

# Juhannuskylän liikenneselvitys

Lokakuu 2023

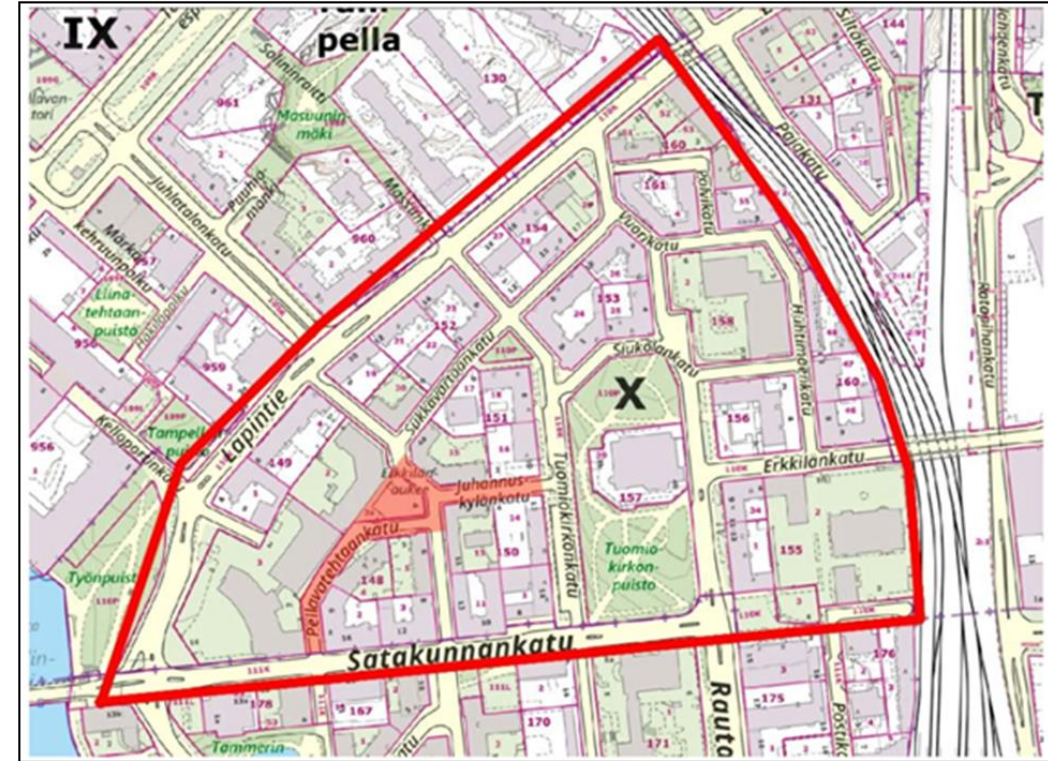
# Johdanto

Tampereen kaupunki on laatimassa Juhannuskylän alueelle täydennysrakentamiseen ja suojeluun tähtäävää asemakaavan muutosta. Kaavamuutos koskee radan, Satakunnankadun ja Lapintien rajaamaa aluetta pois lukien tuomiokirkon kortteli. Kaavatyön luonnosvaiheessa laadittiin alueelle liikenneselvitys.

Tässä Juhannuskylän alueen liikenneselvityksessä on tutkittu Juhannuskylän katuverkon nykytilaa sekä kehittämismahdollisuuksia ja kytkeytymistä ympäröivään liikenneverkkoon. Erityisenä painopisteenä oli tarkastella jalankulun ja pyöräilyn kehittämismahdollisuuksia sekä tutkia alueen pysäköintitilannetta. Liikenneselvitysalue rajautuu Lapintiehen, Satakunnankatuun ja rataan (kuva 1).

Liikenneselvityksen kanssa samanaikaisesti on laadittu yleissuunnitelma Pellavatehtaan kadun, Erkkilänaukeen, Juhannuskylän kadun ja Palokunnankadun alueesta (kuva 1). Yleissuunnitelma-alueella tavoitteena oli parantaa erityisesti jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita ja tutkia mahdollisuuksia lisätä katuvihreää. Yleissuunnitelmaratkaisu on esitetty erillisessä raportissa.

Tampereen kaupungilta työtä ovat ohjanneet Eveliina Könttä, Anna Levonmaa, Timo Seimelä ja Altti Moisala. Liikenneselvitys on laadittu helmikuun 2022 ja kesäkuun 2022 välisenä aikana, ja se on päivitetty lokakuussa 2023. Selvitys on laadittu WSP Finland Oy:ssä, jossa työstä ovat vastanneet Laura Puustovirta (projektipäällikkö), Paula Liukkonen (pääsuunnittelija) sekä Lauri Jokinen ja Annukka Säätelä (avustava suunnittelu).



Kuva 1. Liikenneselvityksen alue rajautuu Lapintiehen, Satakunnankatuun ja rataan.

# Sisällysluettelo

## Liikenneselvitys

1. LIIKENTEEN NYKYTILA JA TAVOITTEET
2. ASEMAKAAVAN MAANKÄYTTÖRATKAISU
3. LIIKENTEEN KEHITTÄMISRATKAISUT
4. LIIKENTEELLISET VAIKUTUKSET JA JATKOTOIMENPITEET

# 1. Liikenteen nykytila ja tavoitteet

- Katuverkko
- Jalankulku
- Pyöräily
- Esteettömyys
- Liikenneturvallisuus
- Joukkoliikenne
- Autoliikennemäärät
- Erityiset liikennettä synnyttävät kohteet
- Autojen pysäköinti

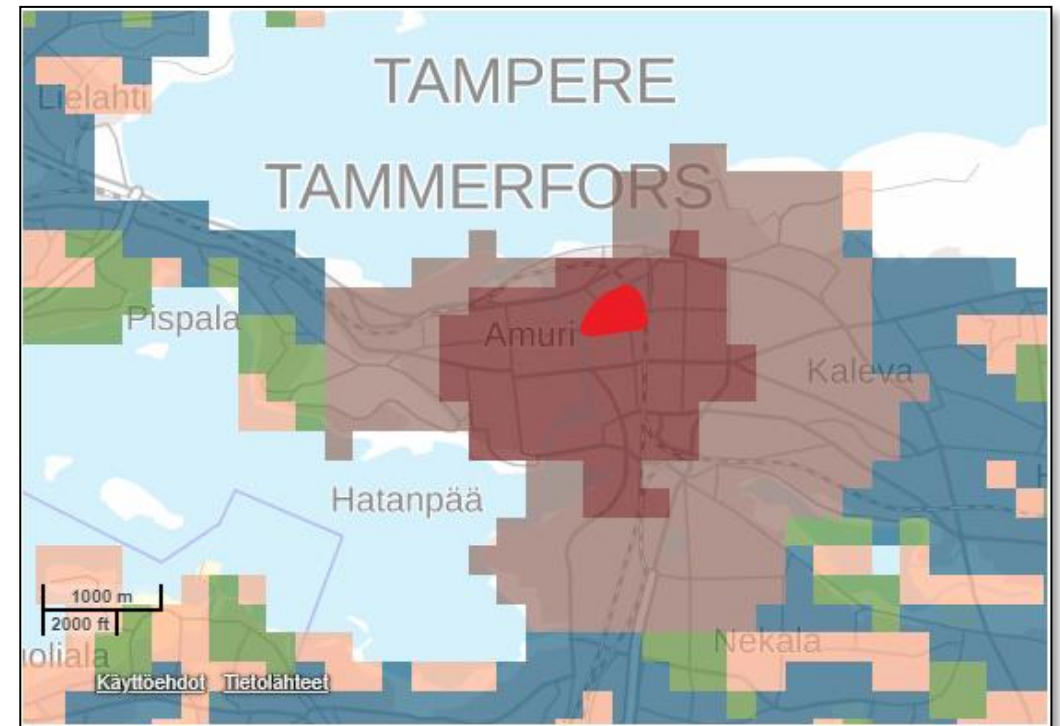


## Katuverkko

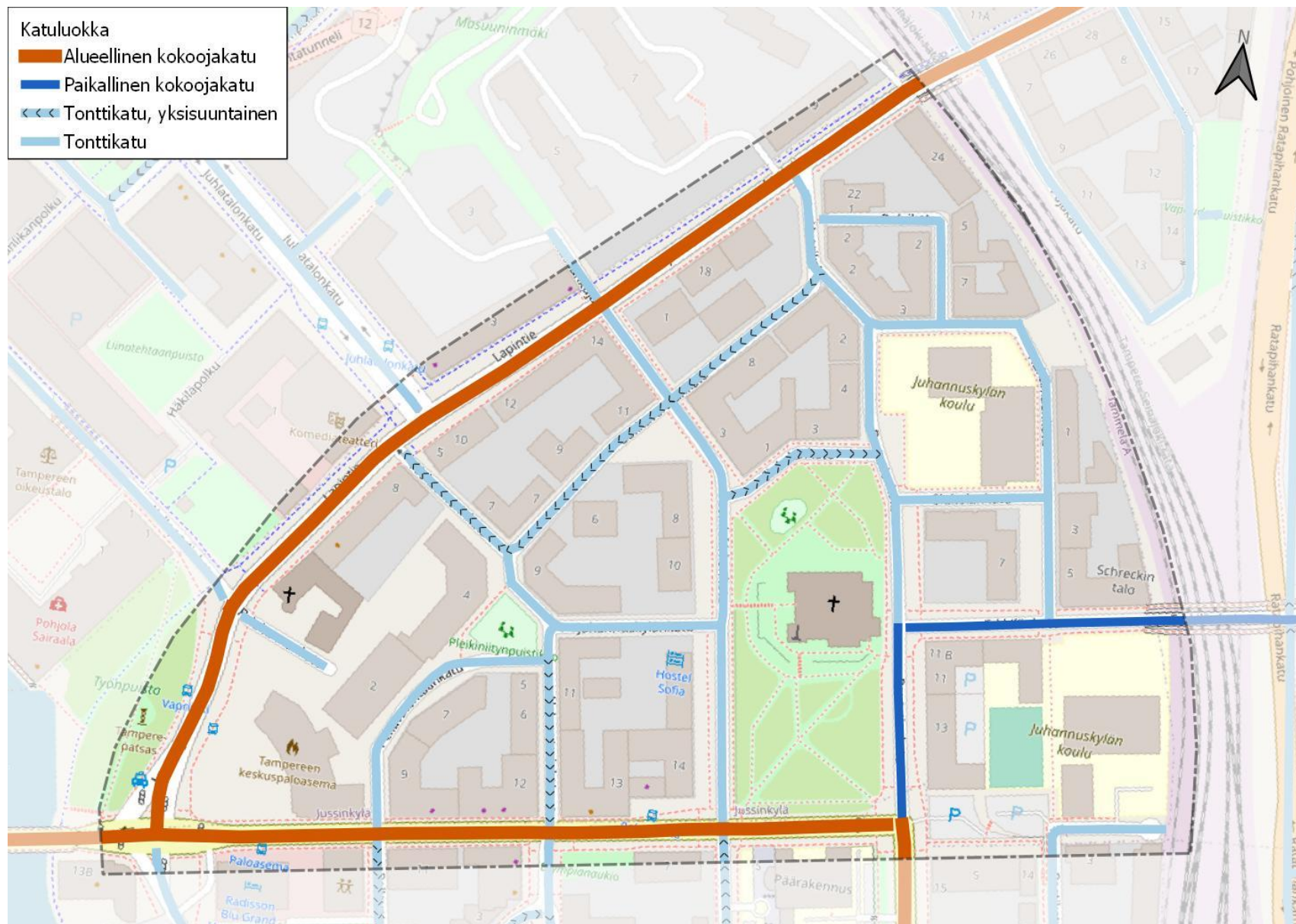
**Katujen luonne:** Suunnittelualue sijoittuu aivan Tampereen keskusta- ja kuuluu liikkumisen osalta jalankulkuvyöhykkeeseen (kuva 2). Suunnittelualueen kaduista Satakunnankatu on alueellinen kokoojakatu ja Lapintie, osa Rautatienkadusta ja Erkkilänkatu ovat paikallisia kokoojakatuja. Muut suunnittelualueen kadut ovat luokitukseltaan tonttikatuja, joiden liikenne koostuu pääosin alueen asukkaiden aiheuttamasta liikenteestä. (kuva 3)

Alueella on julkisia palveluja, kuten päiväkotia, koulu, kirkko ja pelastuslaitos, jotka aiheuttavat alueelle asukasliikenteen lisäksi myös asiointi- ja huoltoliikennettä. Asiointiliikenne painottuu alueen kokoojakatuille, mutta mm. tuomiokirkon ja koulujen aiheuttamaa saatto- ja pysäköintipaikanhakuliikennettä on myös alemmalla katuverkolla. Pelastuslaitoksen hyökkäysreitteinä toimivat nykytilanteessa Lapintien ja Satakunnankadun lisäksi myös tonttikatuluokaiset Palokunnankatu, Pellavatehtaankatu ja Aleksanterinkatu. Suunnittelualueen itäreunalle, Erkkilänkadulle ja Rautatienkadulle on tulevaisuudessa sijoittumassa keskustan pysäköintikehä.

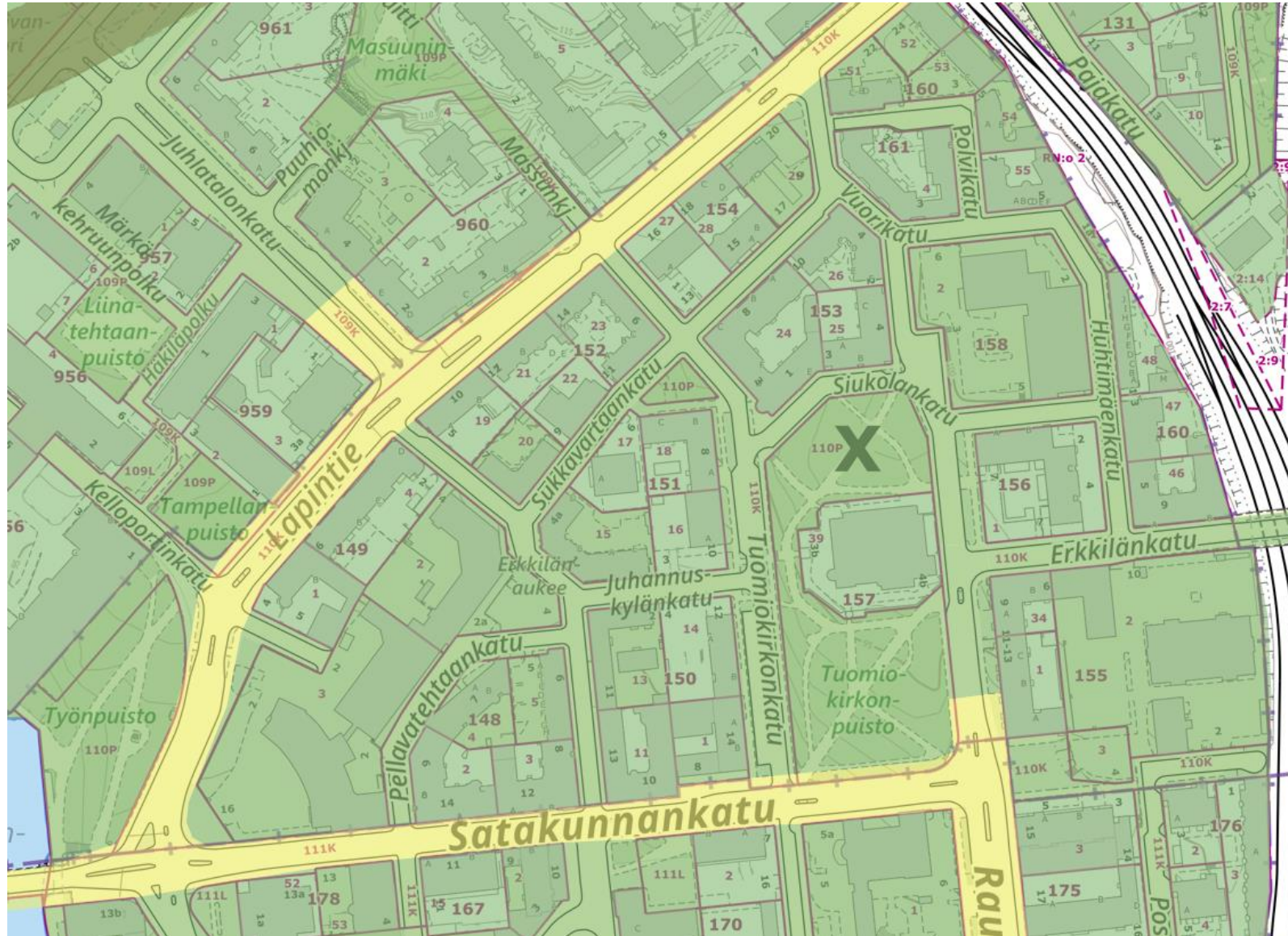
Suunnittelualueen rajaavilla Lapintiellä ja Satakunnankadulla on nopeusrajoitus 40 km/h ja kaikilla tonttikaduilla 30 km/h. (kuva 4)



Kuva 2. Suunnittelualueen sijoittuminen Tampereen yhdyskuntarakenteessa. (lähde: [Ymparisto > Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeet](#))



Kuva 3. Juhannuskylän alueen katuverkko.



# Jalankulku

Suunnittelualueella jalankulku on ohjattu kapeahkoille jalkakäytävälle. Alueen tonttikatujen reunoilla olevien jalkakäytävien leveydet ovat pääosin 1,2-2,5 metriä. Rautatienkadulla jalkakäytävän leveys on yksittäisillä osuuksilla 3,0 metriä. Jalkakäytävien kapeutta korostaa se, että liikennemerkkejä sekä valaisimia on sijoitettu jalkakäytävälle reunakiven viereen, mikä vaikeuttaa kapeiden jalkakäytävien talvikunnossapitoa. Alueen jalkakäytävät on esitetty kuvassa 6.

Alueen nykyisessä asemakaavassa on osoitettu yleiselle jalankululle varattuja yhteyksiä ja alueita Erkkilänaukeen leikkialueen luoteispuolelle ja Sukkavartaankadun puistoalueen eteläpuolelle. Molemmat ovat toteutuneet kaavan mukaisesti. Myös Juhannuskylän koulun tontille on osoitettu rasiitteena yleiseen jalankulkuun varattu yhteys, mutta sen paikalle on toteutettu autojen pysäköintipaikkoja. Lisäksi yleiselle jalankululle ja pyöräilylle on asemakaavassa varattu Erkkilänaukeen katujakso kokonaisuudessaan sekä Sukkavartaankadun koillispuolelta ja Polvikadun länsipuolelta. Näistä on toteutettu vain Polvikadun ratkaisu sulkemalla autoliikennenyhteys Polvikadulta Vuorikadulle pollarein. Alueen nykyisessä asemakaavassa jalankululle ja pyöräilylle varatut alueet ja niiden toteutuminen nykytilanteessa on esitetty jäljempänä, kuvassa 7.

Jalankulkija- ja pyöräilijämääriä on laskettu kesäkuussa vuosina 2018, 2019 ja 2020 suunnittelualueella Lapintiellä ja Erkkilänkadulla. Jalankulkijoiden vuorokausiliikenteen määrä on vaihdellut Lapintiellä Palokunnankadun kohdalla, ollen vuoden 2019 laskennassa 2900 jk/vrk ja vuoden 2020 laskennassa 3450 jk/vrk. Ratasillan kohdalla vuorokausiliikenteen määrä on vuoden 2018 laskennassa ollut 2250 jk/vrk ja vuoden 2019 laskennassa 1750 jk/vrk. Erkkilänkadulla jalankulkijoiden määrä ratasillan kohdalla on vuoden 2018 laskennassa ollut 1250 jk/vrk vuoden 2019 laskennassa 1400 jk/vrk. Vuorokausiliikenteen määrittämisessä on käytetty *Liikenteen kehitys Tampereella 2020* -raportissa mainittuja tuntiliikenteen vaihtelukertoimia.

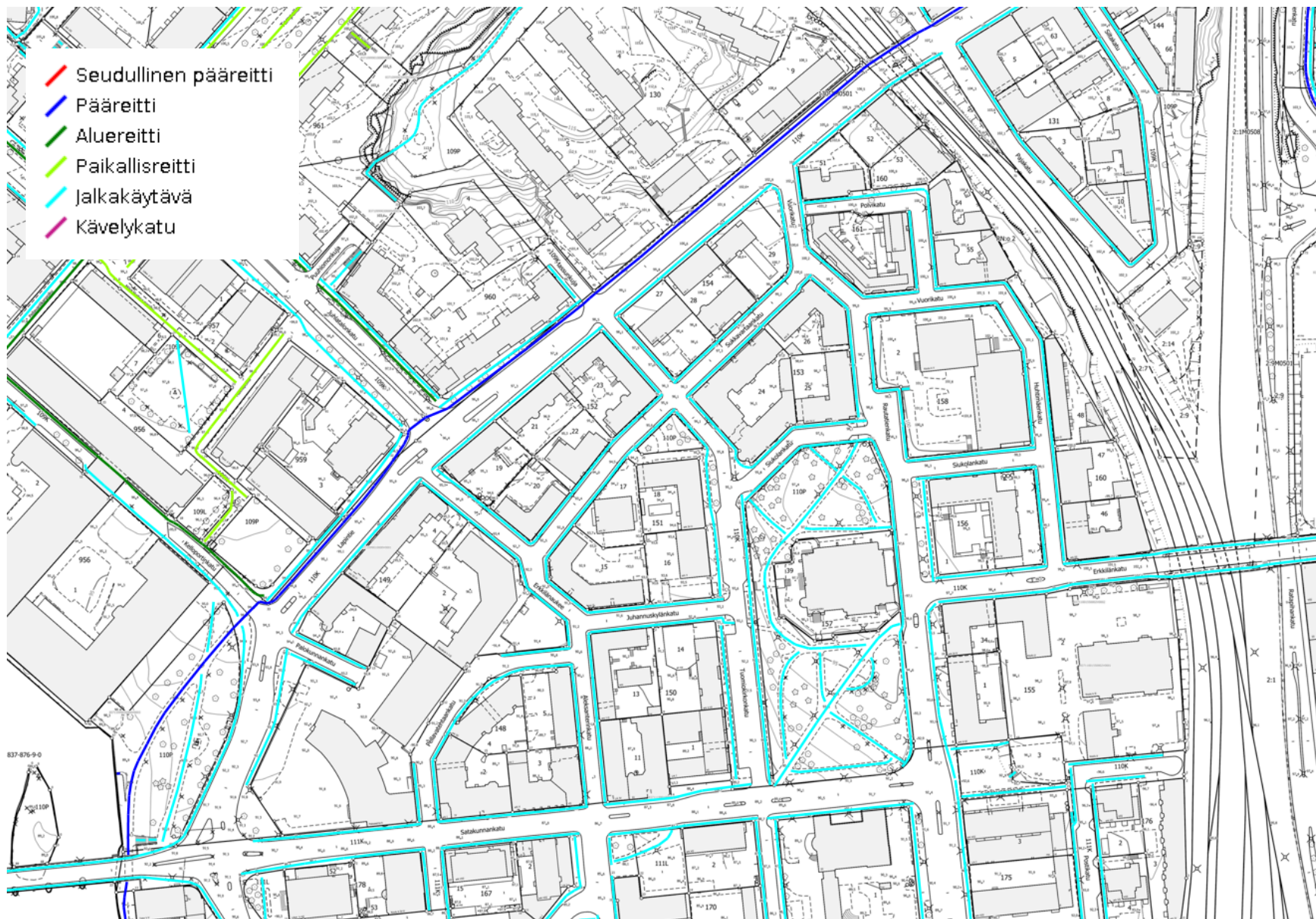


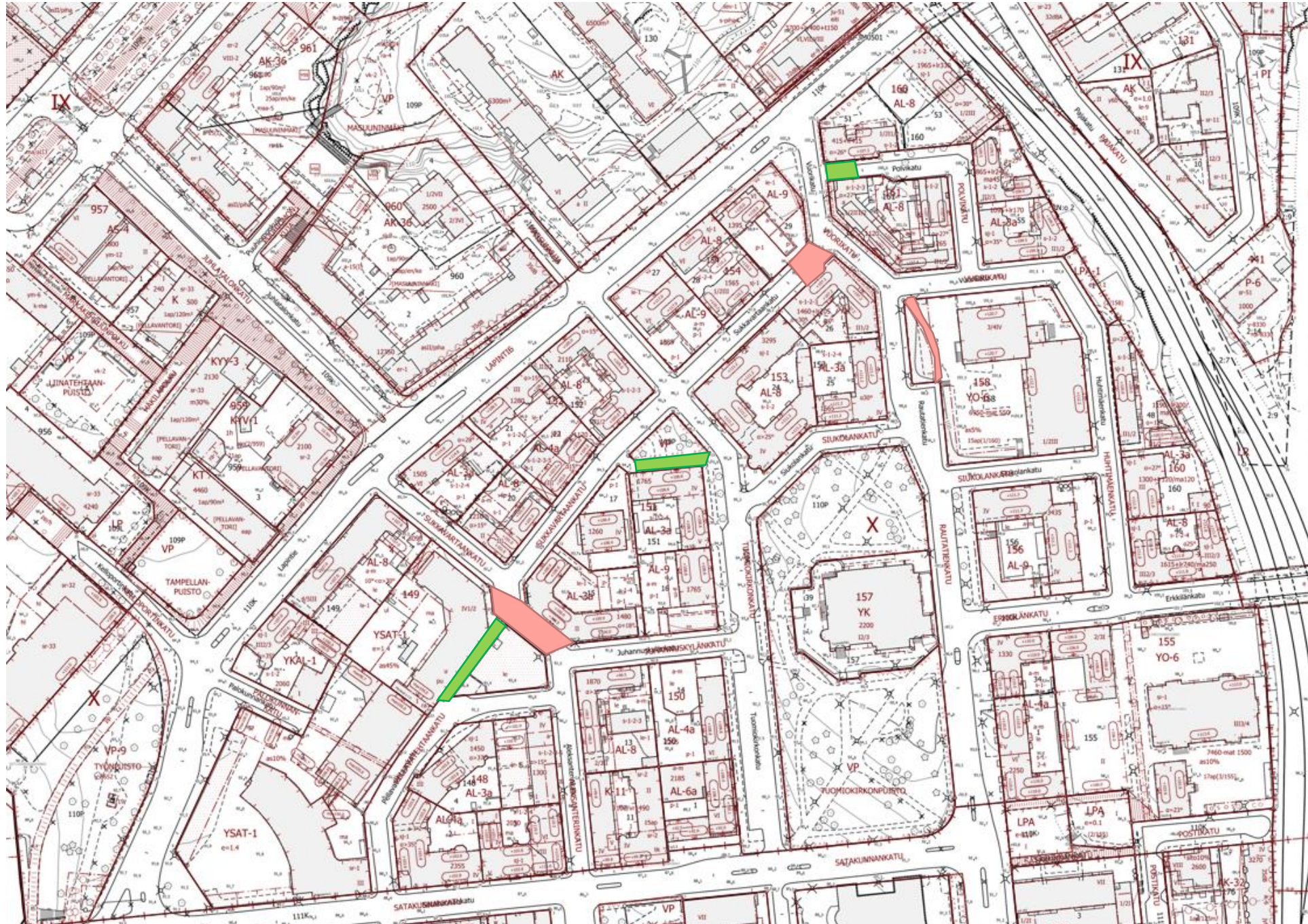
Kuva 5. Reunakiven viereen sijoitettu valaisinpylväs hankaloittaa kapean jalkakäytävän talvikunnossapitoa. (kuva: P. Liukkonen, WSP)

Taulukko 1. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden vuorokausiliikennemääriä kesäkuussa 2018, 2019 ja 2020.

	6/2018		6/2019		6/2020	
	Jalankulku	Pyöräily	Jalankulku	Pyöräily	Jalankulku	Pyöräily
<b>Lapintie (Palokunnankatu)</b>	-	-	2 906	1 092	3 465	2 052
<b>Lapintie (ratasilta)</b>	2 260	1 355	1 733	2 240	-	-
<b>Erkkilänkatu (ratasilta)</b>	1 259	546	1 378	527	-	-







## Pyöräily 1/2

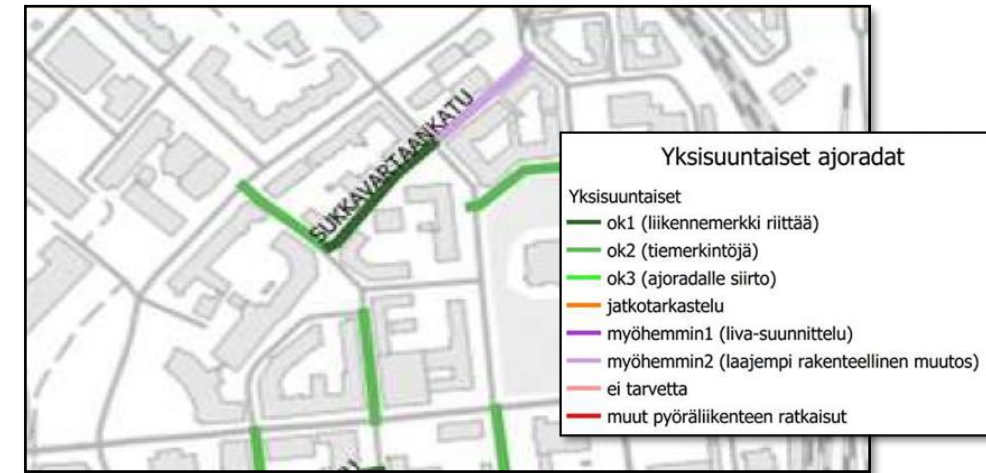
Asemakaavan muutosalueella pyöräily on osoitettu pääosin autoliikenteen kanssa samaan tilaan ajoradoille. Ainoastaan Lapintiellä on nykyisin pyörätie. (kuva 6)

Pyöräiliikenteen tavoiteverkossa (kuva 9) pääreitit on osoitettu Lapintielle, Vuorikadulle ja Rautatienkadulle. Erkkilänskadulle on määritelty pyöräiliikenteen aluereitti. Kyseisillä pää- ja aluereiteillä tavoitteena on jalankulusta erotellut pyörätiet lukuun ottamatta Vuorikatua, jossa pyöräily on tavoitetilanteessakin ajoradalla rajallisen katutilan vuoksi. Pääreiteistä Lapintielle on toteutettu jalankulusta eroteltu pyörätie. Erkkilänskadulle on laadittu katusuunnitelma, jossa pyöräiliikenne on eroteltu jalankulkuliikenteestä. Rautatienkadun pääpyöräreitin kehittämisestä välille Rongankatu – Erkkilänskatu ei ole olemassa suunnitelmaa.

Muut asemakaavan muutosalueen kadut ovat pyöräilyn paikallisreittejä, joilla tavoitteeksi on määritelty kaksisuuntainen pyöräiliikenne sijoittuen ajoradalle. Suunnittelualueen yksisuuntaisilla kaduilla kaksisuuntainen pyöräily on sallittu nykytilanteessa Sukkavartaankadulla Erkkilänskauteen ja Vuorikadun välillä, vaikka kadun ajoradan leveys on pysäköinti huomioiden vain hieman reilut 3 metriä (ohjeen mukainen leveys 4,25 m). Järjestely on kuitenkin toimiva, koska liikenteen määrä kadulla on vähäinen, nopeustasot matalat ja kohtaamispaikkoja on tonttiliittymien kohdilla.

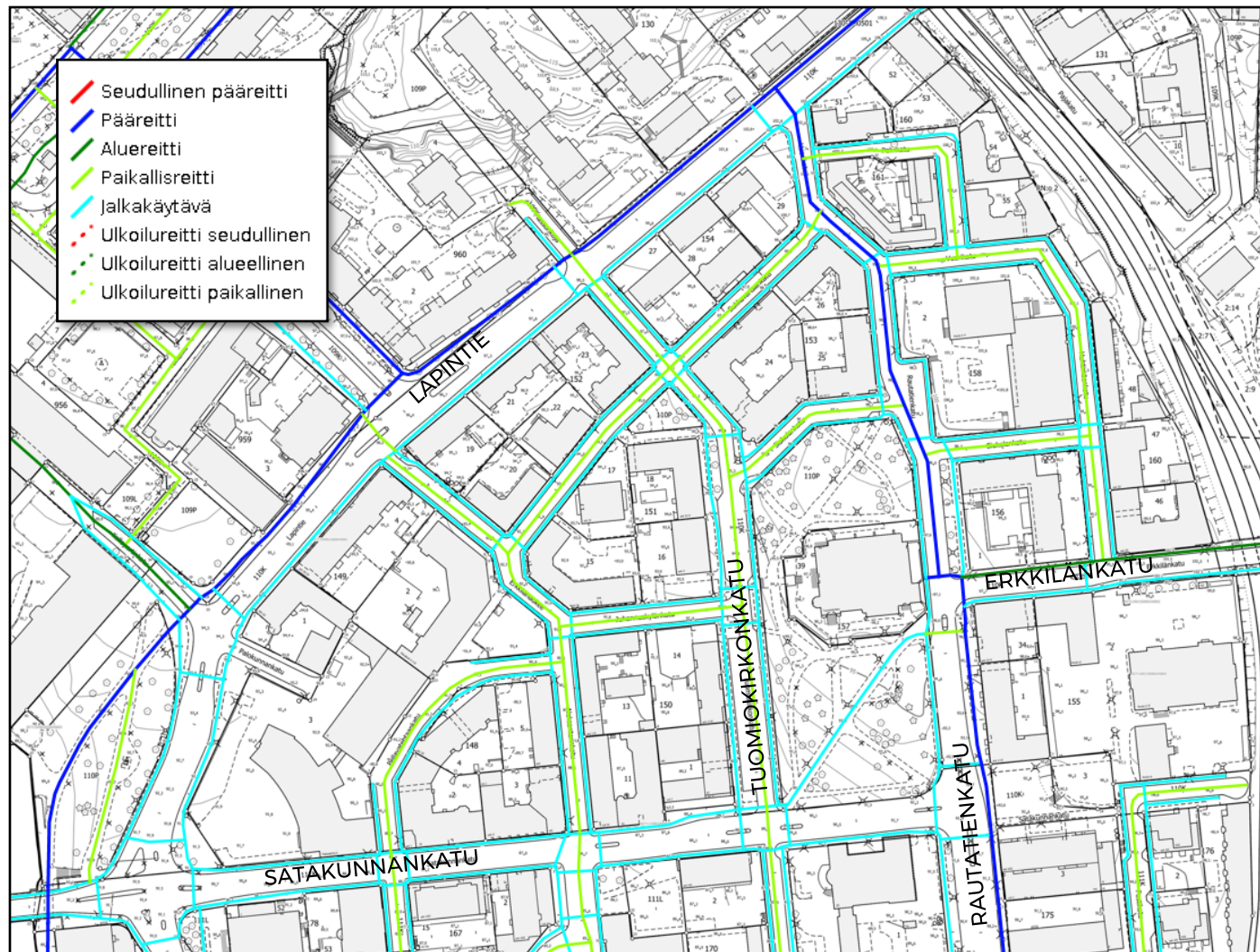
Tampereen kokemukset pyöräilyn kaksisuuntaistamisesta yksisuuntaisilla ajoradoilla ovat ensimmäisen pilottivuoden jälkeen olleet positiivisia. Suunnitelmissa on edelleen laajentaa pyöräilyn mahdollistamista kaksisuuntaisesti kaikilla muillakin suunnittelualueen yksisuuntaisilla katuosuuksilla, joita ovat Siukolankatu, Sukkavartaankatu Erkkilänskauteen pohjoispuolella sekä Aleksanterinkatu Pellavatehtaankadun ja Satakunnankadun välillä (kuva 8). Toteutettuja ratkaisuja tulisi kehittää merkittävällä yksisuuntaisten katuosuuksien molempiin päihin vähintään 5 metrin pituiset pyöräkaistaosuudet ja/tai ohjaamalla pysäköinti taskuihin, jolloin niin pyörä- kuin autoliikennekin ohjautuvat rakenteellisesti paremmin omille kaistoilleen.

Pyöräiliikenteen määriä on laskettu Lapintiellä ja Erkkilänskadulla kesäkuussa vuosina 2018, 2019 ja 2020. Lapintien pääreitillä Pyöräilymäärät ovat vaihdelleet laskentahetken ja -paikan mukaan noin 1400 ja 2300 pp/vrk välillä. Pyöräilijöiden määrään vaikuttaa merkittävästi otoslaskentahetken ja -päivän säätila, mikä selittää liikennemäärän suurta vaihtelua. Erkkilänskadulla pyöräilijöiden määrä on vaihdellut vain vähän ollen noin 550 pp/vrk.



Kuva 8. Yksisuuntaiset katujaksot, joilla on suunniteltu sallittavan kaksisuuntainen pyöräily. Sukkavartaankadulla järjestelyt on jo toteutettu. (lähde: Kaksisuuntainen pyöräiliikenne yksisuuntaisilla ajoradoilla, Tampere, T. Seimelä)

## Pyöräily 2/2



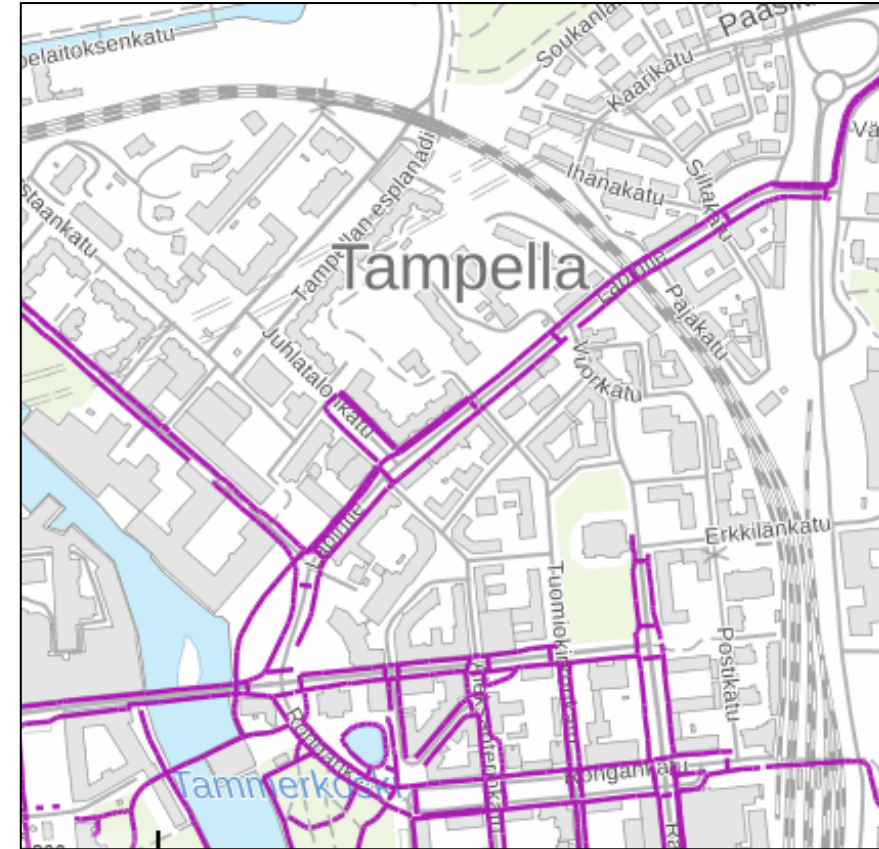
## Esteettömyys

Suunnittelualueen reunoilla on Lapintielle ja Satakunnankaduille määritelty esteettömyyden erikoistason reitit. Suunnittelualueella sijaitsee Tampereen Tuomiokirkko, joka on määritelty esteettömyyden erikoistason palvelukohteeksi, jonne määrittelyperiaatteiden mukaan turvataan esteettömyyden erikoistason reitti vähintään lähimmältä raitiotie- tai linja-autopysäkiltä. Tämän vuoksi myös Rautatienkadulla, kirkolta etelän suuntaan, on tavoitteena toteuttaa erikoistason reitti. Muutoin suunnittelualue kuuluu määrittelyperiaatteiden mukaan esteettömyyden perustasolle niiltä osin kuin alueella tehdään katujen saneerauksia.

Jatkosuunnittelussa on tarpeen tarkastella erikoistason laajentamista reitille Palokunnankatu - Pellavatehtaankatu - Juhannuskylänkatu, joka yhdistää kansalliseen kaupunkipuistoon kuuluvat Tampellan puiston, Erkkilänaukeen ja Tuomiokirkon puiston. Erikoistason reiteillä on linjattu noudatettavan Tampereen kaupunkitaohjetta ja pyrittävään reittien jatkuvuuteen, minkä lisäksi tavoitteena on erotella jalankulku- ja pyöräliikenne toisistaan.

Suunnittelualueen nykyiset jalkakäytävät ovat paikoitellen niin kapeita, etteivät ne täytä esteettömyysvaatimuksia. Alueen reunakivijärjestelyt sen sijaan ovat pääosin tavoitellulla esteettömyyden tasolla. Lapintien saneeratulle osuudelle on toteutettu suojateiden yhteyteen varoitusalueet. Muilta alueen suojateiltä varoitusalueet puuttuvat. Lapintiellä jalankulku ja pyöräily on erotettu toisistaan erikoistason vaatimusten mukaisesti.

Asetetut esteettömyyden tavoitteet on huomioitu Erkkilänkadun ja Lapintien uusissa katusuunnitelmissa lukuun ottamatta Erkkilänkadun pohjoispuolella olevaa suojatietä, jonka pituus säilyy katusuunnitelman mukaan yli 7 metrisenä. Juhannuskylän asemakaava-alueen katujen kehittämisen jatkosuunnittelussa tulee huomioida määritellyt erikoistason reitit sekä muiden saneerattavien katujen osalta Tampereen kaupunkitilaohjeen esteettömyyden perustason mukaiset ratkaisut.

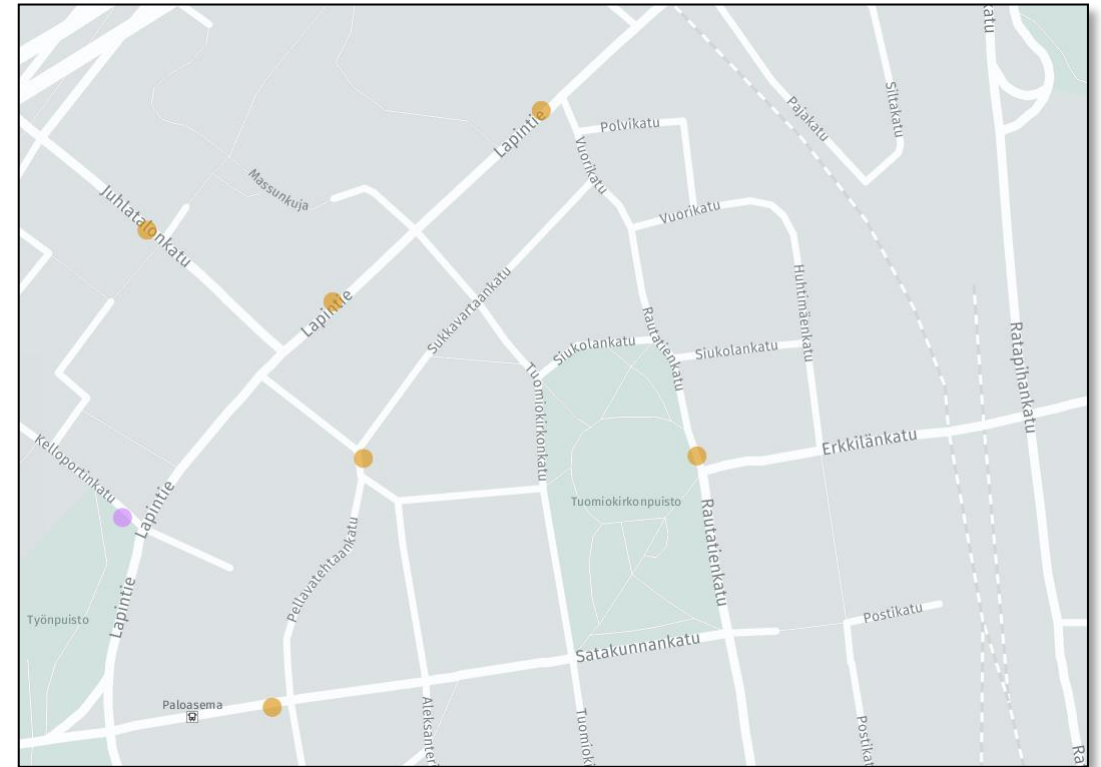


Kuva 10. Esteettömyyden erikoistason tavoiteverkko. (lähde: [Oskari-Kartat.tampere.fi](http://Oskari-Kartat.tampere.fi))

## Liikenneturvallisuus 1/2

**Onnettomuudet:** Suunnittelualueella on sattunut vuosien 2016-2020 aikana yhteensä 5 poliisin tietoon tullutta, loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta (kuva 11).

Kaikki onnettomuudet ovat sattuneet jalankulkijoille. Kaksi onnettomuudesta on sattunut Lapintiellä, jossa autoliikenteen määrät ovat suuria. Toiseen Lapintien onnettomuuspaikoista on rakennettu suojatiesaareke vuoden 2021 aikana. Rautatienkadun ja Erkkilänkadun liittymässä sattunut onnettomuus on tapahtunut liittymän pohjoispuoleisella suojatiellä. Kyseinen liittymä on suunniteltu uusittavan Erkkilänkadun katusaneerauksen yhteydessä. Suojatien osalta katusuunnitelmassa ei kuitenkaan ole esitetty erityisiä, nykyistä tilannetta parantavia toimenpiteitä, kuten suojatiepituuden lyhentämistä, suojatiesaarekettä tai autoliikenteen nopeutta alentavia rakenteita. Erkkilänaukeella sattuneen jalankulkijaonnettomuuden osalta on tiedossa, että jalankulkija on kulkenut autoliikenteen kanssa samaan suuntaan, mutta jalankulkijan tarkka sijainti katupoikkileikkauksessa ei ole tiedossa.



Kuva 11. Suunnittelualueella sattuneet, poliisin tietoon tulleet jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuudet 2016-2020. (lähde: [Onnettomuudet kartalla \(ramboll.com\)](#))

## Liikenneturvallisuus 2/2

**Suojatiejärjestelyt ja näkemäolosuhteet:** Suunnittelualueelle on merkitty asuinalueen sisäisiä suojateitä paljon eri puolille aluetta. Käytännössä suojatie on merkitty lähes kaikkien sivukatujen kohdille. Suojatiemerkinnot puuttuvat nykyisin ainoastaan Vuorikadulta ja Tuomiokirkonkadulta Sukkavartaankadun kohdilla, ja tilanne vaatisikin yhtenäistämistä. Tampere on linjannut, että suojatie merkitään jos ylittävien määrä on yli 200 henkilöä/vrk.

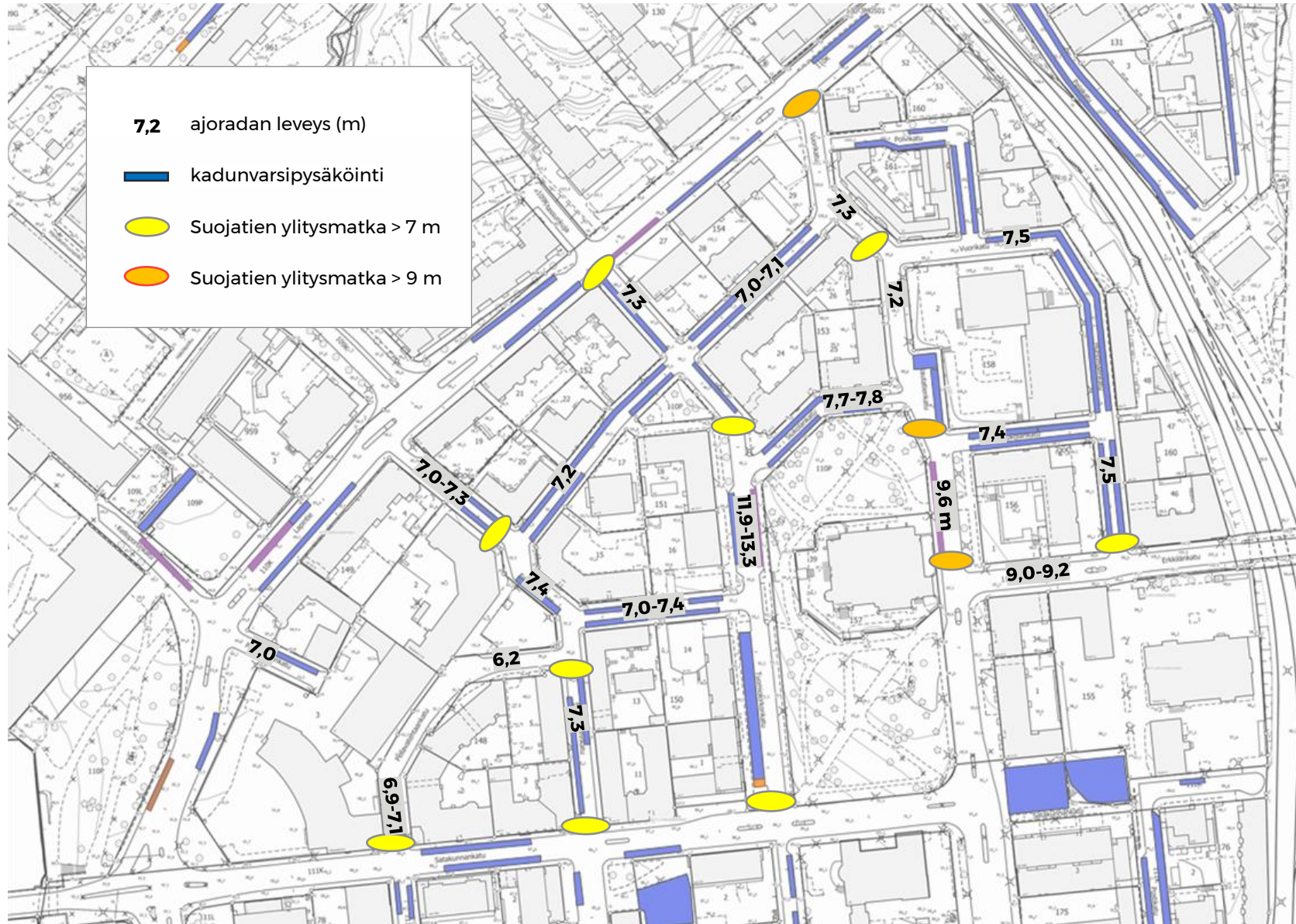
Ajoradan sisältäessä myös pysäköinnin joko yhdellä tai molemmin puolin katuja, on osa suojateista kohtuullisen pitkiä (7-10 metriä). Siukolankadulla pysäköinti on sijoitettu osin taskuun, minkä ansiosta suojatien pituus on huomattavan lyhyt (n. 4,5 metriä). Näkemät suojateiden kohdissa ovat pysäköityjen autojen vuoksi osittain heikkoja. Kuvassa 12 on esitetty nykyiset pikät suojatiet, kadunvarsipysäköinti sekä tonttikatujen ajoratojen leveydet.

Vuorikadun ja Lapintien liittymässä näkemäolosuhteet ovat heikot liittymäkulman, tonttikasvillisuuden sekä läheisen rakennuksen vuoksi. Tuomiokirkonkadun ja Juhannuskylänkadun liittymä on korotettu kokonaisuudessaan, mikä rauhoittaa hyvin alueen autoliikennettä.

Myös katujen varsilla oleva runsas pysäköityjen autojen määrä vaikuttaa merkittävästi alueen tonttikaduilla käytettyihin ajonopeuksiin. Alueen kaduista Rautatienkadulla sekä sen jatkeena olevalla Vuorikadulla puolestaan on vain vähäisessä määrin pysäköintipaikkoja, mikä mahdollistaa paitsi helpon alueen läpiajon, mutta voi toisaalta myös houkuttaa ajamaan asetettua nopeusrajoitusta kovempaa.

Pellavatehtaankadulla on nykyisin pelastustoimen hälytysreitti, eikä pysäköintiä ole sallittu kuin hyvin lyhyelle katuosuudelle, mikä voi houkuttaa ajamaan sallittua nopeutta kovempaa.

**Väistämisjärjestelyt:** Alueen sisäisten katujen väliset liittymät ovat tasa-arvoisia, mikä hillitsee alueella käytettäviä nopeuksia. Yksisuuntaisilla kaduilla pyöräilyn salliminen kaksisuuntaisesti voi aiheuttaa riskejä, mikäli liikenteenohjauksessa ei huomioida autoilijoiden riittävää informointia kaksisuuntaisesta pyöräliikenteestä tai mikäli pyöräilijöille ei aseteta väistämisvelvollisuutta.





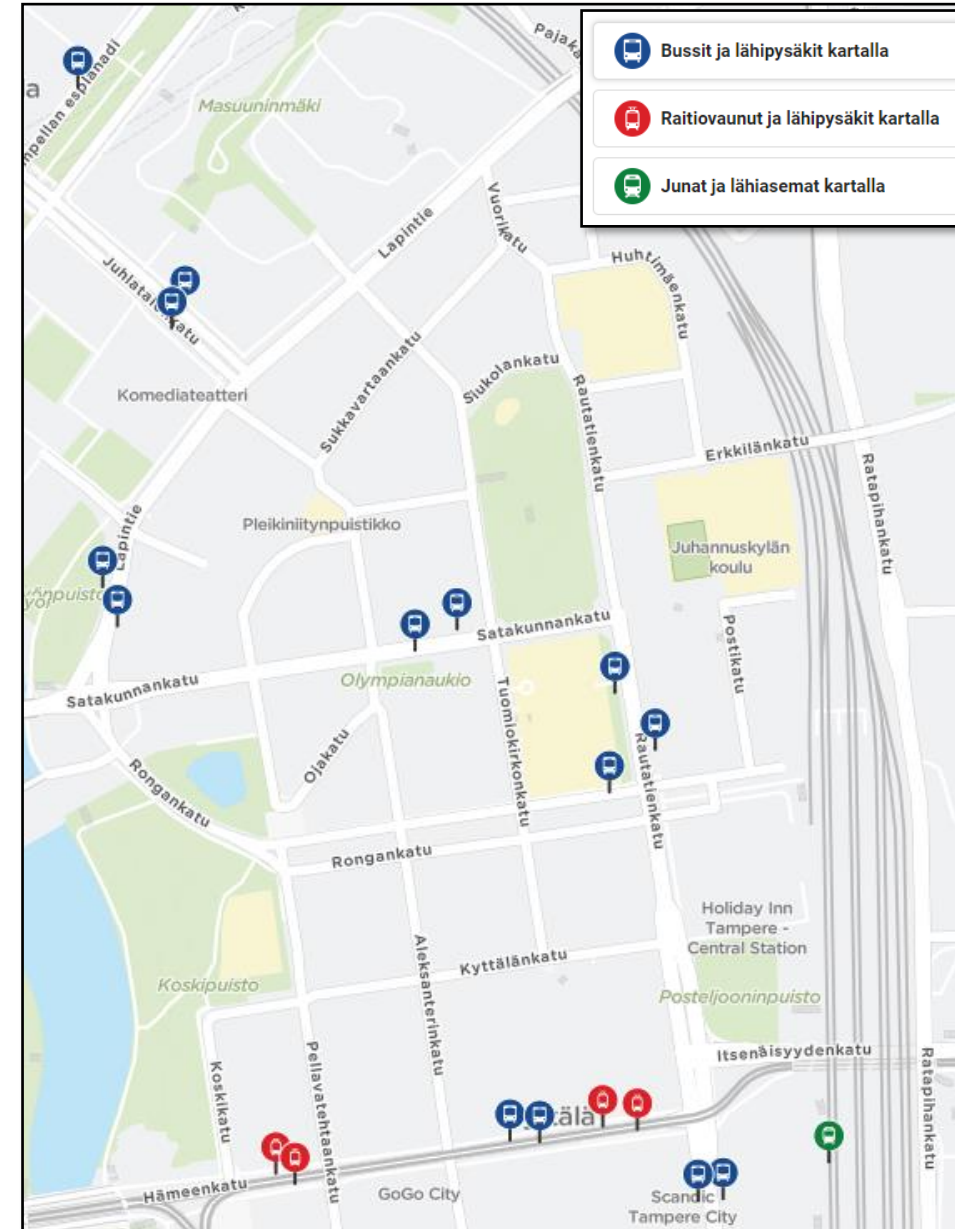
# Joukkoliikenne

Suunnittelualueelle on kokonaisuudessaan määritelty joukkoliikenteen palvelutasoksi luokka 6, mikä tarkoittaa sitä, että joukkoliikenteen tarjonta mahdollistaa vaivattoman joukkoliikenteen käytön, ruuhka-aikaan voi pysäkillä mennä aikatauluja tarkistamatta. Tavoitteena on, että joukkoliikenteen käyttö on kilpailukykyistä muihin kulkumuotoihin nähden ja joukkoliikenteen kulkutapaosuus on korkea.

Lähimmät pysäkit ovat Lapintiellä ja Satakunnankadulla, ja niille on alueelta jalkakäytävyyhteydet sekä saarekkeelliset suojaiteilytykset pysäkkien läheisyydessä. Kävelymatkan pituus suunnittelualueelta lähimmille pysäkillä vaihtelee, ja on enimmillään noin 380 metriä. Nykytilanteessa Lapintien pysäkkien saavutettavuutta heikentää keskuspaloaseman aiheuttama estevaikutus Lapintien ja Pellavatehtaankadun välissä. Lähimmät raitiotiepysäkit ovat Hämeenkadulla, jonne kävelymatka vaihtelee 400 ja 700 metrin välillä.

Lapintietä liikennöi 2 linjaa: 11 ja 31.

Satakunnankatua liikennöi 6 linjaa: 11, 12, 14, 15 a ja b, 29, 30.

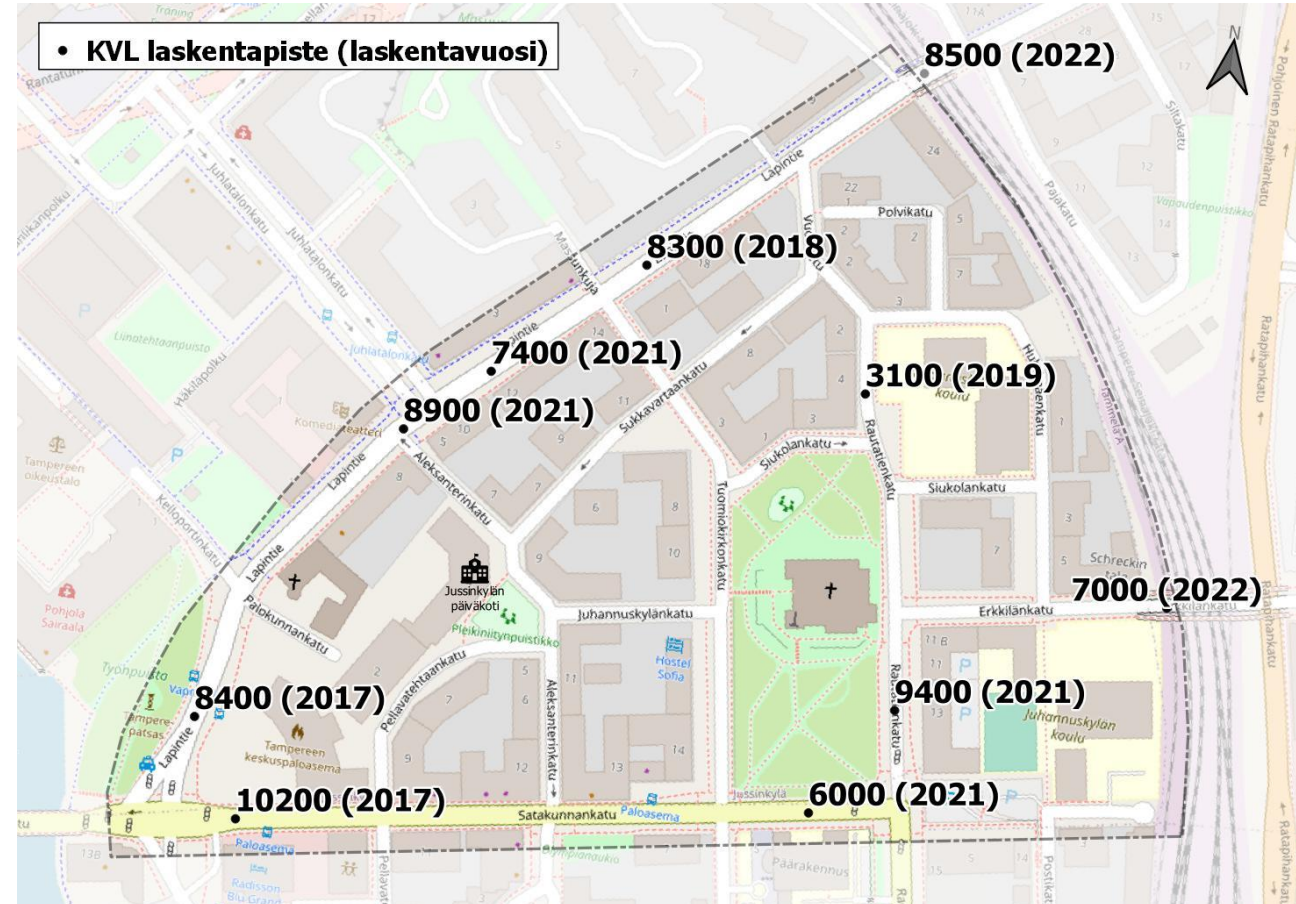


Kuva 13. Joukkoliikennepysäkkien sijainti suunnittelualueella. (lähde: [Nyssen reittiopas \(tampere.fi\)](https://www.nyssenreititopas.tampere.fi))

# Autoliikennemäärät

Suunnittelualueetta ympäröivillä kokoojakaduilla autoliikenteen määrä vuorokaudessa vaihtelee noin 6000 ja 10 000 ajoneuvon välillä (kuva 14). Alueen sisäisillä kaduilla liikennemääriä on laskettu vain Vuorikadulla, jossa autoliikenteen määrä on ollut reilut 3000 ajoneuvoa/vrk. Muilla alueen tonttikaduilla autoliikenteen määrän arvioidaan olevan vähäinen.

Tampereen keskustan pysäköintikehä on muuttumassa siten, että tulevaisuudessa Erkkilänkatu sekä Rautatienkatu Erkkilänkadusta etelän suuntaan ovat osa pysäköintikehää. Muutos lisää autoliikenteen määrää mainituilla kaduilla.



Kuva 14. Juhannuskylän alueen keskivuorokausiliikennemääriä vuosilta 2017-2022.

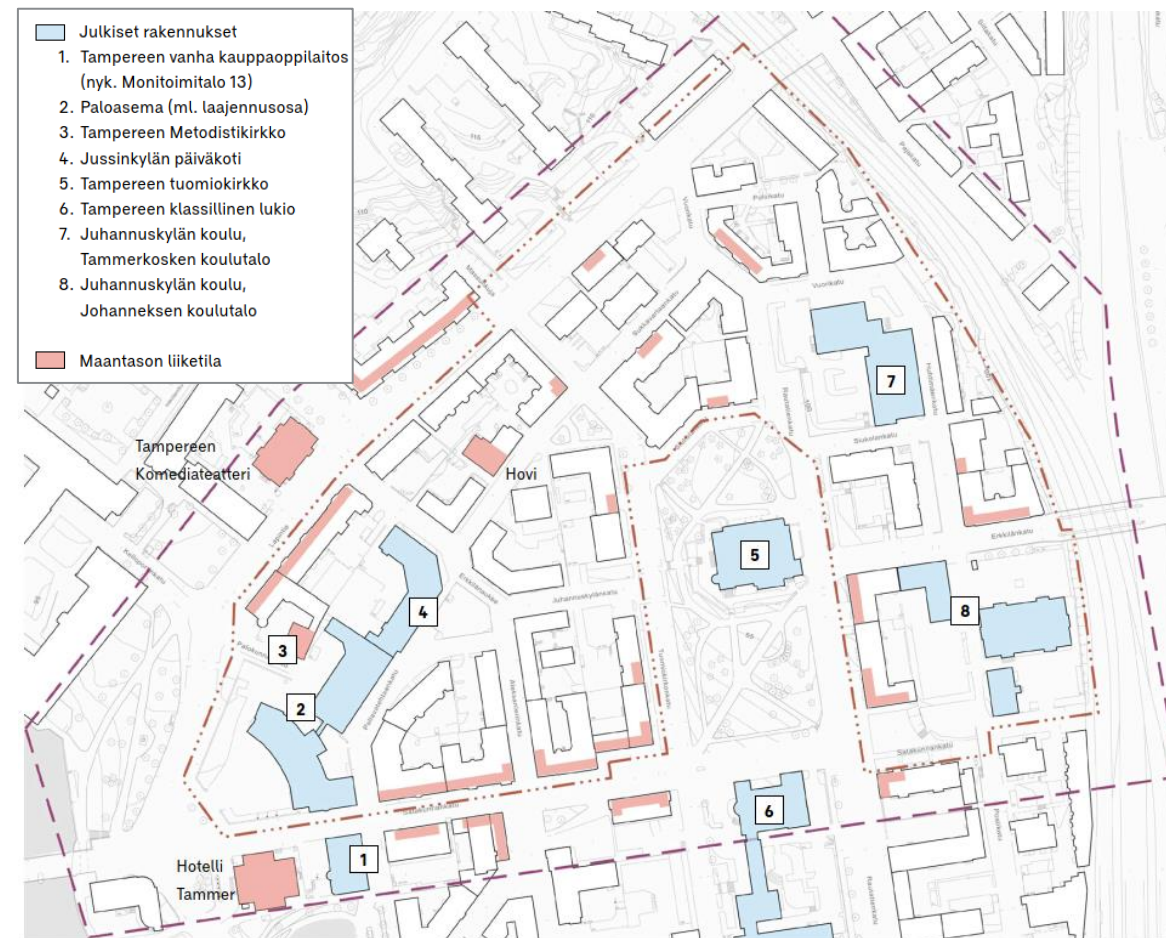
## Erityiset liikennettä synnyttävät maankäytön kohteet

Selvitysalueella sijaitsee julkisia palveluja, kuten päiväkotia, koulu, kirkko ja pelastuslaitos, jotka aiheuttavat alueelle asukasliikenteen lisäksi myös asiointi- ja huoltoliikennettä. Lisäksi alueella on kivistä liiketiloihin, jotka sijoittuvat pääosin kokoojakatujen varrelle.

**Juhannuskylän päiväkodin** vieressä Sukkavartaankadun lounaispuolella on osoitettu 4 autopaikalle 30 minuutin kiekkopysäköinti, mikä palvelee päiväkodin saattoliikennettä. Henkilökunnalle on osoitettu pysäköintipaikkoja kiinteistön sisäpihalle. **Juhannuskylän alakoulu** (Johanneksen koulutalo) saattoliikenne toimii Postikadun kautta sekä Erkkilänkadun puolelta, jossa se hyödyntää alueen tonttikatujen, kuten Huhtimäenkadun ja Siukolankadun pysäköintimahdollisuuksia sekä niiden varsilla olevien kiinteistöjen pysäköintialueita aiheuttaen ongelmia erityisesti tonteilla. Koulun henkilökunnan pysäköinti on osoitettu koulun tontille.

**Pelastuslaitoksen hälytysreitteinä** toimivat nykytilanteessa Lapintien ja Satakunnankadun lisäksi myös tonttikatuluokkaiset Palokunnankatu, Pellavatehtaankatu ja Aleksanterinkatu. Tästä johtuen Pellavatehtaankadulla, pelastuslaitoksen läsiiven kohdalla ei ole sallittu pysäköintiä tai pysähtymistä. Lisäksi se vaikuttaa myös Aleksanterinkadulla siten, että pysähtyminen Pellavatehtaankadun liittymän eteläpuolella on kielletty 15 metrin matkalla. Hälytysreitit järjestelyt tulevat muuttamaan pelastuslaitoksen läsiiven purkamisen myötä.

**Tuomiokirkon sekä liiketilojen** autoilla kulkevat asiakkaat hyödyntävät alueen kadunvarsipysäköintimahdollisuuksia.



Kuva 15. Alueen rakennusten käyttötarkoitukset (Juhannuskylän kaupunkikuvaselvitys ja täydennysrakentamisen viitesuunnitelma, luonnos 7.3.2022 INARO)

## Autojen pysäköinti

Suunnittelualueen katutilaa on varattu varsin paljon pysäköintiin, ja alueen katujen varsilla onkin yhteensä reilut 300 pysäköintipaikkaa. Paikoista merkittävin osuus (noin 230 ap) on maksuvyöhykkeen 2 paikkoja, joilla pysäköinti on maksullista arkisin klo 8-18 välisenä aikana ja lauantaisin klo 8-16 välisenä aikana. Lisäksi alueella on aikarajoitettuja kiekko paikkoja, jotka on tarkoitettu lyhytaikaiseen pysäköintiin tai linja-autojen pysäköintiin. Alueen pysäköintipaikoista 200:lla on pysäköinti mahdollista joko asukaspysäköintitunnuksella A tai Z-luvalla. (kuva 18)

Tampereen kaupungilta saatujen tietojen mukaan asukaspysäköintipiirissä A pysäköintitunnusvarauksien määrä on vaihdellut vuoden 2021 aikana noin 290 ja 320 pysäköintitunnuksen välillä. Eniten kysyntää asukaspysäköintitunnuksille on kesäkuukausina ja vähiten lumisimpaan aikaan talvella (kuva 16). Lähimmät yleiset pysäköintilaitokset Pellavanparkki ja P-Hämppi sijaitsevat hieman reilun 300 metrin kävelymatkan päässä suunnittelualueen laidalta lyhintä reittiä mitattuna.



Kuva 16. Asukaspysäköintitunnusten varausmäärien vaihtelu vuonna 2021. (lähde: P. Stenman, Tampereen kaupunki)



Kuva 17. Katuvarsipysäköintiä Sukkavartaankadulla. (Kuva: K. Leppänen, WSP)

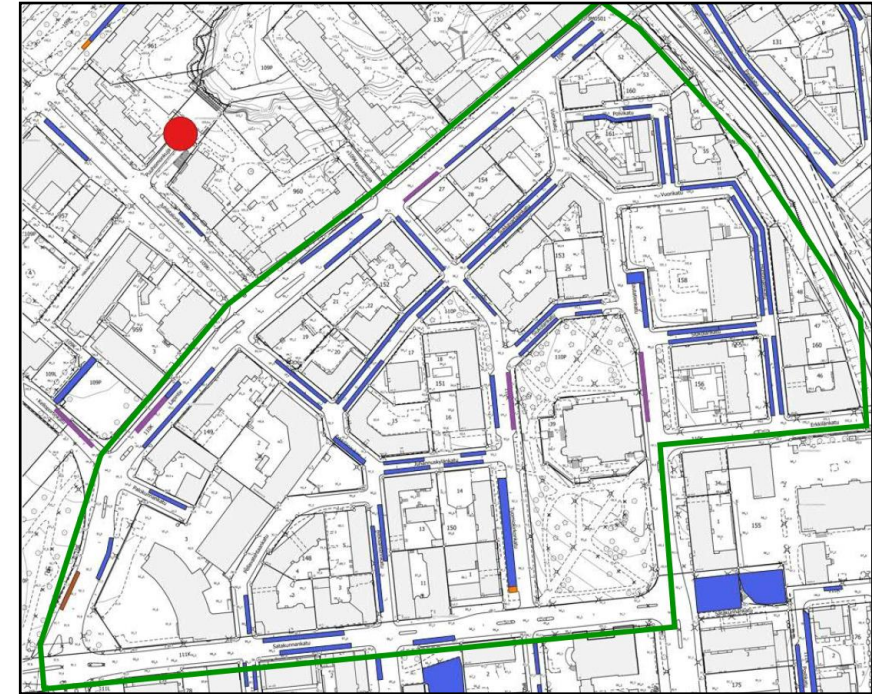


# Pysäköintipaikkojen käyttötutkimus 1/4

Suunnittelualueella tehtiin pysäköintitutkimus, jossa selvitettiin alueen pysäköintipaikkojen käyttöä vuorokauden eri aikoina. Pysäköintitutkimuksen aluerajaus on esitetty kuvassa 16. Tutkimuslaskentoja suoritettiin tiistaina 22.2.2022 päivällä (klo 13-14) ja illalla (klo 21-22) sekä torstaina 24.2.2022 aamulla (klo 9-10). Tutkimuksen tekohetkellä osa katuvarsipaikoista oli lumikasojen alla, jolloin käytettävissä oleva pysäköintipaikkamäärä oli noin 250 autopaikkaa.

Tutkimuksen aikana pysäköintipaikkojen käyttöaste vaihteli jonkin verran katuosuuksittain ja vuorokauden ajan mukaan. Koko tutkimusalueen pysäköintipaikat olivat tehokkaimmassa käytössä illalla tehdyn laskennan aikaan, jolloin koko alueen pysäköintipaikoista oli käytössä noin 46 %. Jos käyttöasteessa otetaan huomioon lumikasojen viemät pysäköintimahdollisuudet, oli koko tutkimusalueen pysäköintipaikkojen käyttöaste 57 %. Kun otetaan huomioon, että kesällä 2021 varattujen asukaspysäköintitunnusten määrä on ollut noin 10 % suurempi kuin helmikuussa 2021, voidaan arvioida, että kesällä katuvarsipysäköinnin käyttöaste on hiukan korkeampi. Kesäolosuhteissa kuitenkin pysäköintikapasiteetti on kokonaisuudessaan käytössä, toisin kuin laskenta-ajankohtana, joten suurempaa asukaspysäköintitunnusten varausmäärää ei ole tarpeen huomioida.

**Kaikki laskenta-ajankohdat huomioiden korkeimmat käyttöasteet** (70-90 %) olivat Erkkilänaukeella, Sukkavartaankadulla (Erkkilänaukee-Vuorikatu), Pellavatehtaankadulla, Tuomiokirkonkadulla (Satakunnankatu-Siukolankatu) ja Huhtimäenkadulla (Siukolankatu-Erkkilänkatu), yhteensä 100 pysäköintipaikkaa. **Matalimmat käyttöasteet** (< 40 %) puolestaan olivat Lapintiellä (Satakunnankatu-Palokunnankatu), Sukkavartaankadulla (Erkkilänaukee-Lapintie, Satakunnankadulla ja Huhtimäenkadulla (Vuorikatu-Siukolankatu), yhteensä 70 pysäköintipaikkaa.



Kuva 19. Pysäköintitutkimuksen aluerajaus on osoitettu vihreällä viivalla.

## Pysäköintipaikkojen käyttötutkimus 2/4

**Aamun laskentojen aikaan** pysäköintipaikkojen korkeimmat, 75-100 %, käyttöasteet olivat Erkkilänaukeella, Sukkavartaankadulla (Erkkilänaukee-Vuorikatu) Pellavatehtaankadulla sekä Tuomiokirkonkadulla (Satakunnankatu – Siukolankatu). Kyseiset katuosuudet käsittävät yhteensä 83 pysäköintipaikkaa, joista kuitenkin laskentahetkellä oli käytössä 71 paikkaa. Pysäköinti näillä paikoilla on maksullista (ark.8-18, la 8-16), mutta lähes kaikilla paikoilla on sallittu myös asukaspysäköinti ja Z-tunnuksella pysäköinti. Matalimmat (0-25 %) käyttöasteet puolestaan aamulaskennassa olivat Lapintiellä (Satakunnankatu-Sukkavartaan katu sekä Vuorikatu-ratasilta), Palokunnankadulla, Sukkavartaankadulla (Lapintie- Erkkilänaukee) ja Rautatienkadulla (Siukolankatu-Erkkilänkatu). Kyseisien katuosuuksien varsilla on yhteensä 45 pysäköintipaikkaa ja pysäköinti niillä on arkisin klo 8-18 välisenä aikana maksullista tai aikarajoitettua. (kuva 20)

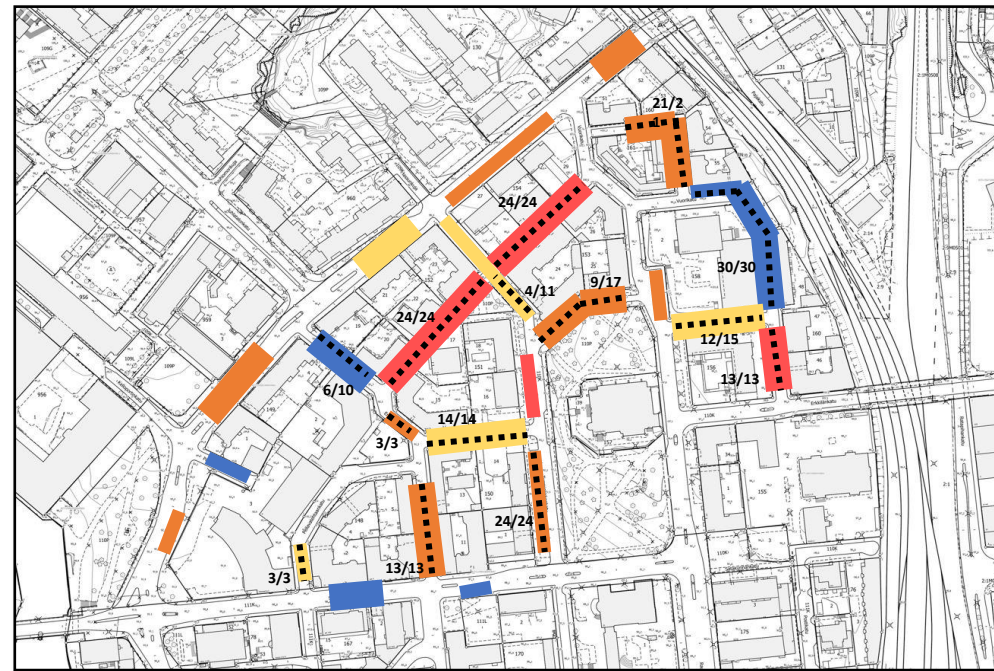
**Päivälaskentojen aikaan** korkeimmat käyttöasteet (75-100 %) Lapintiellä (Satakunnankatu-Palokunnankatu), Sukkavartaankadulla (Erkkilänaukee-Vuorikatu), Tuomiokirkonkadulla (Juhannuskylänkatu-Siukolankatu) ja Huhtimäenkadulla (Siukolankatu-Erkkilänkatu), jotka käsittävän yhteensä 70 pysäköintipaikkaa, joista kuitenkin laskentahetkellä oli käytössä 56 autopaikkaa. Nämä kaikki pysäköintipaikat ovat maksullisia, mutta valtaosalla on mahdollistettu myös asukaspysäköinti ja Z-tunnuksella pysäköinti. (kuva 21)

**Illan laskentojen aikaan** käytetyimmät (ka 75-100 %) pysäköintipaikat olivat Juhannuskylänkadulla, Sukkavartaankadulla (Erkkilänaukee-Vuorikatu), Pellavatehtaankadulla, Tuomiokirkonkadulla (Satakunnankatu-Juhannuskylänkatu) ja Huhtimäenkadulla (Siukolankatu-Erkkilänkatu), yhteensä 105 pysäköintipaikkaa. Illan laskentojen aikaan Satakunnankadun, Pellavatehtaankadun ja osalla Lapintien maksullisista paikoista ei ollut yhtään pysäköityä autoa. Sen sijaan alueen muilla katuvarsipaikoilla oli tasaisesti käytössä noin 50 % pysäköintipaikoista. (kuva 22)

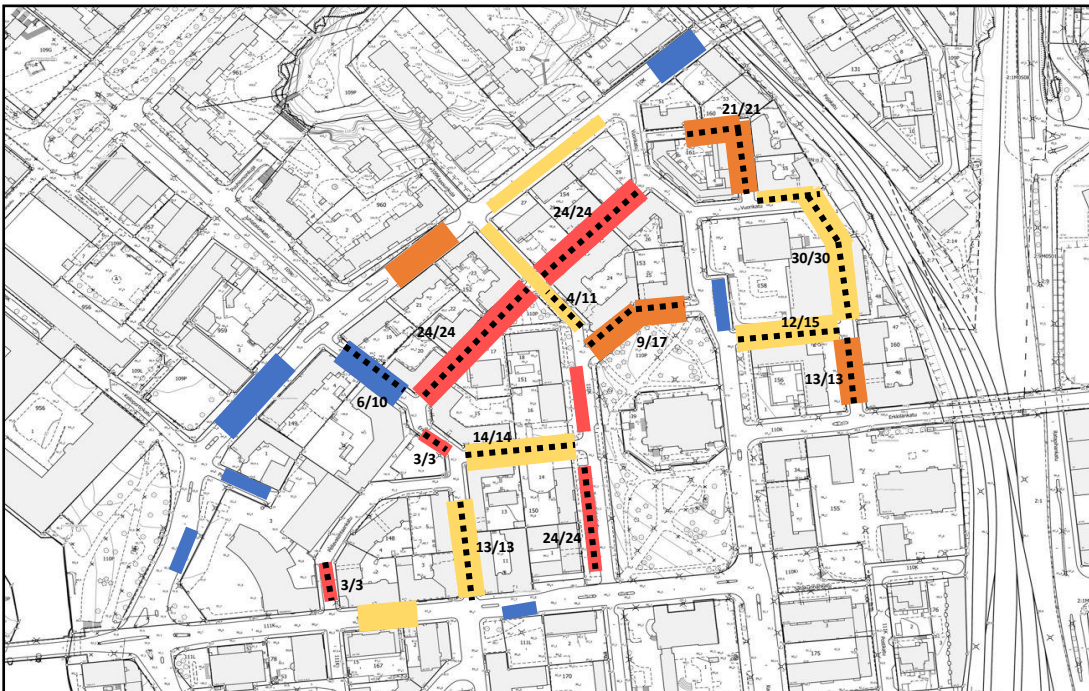
Tehdyn pysäköintipaikkojen käyttötutkimuksen perusteella voidaan todeta, että alueen pysäköintipaikat ovat kohtalaisen tehokkaassa käytössä, mutta vapaata kapasiteettia on kuitenkin olemassa (taulukko 2). Näin ollen alueella on mahdollista tehdä vähäisiä pysäköintipaikkojen vähennyksiä sekä uudelleenjärjestelyjä, mikäli jalankulku- ja pyöräliikenteen olosuhteiden tai turvallisuuden parantaminen sitä edellyttävät.

# Pysäköintipaikkojen käyttötutkimus 3/4

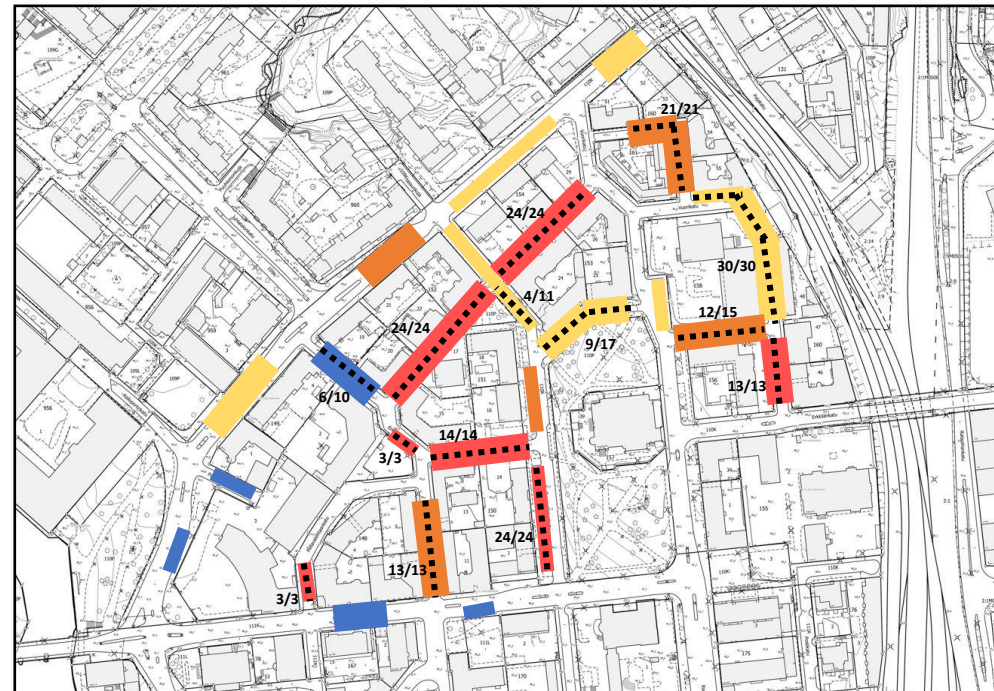
- ..... Katuosuus, jossa asukas-pysäköintiä
  - Red Käyttöaste 100-76 %
  - Orange Käyttöaste 75-51 %
  - Yellow Käyttöaste 50-26 %
  - Blue Käyttöaste 25-0 %
- x/y as.pys. paikat / paikat yhteensä katuosuuksittain



Kuva 21. Pysäköintipaikkojen käyttöaste katuosuuksittain. **Päivä klo 13-14**, keskimääräinen käyttöaste 55 % (ti 22.2.2022)



Kuva 20. Pysäköintipaikkojen käyttöaste katuosuuksittain. **Aamu klo 9-10**, keskimääräinen käyttöaste 52 % (to 24.2.2022)



Kuva 22. Pysäköintipaikkojen käyttöaste katuosuuksittain. **Iltä klo 21-22**, keskimääräinen käyttöaste 57 % (ti 22.2.2022)



# Pysäköintipaikkojen käyttötutkimus 4/4

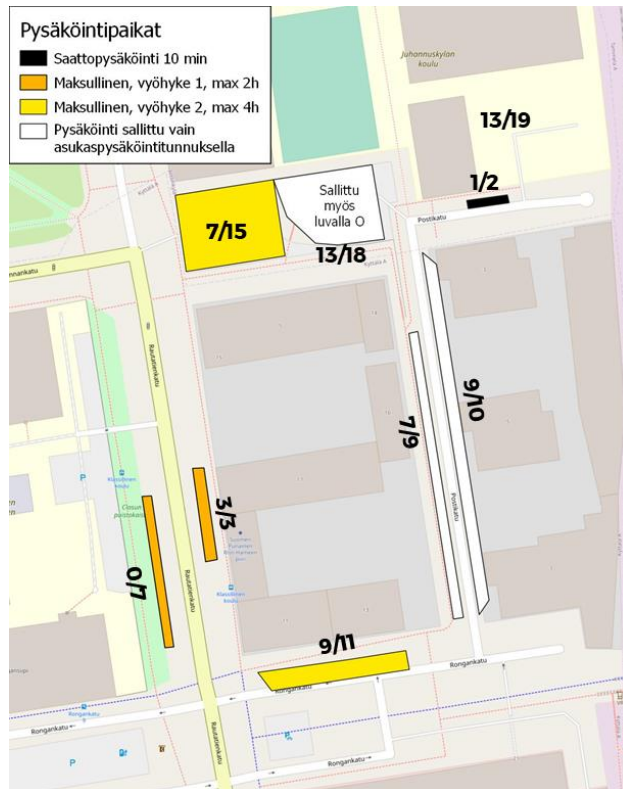
Taulukko 2. Pysäköintipaikkojen käyttötutkimuksessa havaitut pysäköidyt autot, vapaana olleet pysäköintipaikat sekä pysäköintipaikkojen kokonaiskäyttöasteet tutkimuksen eri laskenta-ajankohtina.

<b>AAMU klo 9-10</b>	Pysäköintipaikkojen määrä yhteensä	Pysäköityjen autojen määrä laskenta-ajankohtana	Vapaana olevat pysäköintipaikat laskenta-ajankohtana	Käyttöaste
Kaikki pysäköintiselvitykseen sisältyvät pysäköintipaikat	306	136	170	44 %
Pysäköintipaikat, joissa pysäköinti sallittu asukas-/yrityspysäköintitunnuksella	200	113	87	57 %
<b>PÄIVÄ klo 13-14</b>	Pysäköintipaikkojen määrä yhteensä	Pysäköityjen autojen määrä laskenta-ajankohtana	Vapaana olevat pysäköintipaikat laskenta-ajankohtana	Käyttöaste
Kaikki pysäköintiselvitykseen sisältyvät pysäköintipaikat	306	136	170	44 %
Pysäköintipaikat, joissa pysäköinti sallittu asukas-/yrityspysäköintitunnuksella	200	106	94	53 %
<b>ILTA klo 21-22</b>	Pysäköintipaikkojen määrä yhteensä	Pysäköityjen autojen määrä laskenta-ajankohtana	Vapaana olevat pysäköintipaikat laskenta-ajankohtana	Käyttöaste
Kaikki pysäköintiselvitykseen sisältyvät pysäköintipaikat	306	141	165	46 %
Pysäköintipaikat, joissa pysäköinti sallittu asukas-/yrityspysäköintitunnuksella	200	122	78	61 %

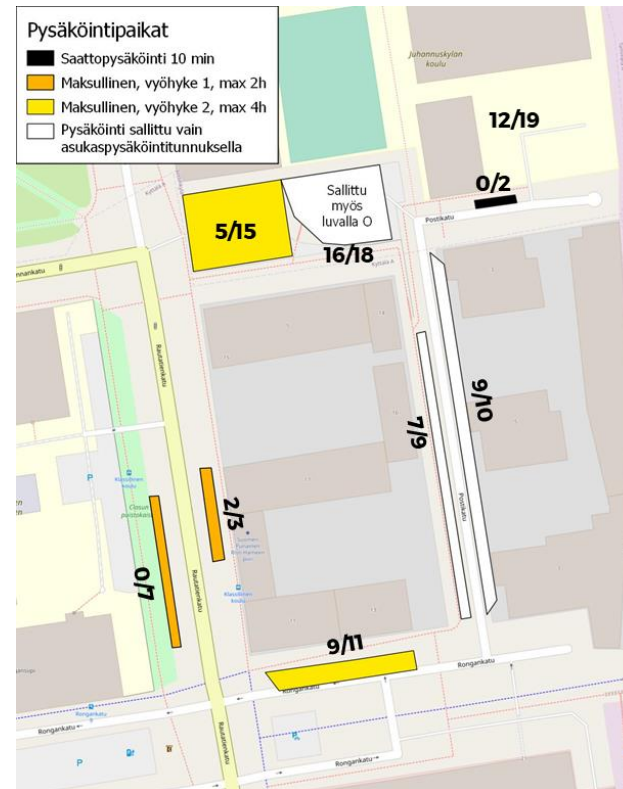
# Pysäköinti Johanneksen koulutalon läheisyydessä

Juhannuskylän koulun Johanneksen koulutalon läheisten pysäköintipaikkojen käyttöasteita tutkittiin toukokuussa 2022. Ne eivät sisällyneet helmikuussa 2022 tehtyyn Juhannuskylän alueen pysäköintipaikkojen käyttötutkimukseen. Laskennat toteutettiin 3.5. ja 11.5.2022.

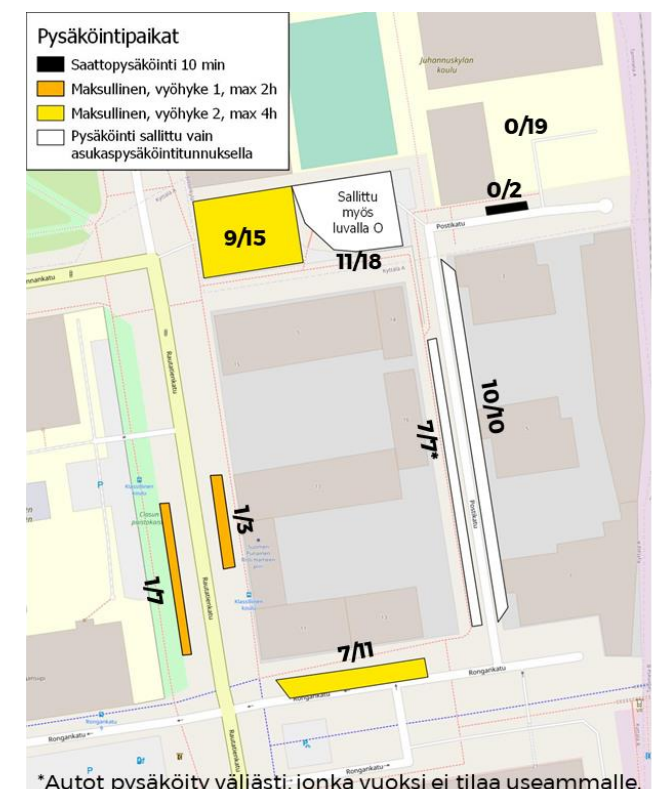
**AAMU** (KE 11.5.2022 klo 9:00)



**PÄIVÄ** (Ke 11.5.2022 klo 13:30)



**ILTA/YÖ** (Ti 3.5.2022 klo 21:10)



\*Autot pysäköity väljästi, jonka vuoksi ei tilaa useammalle.

## 2. Asemakaavan maankäyttöratkaisut

- 2 - Asemakaavavaihtoehtojen maankäyttö,  
liikenneverkko ja vaikutus liikennemääriin



# Asemakaavavaihtoehtojen maankäyttö, liikenneverkko ja vaikutus liikennemääriin

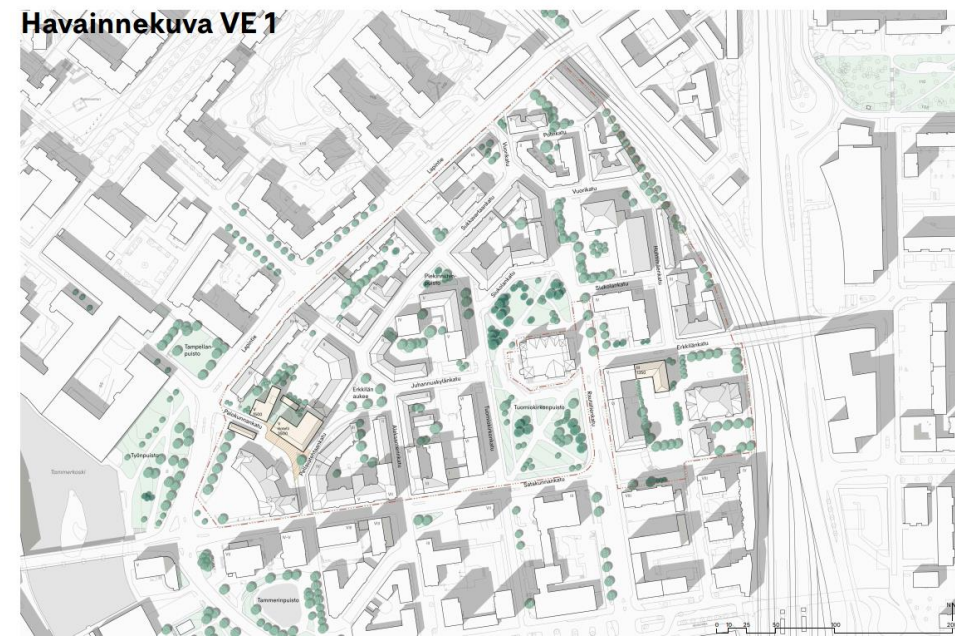
Juhannuskylän asemakaava-alueelle on laadittu kaksi vaihtoehtoista asemakaavan muutosluonnosta. Vaihtoehdot mahdollistavat eri määrän täydennysrakentamista. Vaihtoehto 1 on voimakkaasti nykytilannetta säilyttävä ja täydennysrakennuksen osalta maltillinen. Vaihtoehdossa 2 on esitetty laajemmin täydennysrakentamisen potentiaalia. Täydennysrakentaminen on pääasiassa asuinrakentamista. Lisäksi molempiin vaihtoehtoihin sisältyy nykyisen paloaseman purettavan uudissiiven kohdalle toteutettava hotelli sekä Juhannuskylän koulun laajennusosa.

Juhannuskylän kaupunkikuvaselvityksessä ja täydennysrakentamisen viitesuunnitelmassa (9.10.2023) on esitetty korttelikohtaisia mahdollisuuksia täydennysrakentamiselle Juhannuskylän alueella (kuva 23).

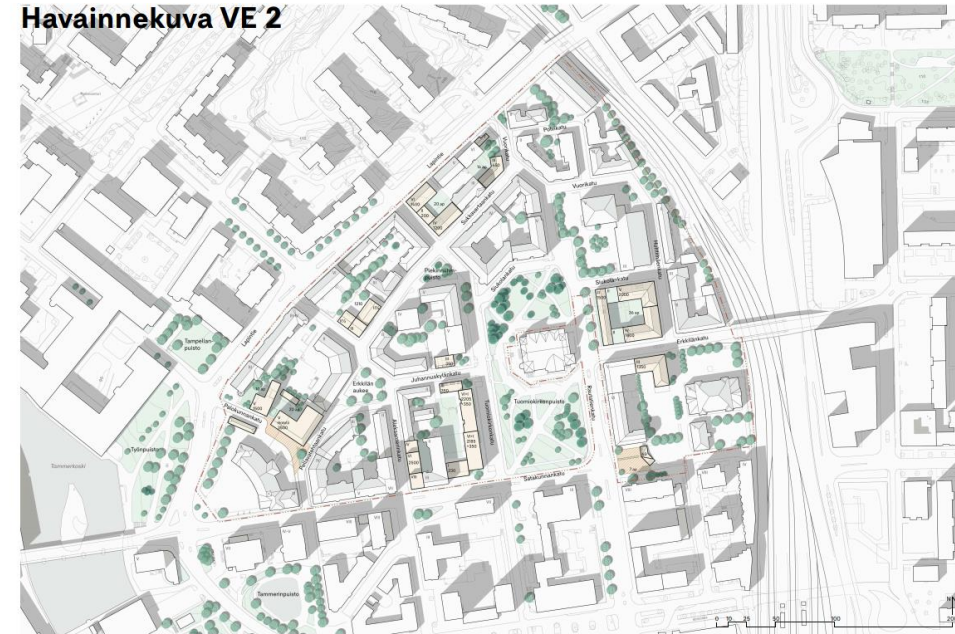
Täydennysrakentamisen aiheuttama autoliikennemäärien kasvu jalankulkuvyöhykkeelle sijoittuvalla alueella on molemmissa vaihtoehdoissa vähäinen ja sillä ei ole merkittävää vaikutusta yksittäisille kaduille ja liikenneverkon toimivuuteen. Hotelli ei aiheuta enempää liikennettä kuin korttelista poistuva paloasema. Keskusta-alueella koulun laajennuksen vaikutus autoliikenteen määriin on hyvin vähäinen. Uuden maankäytön aiheuttama pysäköintitarve on suunniteltu ratkaistavan tonteilla, joten katualueiden osalta ei ole tarve nostaa pysäköintikapasiteettia.

Alueen liikenneverkollinen ratkaisu säilyy nykyisellään, lukuun ottamatta korttelia 149, jossa paloaseman lisärakennuksen purkaminen antaa mahdollisuuden avata katuyhteys Palokunnankadun ja Pellavatehtaankadun välille. Autoliikenteen läpiajettavalle yhteydelle ei ole tarvetta, ja aukiomainen yhteys palvelee vain jalankulkua ja pyöräilyä.

Havainnekuva VE 1



Havainnekuva VE 2



Kuva 23. Juhannuskylän kaupunkikuvaselvityksessä ja täydennysrakentamisen kahdessa vaihtoehtoisessa viitesuunnitelmassa (INARO 9.10.2023) on esitetty täydennysrakentamisen mahdollisuuksia Juhannuskylän alueella.

## 3. Liikenteen kehittämiskätkäisut

- 2 - Liikenteen kehittämiskätkäisut
- Toimenpiteitä jalankulun olosuhteiden parantamiseksi
- Toimenpiteitä pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi



# Liikenteen kehittämiskorotkaisu 1/3

## Liikenneverkko- ja katu- ja katu- ja katu-

Alueen liikenneverkollinen ratkaisu säilyy autoliikenteen osalta lähes nykyisellään. Katujen toiminnalliset luokat ja yksisuuntaisuusjärjestelyt säilyvät nykyisellään.

Paloaseman lisärakennuksen purkaminen ja käyttötarkoituksen muutos hotelliksi mahdollistaa Pellavatehtaankadun kehittämisen, kun katu ei toimi enää pelastusajon hälytysreitteinä. Kävelyille ja pyöräilylle osoitetaan uusi reitti Palokunnankadun ja Pellavatehtaankadun välille. Autoliikenteen läpiajettavalle yhteydelle ei ole tarvetta, eikä alueella haluta lisätä turhaa läpiajoa. Pelastuslaitoksen varareittinä toimiva ajoreitti pihasta Palokunnankadulle mahdollistetaan.

Lapintien ja Satakunnankadun liittymää kehitetään katusuunnitelman mukaisesti kiertoliittymänä.

## Juhannuskylän alueen liikenteelliset tavoitteet

- Jalankulun olosuhteiden parantaminen ja turvallisten koulureittien varmistaminen
- Pyöräilyverkon täydentäminen tavoiteverkon mukaisesti ja pyöräilyolosuhteiden kehittäminen
- Riittävän pysäköintikapasiteetin varmistaminen
- Pelastuslaitoksen kulkuyhteyksien varmistaminen
- Koulun ja päiväkodin saattoliikennejärjestelyjen säilyttäminen vähintään nykytasolla

## Liikenteen kehittämiskäsitteet 2/3

### Jalankulun olosuhteiden ja turvallisuuden parantaminen

Jalankulun olosuhteita ja turvallisuutta voidaan parantaa leventämällä jalkakäytäviä ja parantamalla suojatiejärjestelyjä sekä tukemalla asetettua nopeusrajoitusta rakenteellisin keinoin. Keinoina voivat olla mm. ajoratojen kaventamiset nopeusrajoitusta vastaavaksi sekä erilaiset hidasterakenteet. Jalkakäytävien leventäminen edellyttää ajoradan kaventamista ja kadunvarsipysäköintipaikkojen vähentämistä. Seuraavilla sivuilla on esitetty toimenpide-ehdotuksia ja niiden vaikutuksia tarkemmin katuosuuksittain.

Erkkilänkadulle suunnitellut jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parantavat toimenpiteet toteutetaan katusuunnitelman mukaisesti. Juhannuskylänkadun, Erkkilänaukeen, Pellavatehtaankadun ja Palokunnankadun toimenpiteet on esitetty asemakaavatyön yhteydessä laaditussa yleissuunnitelmassa. Lapintien ja Vuorikadun liittymässä turvallisuutta voidaan parantaa suoristamalla Vuorikadun liittymähaaraa, jolloin saadaan parannettua näkemiä ja lyhennettyä suojatietä.

### Pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen

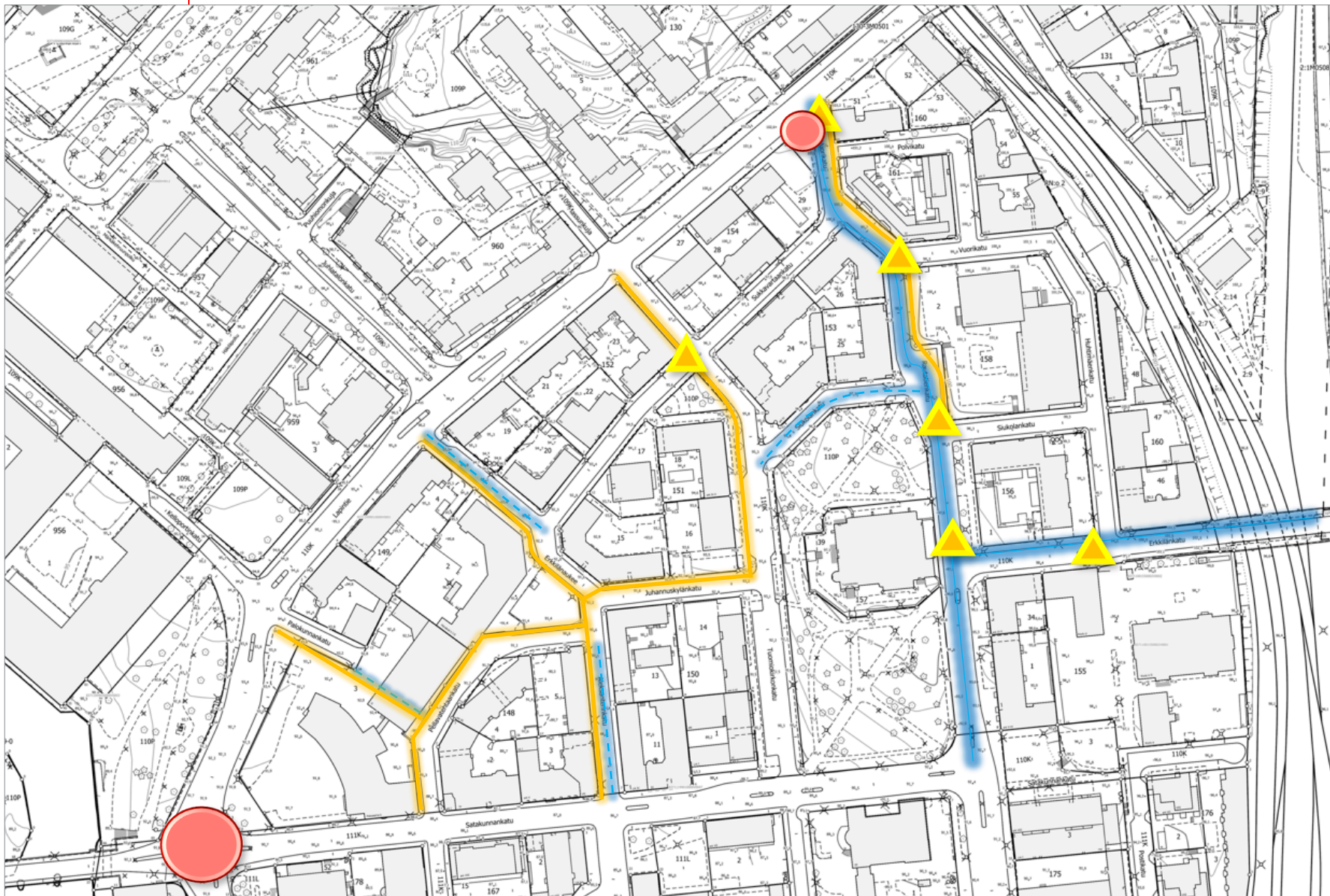
Laajennetaan pyöräilyn mahdollistamista kaksisuuntaisesti kaikilla suunnittelualueen yksisuuntaisilla katuosuuksilla sekä toteutetaan uusi pyöräilyä palveleva yhteys Palokunnankadun ja Pellavatehtaankadun välille. Kehitetään Vuorikatu – Rautatienkatu -pääreittiä. Erkkilänkadulla pyöräilyjärjestelyjä kehitetään katusuunnitelman mukaisesti toteuttamalla erillinen pyörätie.

### Pysäköinti

Jalkakäytävien leventäminen edellyttää ajoratojen kaventamista ja kadunvarsipysäköinnin vähentämistä. Pysäköintitukimuksen perusteella pysäköintipaikkojen vähentäminen kaduilla ei aiheuta kohtuutonta haittaa tai kävelymatkojen pitenemistä.

Johanneksen koulutalon henkilökunnan pysäköinti siirretään pois koulun pihasta ja pysäköintipaikat osoitetaan Postikadun päässä sijaitsevalle pysäköintialueelle. Pysäköintialuetta parannetaan ja toteutetaan mm. turvalliset jalankulkuyhteydet alueen kautta kulkeville koululaisille. Alue palvelee myös koulun ja päiväkodin saattoliikennettä. Pysäköintialue palvelee nykyisin myös asukaspysäköintiä, ja sen osoittaminen koulun käyttöön päiväaikaan vähentää sen käyttömahdollisuuksia asukaspysäköinnin tarpeisiin. Asukaspysäköinnille on mahdollista osoittaa lisää pysäköintipaikkoja viereiseltä Rautatienkadun puoleiselta pysäköintialueelta.

# Liikenteen kehittämISRatkaisut 3/3



**Jalkakäytävän leventäminen** (edellyttää ajoradan kaventamista ja kadunvarsipysäköinnin vähentämistä):

- Vuorikatu/Rautatienkatu (Lapintie – Siukolankatu)
- Tuomiokirkonkatu (Lapintie – Juhannuskylänkatu)
- Sukkavartaankatu –Erkkilänaukee – Aleksanterinkatu
- Juhannuskylänkatu
- Pellavatehtaankatu (ei tarvetta vähentää nykyistä pysäköintiä)

**Suojatiejärjestelyjen parantaminen** 

**Pyöräilyolosuhteiden parantaminen**

- Pyöräilyn salliminen yksisuuntaisilla osuuksilla (Sukkavartaankatu, Aleksanterinkatu, Siukolankatu)
- Erkkilänkadun pyörätiejärjestelyt katusuunnitelman mukaisesti
- Pääpyöräilyreitien kehittäminen Rautatienkadulla ja Vuorikadulla (esim. ajoradan kaventaminen, erillinen pyörätie Siukolankadun eteläpuolella)
- Pyöräily-yhteys Palokunnankadun ja Pellavatehtaankadun välille

**Liittymäjärjestelyjen kehittäminen** 

- Vuorikadun liittymähaaran suoristaminen
- Lapintien ja Satakunnankadun kiertoliittymä



## Toimenpiteitä jalankulkuolosuhteiden parantamiseksi 1/3

**Olemassa olevia jalkakäytäviä esitetään levennettävän** niin, että pohjois-etelä-suuntaisesti alueen läpi kulkevien katujen varsilla vähintään toisen puolen jalkakäytävän leveys mahdollistaisi tavoitetilassa laadukkaan koneellisen talvikunnossapidon. Jalkakäytävän reunaan asennettavat liikennemerkkipylväät sekä mahdolliset valaisinpylväät huomioiden tavoitelevyeden tulisi olla 2,5...3 metriä. Tuomiokirkon ympärillä jalkakäytävien kehittämisessä on syytä tavoitella vähintään esteettömyyden perustason vaatimusten täyttymistä huomioiden, että Rautietienkadun jalkakäytävälle on asetettu tavoitteeksi esteettömyyden erikoistaso.

Jalankulkijoiden turvallisuutta esitetään parannettavan siten, että näkemiä parannetaan ja suojateiden pituuksia lyhennetään rakenteellisin keinoin **rakentamalla ajoradan kavennuksia suojateiden kohdille**. Tällöin pysäköinti sijoittuu taskuun, ja yksittäisiä pysäköintipaikkoja saatetaan joutua poistamaan. Vastaavia ratkaisuja on jo toteutettu Siukolankadulle. Lisäksi suunnittelualueella on tarpeen yhdenmukaistaa suojateiden merkitsemistä tekeillä olevan Tampereen suojatieohjeen mukaisesti.

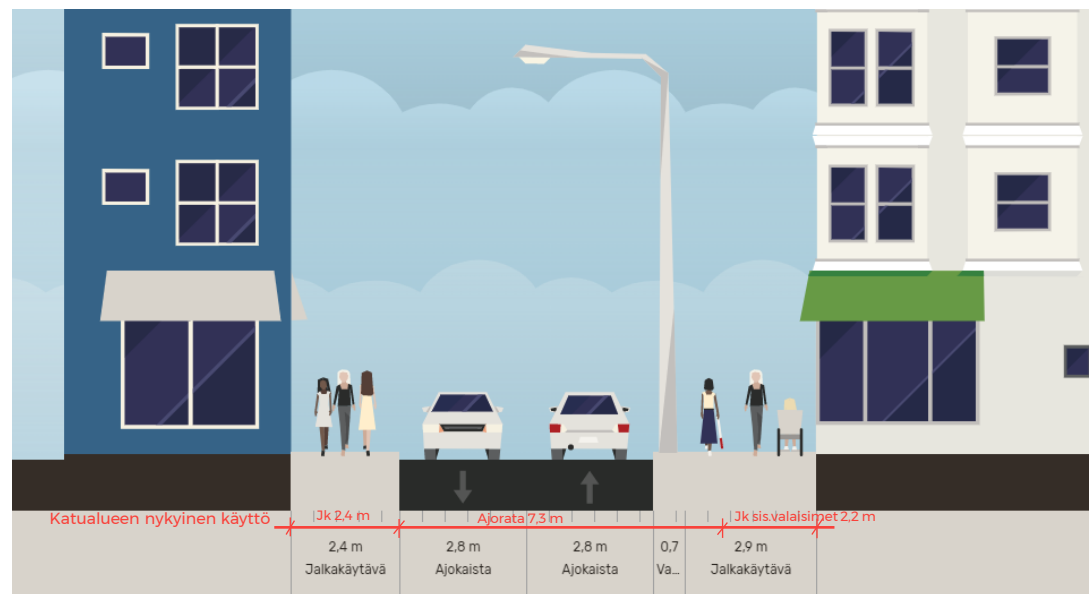
Kävelyn kulkutapaosuutta voidaan kohottaa myös **panostamalla jalankulkuympäristön viihtyisyyteen parantamalla talvikunnossapitoa, vähentämällä pysäköintiä ja lisäämällä katuvihreää**. Myös mahdollisen jalkakäytävillä pyöräilyn siirtyminen pois jalkakäytäviltä parantaa niin kävelijöiden viihtyisyyttä kuin turvallisuuttakin. Näin ollen pyöräilyn edistämisen toimenpiteet parantavat myös jalankulkijoiden olosuhteita.

## Toimenpiteitä jalankulkuolosuhteiden parantamiseksi 2/3

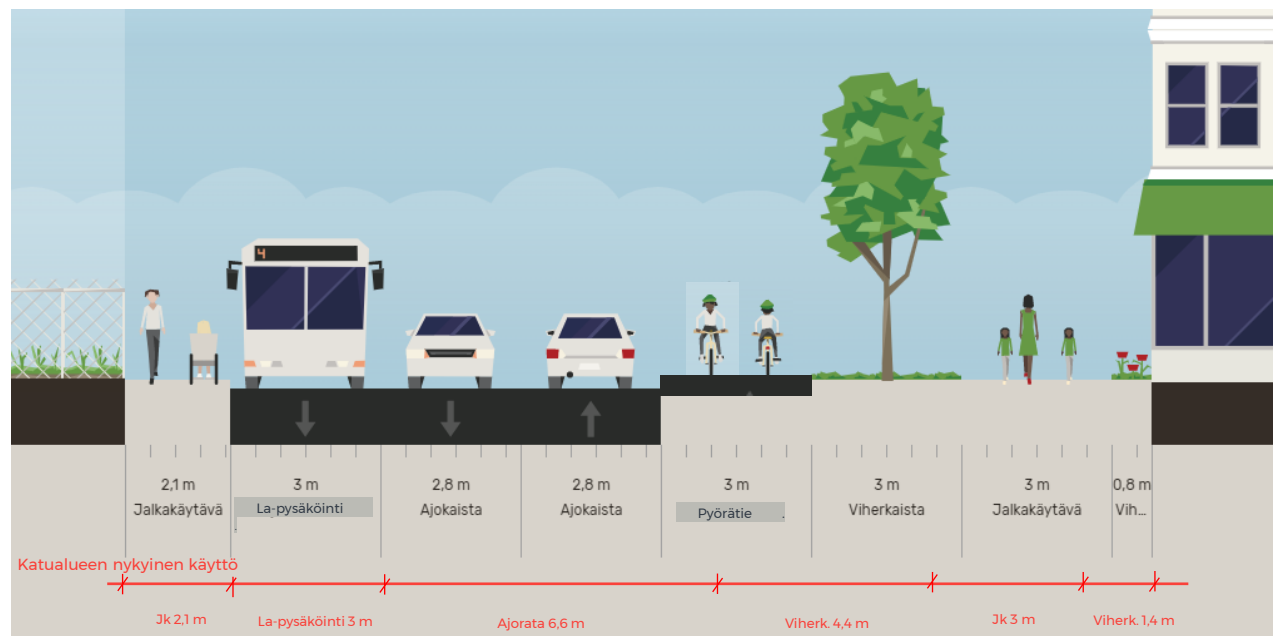
**Vuorikadulla** jalkakäytävää esitetään levennettävän kadun itäreunalla, koska Rautatienkadulla jalkakäytävä jatkuu ajoradasta puurivillä erotettuna kadun itäreunalla ja toisaalta myös paljon jalankulkuliikennettä aiheuttavat koulurakennukset sijaitsevat kadun itäpuolella. Jalkakäytävän leventäminen edellyttää ajoradan (nykyinen leveys 7,3 m) kaventamista. Vuorikatu on luokiteltu tonttikaduksi ja kadulla ei ole pysäköintiä. Alustava idea Vuorikadun katualueen käytöstä Sukkavartaankadun eteläpuolella on esitetty kuvassa 24.

**Rautatienkadulla**, Juhannuskylän koulun (Tammerkosken koulutalo) tontin kohdalla jalankulkijoiden olosuhteita esitetään parannettavan niin, että jalkakäytävän linjausta suoristetaan, mikä edellyttää pysäköintipaikkojen vähentämistä nykyisestä 8 autopaikasta 4 autopaikkaan. Siukolankadusta etelään on Rautatienkadun katualueen leveys noin 20,5 metriä, mikä antaa enemmän mahdollisuuksia jalankulkuolosuhteiden parantamiseen. Alustava idea Rautatienkadun katualueen käytöstä välillä Siukolankatu-Erkkilänkatu on esitetty kuvassa 25.

Vuorikatu-Rautatienkatu -katuosuuden kehittämistä tulee tutkia tarkemmin jatkosuunnittelussa. Katuosuudella ei ole enää paikallisliikenteen linjaliikennettä, mutta tuomiokirkolle kulkevat tilausbussit ajavat Vuorikadun kautta, mikä tulee huomioida kadun mitoituksessa.



Kuva 24. Alustava idea Vuorikadun katualueen käytöstä Sukkavartaankadun eteläpuolella. Katualueen mitoituksia tulee tarkastella tarkemmin jatkosuunnittelussa tarkemmilla lähtötiedoilla.

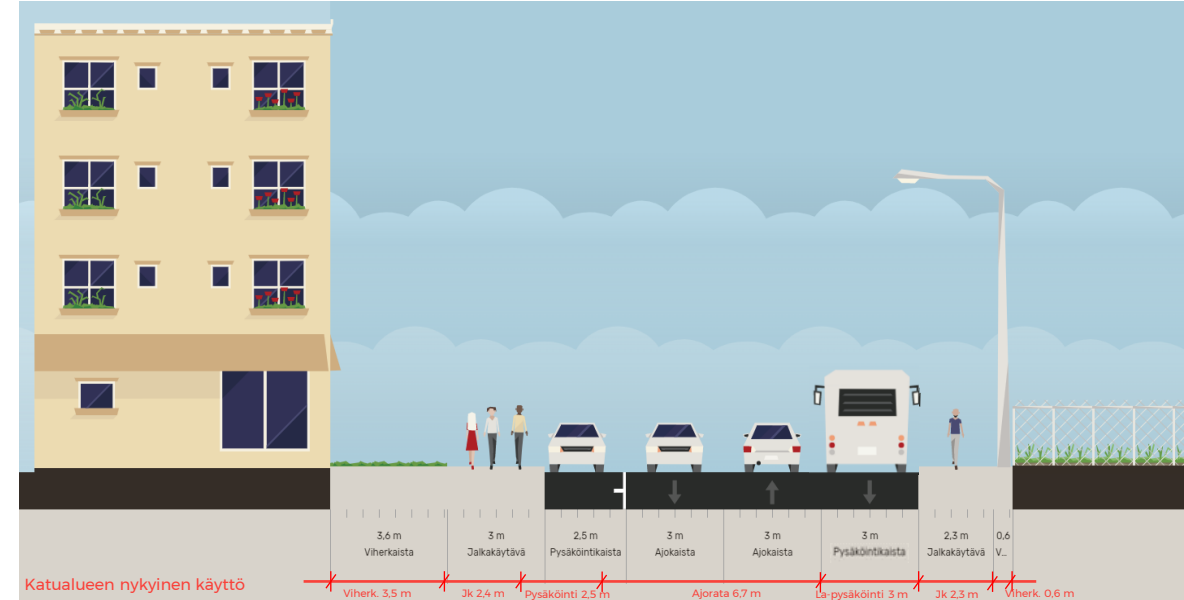


Kuva 25. Alustava idea Rautatienkadun katualueen käytöstä välillä Siukolankatu - Erkkilänkatu. Katualueen mitoituksia tulee tarkastella tarkemmin jatkosuunnittelussa. Kadulla tulee varautua tilausbussien liikennöintiin.

## Toimenpiteitä jalankuolosuhteiden parantamiseksi 3/3

**Tuomiokirkonkadulla** jalkakäytävän leventämistä esitetään kadun lounais/länsireunalla, sillä Lapintien ylittävä suojatie sijaitsee Tuomiokirkonkadun liittymän lounaispuolella. Lisäksi etelämpänä Satakunnankadun liittymän luoteiskulmassa olevassa kiinteistössä on liiketiloja, jotka aiheuttavat alueelle jalankululiikennettä Tuomiokirkonkadun länsireunalle. Tuomiokirkonkadun jalkakäytävä edellyttää ajoradan kaventamista niin, että Lapintien ja Sukkavartaankadun väliltä 7 maksullista pysäköintipaikkaa tai osa niistä poistuu, koska ajorata kaventuu noin 6,5 metriin. Pysäköintipaikkatutkimuksessa kyseisten paikkojen käyttöaste oli korkeimmillaan 45 % ja matalimmillaan 27 %. Sukkavartaankadun liittymän eteläkulmauksessa olevan puiston kohdalla jalkakäytävää olisi luontevaa leventää noin metrin verran puiston puolelle, jolloin kadun toisella reunalla olevat pysäköintipaikat (4 ap) voisivat säilyä. Siukolankadun eteläpuolella katualueen leveys on noin 20,5 metriä, mikä antaa hyvin mahdollisuuksia jalankulkuväylien kehittämiseen vaikuttamatta pysäköintipaikkojen määrään.

**Sukkavartaankadulle** (Lapintie-Erkkilänaukee) esitetään jalkakäytävän leventämistä kadun länsireunalla, päiväkodin ja Erkkilänaukeen puiston puolella. Jalkakäytävän leventäminen edellyttää ajoradan kaventamista, mikä ei kuitenkaan aiheuta pysäköintipaikkojen poistamistarvetta, kun Sukkavartaankatu säilytetään yksisuuntaisena.



Kuva 26. Alustava idea Tuomiokirkonkadun katualueen käytöstä Siukolankadun ja Juhannuskylän välillä.

Myös **Erkkilänaukeen** sekä **Aleksanterinkadun** katuosuuksilla jalkakäytävää esitetään levennettäväksi kadun länsireunalla. Erkkilänaukeella jalkakäytävän leventäminen edellyttää ajoradan kaventamista ja nykyisen kolmen pysäköintipaikan poistamista. Aleksanterinkadulla ajoradan kaventaminen edellyttää pysäköinnin poistamista kadun toisesta reunasta (noin 5 ap).

# Toimenpiteitä pyöräilyolosuhteiden parantamiseksi

Pyöräilyn edellytyksiä ja olosuhteita suunnittelualueella esitetään parannettavan seuraavin toimenpitein:

- Toteuttamalla kaksisuuntaisen pyöräilyn mahdollistamat liikenteenohjaustoimet yksisuuntaisille katuosuuksille huomioiden pyöräilijöiden liikenneturvallisuus. Katuosuuksia ovat Siukolankatu, Sukkavartaankatu Erkkilänaukeen pohjoispuolella sekä Aleksanterinkatu Pellavatehtaankadun ja Satakunnankadun välillä.
- Pysäköinnin sijoittaminen taskuihin parantaa myös pyöräilijöiden turvallisuutta, kun pyöräilijän ajolinja selkiytyy. Pysäköinnin sijoituessa taskuihin, on pyöräilijöille hyvä merkitä katuosuuksien alkuun lyhyt pyöräkaistaosuus, jolloin autoilijat ja vastakkaiseen suuntaan kulkevat pyöräilijät sijoittuvat katupoikkileikkauksessa oikein.
- Pääpyöräreitin kehittäminen Vuorikadulla ja Rautatienkadulla Lapintien ja Satakunnankadun välillä. Katualueen leveys mahdollistaa ja kadun autoliikenteen määrä (> 3000 ajon/vrk) edellyttää erillisen pyörätien toteuttamista Siukolankadusta etelän suuntaan. Siukolankadun pohjoispuolella katualueen leveys ei mahdollista erillistä pyörätietä, ja pyöräily ohjataan ajoradalle, vaikka vuonna 2019 laskettu liikennemäärä onkin hieman yli 3000 ajon/vrk
- Erkkilänkadulla pyöräilyjärjestelyjä kehitetään katusuunnitelman mukaisesti toteuttamalla kadun pohjoisreunaan pyörätie.
- Alueen pienillä, erittäin vähäliikenteisillä tonttikaduilla voidaan harkita myös pihakatumaisten tai shared-space-ratkaisujen toteuttamista, jotka osaltaan parantavat jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden olosuhteita.

## 4. Liikenteelliset vaikutukset ja jatkotoimenpiteet

- Liikenneratkaisujen vaikutukset
- Jatkotoimenpiteet



## Liikenne- ja ratkaisujen vaikutukset 1/2

Uusi asemakaava mahdollistaa alueelle uutta asumista, joka kuitenkin **ei tuota merkittävässä määrin uutta autoliikennettä**. Paloaseman purettavan osan tilalle suunniteltu hotelli ei synnytä enempää liikennettä kuin nykyinen paloaseman työmatka-, huolto- ja hälytysliikenne. Keskusta-alueella koulun laajennuksen vaikutus autoliikenteen määriin on hyvin vähäinen. Täydennysrakentamisen aiheuttama pysäköintitarve on suunniteltu tyydytettävän kiinteistöllä, joten uudesta asumisesta ei pitäisi syntyä katualueille kohdistuvaa pysäköintitarvetta.

Pelastuslaitoksen tontilla tapahtuvat muutokset mahdollistavat Pellavatehtaankadun kehittämisen nykyistä viihtyisämmäksi jalankulku- ja pyöräilyalueeksi, kun hyökkäysreitille ei enää ole tarvetta Pellavatehtaankadulla ja Aleksanterinkadulla. **Pelastuslaitoksen lisäksi poistumisen myötä Palokunnankadulta avautuu kävelijöille ja pyöräilijöille uusi, aiempaa suorempi reitti Vapriikin ja Tammerkosken varrella olevilta, kansalliseen kaupunkipuistoon kuuluvilta puistoalueilta Tuomiokirkolle**. Tämä uusi ja ympäristöltään kehitettävä reitti voidaan brändätä osaksi kansallisen kaupunkipuiston konseptia. Pelastuslaitoksen toiminta huomioidaan Palokunnankadun suunnittelussa siten, että katu voi tarvittaessa toimia palokunnan varareittinä, jos etupuolen ajoyhteys ei ole käytettävissä. Palokunnankadulta Pellavatehtaankadulle avautuva uusi jalankulkuyhteys parantaa myös Lapintien pysäkkien saavutettavuutta.

**Esitetyt katualueiden kehittämistoimenpiteet parantavat erityisesti jalankulkijoiden esteettömyyttä, viihtyisyyttä ja turvallisuutta**. Myös pyöräilyn sujuvuus alueella paranee. Näin ollen alueelle olevien koulujen oppilaiden ja henkilökunnan sekä päiväkodin työntekijöiden ja asiakkaiden kävely- ja pyöräilyolosuhteet paranevat.

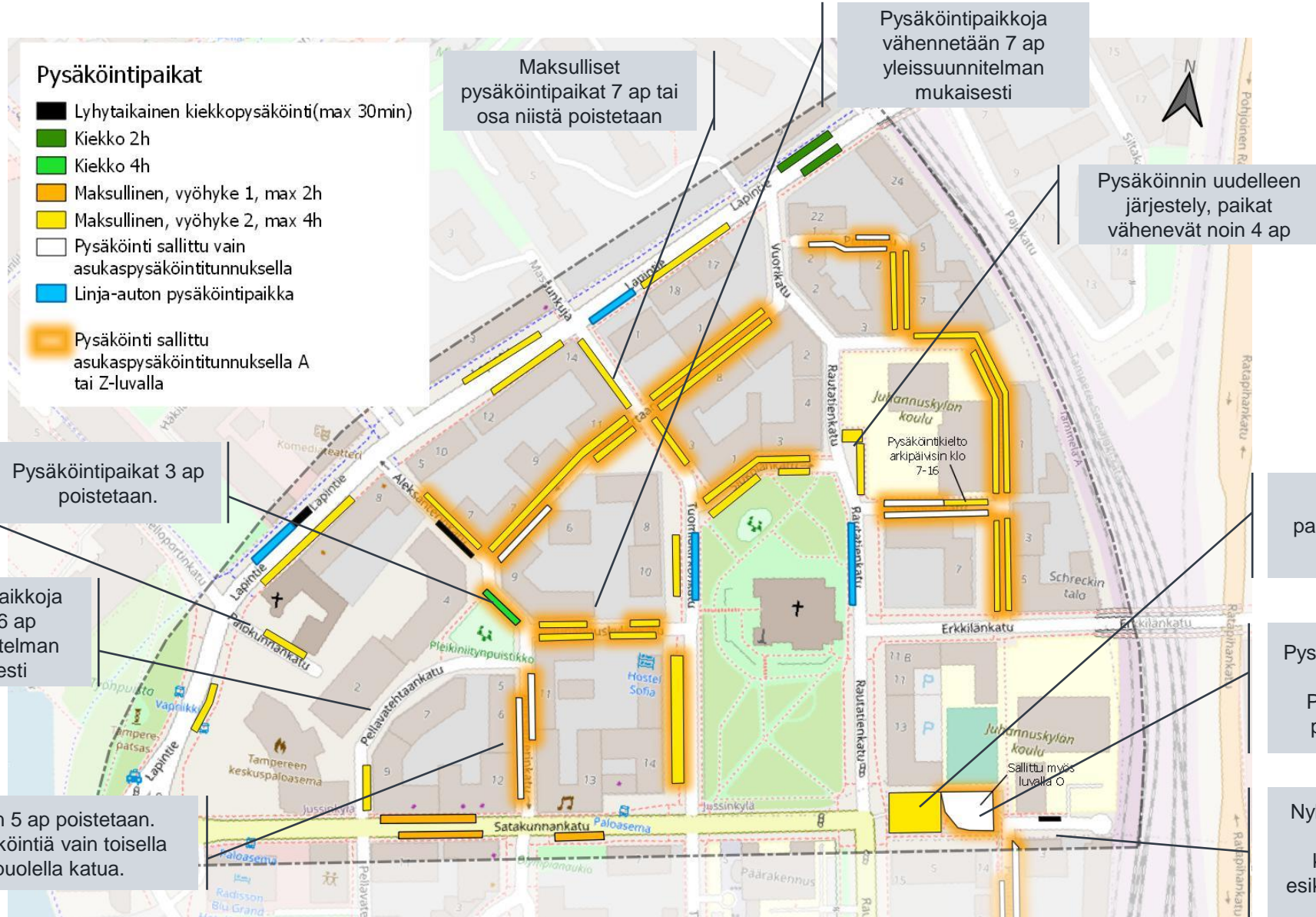
## Liikenne­ratkaisujen vaikutukset 2/2

Autoliikenteen nykyiset **ajoyhteydet säilyvät**. Asemakaava-alueen tonttikaduilla jalankulkuolosuhteiden parantaminen edellyttää monin paikoin ajoratojen kaventamista, mikä alueen nykyinen nopeusrajoitus (30 km/h) huomioiden on kuitenkin mahdollista.

Edellä esitetyt **jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden olosuhteiden ja turvallisuuden parannustoimenpiteet vähentävät kadunvarsipysäköintipaikkojen määrää koko Juhannuskylän alueella yhteensä noin 25-35 autopaikalla eli noin 10 % kadunvarsipysäköinnin nykyisestä paikkamäärästä** (kuva 27). Pysäköintipaikkojen vähenemisen ei arvioida vaikeuttavan kohtuuttomasti nykyistä pysäköintitilannetta alueella, perustuen pysäköintitutkimuksessa saatuihin tietoihin nykyisten kadunvarsipysäköintipaikkojen käyttöasteesta. Lisäksi korvaavia pysäköintimahdollisuuksia löytyy pysäköintilaitoksista, jotka sijaitsevat Juhannuskylän alueen läheisyydessä kohtuullisen kävelymatkan päässä. Pysäköintipaikkojen vähenemisen yhteydessä on tarpeen tarkastella jäävien paikkojen käyttörajoituksia, jotta ne vastaisivat mahdollisimman hyvin olevaan pysäköintitarpeeseen.

**Johanneksen koulutalon pihassa ja läheisellä Postikadun pysäköintialueella pysäköintipaikat vähenevät yhteensä 20-25 autopaikan verran** (kuva 27). Pysäköintijärjestelyjen muutokset mahdollistavat **koulun pihan kehittämisen viihtyisämmäksi ja turvallisemmaksi välituntialueeksi sekä koulureittinä toimivan jalankulkuyhteyden turvallisuuden parantamisen pysäköintialueen kohdalla**. Koulun pysäköintijärjestely vähentää pysäköintialueen käyttömahdollisuuksia asukaspysäköinnin tarpeisiin päiväaikaan. Asukaspysäköinnille on mahdollista osoittaa lisää pysäköintipaikkoja viereiseltä Rautatienkadun puoleiselta pysäköintialueelta. Koulun henkilökunnalle osoitettujen pysäköintipaikkojen määrä päivitetään vastaamaan keskusta-alueiden autopaikkanormia (Tampereen pysäköintipolitiikan linjaukset, Pysäköintinormi, hyväksytty 2023).

Asemakaava-alueen reunoilla sijaitsevilla kokoojakaduilla autoliikenteen olosuhteisiin vaikuttaa eniten Satakunnankadun ja Lapintien liittymään toteutettava kiertoliittymä, jonka on arvioitu vähentävän vilkasliikenteisen liittymän ruuhkautumista. Vuorikadun ja Lapintien liittymään sekä Erkkilänkadulle esitetyillä toimenpiteillä parannetaan liikenneturvallisuutta, mutta muutoin vaikutukset autoliikenteelle ovat vähäiset.



Kuva 27. Jalkakäytävien leventäminen vähentää kadunvarsipysäköinnin määrää noin 23 autopaikan verran. Suojateiden näkemien parantaminen ja ajoradan kavennukset suojateiden kohdilla vähentävät kadunvarsipysäköinnin määrää noin 10 pysäköintipaikan verran. Johanneksen koulutalon henkilökunnan pysäköinti siirretään koulun pihasta Postikadun LPA-alueelle, mikä vähentää asukapysäköinnille osoitettuja pysäköintipaikkoja päiväaikaan yhteensä 18 pysäköintipaikan verran. Asukapysäköinnille voidaan osoittaa lisää paikkoja viereiseltä LPA-alueelta.



# Jatkotoimenpiteet

- **Esteettömyys:** Juhannuskylän asemakaava-alueen katujen kehittämisen jatkosuunnittelussa tulee huomioida määritellyt erikoistason reitit sekä muiden saneerattavien katujen osalta SuRaKu-ohjeistuksen esteettömyyden perustason mukaiset ratkaisut. Jatkosuunnittelussa tulee arvioida, onko kansallisen kaupunkipuiston jaksolla (Juhannuskylänkatu – Pellavatehtaankatu – Palokunnankatu) tarve tavoitella esteettömyyden erikoistason laatuvaatimuksia.
- **Suojateiden** merkitseminen toteutetaan koko suunnittelualueelle yhtenäisesti Tampereen jalankulkijoiden kadunylitysjärjestelyt-suunnitteluohjeen mukaisesti, mikä edellyttää suojatieylitysten määrälaskentaa. Suojateiden näkemäolosuhteita parannetaan ja suojateiden pituuksia lyhennetään toteuttamalla ajoradan kavennuksia suojateiden kohdille. Toimenpiteet ja niiden aiheuttamat muutokset pysäköintijärjestelyihin edellyttävät tarkempaa suunnittelua.
- **Jalkakäytävien leventämistä** ja sen vaikutuksia pysäköintipaikkojen vähenemiseen tutkitaan tarkemmin jatkosuunnittelussa. Huomioidaan katujen autoliikenteen määrä, esteettömyystavoitteet ja asetettu nopeusrajoitus.
- Laajennetaan **pyöräilyn** mahdollistamista kaksisuuntaisesti kaikilla suunnittelualueen yksisuuntaisilla katuosuuksilla
- **Pysäköintipaikkojen** vähenemisen yhteydessä on tarpeen tarkastella jäävien paikkojen käyttörajoituksia, jotta ne vastaisivat mahdollisimman hyvin olevaan pysäköintitarpeeseen, mm. asukaspysäköinnin osalta.
- **Vuorikadun kehittäminen:** Selvitetään jalankulkija- ja pyöräilijämääriä sekä ajonopeuksia, minkä perusteella arvioidaan liikenteen rauhoittamistoimenpiteiden tarve sekä ajoradan kaventamismahdollisuudet. Ajoradan leveyden tarkemmassa määrittelyssä tulee huomioida, että tuomiokirkon vieressä sijaitseville linja-autojen pysäköintipaikoille ajetaan myös Vuorikadun kautta. Vuorikadulla ei ole enää linjaliikennettä. Jalkakäytävän leveyden määrittelyssä huomioidaan koulun läheisyys ja esteettömyystavoitteet. Siukolankadun liittymän itäpuolella olevaa jäsentymätöntä pysäköintialuetta tulee selkeyttää samalla, kun jalankulkureittiä kehitetään.
- **Vuorikadun ja Lapintien liittymä:** Liittymäkulman ja näkemien parantamisesta sekä suojatien pituuden lyhentämisestä on laadittu liikennesuunnitelma asemakaavoituksen yhteydessä.
- **Juhannuskylänkadun, Erkkilänaukeen, Pellavatehtaankadun ja Palokunnankadun** kehittämistoimenpiteet on määritelty asemakaavoituksen yhteydessä laaditussa yleissuunnitelmassa.
- **Lapintien ja Erkkilänkatu** toteutetaan katusuunnitelmien mukaisesti. Tarvittaessa tarkistetaan Rautatienkadun ylittävän suojatien ylityspituuden lyhentämismahdollisuudet
- **Juhannuskylän koulun** liikennejärjestelyjen kehittämisestä on laadittu asemakaavoituksen yhteydessä liikennesuunnitelmia.