieaseman sekä Nokia-areenan välillä. Rautatieaseman kohdalla jalankulkuyhteys on integroitu Asema-aukioon. Jalkakäytävän leveys on 3,22 metriä Asema-aukion ja Suvantokadun välisellä osuudella. Suvantokadun ja Vuolteenkadun välissä jalkakäytävä kulkee pohjoiskannen muodostamassa arkadissa pilarilinjan ja rakennuksen välissä. Jalkakäytävän laskennallinen leveys on 3,00 metriä ja kiinteistöjen ovenavaustila 0,50 metriä. Kaikissa kohdissa kadun suuntaan avautuvia ovia ei ole, joten käytännössä jalkakäytävän kuljettava leveys on monessa kohdassa 3,50 metriä. Eteläisimmän korttelivälin kohdalla katu on jatkossakin jyrkkä eikä pituuskaltevuuden osalta täytä esteettömyyden erikoistason vaatimusta (enintään 5 %).

Rautatienkadun länsilaidan jalkakäytävän leveys on Verkatehtaankadun ja Suvantokadun liittymien välillä pääosin nykytilan kaltainen, noin 3 metriä. Verkatehtaankadun ja Hämeenkadun välillä jalkakäytävä levennetään 4 metriin. Suvantokadun ja Vuolteenkadun välissä jalkakäytävä levenee länteen päin 3 metriseksi hyödyntäen koko nykyisen katualueen. Kaikki jalkakäytävät kivetään.

Verkatehtaankadun liittymän eteläpuolelle ja Otavalankadun liittymän pohjoispuolelle toteutetaan uusi suojatie. Suvantokadun liittymässä suojatie siirretään pohjoispuolelta liittymän eteläpuolelle. Kaikki Rautatienkadun ylittävät suojatiet ovat saarekkeellisia, valo-ohjattuja sekä suojatien ja pyörätien välissä on odotustila. Saarekkeet ovat vähintään 2,5 metriä leveitä lukuun ottamatta Otavalankadun liittymän pohjoispuolen suojatietä (1,75 m).

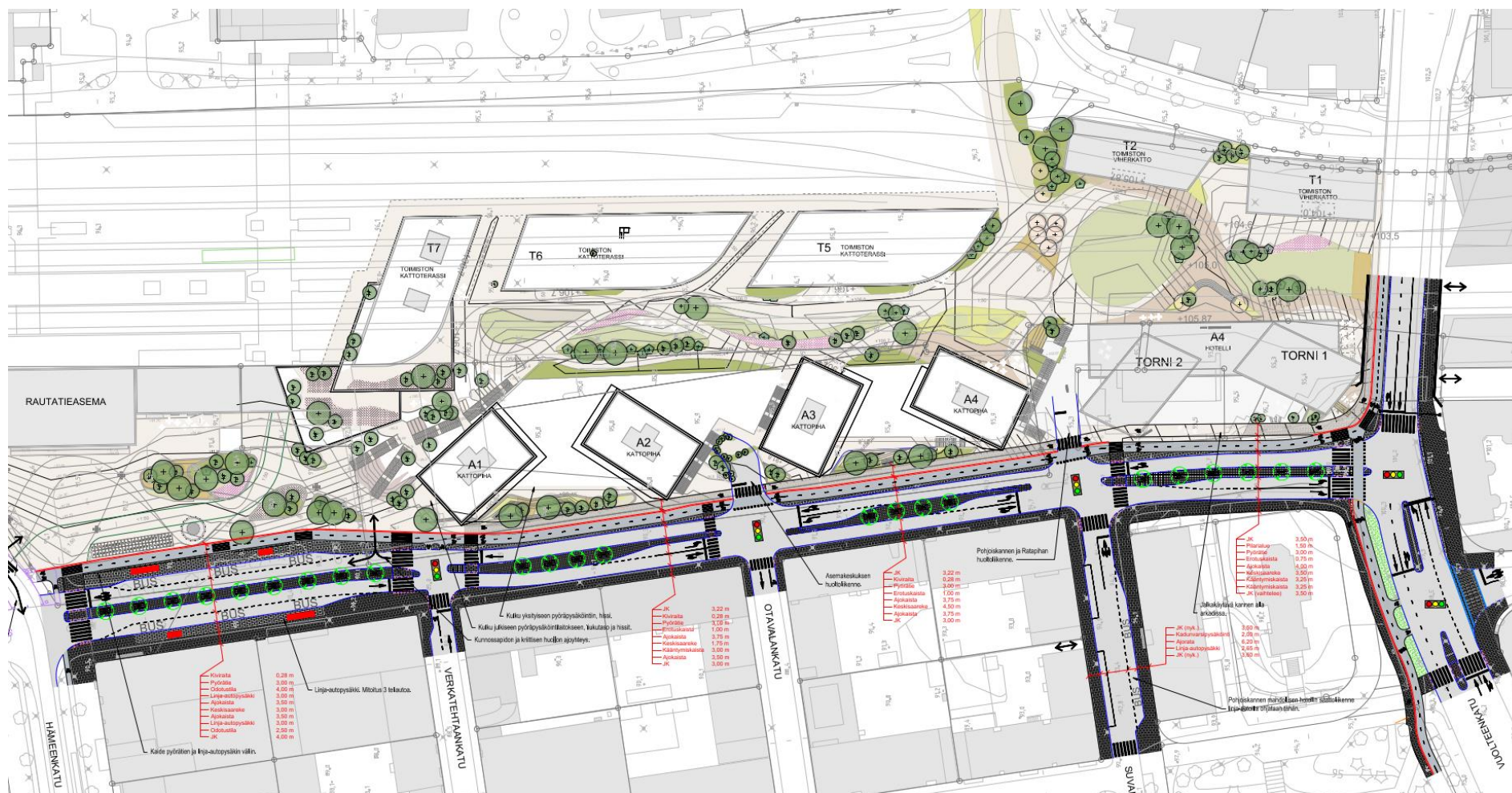
Kalevantie

Kalevantien yleissuunnitelmavaihtoehdoissa (kuvat 47 ja 48) Sorinsillan pohjoislaidalle toteutetaan eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä, jonka jalkakäytävä on 2,50 metriä leveä. Etelälaidalle toteutetaan 4,25 metriä leveä jalkakäytävä, jolloin nykyinen pyörätie poistuu. Normaalia leveämmän jalkakäytävän on tarkoitus vastata Nokia-areenan tapahtumien aikaiseen jalankulkuliikenteeseen.

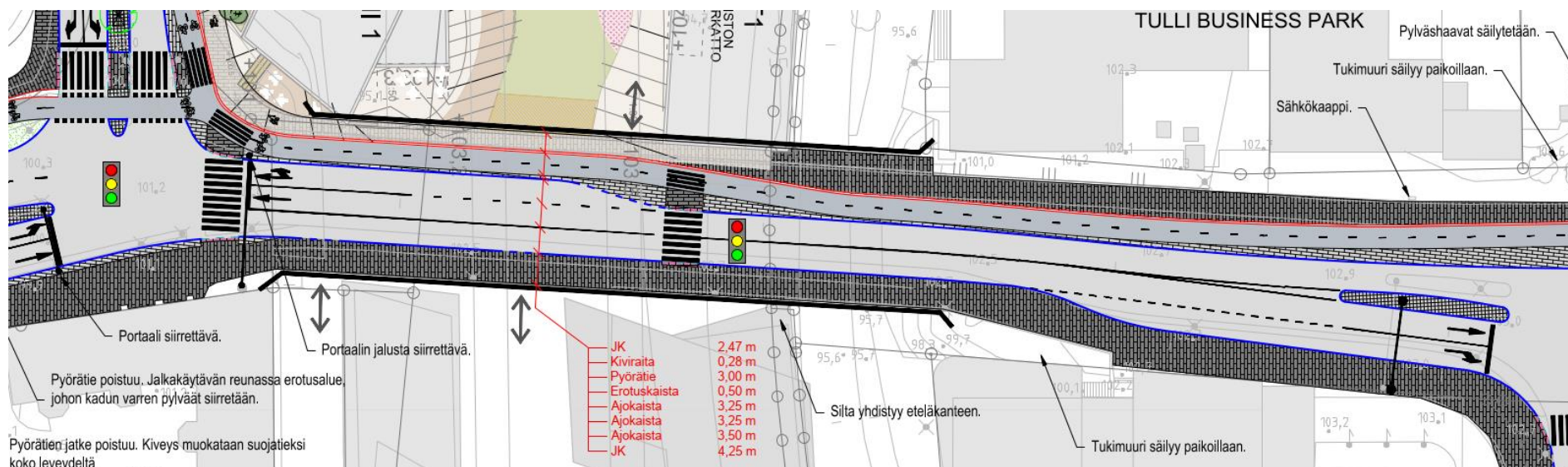
Sorinsillalle lisätään suojatieylitys Pohjoiskannen ja Eteläkannen välille. Yli-tys tarjoaa suoraviivaisen reitin rautatieasemalta Asemapuiston ja Pohjoiskannen kautta Nokia-areenalle. Jalankulkuliikenteen kannalta suojatien optimaalinen paikka olisi Eteläkannen Opaali ja Topaasi -rakennusten välissä.



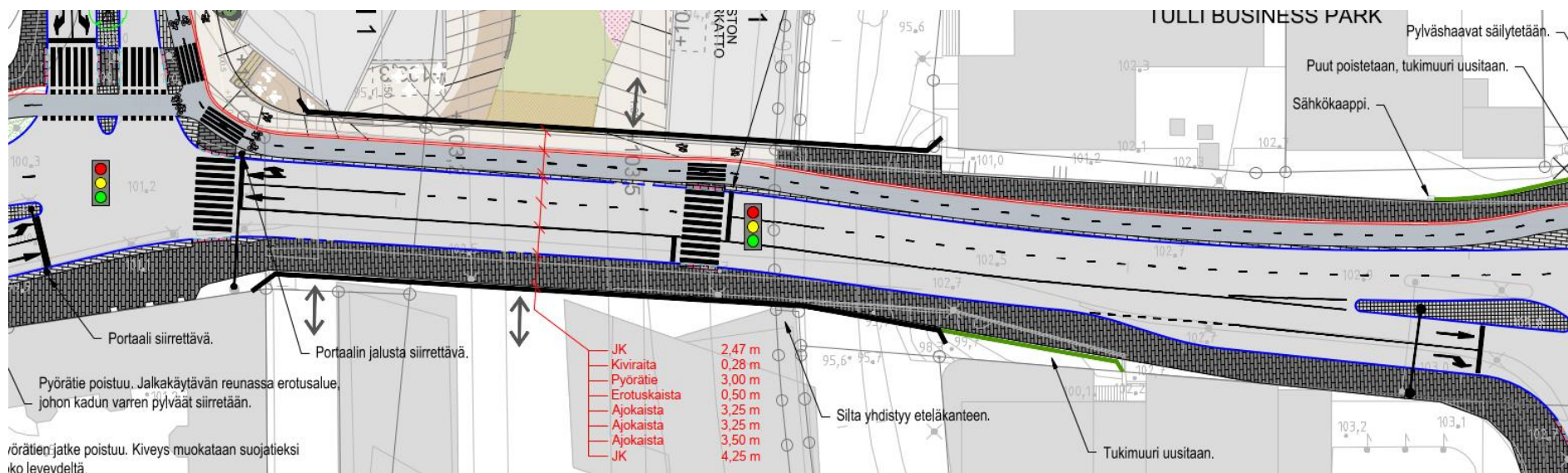
Kuva 45. Asemapuiston havainnekuva, ARCO 29.1.2025.



Kuva 46. Vaihtoehto B mukainen Rautatiekadun yleissuunnitelma, taustalla Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen puistosuunnitelma, LOCI 25.4.2025.



Kuva 47. Kalevantien alustava yleissuunnitelma 1+1



Kuva 48. Kalevantien alustava yleissuunnitelma 2+1

5.2 Pyöräliikenne

Suunnitteluratkaisu mahdollistaa pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaisten ratkaisujen toteuttamisen joillakin muutoksilla. Rautatienkadun epäjatkuvuuskohta Asema-aukion edustalla voidaan korjata ja verkko yhdistyy Kalevantielle kadun pohjoisreunassa. Rautatienkadulla järjestelyt vastaavat pyöräliikenteen pääreitit laatutasoa. Tässäkin vaihtoehdossa ei muodostu pyöräiltävää yhteyttä Åkerlundinkadulta Suvantokadulle, sillä yhteys toteutettaneen hissi- ja porrasyhteyksin. Kalevantietä tarkastellaan tässä vaihtoehdossa Rautatienkadun ja Kanslerinrinteen välillä.

Rautatienkadun pyöräliikenteen järjestelyistä tutkitut vaihtoehdot olivat yksisuuntaiset pyöräliikenteen järjestelyt kadun molemmin puolin ja kaksisuuntainen pyörätie kadun itäreunassa. Molemmissa vaihtoehdoissa pyöräliikenne erotellaan jalkakäytävästä ja osoitetaan kaksisuuntaiset järjestelyt Asema-aukion kohdalle Rautatienkadun itäreunaan, jotta Itsenäisyydenkadulta voi saapua Asemakeskukseen ylittämättä Rautatienkatua kahden kertaan. Suunnitelmaratkaisuksi valittiin kaksisuuntainen pyörätie liikennejärjestelyiden selkeyden ja pyöräliikenteen turvallisuuden perusteella. Rautatienkadun pyörätie toteutetaan kaksisuuntaisena 3,0 metriä leveänä väylänä.

Kalevantielle eroteltua pyörätietä ja jalkakäytävää ei ole mahdollista saada mahtumaan Sorinsillan molemmin puolin, minkä vuoksi jalankulusta eroteltu pyöräilyn pääreitti on päätetty siirtää sillan eteläpuolelta pohjoispuolelle. Pohjoispuolen käyttäjämäärät ovat nykytilassa eteläpuolta suuremmat, pyörätien jatko länteen Hatanpään valtatielle ja pohjoiseen Rautatienkadulle on pohjoispuolelta luontevampi ja Nokia-areenan tapahtumien aikana pyöräliikenne on mahdollista pohjoisreunassa. Samoin kuin Rautatienkadulla, Kalevantien kaksisuuntaisen pyörätien leveys on 3,0 metriä.

Vaihtoehdossa B pyöräpysäköinti toteutetaan Rautatienkadun pyöräliikenteen pääreitit läheisyyteen Asemakeskukseen sijoittuvaan suureen pysäköintilaitokseen ja sitä täydentäviin eri tulosuuntiin sijoittuviin pienempiin laitoksiin. Yhteensä rautatieaseman ympäristöön toteutetaan 1 220–1 570 julkista pyöräpysäköintipaikkaa seuraavasti:

- **Rongankatu:** 70 paikkaa (nykyiset paikat)
- **Matkaterminaali:** 200–300 paikkaa (Tampereen henkilöratapiha -hanke)
- **Pendoliinotunneli:** 150–200 paikkaa (kulku Pakkahuoneenaukiolta hissillä)
- **Asemakeskuksen julkinen laitos:** 600–800 paikkaa
- **Asema-aukion katutaso:** 150 paikkaa
- **Pohjoiskannen eteläosan katutaso:** 50 paikkaa

Pysäköintilaitosten paikkamäärää voidaan lisätä vaiheittain, eikä kaikkia paikkoja ole välttämätöntä toteuttaa yhdellä kertaa. Paikkamäärää voidaan lisätä esimerkiksi muuttamalla yksikerrostelineitä kaksikerrostelineiksi.

Julkisen pyöräpysäköinnin järjestämiseksi tarkasteltiin useita vaihtoehtoja ja haettiin vertailukohtia sekä pohjoismaisista että eurooppalaisista esimerkkikohteista. Pyöräpysäköinnin osalta suunnittelussa ja vaihtoehtotarkastelussa painotettiin käytön helppoutta ja selkeyttä pyöräilijän näkökulmasta. Tässä työssä tarkastellaan sekä Asemakeskuksen että Pendoliinotunnelin julkisia pyöräpysäköintilaitoksia, sillä niitä ei ole suunniteltu aiemmin.

Asemakeskuksen keskitetty pyöräpysäköintilaitos

Julkiselle pyöräpysäköintilaitokselle tutkittiin kahta sijoitusvaihtoehtoa: Asema-aukion alapuolelle sijoittuvaa laitosta ja Asemakeskuksen uuden maankäytön yhteyteen rakenteeseen sijoittuvaa laitosta.



Asema-aukion alapuolelle sijoittuvan laitoksen etuna on tilan jäsentelyn vapaus ja laitoksen toteutuksen riippumattomuus Asemakeskuksen rakennusten toteutuksesta. Haasteena on sisäänkäynnin ajoluiskan sijoittuminen. Aukion pohjoisosaan sijoittuva luiska ei ole mahdollinen avoimena pidettävän kulttuuriympäristön vuoksi ja aukion eteläosaa on tavoitteena kehittää puistomaisena, jolloin paksua kasvualustaa vaativien puiden alapuolelle ei ole mahdollista toteuttaa järkevän muotoista ja kokoista pysäköintilaitosta.

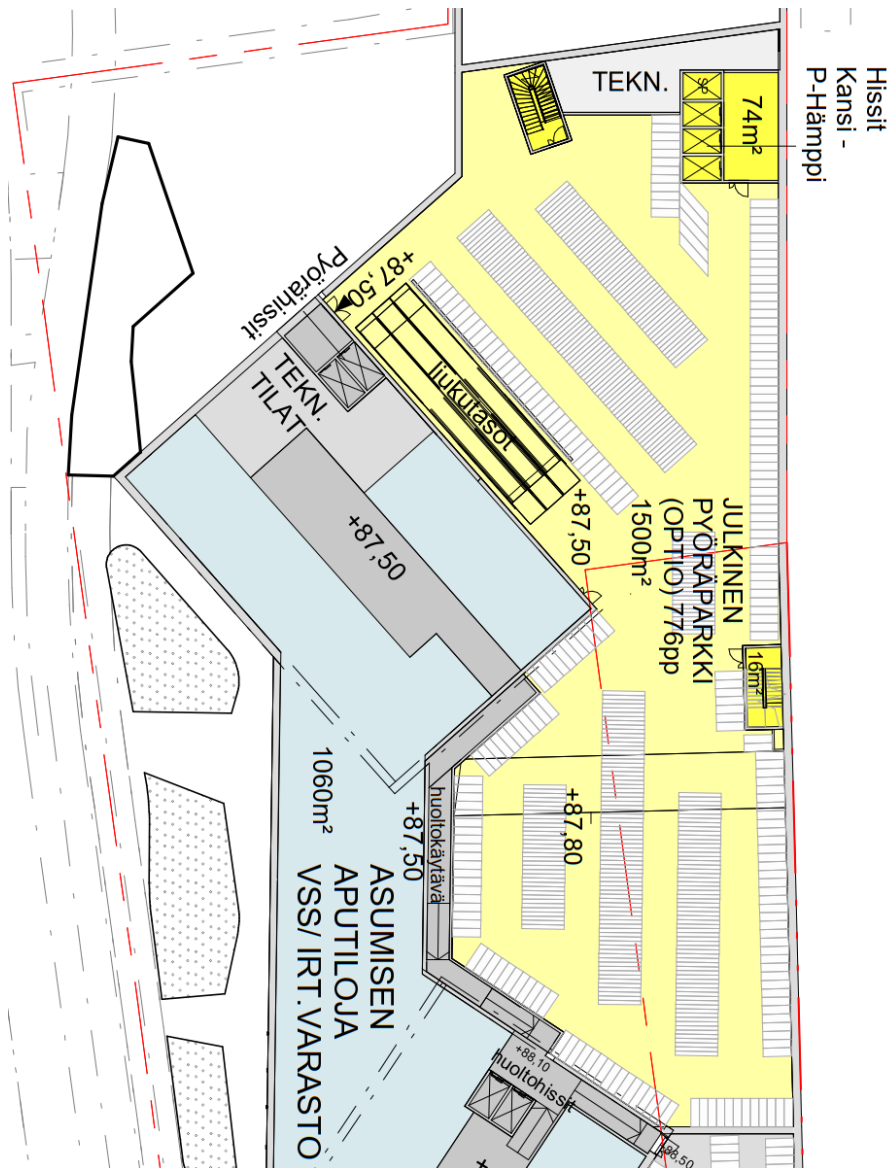
Asema-aukion alle toteutettavan pysäköintilaitoksen (kuva 49, violetilla merkitty vaihtoehto) sisäänkäynti toteutettaisiin liukutasona Ratapihankadun linja-autopysäkkien sekä pyörätien väliin. Liukutaso tulee toteuttaa katettuna, jolloin se on säältä suojassa ympäri vuoden. Liukutason sisäänkäynnin ja Verkatehtaankadulle johtavan suojatien väliin jäävä tila on ahdas, jolloin konflikteja jalankulkijoiden kanssa on hankala välttää. Lisäksi pohjoisesta saapuvien pyöräilijöiden tulisi tehdä tiukka u-käännös kääntyessään luiskalle. Pysäköintitila tulisi sijoittaa mahdollisimman etelään aukion alapuolella, jotta kulkuväylä maan alla voitaisiin toteuttaa mahdollisimman lyhyenä. Tilasta kulkuyhteys kohti rautatieasemaa voidaan toteuttaa P-Hämpin nykyisen hissi- ja porrasyhteyden kautta. Laitos vaatisi syvän kaivannon, jotta aukiolle toteutettavan puiston puut saavat riittävän kasvualustan ja tilasta saadaan riittävän korkea kaksikerrostelineille.

Pyöräpysäköintilaitos päädyttiin esittämään Asemakeskuksen kellarikerrokseen rakenteeseen sijoitettavana laitoksena (kuva 50). Sille tutkittiin useita sisäänkäyntivaihtoehtoja (kuva 49). Sisäänkäyntivaihtoehdot sijaitsivat Asemakeskuksen uusien rakennusten seinälinjassa Asema-aukion tai Rautatienkadun puolella sekä luiskana Rautatienkadun linja-autopysäkin jatkeena ajoradan ja pyörätien välissä. Osa tutkituista rakenteisiin sijoitettavista sisäänkäyntivaihtoehdoista todettiin mahdottomaksi toteuttaa tornitalojen jäykistävien rakenteiden, saapumissuunnan hankaluuden, havaittavuuden ja etäisyyden pyörätiestä takia.

Rautatienkadun linja-autopysäkin ja pyörätien väliin sijoitettu katettu luiska, jonka sisäänkäynti aukeaa pohjoiseen, on vaihtoehtona hieman aiemmin kuvattua Asema-aukion alapuolista luiskaa parempi. Sen sisäänkäynnin viereiselle linja-autopysäkillä vievä jalankulkijavirta on nousijamäärän mukaan pienempi kuin Verkatehtaankadun suojatiellä. Luiskasta tulisi kuitenkin pitkä ja sen korkeusasema on haasteellinen, koska se jouduttaisiin linjaamaan syvemmälle Rautatienkadun alapuolella kuin kellarikerroksen pysäköintilaitos Asemakeskuksessa. Toisaalta samasta sisäänkäynnistä voitaisiin toteuttaa erillinen luiska asumisen pyöräpysäköintitilaan -2-kerrokseen, jolloin yksityiseen pyöräpysäköintitilaan ei tarvitse toteuttaa erillistä sisäänkäyntiä.

Asemakeskuksen seinälinjassa sijaitseva sisäänkäynti todettiin helpoiten toteutettavaksi, saavutettavaksi ja liikenteen tilantarpeen puolesta selkeimmäksi. Kulku laitokseen toteutetaan liukutasoilla ja kahdella hissillä. Liukutasoja on rinnan kolme kappaletta, jolloin huollon aikana on käytössä kaksi liukutasoa. Liukutasoja voidaan toteuttaa myös kaksi, jolloin pyörähissit tukevat huollon aikaista kulkemista. Pyörähissit mitoitetaan rahtipyörille sekä pyörän ja perävaunun yhdistelmille ja niitä voidaan käyttää asumisen pysäköinnin kanssa yhdessä, kun yksityinen pysäköinti sijoitetaan julkisen laitoksen alapuolelle. Hissejä ei tässä ratkaisussa voitu toteuttaa läpikuljettavana, joten hissien eteen on varattu riittävä poistumistila pyörän kääntymistä varten.

Sisäänkäynti on sijoitettu mahdollisimman lähelle Rautatienkatua, jolloin konfliktipisteitä aukion jalankulkijoiden kanssa olisi mahdollisimman vähän. Sisäänkäynnit pyöräpysäköintiin sijoitetaan kannelle vievien portaiden alle, jolloin pysäköintiin saapumiseen ja poistumiseen on oma ja turvallinen tila. Kulku pysäköintilaitoksesta rautatieasemalle toteutetaan P-Hämpin hissiyhteyksien sekä portaiden kautta Asemakeskuksen aulatalaan.



Kuva 50. Julkinen pyöräpysäköintilaitos Asemakeskuksen kellarikerroksessa. Luonnos ARCO 25.4.2025

Pyöräpysäköintilaitoksen alustavassa pohjaratkaisussa (kuva 49) on huomioitu selkeät kulkuyhteydet tilan sisällä. Keskelle tilaa sijoitetaan yksikerrostelineitä, jotta tila vaikuttaa avaralta ja vapaita paikkoja on helppo havainnoida. Seinien viereen on sijoitettu kaksikerrostelineitä, jotta pysäköintitilan käyttöä voidaan tehostaa. Erikoispyörien telineet on sijoitettu hieman kauemmas sisäänkäynnistä, jotta ne jäisivät erikoispyörien käyttöön. Tilaan on myös sijoitettu pyörien pesu- ja huoltopiste. Lisäpalvelut, kuten huoltotilat tai kaupalliset palvelut, parantavat tilan houkuttelevuutta ja nostavat sen asemaa laadukkaimmaksi pysäköintipaikaksi. Tällä mitoituksella pyörähuollon tai -vuokrauksen liiketilaa ei voida sijoittaa pysäköintitilaan, vaan sen sijoittamista esimerkiksi katutason liiketiloihin voitaisiin tarkastella.



Kuva 51. Havainnekuva pyöräpysäköinnin sisäänajosta. LOCI Maisema-arkkitehdit 25.4.2025.

Asemakeskuksen alapuolelle sijoitettavan pyöräpysäköintilaitoksen osalta on pohdittu rautatieaseman alla sijaitsevan väestönsuojatilan hyödyntämistä laajennustilana pysäköinnille. Mikäli tilaan ei tehdä rakenteellisia muutoksia, väestönsuojatilaan voitaisiin sijoittaa yksikerrostelineitä sekä

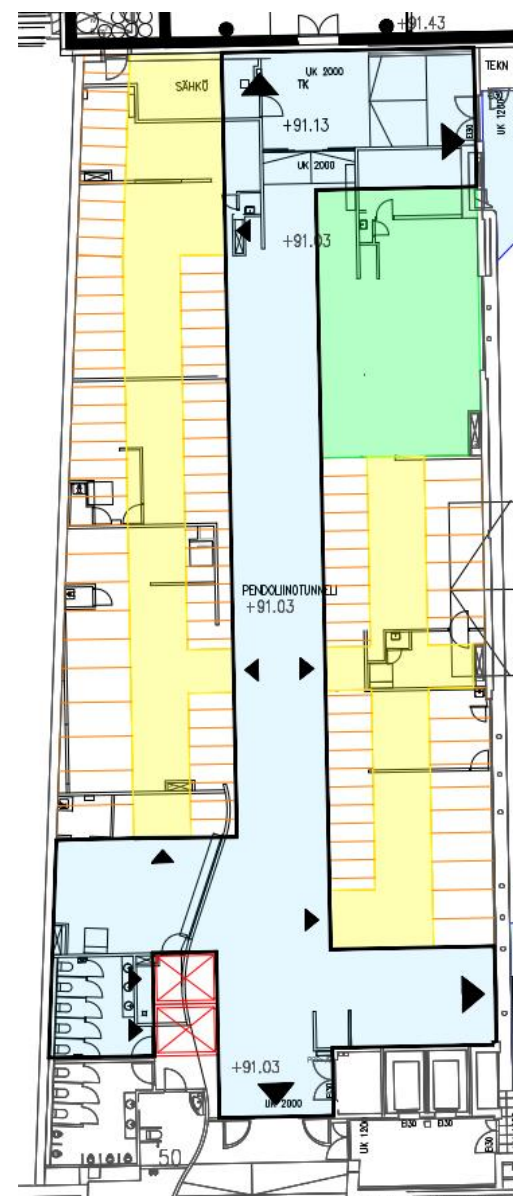
pyöräpysäköinnin oheispalveluja. Tilan sisäiset kulkuyhteydet ovat kuitenkin haastavia, eikä tila sovellu ensisijaiseksi pysäköintipaikaksi.

Pendoliinotunnelin pyöräpysäköinti

Pendoliinotunneliin on suunniteltu julkista pyöräpysäköintiä (kuva 52) radan itäpuolelle Ratapihankadun pääreittiä rautatieasemalle saapuvien käyttöön. Tilaan on mahdollista toteuttaa noin 150–200 pyöräpaikkaa. Tila on mitoitettu väljäksi, jotta erikoispyörien telineitä on saatavilla runsaasti. Pyöräpysäköintiä voidaan järjestää tunnelin molemmin puolin pyöräpysäköinnille rajatuissa tiloissa, joihin kulku voidaan tarvittaessa rajoittaa vain tilan käyttäjille. Tilaan voidaan sijoittaa myös pyöräpysäköinnin lisäpalveluja kuten pyörän huoltotelineitä ja pesupiste.

Kulkuyhteytenä tunneliin toimii kaksi hissiä, jotka sijaitsevat Pakkahuoneenaukiolla pyörätien tuntumassa ja hyvin lähellä pyöräpysäköintitilan sisäänkäyntiä tunnelissa. Tämän kokoiselle pysäköintitilalle kaksi hissiä on riittävä kulkuyhteys, mutta hissien tulee toimia jouhevasti, jotta tila nähdään houkuttelevana. Porrasyhteyksiin toteutettavaa kourua ei ole mahdollista toteuttaa suositusten mukaisesti, sillä sekä Ratapihankadun että Pendoliino-talon porrasyhteydet ovat liian jyrkkiä.

Hissit voidaan toteuttaa läpikuljettaviksi, kun Pakkahuoneenaukiolla hissiin kuljetaan itäpuolelta ja tunnelissa poistutaan länsipuolelta. Tunnelissa hissien sisäänkäynti on sijoitettu pois jalankulkuväylän tieltä, jolloin pyöräilijöille on oma rauhallinen tila kulkea hissiin ja hissistä ulos. Kulku pohjoiseen Matkaterminaaliin ja siitä läpi Itsenäisyydenkadulle tulisi ohjeistaa siten, että pyöräilijä ei poistu Itsenäisyydenkadun eteläpuolen jalkakäytävälle. Hissit tulee mitoittaa pyörän perävaunulle sopivaksi. Hissejä voidaan käyttää myös myöhemmin esiteltävän rautatieaseman huollon tarkoitukseen, jossa Pakkahuoneenaukiolle toteutetaan huoltopaikkoja.



Kuva 52. Pendoliinotunnelin pyöräpysäköinti

Katutaso pyöräpysäköinti

Katutasoon Asema-aukiolle toteutetaan yhteensä 120 pyöräpysäköintipaikkaa. Ne sijoittuvat Rautatienkadun pyörätien varrelle ja Asema-aukion pohjoisreunaan. Pohjoiskannen eteläosaan Kalevantien pyörätien varrelle on suunniteltu katettua pyöräpysäköintiä. Osa Asema-aukion pyöräpysäköintipaikoista voidaan osoittaa kaupunkipyöräaseman käyttöön tai toteuttaa näiden lisäksi erillinen kaupunkipyöräasema Asema-aukiolle. Kaupunkipyöräaseman koko tulisi olla vähintään samankokoinen kuin nykytilassa (18 pyörää), ja se tulisi sijoittaa rautatieaseman ja raitiotiepysäkin läheisyyteen, jotta se palvelee joukkoliikenteellä saapuvia.

Yksityinen pyöräpysäköinti

Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen asuminen, toimistot ja liiketilat luovat kysyntää yksityiselle pyöräpysäköinnille, joka on sijoitettava rakennusten yhteyteen. Pysäköintinormin mukaan Asemakeskukseen edellytetään noin 1 350 ja Pohjoiskannelle noin 500 pyöräpysäköintipaikkaa. Osa paikoista voidaan sijoittaa ulos kattamattomaan tilaan

Asemakeskuksen pyöräpysäköintitilat on suunniteltu pohjoisosassa -2. kerrokseen julkisen pyöräpysäköintitilan alapuolelle ja keskiosassa -1 kerrokseen. Yhteensä tilaa on varattu noin 1700 m² ja suunnitelmissa on arvioitu mahtuvan noin 1 600 pyöräpysäköintipaikkaa. Tilan muoto on haastava pyörätelineiden optimaalista sijoittelua varten, joten voidaan arvioida tiloihin mahtuvan yhteensä noin 850–1 200 pyöräpysäköintipaikkaa perustuen arvioon julkiseen pyöräpysäköintiin sovitetuista paikoista. Molempiin tiloihin on toteutettu kaksi hissiä. Pohjoisempaan tilaan käytetään samoja hissejä kuin julkiseen pyöräpysäköintitilaan.

Pohjoiskannen pyöräpysäköintitila on sijoitettu rakennelmien pohjoisosaan 0-kerrokseen, joka on katutasoa korkeammalla. Tila on kooltaan noin 610

m², johon voi sijoittaa arviolta 300–400 pyöräpysäköintipaikkaa. Tilaan kuljetaan pyörähissillä, mikä riittänee yksityisen pyöräpysäköinnin tarpeisiin.

5.3 Mikroliikenne

Pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen parantaa myös mikroliikenteen sujuvuutta, koska mikroliikenne käyttää pyöräliikenteen kanssa samoja väyliä. Mikroliikenteen pysäköintiä ei ole huomioitu suunnitelmassa, mutta sen järjestäminen on huomioitava myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.

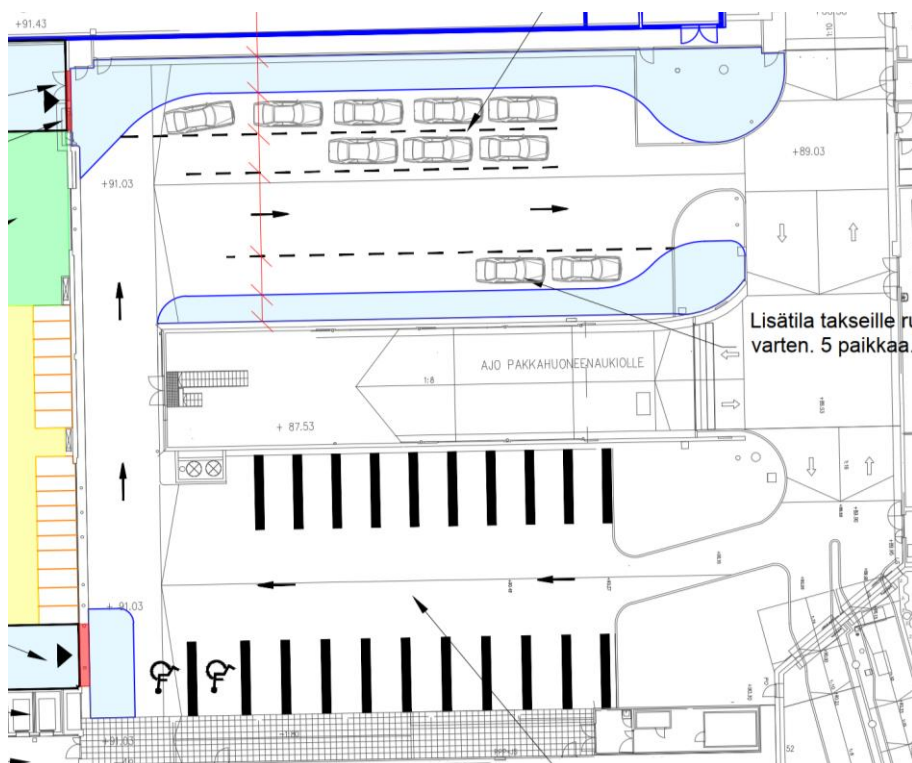
5.4 Joukkoliikenne

Tampereen henkilöratapiha -hankkeessa Itsenäisyydenkadun Matkatermiinaaliin toteutettava raitiotiepysäkki palvelee erityisesti junaliikenteen vaihtoyhteyksiä. Rautatienkadun linja-autopysäkit säilyvät Hämeenkadun ja Verkatehtaankadun välillä. Pysäkit toteutetaan kolmen telilinja-auton pysäkkisyvennyksinä. Pysäkeille toteutetaan laadukkaat katokselliset odotus-tilat. Itälaidalla pyörätie ohjataan pysäkin takaa ja erotetaan pysäkkialueesta kaiteella. Itälaidan odotusalue on 4,0 metriä syvä. Länsipuolella pysäkin 2,5 metriä syvän odotustilan ja rakennusten seinälinjan väliin jää 4,0 metrin levyinen jalankulkutila.

Pakkahuoneenaukiolle sijoitettava linja-autojen pysäkkialue lisää myös Ratapihankadun puoleista joukkoliikennettä ja helpottaa erityisesti kaukoliikenteen joukkoliikennevälineestä paikallisliikenteeseen siirtymistä kaukoliikenneterminaalin ollessa lähempänä muita joukkoliikennedyhteyksiä. Junavuoroja korvaavat linja-autot siirtyvät Asema-aukiolta Pakkahuoneenaukiolle.

5.5 Taksi- ja saattoliikenne

Taksi- ja saattoliikenne siirretään Noutoparkkiin Pakkahuoneenaukion alle. Noutoparkin pohjoisosaan toteutettavalle taksiasemalle saadaan 10 taksi-paikkaa ja ruuhkatilanteisiin viiden paikan lisäkaista (kuva 53). Noutoparkki sijaitsee Matkaterminaalin ja Matkakeskustunnelin kanssa samassa korkotasossa ja on esteettömästi saavutettavissa. Taksiasema palvelee junalla saapuvia ja raiteiden itäpuolella asioivia, mutta ei ole havaittavissa rautatieaseman pääovien suunnasta tai Pakkahuoneenaukiolta, jossa taksit on aiemmin totuttu näkemään. Opastukseen tulee kiinnittää erityistä huomiota, jotta asiakkaat löytävät takseille.



Kuva 53. Taksiaseman sijoittuminen Noutoparkkiin Pakkahuoneenaukiolle

Noutoparkin eteläosa jää saattoliikenteen käyttöön. Tilassa on 20 saatto-paikkaa, joista kaksi on LE-pysäköintipaikkoja. Tilan ollessa täysi liikennettä ohjataan P-Hämpin pysäköintilaitokseen, josta on hissiyhteydet rautatie-asemalle.

5.6 Autoliikenne ja -pysäköinti

Rautatienkatu ja Kalevantie ovat Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti keskustan autokehän katuja. Aseman pysäköintilaitosten ja Asema-aukion pysäköinnin poistuminen osaltaan vähentää Rautatienkadun liikennettä, vaikka saattoliikenne jääkin Rautatienkadulle. Tässä kuvataan yleispiirteisesti Rautatienkadun yleissuunnitelmaa sekä Kalevantien yleissuunnitelmaratkaisuja Rautatienkadun sekä Kanslerinrinteen välillä. Myöhemmin laadittavissa raporteissa ratkaisut esitetään tarkemmin.

Rautatienkatu

Rautatienkadun ajorataa kavennetaan 1+1 kaistaiseksi, mutta kadun liikennettä välittävä kapasiteetti ei pienene merkittävästi. Aseman pysäköintilaitosten ja Asema-aukion pysäköinnin poistuminen vähentää Rautatienkadun liikennettä. Moottoriajoneuvoliikenteelle on Rautatienkadun suunnitteluvälillä yksi ajokaista molempiin suuntiin ja liittymissä vasemmalle kääntymiskaistat. Kaistojen leveydet ovat 3,75 m liittymien välissä ja liittymissä suoraan menevä kaista 3,5 m ja kääntyvä kaista 3,0 m. Rautatienkadun ja Kalevantien katualue ja liittymä on mitoitettu joukkoliikenteelle. Rautatienkadun liittymät sivukaduille ja Asemakeskuksen sekä Pohjoiskannen huoltotiloihin on mitoitettu huoltotiloihin mitoitettujen ajoneuvojen perusteella.

Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2040 (Luonnos Ramboll 15.1.2025) Suvantokadulla on kaksi vaihtoehtoa Tuomiokirkonkadun ja Rautatienkadun välissä. Kortteliväli voidaan jättää kaksisuuntaiseksi

tai muuttaa yksisuuntaiseksi itään päin. Vaihtoehdossa B kortteliväli on esitetty kaksisuuntaisena, jolloin kadun eteläreunaan on voitu sijoittaa linja-autopysäkkejä, ja pohjoisreunaan nykyisen tavoin kadunvarsipysäköintiä.

Katupuurivin sijoittamisen vaihtoehtoja olivat sijainti kadun keskellä tai toisessa tai molemmissa reunoissa. Katutila ei mahdollista kahden puurivin sijoittamista. Kadun alla olevat johdot ja putket sijaitsevat kadun reuna-alueilla, joten puiden sijoittaminen kadun reunoille johtaisi merkittäviin johtojen putkisiirtoihin. Suunnitelmaratkaisuksi valittiin katupuurivi kadun keskelle. Sijoitus keskelle on symmetrinen ratkaisu, joka mahdollistaa liittymissä tilan hyödyntämisen kääntymiskaistassa ja suojatiesaarekkeessa. Keskisaarekkeen leveys vaihtelee, mutta jokaiseen kortteliväliin saadaan sijoitettua keskisaarekkeelle katupuurivi, joka lisää alueen vihreyttä ja miellyttävyyttä huomattavasti. Myös valaistus sijoitetaan kadun keskelle.

Vaihtoehdon A simuloitu Rautatienkadun yleissuunnitelma ei vastaa kaikilta osin vaihtoehdon B ratkaisuja, mutta erot ovat pienet eikä niillä ole merkittävää vaikutusta verkon toimivuuteen. Simuloinnissa Verkatehtaan kadun liittymä jonoutui pohjoiseen valo-ohjaamattoman suojatien vuoksi, joten vaihtoehto B:ssä Verkatehtaan kadun liittymä säilytetään liikennevalo-ohjattuna. Nykyisten valoliittymien lisäksi myös Otavalankadun liittymään lisätään liikennevalot.

Kalevantie

Kalevantielle, Rautatienkadun ja Kanslerinrinteen välille, tarkasteltiin kahta vaihtoehtoa (kuvat 47 ja 48): nykyisen 2+1-kaistaisen ajoradan lisäksi 1+1-kaistaista ajorataa. Kapeammalla 1+1-kaistaisella vaihtoehdolla ei kuitenkaan ole vaikutusta tilantarpeeseen Sorinsillalla, koska sillan kohdalle tarvitaan erillinen kääntymiskaista Rautatienkadulle. Ajoradan kaventaminen vaikuttaa liikenneläpysähtäisiin Sorinsillan itäpuolella ja suojatien sijoittamisessa. Suojatien sijoittamista tarkasteltiin Eteläkannen rakennusten väliin,

jolloin Rautatienkadun suojatiehen olisi vain 35 metriä. Molempiin ratkaisuihin päädyttiin ehdottamaan suojatien sijoittamista 55 metrin päähän Rautatienkadun suojatiestä, jolloin suojatie sijoittuu Pohjoiskannen itäpuolisen rakennuksen kohdalle. Tällöin valo-ohjaus on helpompi toteuttaa, eikä suojatie ole Pohjoiskannen huoltoliikenteen sisäänajon kohdalla.

2+1 -kaistajärjestelyjen vaihtoehdossa ajoradan leveys on jatkuvasti 10 metriä. Kanslerinrinteelle kääntyville on kääntymiskaista. Koska pyörätie siirretään kadun pohjoispuolelle, ajorataa siirretään hieman nykyistä etelämmäs. Suojatie jatkuu yhtenäisesti ajoradan sekä pyörätien yli, joten ylituskohdan pituus on 13,5 metriä. Suojatie on valo-ohjattu.

1+1 -kaistaisen ajoradan leveys Sorinsillalla on 7–10 metriä. Vaihtoehdossa toteutettiin kääntymiskaista Rautatienkadulle. Tässä vaihtoehdossa suojatie sijoitettiin kääntymiskaistan itäpuolelle kapean ajoradan kohdalle. Suojatien pituus on 7 metriä ja odotustila on noin 2,5 metriä.

Pysäköinti

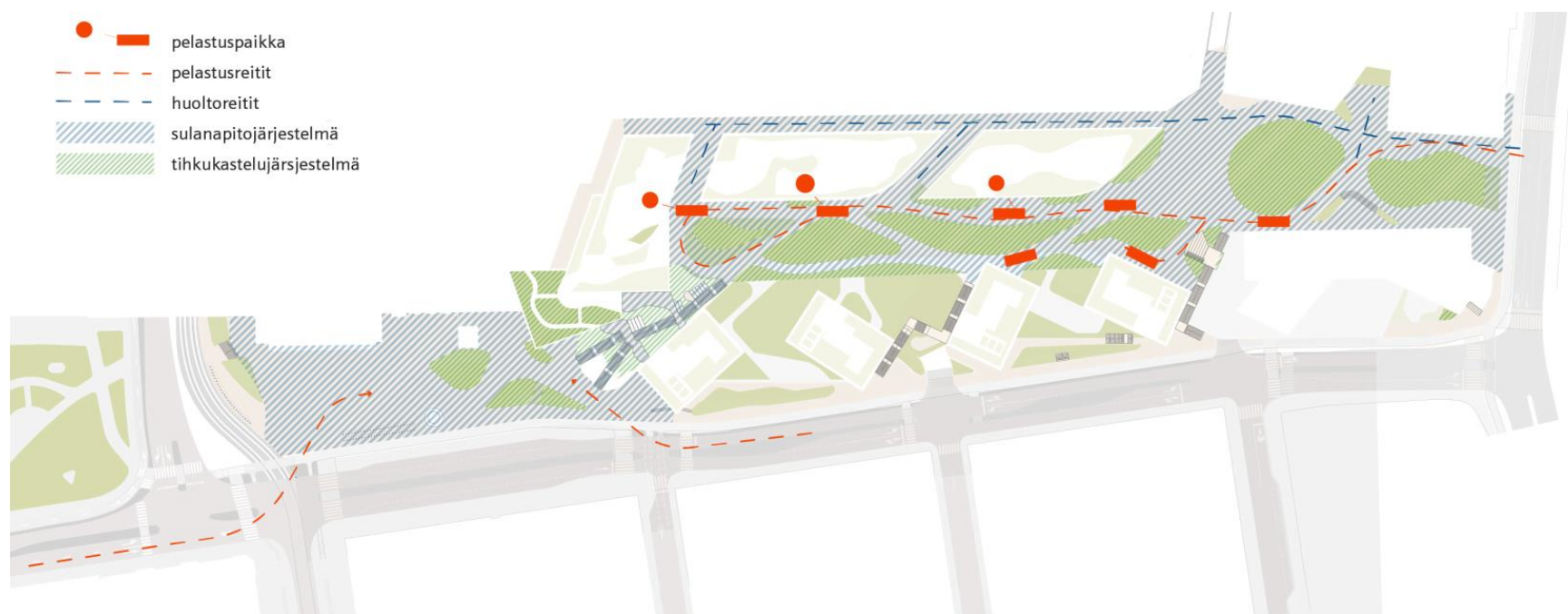
Asemakaavojen velvoiteautopaikat sijoitetaan julkisiin pysäköintilaitoksiin. Asemakeskuksen paikat sijoitetaan lähialueiden pysäköintilaitoksiin. Suurin osa sijoitetaan P-Hämppiin ja P-Hämpin laajennukseen, sillä alueelta poistuu pysäköintilaitoksia ja jäljelle jäävien kapasiteetti ja sijainti ei vastaa Asemakeskuksen paikkatarpeeseen. P-Hämpistä on hissiyhteydet Asemakeskuksen tornitaloihin. Pohjoiskannen osalta Nokia-areenan alapuolella sijaitsevaan pysäköintilaitokseen. Asemakeskukseen tulee toteuttaa noin 500 ja Pohjoiskannelle noin 190 velvoitepaikkaa tai maksimissaan 30 prosentin vähennyksillä Asemakeskukseen 310 ja Pohjoiskannelle 130 paikkaa. P-Hämpin laajennuksen hissiyhteydet on integroitu Asemakeskuksen sekä Pohjoiskannen tornitaloihin.

Julkinen pysäköinti on osoitettu maan alle P-Hämppiin ja sen laajennukseen. Rautatienkadun kadunvarsipaikat on poistettu.

5.7 Huoltoliikenne

Huoltoliikenteen järjestämisen osalta viitesuunnitelmassa päädyttiin tutkimaan ja esittämään ratkaisua, jossa huoltoliikenne toimii Asemakeskuksen ja Pohjoiskannan maanpäällisessä rakenteessa. Mahdollista vaihtoehtoa sijoittaa huoltoa maan alle P-Hämpin laajennuksen yhteyteen ei tässä suunnitelmassa huomioitu. Tämä on esitetty ratkaisuna vaihtoehdossa A.

Vaihtoehdon B viitesuunnitelmassa Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen jätehuollon ja tavarantoimitusten tilat on keskitetty Rautatienkadun puoleisten rakennusten alimpiin kerroksiin. Puistokannella sijaitsevia toimistorakennuksia ei ole mahdollista huoltaa järkevästi Rautatienkadun puolelta tai Ratapihankadulta kannen alapuolelta. Toimistorakennusten huoltoliikenne on hoidettava kannen päältä. Huoltoajoreitti kannelle on esitetty kuvassa 54. Kannelle tarvittavat huoltopaikat on esitetty taulukossa 3 (sivulla 36). Kannella ei tarvita erikseen jäteauton pysäköintipaikkaa vaan jätehuolto toimii samoilta paikoilta toimistorakennusten huollon kanssa.



Kuva 54. Huolto ja pelastusreitit, Aukioiden ja puistojen yleissuunnitelmaluonnos versio B, LOCI Maisema-arkkitehdit 25.4.2025

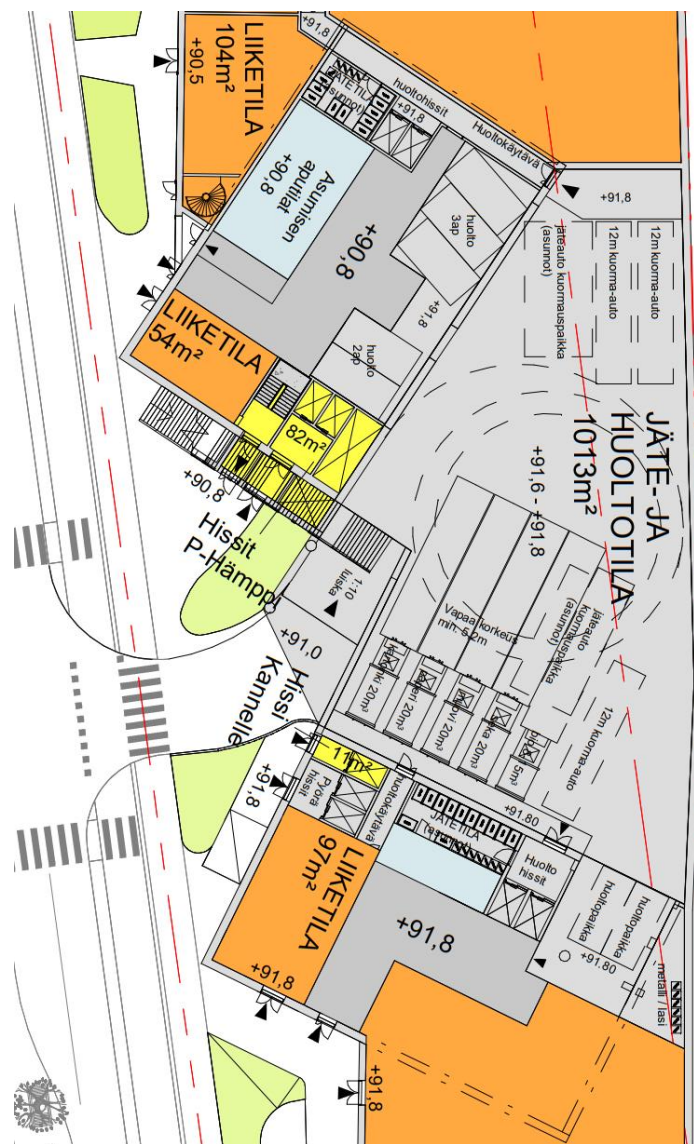
Asemakeskus tornitalot

Asemakeskuksen tornitalojen ja liikehuoneistojen huolto tapahtuu katutasossa olevan huoltopihan kautta. Huoltopihalle ajetaan Otavalankadun liittymän kautta. Se sisältää jätepihan saapuvan ja lähtevän kuorma-autoliikenteen sekä yritysten ja asuntojen pakettiautokokoisien pienhuollon. Kauimmaisiin torneihin on kävely-yhteys huoltopihalta käytäviä pitkin -1 tasossa.

Asemakeskuksen huoltopiha sijaitsee kahden keskimmäisen tornin välissä. Huoltopiha on yhteinen asukashuollon ja liiketilojen huollon kanssa. Lisäksi osa asukashuollon paikoista sijaitsee eteläisimmän tornitalon eteläisellä seinustalla. Yhteisellä huoltopihalla alueen keskellä sijaitsevat raskaan liikenteen ja kaupallisen logistiikan huoltopaikat. Asukkaiden huoltoruudut sijaitsevat alueen ulkolaidoilla. Kaupallisen ja yksityishenkilöiden huoltoliikenteen sekoittuminen on suunnitelmaratkaisun keskeinen haaste. Tällä jaottelulla on pyritty eriyttämään huoltoa mahdollisimman paljon.

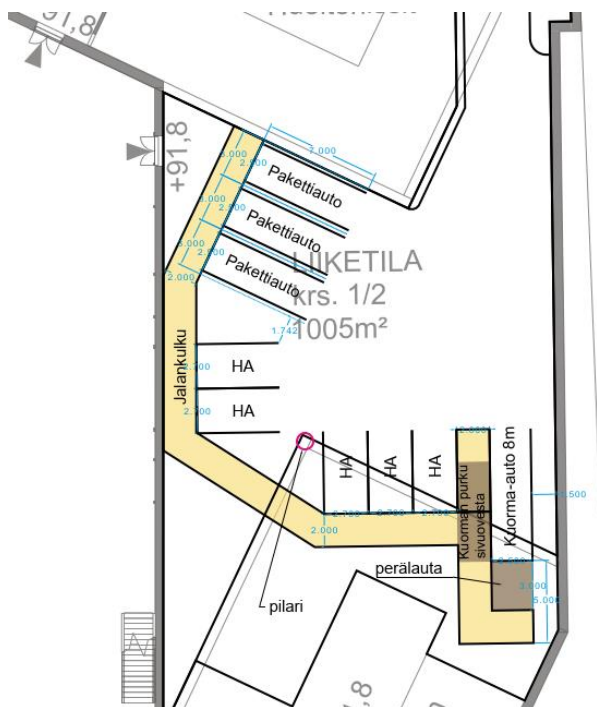
Huoltopiha on yhdessä tasossa eikä lastauslaitureita ole. Huoltopihaa ei pystytä kiertämään samassa tasossa, vaan ainoa ratkaisu on kuljettaa kuorma jalan huoltopihan läpi. Vaihtoehtoisesti voidaan kulkea hissillä kellarin, josta päästään huoltopihan alitse.

Eteläisimmän tornitalon asukkaiden huolto sijaitsee ulkotiloissa talon etelälaidalla katutasossa. Nämä ovat ainoat katutason paikat, joita huoltoon voidaan käyttää, kaikki muu liikenne ohjataan huoltopihalle. Aiemmin on tarkasteltu vaihtoehtoja, joissa osalla Rautatienkadun varresta mahdollistettaisiin huoltopysäköinti (kuva 55), mutta suunnittelun edetessä niistä luovuttiin. Tässä suunnitelmavaihtoehdossa huoltopysäköinti ei ole sallittua Rautatienkadun varressa eikä Asema-aukiolla.



Kuva 55. Asemakeskuksen huoltopiha. ARCO 25.4.2025

Huollon tilojen rajallisuus tunnistettiin suunnittelun edetessä ja tämän ratkaisemiseksi yritettiin etsiä erilaisia vaihtoehtoja. Kaikkia suunnitteluosapuolia miellyttävää vaihtoehtoa oli hankala löytää. Yksi tarkasteltu vaihtoehto on esitetty kuvassa 56. Siinä kahden eteläisimmän tornin väliin tarkasteltiin tasoon -1 toteutettua huoltoportin jatketta. Tällä ratkaisulla yritettiin huoltokapasiteetin kasvattamisen lisäksi saada jätehuolto, kaupallinen huolto ja asukashuolto eroteltua paremmin toisistaan.



Kuva 56. Asemakeskuksen kahden eteläisimmän tornin välissä olevan huoltotilan jatkeen luonnos marraskuu 2024.

Asemakeskus toimistorakennukset kannella

Asemakeskuksen toimistolamellien huolto hoidetaan kannelta. Toimistola-
mellien itäpuolella oleva kannen uloke on ajoreittinä huoltopaikoille, joita

on molemmissa toimistorakennusten väleissä kaksi kappaletta. Huoltopaikat on mitoitettu 10 metrisille kuorma-autoille, mutta jatkosuunnittelussa voidaan tarkastella myös 8 metrin sallittua maksimipituutta. Ajo huoltopaikoille tapahtuu Sorinsillalta, Pohjoiskannan itälaitaa pitkin. Huoltopaikoilta hoidetaan saapuvan ja lähtevän tavarankuljetukset sekä jätehuolto.

Huoltoajoneuvon kääntymiselle Asemakeskuksen kannen pohjoislaidalla on tarkasteltu useita vaihtoehtoja (kuva 57): normaali kolmipistekäännös, kääntöpöytä, kannen jatkaminen ja kääntöpaikan toteuttaminen sekä Tullikadulta radan yli toteutettava huoltoluiska, joka mahdollistaisi yksisuuntaisen huoltoliikenteen. Ratapihoilta tuttu kääntöpöytä on harvinainen ratkaisuihin autoliikenteelle, eikä niitä ole ainakaan Suomessa käytössä. Kääntöpöytä tarvitsee koneiston, jonka toimivuutta Suomen talviolosuhteissa epäiltiin eikä ratkaisua pidetty tarpeeksi toimintavarmana. Kannen jatkaminen ja kääntöpaikan toteuttaminen olisi toiminnallisuudeltaan ja turvallisuudeltaan selkein ratkaisu, mutta sen heikkona puolena on kannen laajentamisesta aiheutuvat rakentamiskustannukset. Tullikadulta toteutettava huoltoreitti on myös kallis ratkaisu. Sen hyvä puoli on, että se mahdollistaisi Asemakeskuksen kannen toteuttamisen erillään Pohjoiskannesta ja huoltoliikenteen kulun kannelta Sorinsillan lisäksi toista reittiä.

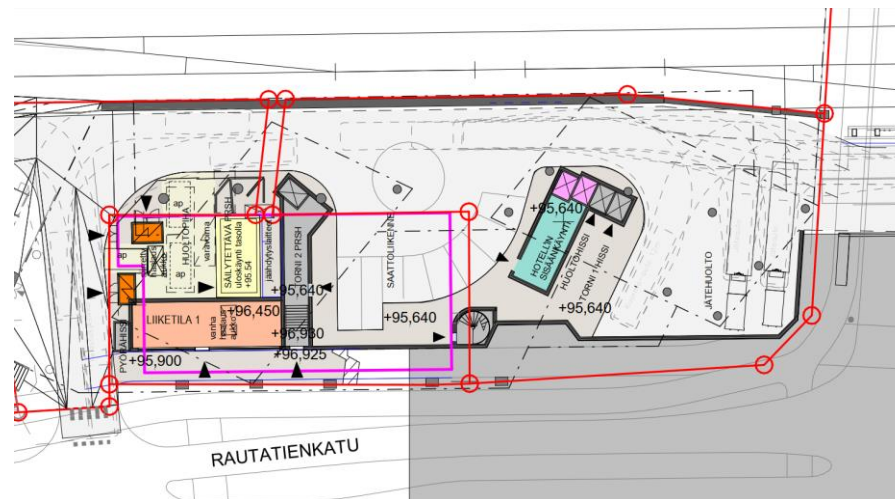
Suunnittelussa päädyttiin edistämään kolmipistekäännöstä vaativaa ratkaisua huoltotaskujen kohdalla. Toimistorakennusten massoittelua joudutaan kuitenkin muuttamaan ensimmäisten kerrosten osalta, jotta kääntymiselle on riittävästi tilaa. Massoitteluun tehdyt muutokset ovat sellaisia, että huoltoauto teoriassa mahtuu peruuttamaan huoltoruudusta pois, mutta ajolinja on haastava. Kolmipistekäännökset ovat ahtaassa ympäristössä riskialttiita vaativien peruutuslinjojen ja huonojen näkemien vuoksi. Ruudusta pitää pystyä peruuttamaan pois sokean kulman suuntaan kääntyen samalla yli 90 astetta. Ilman peruutuskameraa käännös on kuorma-autolle käytännössä mahdoton. Vaikka ajo on ajourilla mahdolliseksi osoitettu, voidaan todeta, että on se käytettävyydeltään todella heikolla tasolla.



Kuva 57. Vaihtoehtoiset ratkaisut huoltoliikenteen kääntymiselle Asemakes-
kuksen kannen pohjoislaidalla: vaaleansinisellä esitetty Tullikadun jatkeen
huoltoyhteys, violetilla kannen jatke, oranssilla kääntöpöytä, tummansinisellä
kolmipistekäänös ja keltaisella huoltotaskut Rautatienkadun varressa.

Pohjoiskannan tornitalot

Pohjoiskannan tornitalojen huolto hoidetaan katutasossa kannen alla sijaitsevan huolto- ja saattoliikenteen tilan kautta (kuva 58). Huoltotilaan ajetaan Suvantokadun liittymästä. Kannen alapuolinen tila on jaettu liikenteellisesti kahteen osaan. Pohjoisosassa on saattolenkki, jota käytetään hotellin taksi- ja saattopaikkoina sekä asukkaiden huoltopaikkoina. Viiden tavallisen pysäköintipaikan lisäksi saattolenkillä on kaksi paikkaa, jotka soveltuvat peräkärry-yhdistelmille tai suuremmille pakettiautoille. Saattolenkin eteläpuolella sijaitsee raskaan liikenteen alue, johon on suunnitteilla yksi laustauslaituri, kaksi jätepuristinta ja useita pienempiä jäteastioita. Tämän raskaan liikenteen alueen läpi ajetaan Nokia-areenan alapuoliseen pysäköintilaitokseen.



Kuva 58. Pohjoiskannan alaiset huoltoliikenteen järjestelyt. Kuvassa keskellä saattolenkki ja oikealla raskaan liikenteen alue.

Pohjoiskannen toimistorakennukset kannella

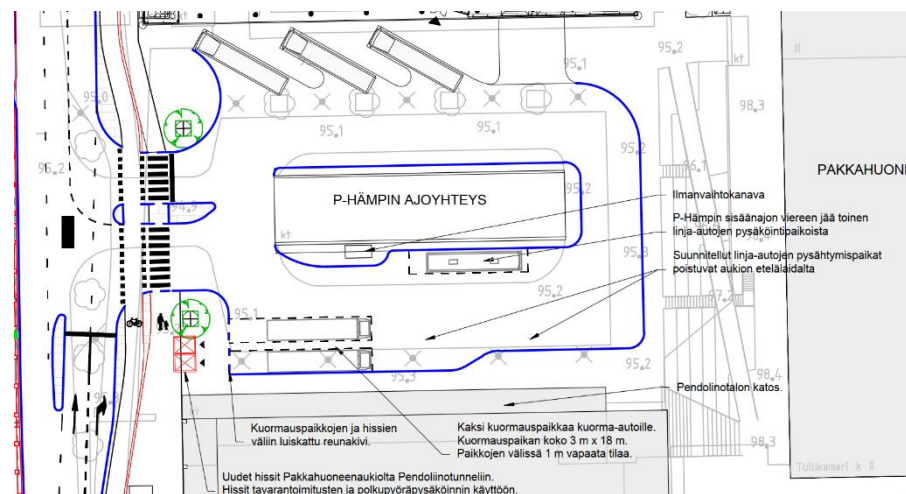
Pohjoiskannen päällä sijaitsevien toimistorakennusten huolto (jätehuolto, tavarantoimitukset ja muu huoltoliikenne) järjestetään kannelta (kuva 54 ja 57). Toimistorakennukset sijaitsevat ratapihan päällä, eikä huolto ole mahdollista kannen alapuolelta.

Ajo kannelle tapahtuu Sorinsillan kautta. Huoltoautojen pysäköintipaikka järjestetään toimistorakennusten väliin. Huoltopaikat on mitoitettu 10 metrisille kuorma-autoille. Jatkossa tulisi kuitenkin tarkastella huoltoautojen pituusrajoituksen asettamista maksimissaan 8 metriin.

Rautatieaseman huoltoliikenne

Jäte- ja tavaravirtojen selvityksessä (Sitowisen 15.5.2025) tarkasteltiin kolme eri vaihtoehtoa rautatieaseman tavarantoimituksille, sekä kahta vaihtoehtoa jätehuollolle. Tavarantoimituksen vaihtoehdot olivat Pakkahuoneenaukion kautta, P-Hämpin laajennuksen yhteydessä toteutettava huoltotila ja Tullintorin pysäköintilaitoksen huoltotila. Jätehuollon vaihtoehdot olivat nykysijainti ja Tullintorin pysäköintilaitoksen huoltotila.

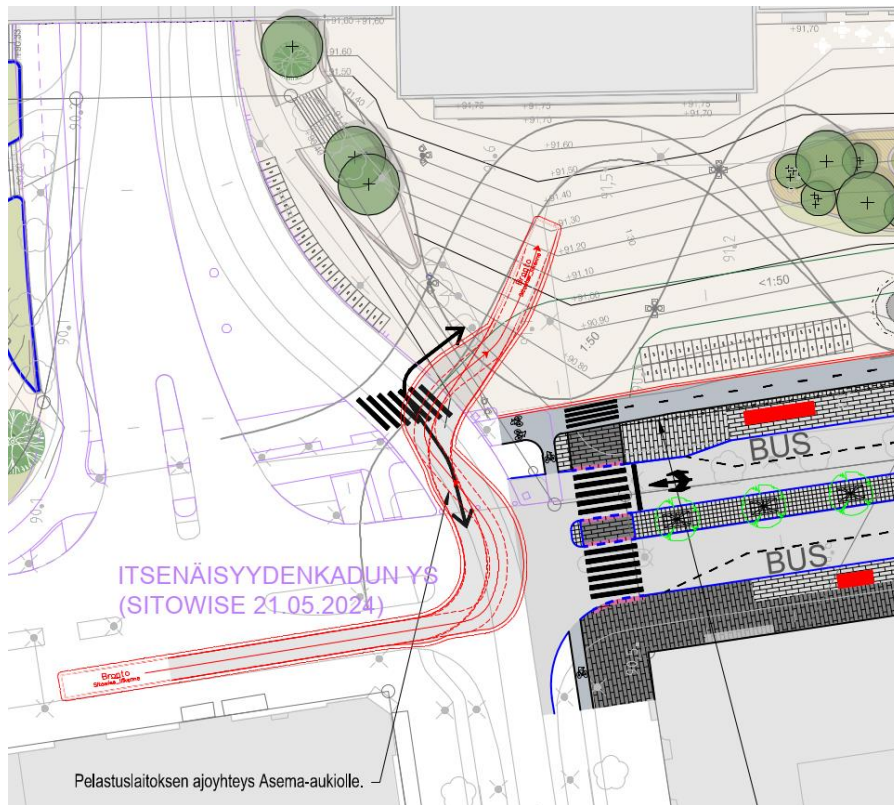
Pakkahuoneenaukion kautta kulkevat huoltotoiminnot tukeutuisivat kahden hissiyhteyteen (kuva 59), jotka on esitelty myös Pendoliinotunnelin pyöräpysäköinnin yhteydessä (sivulla 57). Pakkahuoneenaukiolle voidaan sijoittaa kaksi kuorma-autoille mitoitettua huoltopaikkaa. Pienemmille huoltoajoneuvoille tulee osoittaa aukiolle omat pysäköintipaikat. Tavarantoimitusten kuljetus jalan Matkakeskustunnelin ja Matkaterminaalin kautta on hidasta, joten se lisää tavarantoimituksiin kuluva aikaa.



Kuva 59. Pakkahuoneenaukiolle sijoitettavat huoltopaikat.

5.8 Pelastusliikenne

Pelastusliikenteen (paloauto ja ambulanssi) reitit Asemakeskukselle ja Pohjoiskannelle on esitetty kuvassa 54. Asema-aukion pelastusreitit ovat Hämeenkadun ja Verkatehtaankadun kohdilta. Hämeenkadulta saapuessa ajetaan raitiotiealuetta sekä Itsenäisyydenkadun ylittävää suojatietä (kuva 60). Pohjoiskannen ja Asemapuiston alueelle ajo on mahdollista Kalevan tieltä. Ambulanssilla on kulkuyhteys kaikkien kannen rakennusten pääoville. Tikasautolla on kulku kaikkien matalien toimistolamellien edustalla oleville nostopaikoille.

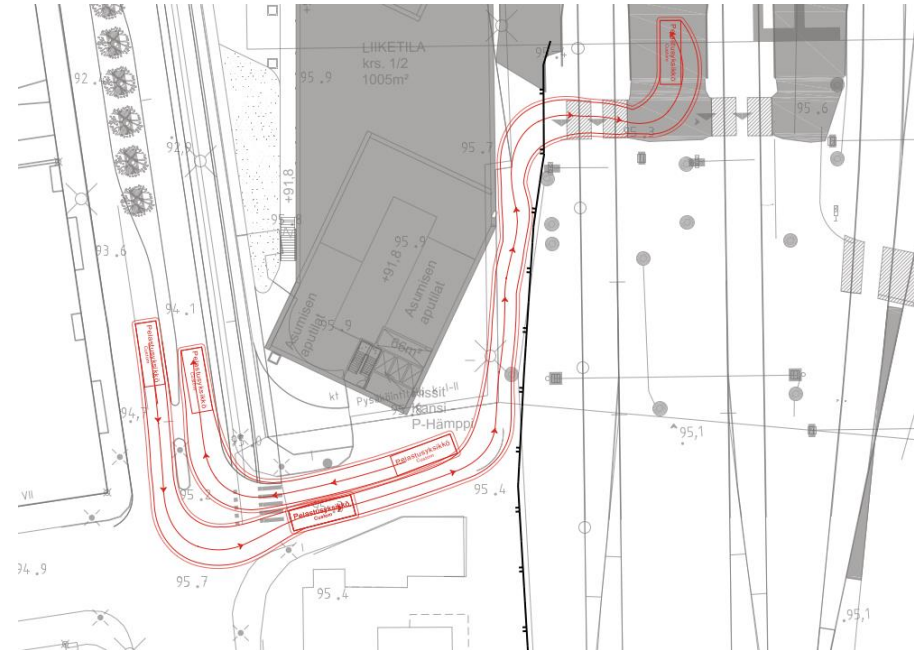


Kuva 60. Pelastusliikenteen ajourat Asema-aukiolle Hämeenkadulta.

Rautatienkadulta on ambulanssilla pääsy kaikkien kadun varren uusien rakennusten pääoville, Asemakeskuksen kannen alapuoliselle huoltopihalle Otavalankadun liittymästä ja Pohjoiskannen alaiselle huoltopihalle Suvantokadun liittymästä. Rautatienkatu itsessään toimii onnettomuustilanteissa nostopaikkana. Nostopaikat sijoittuvat Rautatienkadun jalkakäytävälle ja pyörätielle.

Ratapihan huolto- ja pelastusliikenne kulkee radalle Suvantokadun liittymän kautta laitureille. Ratapihalle johtava huoltotie kulkee reunalaiturin

reunassa ja on mitoitettu 8 metriä pitkälle sammutusautolle (kuva 61). Ratapihalle ei liikennöidä tikasautoilla.



Kuva 61. Pelastusliikenteen ajourat Suvantokadulta laiturialueelle.

Yhteenveto, vaihtoehtod B kuvaus

Asema-aukio muuttuu jalankulkuutilaksi. Uusi jalankulkuysteys Asema-aukiolta Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen yhteisen puistokannen kautta Sorinsillalle ja Nokia-areenalle. Rautatienkadun jalkakäytäviä parannetaan molemmilla puolilla katua. Kaikki kadun ylitykset rautatieaseman ympäristössä ovat liikennevalo-ohjattuja. Matkakeskustunneli ja henkilöratapihahankkeen yhteydessä toteutuva Matkatermiinaali säilyvät radan alittavia kulkuyhteyksinä. Pohjoiskannelta toteutetaan uusi jalankulkusilta Åkerlundinkadulle.



Jalankulusta eroteltu pyöräliikenteen pääreitti toteutetaan Rautatienkadun itäreunaan ja Kalevantiellä pääreitti siirtyy Sorinsillan pohjoisreunalle. Eteläreunaan jää pelkkä jalkakäytävä. 800-paikkainen keskitetty pyöräpysäköintilaitos sijoitetaan Asemakeskuksen kellariin. Kulkuyhteys liukutasoilla Asema-aukion etelälaidalta ja portailla sekä hisseillä Matkakeskustunneliin. Julkista pyöräpysäköintiä rautatieaseman ympäristössä on yhteensä noin 1 700 paikkaa. Yksityinen pyöräpysäköinti Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen kellarikerroksissa.



Henkilöratapihahankkeen yhteydessä Matkatermiinaaliin rakennetaan uusi raitiotiepysäkki, josta on suora yhteys rautatieasemalle. Rautatienkadun linja-autopysäkit uusitaan. Molempiin suuntiin toteutetaan kolmen telilinja-auton pysäkit ja laadukkaat katokselliset odotustilat. Pyöräliikenne ja jalankulku ohjataan odotustilojen takaa. Pakkahuoneenaukiolle toteutetaan linja-autojen pysäkkialue. Alue toimii muun muassa junavuoroja korvaavien linja-autojen lähtöpaikkana.



Rautatienkatu kavennetaan 1+1-kaistaiseksi ja liittymissä on kääntymiskaistat. Rautatienkadun kaventamisesta vapautuva tila käytetään jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseen ja lisäämään katuvihreää. Kalevantiellä kaksi vaihtoehtoista ratkaisua autoliikenteen kaistamäärille. Rautatienkadun liittymään jää nykytilan mukaiset liikennejärjestelyt. Autojen pysäköinti siirtyy rautatieaseman pysäköintilaitoksista maan alle P-Hämppiin ja P-Hämpin laajennukseen, joista on suorat hissiyhteydet laiturille 1 ja Asemakeskukseen.



Junamatkustajia palveleva 15 taksipaikan taksiasema siirtyy Noutoparkkiin Ratapihankadulle. Itäisen keskustan muuta taksiliikennettä palvelevalle asemalle osoitetaan paikka katuverkolta. Saattopysäköinti siirtyy Noutoparkkiin, johon mahtuu 20 saattopaikkaa.



Asemakeskuksen tornitalojen huoltoliikenne toteutetaan Asemakeskuksen kannen alapuolella maanpinnan tasossa, johon kulkuyhteys on Otavalankadun liittymästä. Pohjoiskannen tornitalojen huoltoliikenne Pohjoiskannen alapuolella, johon kulkuyhteys on Suvantokadulta. Puistokannella sijaitsevien toimistorakennusten huolto toteutetaan kannen kautta Sorinsillalta. Rautatieasemaa palvelevat huolto-paikat sijoitetaan Pakkahuoneenaukiolle. Suvantokadulta on yhteys myös rautatiealueelle ja laiturille 1.

6 Vaihtoehtojen A ja B vaikutusten arviointi

Tässä luvussa arvioidaan molempien vaihtoehtojen liikenteellisiä vaikutuksia kulkumuodoittain. Vaikutuksia arvioidaan vertaamalla suunnitelmaratkaisua luvussa 3 määritettyyn tavoitetilaan. Luvun 6.3 yhteenvedossa vaihtoehtoja on lisäksi verrattu toisiinsa.

6.1 Vaihtoehto A vaikutusten arviointi

Jalankulku

Jalankulkuyhteydet ovat verkollisesti kattavat. Asemapuisto ja Pohjoiskansi luovat uuden kulkuyhteyden rautatieasemalta etelään kohti Nokia-areenaa ja uusi ylikäytävä kulkuyhteyden Pohjoiskannelta Åkerlundinkadulle. Asemapuisto ja kannet ovat rauhallisia ja miellyttäviä kulkuympäristöjä. Rautatienkadulla pyöräliikenne erotellaan jalkakäytävistä ja jalkakäytävien leveydet vastaavat tavoitetilaa. Rautatienkadun kadunylityspaikat lisääntyvät ja valo-ohjauksen vuoksi liikenneturvallisuus paranee.

Korkeuserojen vuoksi rautatien aiheuttamaa estevaikutusta ei voida kokonaan poistaa, mutta kulkureittien esteettömyys on kuitenkin huomioitu hyvin. Myöskään Rautatienkatu ei ole eteläosan kaltevuuden takia esteetön, mutta Asemapuiston kautta kuljettaessa on käytössä hissiyhteydet.

Kalevantien pohjoisreunalla säilyy nykytilan mukainen yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie, mikä ei ole tavoitetilän mukainen keskusta-alueen pääreiteillä. Yhdistetyt liikenneväylät lisäävät onnettomuusriskejä ja heikentävät varsinkin koettua turvallisuutta ja kulkemisen miellyttävyyttä.

Muutoin jalankulkuympäristö on toteutettu viihtyisästi lisäämällä katuviheriä Rautatienkadulla ja toteuttamalla Asema-aukio ja Asemapuisto.

Pyöräliikenne ja -pysäköinti

Pyöräliikenteen tavoiteverkko täydentyy Rautatienkadun pyörätien rakentamisella, mikä parantaa rautatieaseman saavutettavuutta pyörällä. Rautatienkadun pyörätie vastaa mitoitukseltaan tavoitetilaa. Kalevantiellä pyörätie säilyy kadun eteläpuolella, mutta pohjoispuolelle jää yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie, mikä ei ole tavoitetilän mukainen ratkaisu keskusta-alueella erottelun puuttumisen vuoksi.

Julkisia pyöräpysäköintipaikkoja lisätään runsaasti rautatieaseman ympäristöön. Pysäköintipaikkojen kokonaismäärä vastaa hyvin tavoitetilaa. Asemakeskuksen kellariin sijoittuu suuri keskitetty pyöräpysäköintilaitos liityntäpysäköinnin ja asioinnin käyttöön. Kulkuyhteys on Otavalankadun liittymästä ja se on yhteinen taksi- ja saattoliikenteen pysäköintialueen kanssa.

Yhteys Otavalankadun kohdalta ei ole optimaalinen, varsinkaan pohjoisen suunnasta saavuttaessa. Tavoitetilassa ajoyhteys tulisi sijaita näkyvällä paikalla, mieluiten Asema-aukiolla. Myöskään sekaliikennejärjestely ei ole optimaalinen, kun eri kulkumuotojen käyttäjämäärät ovat suurimmillaan samaan aikaan. Liikenteen selkeyttä ja turvallisuutta on parannettu pyöräkaistalla ja pyörätaskulla ulosajon yhteydessä. Sisään ajettaessa ei vastavia järjestelyjä ole.

Asumisen ja työpaikkojen osalta pyöräpysäköinnin sijaintia ei ole määriteltä tarkasti. Pysäköinti on kuitenkin käytännössä järjestettävä Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen kellarikerroksissa. Kulkuyhteydet ovat pääasiassa hissien varassa, mikä heikentää laitosten sujuvaa ja miellyttävää käyttöä, hissien kapasiteetin ollessa rajallinen.

Mikroliikenne

Vaikka mikroliikennettä ei ole suunnitelmassa huomioitu, voidaan todeta, että pyöräliikenteen olosuhteiden kehittäminen parantaa myös mikroliikenteen sujuvuutta, koska mikroliikenne käyttää pyöräliikenteen kanssa samoja väyliä. Mikroliikenteen pysäköintiä ei ole huomioitu suunnitelmassa, mutta sen järjestäminen on suunniteltava myöhemmissä suunniteluvaiheissa.

Joukkoliikenne

Linja-autopysäkit paranevat Rautatienkadulla ja uudet pysäkit ovat mitoitukseltaan ja varustelultaan laadukkaita. Pysäkkien esteettömyys, turvallisuus ja käytettävyys paranevat merkittävästi. Kolmen telilinja-auton pysäkkisyvennykset vastaavat paikallisliikenteen tarpeita ja mahdollistavat myös pitkämatkaisen linjaliikenteen pysähtymisen rautatieasemalla.

Taksi- ja saattoliikenne

Taksi- ja saattoliikenteen paikka Asemakeskuksen kellarissa on sijainniltaan looginen ja tila riittää kooltaan hyvin taksiliikenteen päivä- ja yöaikaisen tarpeeseen. Kulkuyhteydet rautatieasemalle ovat hyvät ja selkeät liukuportaita pitkin. Yöaikaan levottomuuden aiheuttama turvattomuuden tunne voi korostua pienissä sisätiloissa. Katettu sisätila on pääasiassa kuitenkin iso etu taksi- ja saattoliikenteelle, kun asiakkaat pääsevät kulkemaan ja odottamaan sisätilassa.

Myös saattoliikenteelle alue toimii hyvin. Saattoliikenne ei ole mahdollista yhtä lähelle rautatieaseman ulko-ovia kuin nykytilassa, mutta sisätilayhteydet asemalle ovat laadukkaita. Saattoliikenteen paikkamäärä vähenee nykytilasta huomattavasti. Paikkamäärän väheneminen ja pysäköintiajan lyheneminen ohjaa pitkäkestoisen pysäköinnin P-Hämppiin tai Noutoparkkiin. Pahimmillaan lyhytaikaisten paikkojen vähentäminen voi ruuhkauttaa

saattolenkin tai ohjata pysäköintiä linja-autopysäkeille tai muille paikoille, jossa se ei ole sallittua ja aiheuttaa häiriötä muulle liikenteelle.

Nokia-areenan tapahtumien aikana katujen sulkeminen vaikeuttaa kulkua taksi- ja saattoalueelle etelän suunnasta. Saattoliikenteelle on paikkoja rautatieaseman molemmin puolin, mikä ei kuormita yhtä katua saattoliikenteen osalta.

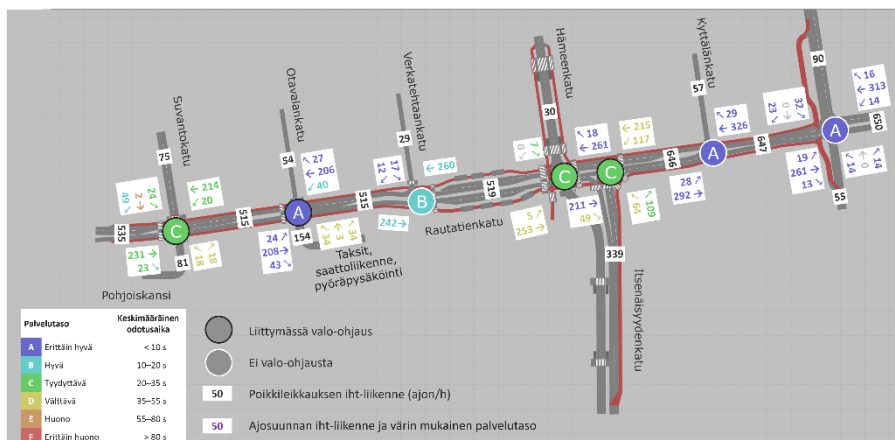
Autoliikenne ja -pysäköinti

Autoliikenteen toimivuus ei juuri muutu nykytilaan verrattuna. Rautatienkadun varren pysäköintilaitosten poistuessa yksityisautoilu Asemakortteleissa vähenee. Rautatienkatu on kuitenkin osa keskustan autokehää, eikä rautatieaseman pysäköintiratkaisujen muutoksilla ole merkittävää vaikutusta liikenneverkkoon. Rautatienkadun kaventaminen 1+1-kaistaiseksi on mahdollista, kun liittymissä huomioidaan erilliset vasemmalle kääntyvien kaistat.

Asemakeskuksen yksityiset pysäköintipaikat sijoittuvat pääasiassa P-Hämppiin ja P-Hämpin laajennukseen. Pohjoiskannen pysäköintipaikat sijoittuvat kannen alapuoliseen pysäköintilaitokseen. Pysäköintipaikkojen määrän voidaan olettaa riittävän uusissa laitoksissa. Julkinen pysäköinti rautatieaseman ympäristössä ohjataan maan alle, mikä vastaa Tampereen keskustan liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitetilaa.

Rautatienkadun liikennejärjestelyjen toimivuutta on simuloitu yleissuunnitelmaluonnoksen pohjalta. Toimivuustarkasteluiden perusteella liittymien palvelutaso on vähintään tyydyttävä (palvelutaso C), mitä voidaan pitää kaupunkiliikenteen näkökulmasta hyvänä (kuva 62). Suvantokadun liittymässä painottuu Pohjoiskannen yksityinen sekä huoltoliikenne, ja siitä poistuu yksi aiemmista pysäköintilaitoksista. Asema-aukiolle kohdistunut taksi-, saatto- ja huoltoliikenne poistuu, joista taksi- ja saattoliikenne siirtyy

osittain Otavalankadun liittymään. Suurin osa pysäköinnin ja huollon aiheuttamasta liikenteestä siirtyy Yliopistontunneliin.



Kuva 62. Moottoriajoneuvoliikenteen palvelutase vuoden 2040 iltahuipputuntina ja toimivuustarkastelussa käytetyt liikennemäärät (Ramboll 2020)

Huoltoliikenne

Asemakeskuksen huolto järjestetään maan alla P-Hämpin laajennuksen yhteydessä sijaitsevassa huoltotilassa. Huoltoajon ohjaaminen maanalle erottaa huoltoajoneuvot tehokkaasti aseman jalankuliikenteestä. Huoltotilassa ei myöskään ole muita kuin huoltoajoneuvoja. Yhteydet huoltotiloista maan päälle toteutetaan hissiyhteyksin. Asemakaavojen alue on laaja ja se luo väistämättä pitkiä kulkuyhteyksiä maan päällä. Kävely-yhteydet maan päällä tulevat siis olemaan pitkiä suurimmalle osalle toimijoista, mikä hidastaa tavarantoimituksia. Tavaroiden toimitus maan päälle kasvattaa kuljetusten kestoa ja aiheuttaa odotusaikaa huoltoliikenteelle. Pitkät toimitusajat voivat aiheuttaa ruuhkaa tilaan saapuville, jos tiedonkulusta kuljettajille ei huolehdi. Maanalaiset huoltotilat voidaan mitoittaa vapaasti niitä tarvitsevien toimintojen perusteella.

Pohjoiskannen katutasen huoltotilat ovat pienet ja vastaavat lähinnä liiketilojen ja mahdollisen hotellin tarpeisiin. Kiinteistöjen huollolle ei ole toteutettu paikkoja.

Huoltoliikenteen järjestäminen maan alla vähentää raskaiden ajoneuvojen liikkumisen tarvetta suunnittelualueen kaduilla sekä Asema-aukiolla. Maan alle toteutettavat huoltotilat ovat haastavia korkeussuuntaisten kulkuyhteyksien kannalta. Huoltotilan ja P-Hämpin hissikuilujen sijoittelu sekä koko tulisi ottaa suunnitelmissa huomioon, koska huoltoliikenteelle tulee olla omat hissit.

Vaihtoehdossa ei ole erikseen osoitettu huoltotiloja maan päällä. Paikkojen puuttuminen aiheuttaa erityisesti kiinteistön ja asukkaiden huollolle haasteita, jos kaikki muuttoliikenteestä ruokalähetteihin joutuvat toimimaan maan alaisia julkisia pysäköintilaitoksia käyttämällä.

Pelastusliikenne

Pelastusliikenteen osalta suunnitelma on toimiva ja niin kulkureitit kuin nostopaikat on huomioitu suunnitelmissa. Asemapuiston jalkakäytävät on mitoitettu niin, että pelastusajoneuvot mahtuvat kulkemaan niillä. Pohjoiskannen pelastusliikenne ohjataan Sorinsillan kautta kannelle.

Suvantokadun liittymästä on pelastus- ja huoltoliikenteen ajoyhteys Pohjoiskannen alitse rautatiealueelle.

Liikenneturvallisuus

Jalankulku on eroteltu muusta liikenteestä Asema-aukiolla, Asemapuistossa ja Pohjoiskannella. Rautatienkadulla jalankulku erotellaan pyöräliikenteestä, ja jalankulun käytössä oleva tila lisääntyy. Pyörätie jatkuu yhtenäisenä rautatieaseman ohi. Rautatienkadun yli on osoitettu liikennevalo-

ohjatut keskisaarekkeelliset suojatiet, joilla on riittävät odotustilat ja suojatiet myös pyörätien yli. Kävelyvirrat linja-autopysäkeiltä Asemakeskukseen ohjataan hallitusti pyörätien yli. Näin sekä jalankulkijoiden että pyöräilijöiden liikenneturvallisuus, koettu turvallisuus ja esteettömyys paranevat.

Asemapuiston eteläosassa rakennusten väliin jäävä tila voi kuitenkin ka-peudellaan korkeiden rakennusten välissä aiheuttaa turvattomuuden tunnetta, jota voidaan kuitenkin vähentää muun muassa laadukkaalla valaistuksella.

6.2 Vaihtoehto B vaikutusten arviointi

Vaihtoehto B kattaa Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen asemakaavojen viit-suunnitelmat sekä Rautatienkadun yleissuunnitelman että Kalevantien yleissuunnitelman välillä Rautatienkatu ja Kanslerinrinne. Vaihtoehdossa B huomioidaan ympäröivä liikenneverkko kattavammin kuin vaihtoehdossa A, koska vaihtoehtoon B suunnitteluun on sisältynyt myös Pohjoiskannen uusi asemakaava ja sen mahdollistamana Kalevantien suunnittelu.

Jalankulku

Jalankulkijat ovat keskiössä ja suunnitelma parantaa jalankulun olosuhteita merkittävästi. Asemakeskus ja Pohjoiskansi tarjoavat uuden puistokannella kulkevan pohjois-eteläsuuntaisen kulkuyhteyden Asema-aukiolta ja rautatien laiturialueilta kohti Kalevantietä ja Nokia-areenaa. Pohjoiskannelta lisäksi uusi ylikäytävä Åkerlundinkadulle. Puistokansi on ympäristöltään viihtyisä ja rauhallinen. Puistokansi sijaitsee pääasiassa rautatien päällä ja korkeusero laiturialueille ja varsinkin Asema-aukioon on merkittävä, mikä aiheuttaa estevaikutusta, vaikka kulkureitillä onkin liukuporras- ja hissiyhteydet.

Rautatienkadulla ja Kalevantiellä jalankulun olosuhteita parannetaan erottelemalla pyöräliikenne omille väylilleen. Jalkakäytävien leveydet täyttävät

tavoitetilan vaatimukset, huomioiden ennustetut kulkijamäärät ja reittien sijainnin keskustan kävelyvyöhykkeellä. Rautatienkadun ja Kalevantien ylittämiseen on tarjolla nykyistä useampia suojateitä. Kaikki suojatiet ovat keskisaarekkeellisia ja valo-ohjattuja, ja niissä on riittävät odotustilat pyörätien ja ajoradan välissä. Ratkaisut helpottavat kadun ylitystä ja tarjoavat turvalliset, esteettömät ja sujuvat yhteydet Asemakeskuksesta ja Pohjoiskannelta Nokia-areenalle ja Kyttälään.

Uusien kulkureittien houkuttelevuutta ja käyttöä tarkasteltiin jalankulkusimulointien avulla. Rautatieaseman ja Nokia-areenan välisten jalankulkureittien simulointien perusteella käytetyimmät kulkureitit ovat Rautatienkadun jalkakäytävät. Tämä johtuu pääasiassa rautatieaseman ja Puistokannen suuresta korkeuserosta. Rautatieasemalta kannelle johtaa suorien portaiden lisäksi myös liukuporrasyhteydet, mutta ne koostuvat useista eri suuntaisista liukuportaista. Kyttälän suunnalta kannelle johtaa porras- ja hissiyhteydet Otavalankadun ja Suvantokadun kohdilta. Porrasyhteydet ovat pitkiä ja niihin liittyy este- ja hidastevaikutuksia, joita on hankala kuvata simuloineilla. Tästä syystä simuloineissa korostuu Rautatienkadun reunojen jalkakäytävien käyttö. Todellisuudessa reittien käyttöön vaikuttaa suuresti myös viihtyisyys (katuvihreä, melutasot, valoisuus) ja reitin varrella olevat palvelut. Uusia kulkureittejä on tarjolla monipuolisesti ja niissä on huomioitu myös esteettömät yhteydet.

Jalankulun sujuvuus tarkastellulla verkolla on pääosin hyvää. Reittien kapasiteetti riittää erinomaisesti iltapäivän huipputunnin aikana ja ruuhkaisimmissakin kohdissa hyväksyttävästi myös Nokia-areenan tapahtumien purkautuessa. Iltapäivän huipputunnin aikana ruuhkaisuutta esiintyy lähinnä junien saapuessa rautatieasemalle. Tällöin liukuportaat voivat hetkellisesti ruuhkautua, mutta ruuhkat purkautuvat nopeasti.

Pyöräliikenne- ja pysäköinti

Pyöräliikenteen olosuhteet parantuvat merkittävästi. Rautatienkadun pyörätie poistaa pyörätieverkon epäjatkuvuuskohdan Asema-aukion kohdalta. Kalevantiellä pyöräliikenteen pääreitit siirtäminen Sorinsillalla kadun pohjoislaidalle sujuvoittaa pyöräilyä Hatanpään valtatie suunasta itään ja helpottaa kulkemista Nokia-areenan tapahtumien aikana. Sekä Rautatienkadun että Kalevantien jalankulusta erotellut pyörätiet mahdollistavat pääreittitasoisen sujuvan ja turvallisen pyöräliikenteen.

Julkista pyöräpysäköintiä lisätään rautatieaseman ympäristössä niin liityntäpysäköinnin kuin asiointipysäköinnin tarpeisiin. Julkisten pyöräpysäköintilaitosten tilavaraukset ovat riittäviä ja mahdollisuus paikkamäärän kasvattamiselle on huomioitu. Yksityisen pysäköinnin tilavaraukset ovat jonkin verran tavoitetilan paikkamäärää pienemmät.

Rautatieaseman keskitetty pyöräpysäköintilaitos sijaitsee Asemakeskuksen kellarissa. Kulkuyhteydet ovat laadukkaat liukutasoja pitkin suoraan Asema-aukiolta. Liukutasojen mitoituksessa on huomioitu myös häiriöt ja huoltotarpeet. Pyöräpysäköintilaitoksen tiloissa on edellytykset tarjota lisäpalveluja, esimerkiksi huoltopalveluita ja pyörävuokrausta, joilla on mahdollista lisätä pysäköintilaitoksen houkuttelevuutta.

Mikroliikenne

Pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen parantaa myös mikroliikenteen sujuvuutta, koska mikroliikenne käyttää pyöräliikenteen kanssa samoja väyliä. Mikroliikenteen pysäköintiä ei ole huomioitu suunnitelmassa, mutta sen järjestäminen on suunniteltava myöhemmissä suunnitteluvaiheissa.

Joukkoliikenne

Joukkoliikennejärjestelyjen osalta vaihtoehdot ovat yhteneväiset. Linja-autopysäkit paranevat Rautatienkadulla ja uudet pysäkit ovat mitoitukseltaan ja varustelultaan laadukkaat. Pysäkkien esteettömyys, turvallisuus ja käytettävyys paranevat merkittävästi. Kolmen telilinja-auton pysäkkisyvennykset vastaavat paikallisliikenteen tarpeita ja mahdollistaa myös pitkämatkaisen linjaliikenteen pysähtymisen rautatieasemalla.

Taksi- ja saattoliikenne

Yksityisen saattoliikenteen ja taksiliikenteen osalta vaihtoehto B tuo merkittäviä muutoksia nykytilaan. Toiminnot poistuvat Asema-aukiolta ja Pakahuoneenaukiolta, ja siirtyvät Noutoparkkiin ja P-Hämppiin. Samalla ajoyhteydet rautatieasemalle siirtyvät uusille ajoreiteille. Osittain muutokset voidaan nähdä tilannetta heikentävänä, mutta ne myös selkeyttävät taksi- ja saattoliikenteen paikkaa osana liikennejärjestelmää.

Noutoparkin taksiasemalle toteutetaan tavoitteiden mukainen määrä juna-liikennettä palvelevia taksipaikkoja. Taksiasema saa säältä suojatut tilat, joissa taksin odottaminen on miellyttävää. Yhteydet taksiasemalta laitureille toteutuvat esteettömästi, ja tilanne paranee hieman nykyisestä. Itäisen keskustan muun taksiliikenteen kannalta Noutoparkin heikkouksia ovat sijainti nykyistä kauempana keskustan palveluista, ja saapuminen edellyttää kulkua rautatieaseman läpi, jolloin taksiasema ei ole helposti havaittavissa. Itäistä keskustaa palvelemaan tulisi osoittaa uusi taksiaseman paikka, esimerkiksi Sorinaukion ympäristöstä. Asemakeskuksen jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota taksiaseman opastukseen Asema-aukiolta sekä Matkaterminalista ja Matkakeskustunnelissa.

Noutoparkin tila saattoliikenteelle on suhteellisen pieni verrattuna nykytilanteeseen, jossa Asema-aukiolla on käytössä noin 50 pysäköintipaikkaa ja

Pakkahuoneenaukiolla on maanpäällistä tilaa saattoliikenteelle, vaikka pysäköinti Pakkahuoneenaukiolla ei olekaan sallittua. Noutoparkissa yksityinen saattoliikenne voi ruuhkautua helposti, jolloin saattoliikenne ohjataan P-Hämppiin tai muihin alueen pysäköintilaitoksiin, jossa pysäköinti maksaa ja kulkuyhteys rautatieasemalle pidentyy tai toteutuu hissien kautta.

Noutoparkin toimivuus saattoliikenteellä edellyttää muutoksia saattoalueen pysäköintisääntöihin. Saattoalue tulisi osoittaa vain matkustajia tuovien autojen pysähtymiseen sekä liikuntaesteisten pysäköintiin. Pidempiaikaisen saattoliikenteen ohjaus P-Hämppiin tarkoittaa nykyisten hinnoittelujen mukaan, että siitä tulee maksullista, samoin kuin Asema-aukiolla. P-Hämpistä kulku rautatieasemalle tapahtuu hissillä. Vilkkaimpina ajankohdina hissiä voi joutua jonottamaan, mikä voidaan kokea palvelutason heikkenemisenä.

Yksityisen saattoliikenteen poistuminen Asema-aukiolta ja samanaikaisesti kadunvarsipysäköinnin poistuminen Rautatienkadulta voi aiheuttaa alkuun hämmennystä saattoliikenteelle. Rautatienkadun pysäkkialue mahdollistaa yksittäisten autojen pysähtymisen ja matkustajien jättämisen pysäkillä, mutta yleisesti käytettynä saattaminen voi haitata joukkoliikenteen toimintaa. Radan länsipuolella saattaminen voi tapahtua myös Rongankadun itäpäässä. Saattoliikenteen mahdollisuus poistuu myös Pakkahuoneenaukiolta. Puuttuvat saattoliikenteen järjestelyt katutasossa voivat pahimmillaan altistaa liikennerikkomuksille Rautatieaseman edustalla tai Pakkahuoneenaukiolla.

Autoliikenne ja -pysäköinti

Moottoriajoneuvoille suurin muutos on pysäköinnin siirtyminen maan alle. P-Hämppi ja sen laajennus palvelevat niin uuden rakentamisen toimintoja kuin rautatieaseman saattoliikennettä. Pysäköinnin siirtämisellä maan alle on rautatieaseman länsipuolta rauhoittava vaikutus, sillä rautatieasemalle

tyypillistä on vilkas taksi- ja saattoliikenne. Saattoliikenteen ja rautatieaseman pysäköintialueiden poistuessa Rautatienkadulta muun liikenteen, kuten linja-autojen, olosuhteet paranevat.

Rautatienkadun ajorata kavennetaan 1+1 kaistaiseksi, mikä on mahdollista, kun liittymissä huomioidaan erilliset vasemmalle kääntyvien kaistat, mutta kadun liikennettä välittävä kapasiteetti ei pienene merkittävästi. Toimivuustarkasteluissa tukeudutaan vaihtoehdossa A toteutettuihin Rautatienkadun toimivuustarkasteluihin (kuva 62). Toimivuustarkasteluiden perusteella liittymien palvelutaso on vähintään tyydyttävä (palvelutaso C), mitä voidaan pitää kaupunkiliikenteen näkökulmasta hyvänä. Suvantokadun saavutettavuus heikkenee idästä, koska Rautatienkadulta etelästä kääntyminen vasemmalle Suvantokadulle ei ole mahdollista. Otavalankadun liittymästä pohjoiseen painottuu rautatieaseman, Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen huoltoliikenne. Huoltoliikennettä on nykyistä enemmän, koska maankäyttöä on myös huomattavasti nykyistä enemmän. Asema-aukiolle kohdistunut taksi- ja saattoliikenne poistuu kadulta ja siirtyy Ratapihankadulle sekä Yliopistontunneliin.

Kalevantielle on tarkasteltu kahta erilaista vaihtoehtoa. Nykytilan mukaista kaistajärjestelyä, jossa on kaksi ajokaistaa länteen ja yksi itään. Toisena vaihtoehtona on suunniteltu 1+1-kaistaista ratkaisua, jossa Kanslerinrinteen ja Rautatienkadun välillä olisi vain yksi ajokaista myös länteen. Rautatienkadun liittymässä kuitenkin säilyisi kääntymiskaista nykytilaa vastavasti. Ajokaistan vähentäminen mahdollistaisi Sorinsillalle sijoittuvan uuden suojatien toteuttamisen laadukkaasti vain kahden ajokaistan ylitse. Suojatien pohjoispuolelle saataisiin toteutettua laadukkaat odotustilat jalankulkijoille. Nykytilan mukaisilla kaistajärjestelyillä odotustilaa pyörätien ja ajoradan väliin ei ole mahdollista toteuttaa, mikä haittaa varsinkin pyöräliikenteen toimivuutta ja jalankulun esteettömyyttä sekä heikentää jalankulun ja pyöräliikenteen turvallisuutta.

Huoltoliikenne

Asemakeskuksen tornitalojen ja liiketilojen huolto toimii yhteisessä huoltotilassa Asemakeskuksen kannen alla. Huoltotilassa sekoittuu ammattimainen huolto (liiketilojen tavarantoimitukset ja jätehuolto) sekä yksityinen huolto (muun muassa kiinteistöhuolto, asukkaiden omat kuljetukset), mikä ei ole tavoiteltavaa ahtaissa ja pienissä tiloissa, joissa raskas liikenne liikennöi. Huoltotilaa on pyritty jäsentelemään sijoittamalla kiinteistöjen jätteen keräys erillisiin jätehuoneisiin, joihin on oma kulku asuinkiinteistöistä huoltotilan ulkopuolella. Toimenpiteet eivät kuitenkaan poista ongelmia kokonaan. Huoltotilojen koko ja laatu eivät vastaa niille annettuja tavoitteita. Huoltotilat voivat ruuhkautua ja ne voivat olla onnettomuusalttiita.

Pohjoiskannen tornitalojen huolto järjestetään Pohjoiskannen alapuolella. Samassa tilassa toimii myös hotellin saattoliikenne. Asemakeskuksen tapaan huoltotilat ovat mitoitukseltaan erittäin ahtaat ja paikkamäärä vastaa minimitasoa. Huoltopaikoille joudutaan peruuttamaan suoraan ajoväyliltä, joilla liikkuu myös jalankulkijoita.

Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen kansille sijoittuvien toimistorakennusten huoltoliikenne hoidetaan kannen kautta. Ajoyhteys on Sorinsillalta. Huoltoautojen pysäköintipaikat sijoittuvat toimistorakennusten väleihin. Yhteensä kansilla on kuusi (6) huoltopaikkaa. Paikkamäärä täyttää mitoituksellisen minimitarpeen, mutta erilaisten huoltotoimien ja tavarantoimitusten määrän arvioidaan olevan vilkasta. Jos virallisia huoltopaikkoja on liian vähän, johtaa se ei toivottuun liikenteeseen ja pysäköintiin puistokanalla. Digitaalisilla järjestelmillä voidaan vähentää huoltopaikkojen ruuhkautumista.

Rautatieaseman liiketilojen huoltomahdollisuus poistuu Asema-aukiolta. Tavarantoimituksille on esitetty kuormauspaikat Pakkahuoneenaukiolta, josta on hissiyhteys Pendoliinotunneliin. Tavarahissi voi palvella tilansa

puolesta niin tavarankuljetuksia kuin erikoispyörien mitoitusta. Tavarantoimitusten ja pyöräilijöiden käyttämä sama hissi ei kuitenkaan ole optimaalinen aamu- ja iltahuipputunneilla. Tavarantoimitusten matka asemarakennuksen nykyisiin liiketiloihin pitenee, mikä lisää toimitusten kestoa. Pakkahuoneenaukion kaksi huoltopaikkaa täyttävät mitoituksen minimivaatimuksen, mutta kokonaisuus on hyvin häiriöherkkä. Rautatieaseman jätehuolto säilyy 1-laiturin pohjoisosassa.

Pakkahuoneenaukion kuormauspaikkojen määrää ei voida lisätä, joten kapasiteetti tulee varmistaa toimintojen aikataulutuksella tai muilla toimintaa ohjaavilla toimilla. Tavarantoimitusten pysäköintiaikaa voidaan lyhentää järjestämällä toimituksille hissien läheisyyteen Pendoliinotunneliin varastotila, josta yrityksen edustajat hakevat itse tuotteet.

Pelastusliikenne

Pelastusliikenteen osalta suunnitelma on toimiva ja niin kulkureitit kuin nostopaikat on huomioitu suunnitelmissa. Asemapuiston kulkuväylät on mitoitettu niin, että pelastusajoneuvot mahtuvat kulkemaan. Kulkuyhteys kannelle on Sorinsillalta. Suvantokadun liittymästä on pelastus- ja huoltoliikenteen ajoyhteys Pohjoiskannen alitse rautatiealueelle.

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuus ja koettu turvallisuus paranevat merkittävästi. Kulku- muotojen erottelu Rautatienkadulla ja Kalevantiellä parantaa sekä kävelyn että pyöräliikenteen liikenneturvallisuutta. Jalankulkua ohjataan myös kannen alueelle, jossa se on pääsääntöinen kulkumuoto. Kadun ylitysmatkat lyhentyvät ja liittymien odotustilat paranevat.

Huoltopihojen ahtaat tilat ja raskaan liikenteen sekoittuminen muuhun huoltoliikenteeseen lisää onnettomuusriskiä.

6.3 Vaihtoehtojen vertailu

Vaihtoehtojen A ja B vertailu on laadittu arvioimalla, kuinka hyvin vaihtoehdot täyttävät tavoitetilassa määritellyt tavoitetilan. Vertailussa huomioidaan myös nykytila, jos asemakaavat eivät toteutuisi.

Taulukossa 5 on esitetty vaihtoehtovertilu. Vertailu on toteutettu eri kulkumuodoittain ja jokaisesta kulkumuodosta on valittu eri näkökulmia arvioitavaksi. Eri näkökulmat on esitetty niin nykytilan, tavoitetilan kuin vaihtoehtojen kuvauksissa. Liikenneturvallisuuksessa on huomioitu vain jalan- kulkua ja pyöräilyä, joiden nähdään olevan asemakaavojen ja alueen kehittämistarpeen tärkeimmät kulkumuodot. Tämän luvun lopussa esitetään suositeltavat jatkotoimenpiteet vaihtoehtojen vertailun perusteella.

Taulukossa 4 esitetään vertailun arviointiperusteet. Ensisijaisesti valittuja kohtia vertaillaan tavoitetilaan, mutta arvioinnissa huomioidaan vaihtoehtojen keskinäistä paremmuutta tai haittavaikutuksia sekä vaihtoehtojen hyväksyttävyyttä. Mikäli jotain ei voida arvioida tiedon puutteen tai suunnitelman vajauden vuoksi, se on jätetty valkoiseksi.

Taulukko 4. Vaihtoehtojen vertailun arviointiperusteet.

	Erinomainen, täyttää tavoitteet, on muita vaihtoehtoja selkeästi parempi, ei haittavaikutuksia
	Hyvä, täyttää tavoitteet pääosin, on hyvin vertailukelpoinen muihin vaihtoehtoihin, ei haittavaikutuksia
	Kohtalainen, täyttää tavoitteet osittain, ratkaisussa on sekä hyviä että huonoja puolia, neutraali
	Välttävä, ei täytä tavoitteita, ei erotu edukseen vertailtaessa muihin vaihtoehtoihin, selkeitä haittavaikutuksia
	Heikko, ei täytä tavoitteita, merkittäviä haittavaikutuksia, hyväksyttävyydeltään hankala vaihtoehto

Taulukko 5. Vaihtoehtojen A ja B vertailu.

Nykytila		Vaihtoehto A	Vaihtoehto B
Jalankulku			
Liikenneverkko	Pohjois-eteläsuuntainen verkko kattava Itä-länsisuuntainen verkko harva, radan estevaikutus	Pohjois-eteläsuuntainen verkko kattava. Asemapuisto, Pohjoiskansi ja yhteys Åkerlundinkadulle lisäävät itä-länsisuuntaisia kulkuyhteyksiä	Pohjois-eteläsuuntainen verkko kattava. Asemapuisto, Pohjoiskansi ja yhteys Åkerlundinkadulle lisäävät itä-länsisuuntaisia kulkuyhteyksiä
Väylien mitoitus	Rautatienkadun ja Kalevantien väylät pääsääntöisesti kapeita yhdistettyjä pyöriteitä ja jalkakäytäviä. Väylien leveys ei vastaa kulkijamääriin.	Vastaa tavoitetilan leveyttä, erottelu toteutetaan	Vastaa tavoitetilan leveyttä, erottelu toteutetaan
Kadun ylitykset	Harvat sijainnit, valo-ohjatut suojatiet	Ylityspaikat valo-ohjattuja, Rautatienkadulla uusia ylityspaikkoja, Kalevantielle viitesuunnitelman mukaisesti leveä suojatie.	Ylityspaikat valo-ohjattuja, Rautatienkadulla uusia ylityspaikkoja, Kalevantiellä uusi ylityskohta.
Esteettömyys	Esteettömät yhteydet osittain kiertoreittejä, Rautatienkatu liian jyrkkä eikä ole lyhyttä kiertoreittiä Sorinsillalle. Itä-länsisuuntaiset yhteydet rautatieasemalla hissien avulla.	Esteetön kulku Asema-aukion ja Pohjoiskannan välillä hissiyhteyksien avulla. Rautatienkatu ei ole esteetön. Itä-länsisuuntaiset yhteydet rautatieasemalla ja Åkerlundinkadulla hissien avulla.	Esteetön kulku Asema-aukion ja Pohjoiskannan välillä hissiyhteyksien avulla. Rautatienkatu ei ole esteetön. Itä-länsisuuntaiset yhteydet rautatieasemalla ja Åkerlundinkadulla hissien avulla.
Viihtyisyys	Katuvihreää ainoastaan Asema-aukiolla	Asemapuistossa on paljon kaupunkivihreää, Rautatienkadulla lähes koko matkalla on puurivi keskisaarekkeessa.	Asemapuistossa on paljon kaupunkivihreää, Rautatienkadulla koko matkalla on puurivi keskisaarekkeessa.
Pyöräily			
Verkko	Rautatienkadulla heikot pyöräliikennejärjestelyt. Sorinsillan etelälaidalla pyörätie, mutta käytetyimmällä pohjoisreunalla yhdistetty väylä.	Laadukas pyörätie Rautatienkadulle. Sorinsillalla säilyy nykytilanteen mukaiset järjestelyt, mikä mahdollistaa pyöräliikenteen kadun molemmilla puolilla.	Laadukas pyörätie Rautatienkadulle. Sorinsillalla jalankulusta eroteltu pyörätie sillan pohjoisreunalle.
Väylien mitoitus ja laatu	Rautatienkadun ja Kalevantien väylät kapeita yhdistettyjä väyliä. Leveys ja erottelun puuttuminen ei vastaa tavoitteita Rautatienkadulla.	Rautatienkadun pyörätie on leveydeltään ja erottelultaan laadukas. Kalevantien väylät ovat tavoitetilaa kapeampia.	Rautatienkatu ja Kalevantie vastaavat hyvin tavoitteisiin. Odotustilat voisivat olla paremmat mutta keskustaolosuhteissa nekin ovat kohtalaiset.
Julkinen pysäköinti	Pysäköintipaikkojen määrä vähäinen Asemakorttelien alueella. Katettua pysäköintiä vain Matkaterminaalien yhteydessä ja P-Aseman Bikeboxissa, muu pysäköinti kattamaton.	Iso keskitetty pysäköintilaitos vastaa liityntäpysäköinnin tarpeeseen. Kulkuyhteyden sijainti Otavalankadulla taksi- ja saattoliikenteen kanssa ei ole optimaalinen. Pyöräpysäköintiä kattavasti koko Asemakorttelien alueella.	Iso keskitetty pysäköintilaitos vastaa liityntäpysäköinnin tarpeeseen. Kulkuyhteys hyvällä paikalla Asema-aukiolla ja yhteys laadukkaasti liikutasoja pitkin. Pyöräpysäköintiä kattavasti koko Asemakorttelien alueella.
Yksityinen pysäköinti	Ei merkittävää tarvetta yksityiselle pysäköinnille nykytilanteessa.	Yksityiselle pysäköinnille ei ole osoitettu suunnitelmissa riittäviä tiloja. Oletuksena on, että pysäköinti sijoittuu asuinrakennusten kellarikerroksiin. Kulkuyhteydet Rautatienkadulta hissiyhteyksillä. Pysäköintipaikkojen tarve on suuri ja hissien kapasiteetti rajallinen, mikä voi heikentää käytettävyyttä ja johtaa ei toivottuun pysäköintiin kansialueilla.	Yksityinen pysäköinti on sijoitettu asuinrakennusten alimpiin kerroksiin. Kulkuyhteydet Rautatienkadulta hissiyhteyksillä. Pysäköintipaikkojen tarve on suuri ja hissien kapasiteetti rajallinen, mikä voi heikentää käytettävyyttä ja johtaa ei toivottuun pysäköintiin kansialueilla.
Mikroliikenne			
Verkko	Rautatienkadulla heikot liikennejärjestelyt. Sorinsillan etelälaidalla pyörätie mutta käytetyimmällä pohjoisreunalla yhdistetty väylä.	Pyöräliikenteen verkon mukaisesti Rautatienkadulla laadukas verkko. Sorinsillalla kohtalaiset järjestelyt, mutta yhteys molemmin puolin.	Pyöräliikenteen verkon mukaisesti Rautatienkadulla ja Sorinsillalla laadukkaat jalankulusta erotellut verkolliset järjestelyt.
Pysäköinti	Asema-aukion pohjois- ja etelälaidalla.	Ei erikseen osoitettu. Asema-aukiolla ja Pohjoiskannella olevia pysäköintipaikkoja voidaan osoittaa mikroliikenteen, esimerkiksi sähköpotkulautojen käyttöön.	Ei erikseen osoitettu. Asema-aukiolla ja Pohjoiskannella olevia pysäköintipaikkoja voidaan osoittaa mikroliikenteen, esimerkiksi sähköpotkulautojen käyttöön.

Joukkoliikenne			
Vaihtomahdollisuudet	Matkaterminaaliin rakennettava raitiotiepysäkki parantaa yhteyksiä raitiotien ja rautatieaseman välillä huomattavasti. Paikallisliikenteen pysäkeille Rautatienkadulla kuljetaan pysäköintialueen poikki.	Asema-aukion muuttuminen jalankulkutilaksi ja puistoksi parantaa kulkuyhteyksiä Rautatienkadun linja-autopysäkeille. Rautatienkadun muutosten myötä pysäkit ovat myös paremmin havaittavissa Rautatieasemalta saavuttaessa. Samoin Pakkahuoneenaukion pysäkit parantavat vaihtomahdollisuuksia.	Asema-aukion muuttuminen jalankulkutilaksi ja puistoksi parantaa kulkuyhteyksiä Rautatienkadun linja-autopysäkeille. Rautatienkadun muutosten myötä pysäkit ovat myös paremmin havaittavissa Rautatieasemalta saavuttaessa. Samoin Pakkahuoneenaukion pysäkit parantavat vaihtomahdollisuuksia.
Pysäkkien laatu	Raitiotiepysäkki laadukas. Rautatienkadun linja-autopysäkkien laatu on huono, ei riittäviä odotustiloja, eikä seisontatiloja.	Raitiotiepysäkki laadukas. Laadukkaat linja-autopysäkit Rautatienkadulla.	Raitiotiepysäkki laadukas. Laadukkaat linja-autopysäkit Rautatienkadulla.
Taksit			
Kapasiteetti	Asema-aukiolla 10–15 taksipaikkaa. Aukiolla runsaasti lisätilaa, jos kysyntä on suurempaa. Pakkahuoneenaukiolla lisäksi taksiasema.	Taksi- ja saattopysäköintialueella asemakeskuksen alla tilaa noin 20 taksille. Saattopysäköintialue ja mahdollisuus alueen ympäristöön mahdollistaa lisäkapasiteetin, jos kysyntä on suurempaa.	Noutoparkin taksiasemalla tilaa noin 10–15 taksille. Tila on ahdas, eikä viereinen pieni saattopysäköintialue mahdollista juurikaan lisää ajoneuvoja alueelle.
Käytettävyys	Taksiasema hyvin loogisesti rautatieaseman edustalla. Kulkumatkat ovat lyhyet ja alue helposti havaittavissa. Palvelee hyvin myös Kytälän aluetta.	Katettu tila ja laadukkaat kulkuyhteydet sisätilojen kautta rautatieasemalle ja kohti Nokia-areenaa. Vaatii selkeän opastuksen sisätiloissa. On piilossa, eikä palvele yhtä hyvin Kytälän aluetta kuin Asema-aukio.	Katettu tila ja laadukkaat kulkuyhteydet sisätilojen kautta rautatieasemalle. Yhteydet rautatieaseman ulkopuolelle mutkikkaita ja vaatii paljon opastusta. On piilossa, ja palvelee heikosti Kytälän aluetta.
Ajoyhteys	Liikennevalo-ohjattu liittymä Rautatienkadulle ruuhkautuu helposti iltapäivän vilkkaimpaan aikaan.	Liikennevalo-ohjattu liittymä Rautatienkadulle. Simulointien perusteella toimii sujuvammin kuin nykyinen Asema-aukion liittymä. Noutoparkin liittymässä odotustilat ovat heikot ja iltapäivän vilkkaimpaan aikaan liittymisen Ratapihankadulle on hidasta.	Liikennevalo-ohjattu liittymä Pakkahuoneenaukiolle. Samaa liittymää käyttää myös P-Hämpä ja Pakkahuoneenaukion linja-autojen pysäkkialue. Odotustilat liittymässä ovat heikot ja iltapäivän vilkkaimpaan aikaan liittymisen Ratapihankadulle on hidasta.
Saattoliikenne			
Kapasiteetti	Asema-aukiolla noin 50 saattopaikkaa ja Noutoparkissa aseman itäpuolella 50 autopaikkaa.	Taksi- ja saattopysäköintialueella Asemakeskuksen alla tilaa noin 10–15 saattopaikalle. Noutoparkissa säilyy nykyiset 50 autopaikkaa.	Noutoparkissa noin 20 saattopaikkaa. Lisätilaa alueen pysäköintilaitoksissa. Saattopysäköinnin kapasiteetti vähenee huomattavasti nykytilanteesta. Ei saattopysäköintipaikkoja aseman länsipuolella.
Käytettävyys	Saattopysäköinti hyvin loogisesti rautatieaseman edustalla. Kulkumatkat ovat lyhyet ja alue helposti havaittavissa. Noutoparkin saattopysäköinti palvelee hyvin Rautatieaseman itäpuolelle saapuvia.	Asemakeskuksen alla katettu tila ja laadukkaat kulkuyhteydet sisätilojen kautta rautatieasemalle. On piilossa ja vaatii selkeän opastuksen sisätiloissa. Noutoparkin saattopysäköinti palvelee hyvin Rautatieaseman itäpuolelle saapuvia.	Katettu tila ja laadukkaat kulkuyhteydet sisätilojen kautta rautatieasemalle. Vaatii paljon opastusta. On piilossa ja vaatii selkeän opastuksen sisätiloissa.
Ajoyhteys	Liikennevalo-ohjattu liittymä Rautatienkadulle ruuhkautuu helposti iltapäivän vilkkaimpaan aikaan. Noutoparkin liittymässä odotustilat ovat heikot ja iltapäivän vilkkaimpaan aikaan liittymisen Ratapihankadulle on hidasta.	Liikennevalo-ohjattu liittymä Rautatienkadulle. Simulointien perusteella toimii sujuvammin kuin nykyinen Asema-aukion liittymä. Noutoparkin liittymässä odotustilat ovat heikot ja iltapäivän vilkkaimpaan aikaan liittymisen Ratapihankadulle on hidasta.	Liikennevalo-ohjattu liittymä Pakkahuoneenaukiolle. Samaa liittymää käyttää myös P-Hämpä ja Pakkahuoneenaukion linja-autojen pysäkkialue. Odotustilat liittymässä ovat heikot ja iltapäivän vilkkaimpaan aikaan liittymisen Ratapihankadulle on hidasta.

Autoliikenne			
Liikenneverkko	Rautatienkatu ja Kalevantie ovat tarkastelualueella osa keskustan autokehää. Rautatienkadulla on 2+2-kaistainen poikkileikkaus ja Kalevantiellä 2+1-kaistainen poikkileikkaus. Liittymät ovat pääasiassa liikennevalo-ohjattuja.	Molemmat kadut säilyvät osana autoliikenteen kehää. Rautatienkadun katutila järjestellään uudestaan, tavoitteen mukainen poikkileikkaus 1+1-kaistainen. Liittymissä säilyy kääntymiskaistat, joten kadun kapasiteetti tai välityskyky ei juurikaan laske nykytilasta.	Molemmat kadut säilyvät osana autoliikenteen kehää. Rautatienkadun katutila järjestellään uudestaan, tavoitteen mukainen poikkileikkaus 1+1-kaistainen. Liittymissä säilyy kääntymiskaistat, joten kadun kapasiteetti tai välityskyky ei juurikaan laske nykytilasta.
Pysäköinti	Rautatieaseman pysäköintilaitoksissa lähes 700 pysäköintipaikkaa. Kadunvarsipysäköintiä alueen lähikaduilla noin 100 paikkaa. P-Hämpin maanalaisessa pysäköintilaitoksessa rautatieaseman välittömässä läheisyydessä noin 1 000 paikkaa.	Nykyiset maanpäälliset pysäköintilaitokset poistuvat ja kadunvarsipysäköinti Rautatienkadulta poistuu. Asemakeskuksen maankäytön tarvitsemat pysäköintipaikat osoitetaan maanalaisista pysäköintilaitoksista. P-Hämpin laajennus vastaa osittain poistuvien maanpäällisten pysäköintilaitosten kapasiteettivajeeseen. Pohjoiskannen maankäytölle toteutetaan uusi pysäköintilaitos Pohjoiskannen alapuolelle.	Nykyiset maanpäälliset pysäköintilaitokset poistuvat ja kadunvarsipysäköinti Rautatienkadulta poistuu. Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen maankäytön tarvitsemat pysäköintipaikat osoitetaan lähialueen pysäköintilaitoksista. P-Hämpin laajennus vastaa osittain poistuvien maanpäällisten pysäköintilaitosten kapasiteettivajeeseen.
Huoltoliikenne			
Tavarantoimitukset	Toimitukset Rautatieasemalle Asema-aukion kautta. Ei eroteltuja huoltopaikkoja, huolto tapahtuu aukiolta jalankulun ja muun liikenteen seassa. Lyhyet kävelymatkat, mutta ei varastotiloja, joten toimitukset ovat hitaita. VR:n huolto Suvantokadun liittymän kautta laitureille.	Asemakeskuksen ja rautatieaseman tavarantoimitukset maanalaisen huoltotilan kautta. Selkeä paikka raskaalle huoltoliikenteelle. Pohjoiskannen tavarantoimitukset kansitason alapuolelta ja osittain kannen päältä, mikä ei ole tavoitteen mukaista. VR:n huolto Suvantokadun liittymän kautta laitureille.	Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen tavarantoimitukset kansien alapuolisten huoltopihojen kautta. Huoltopihat ovat pieniä ja ahtaita mutta riittävät. Toimistorakennusten huoltoliikenne kannen kautta, mikä ei ole tavoitteen mukaista. Rautatieaseman tavarantoimitukset Pakkahuoneenaukion kautta, jossa tilat ovat rajalliset. VR junien huolto Suvantokadun liittymän kautta laitureille.
Jätehuolto	Rautatieaseman keskitetty jätépiste 1-laiturin pohjoispäässä ulkotiloissa. Sijaitsee matkustajalaiturilla. Jätteiden kuljetusmatka liiketiloista pitkä ja hankala varsinkin talviolosuhteissa.	Asemakeskuksen jätehuolto maanalaisessa huoltotilassa. Rautatieaseman jätehuolto säilyy nykyisellä paikalla.	Asemakeskuksen ja Pohjoiskannen jätehuolto omilla huoltopihoilla. Asukkaille erilliset jätehuoneet. Huoltopihat ovat mitoitukseltaan pieniä ja ahtaita. Rautatieaseman jätehuolto säilyy nykyisellä paikalla.
Kiinteistöjen huolto	Ei asuinkiinteistöjä.	Kiinteistöjen huolto Asemakeskuksen maanalaisen huoltotilan kautta ei ole kaikelle kiinteistöjen tarvitsemalle huol- lelle riittävä. Riski, että ei-toivottua pysäköintiä leviää katu- ja kansialueille.	Asemakeskuksen huoltopiha ja Pohjoiskannen huoltopihat ovat mitoitukseltaan pieniä ja ahtaita ja liikenne sekoittuu raskaan huoltoliikenteen kanssa. Kannen toimistotalojen huolto puistokannen kautta, mikä ei ole tavoitteellista.
Pelastusliikenne			
Katutila	Pelastusreitit kunnossa. Ratapihankadun 2+2-kaistainen poikkileikkaus mahdollistaa sujuvan hälytysajon.	Pelastusreitit kunnossa. Rautatienkadun ajokaistojen vähentäminen voi hidastaa pelastusliikenteen läpiajoa.	Pelastusreitit kunnossa. Rautatienkadun ajokaistojen vähentäminen voi hidastaa pelastusliikenteen läpiajoa.
Liikenneturvallisuus			
Jalankulkijat	Koettu turvallisuus on heikko: väylät kapeita ja yhdistettyjä, vilkas ympäristö vaikeuttaa havainnointia	Jalankulku eroteltu muista kulkumuodoista. Asema-aukio omistettu jalankululle ja toteutettu Asemapuisto ja Pohjoiskansi laajana jalankulun alueena. Kadunylityskohtia lisätty. Korkeiden rakennusten väliin jäävät varjoiset tilat voivat heikentää koettua turvallisuutta.	Jalankulku eroteltu muista kulkumuodoista. Asema-aukio omistettu jalankululle ja toteutettu Asemapuisto ja Pohjoiskansi laajana jalankulun alueena. Kadunylityskohtia lisätty. Korkeiden rakennusten väliin jäävät varjoiset tilat voivat heikentää koettua turvallisuutta.
Pyöräilijät	Kapeat ja yhdistetyt väylät sekä Rautatienkadun väylän epä-jatkuvuuskohta Asema-aukiolla heikentää merkittävästi liikenneturvallisuutta ja pyöräilyn houkuttelevuutta.	Pyörätiet eroteltu muista kulkumuodoista ja väylien jatku- vuus ei altista onnettomuusriskeille.	Pyörätiet eroteltu muista kulkumuodoista ja väylien jatku- vuus ei altista onnettomuusriskeille.