

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

§ 220

Satamakadun yleissuunnitelma

TRE:3787/10.03.02/2023

Valmistelija / lisätiedot:
Ari Vandell

Valmistelijan yhteystiedot

Liikenneinsinööri Timo Seimelä, puh 040 758 2104, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

Hallintosihteeri Jonna Koivumäki, puh. 040 124 1626, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Päätös

Satamakadun yleissuunnitelma hyväksytään jatkosuunnittelun lähtökohdaksi siten muutettuna, että kaksisuuntaiset pyörätiet lisätään kummankin puolen katua ja risteysten sekä erillisten kääntymiskaistojen toimivuuteen kiinnitetään erityistä huomiota.

Esittelijä: Mikko Nurminen, Johtaja

Päätösehdotus

Satamakadun yleissuunnitelma hyväksytään jatkosuunnittelun lähtökohdaksi.

Kokouskäsitely

Pekka Salmi teki seuraavan muutosehdotuksen: "Satamakadun yleissuunnitelma hyväksytään jatkosuunnittelun lähtökohdaksi siten muutettuna, että kaksisuuntaiset pyörätiet lisätään kummankin puolen katua ja risteysten sekä erillisten kääntymiskaistojen toimivuuteen kiinnitetään erityistä huomiota."

Antti Ivanoff ja Reeta Ahonen kannattivat ehdotusta. Lautakunta hyväksyi yksimielisesti Salmen muutosehdotuksen.

Perustelut

Lähtökohdat

Satamakadun liikenteen yleissuunnitelman suunnittelualueeseen kuuluvat Satamakatu välillä Hämeenpuisto-Mariankatu ja Laiskolankuja välillä Mariankatu-Pyynikintie. Satamakatu on paikallinen kokoojakatu ja Laiskolankuja on tonttikatu. Satamakadulla on autoliikenteen määrä n. 10 000 ajoneuvoa vuorokaudessa ja Laiskolankujalla n. 2 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Satamakadun ajorata on mitoitukseltaan poikkeuksellisen leveä (17 m) ja valo-ohjaamattomissa risteyksissä suojaatiellä kerralla ylitettävä matka on 8–8,5 metriä, kun hyväksyttävä matka on max. 7,0 metriä. Satamakadulla ajoradan kaistoitus vaihtelee ja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

se on välillä 2 kaistaa/suunta ja välillä 1 kaista/suunta ja lisäksi on osuuksia, joilla on 1½ kaistaa/suunta. Kadun poikkileikkauksen vaihtelu aiheuttaa nykytilanteessa epäselvyyttä ja epävarmuutta kadun käyttäjissä, ja se on johtanut siihen, että suurin osa autoilijoista pyrkii ajamaan aivan keskellä ajorataa välttääkseen epäselvät tilanteet.

Satamakadun ja Mariankadun risteuksen väistämisvelvollisuudet koetaan sekavaksi, mikä aiheuttaa vaaratilanteita ja onnettomuuksia. Risteyksessä on myös tällä hetkellä tieliikennelain vastainen järjestely, kun kääntyvällä pääsuunnalla on risteävää pyöräliikennettä. Risteuksen liittymänäkemat ovat myös puutteelliset ja Satamakadun liittymähaarassa on kahden ajokaistan ylittävä ylipitkä suojatie. Lisäksi Laiskolankujan suunnalta liittyminen liikennevirtaan on ruuhka-aikana vaikeaa. Myös etelän suunnasta Mariankadulta on vaikea liittyä liikennevirtaan. Nykyjärjestelyillä liittymään on vaikea saada toimivaa ja turvallista liikennejärjestelyä.

Mariankadun ja Satamakadun risteuksen kaakkoiskulmassa on parhaillaan käynnissä Svenska Samskolanin asemakaavatyö, jossa koulun oppilasmäärää kasvatetaan ja koulun yhteyteen toteutetaan uusi päiväkotikoti. Asemakaavan yleisötilaisuudessa nousi esille vanhempien huoli koulun ympäristön liikenneturvallisuudesta, saattoliikenteen toimivuudesta ja turvallisesta koulumatkasta. Koulun ympäristön liikennejärjestelyt koetaan nykytilanteessa turvattomiksi ja epäselviksi.

Satamakatu on liikenneturvallisuuden osalta yksi keskustan vaarallisimmista kaduista. Vuosina 2017–2021 Satamakadulla on tapahtunut 13 onnettomuutta, joista kuusi johti henkilövahinkoon. HEVA-onnettomuuksista neljä on ollut jalankulkuonnettomuuksia ja yksi pyöräonnettomuus. Kaikki jalankulun onnettomuudet ovat tapahtuneet Satamakadun ja Papinkadun liittymän valo-ohjaamattomalla suojatiellä.

Suunnittelualueella on n. 30 yleistä pysäköintipaikkaa, joiden käyttöasteet laskettiin työn aikana useaan otteeseen eri päivinä ja kellonaikoina. Pysäköintipaikkojen käyttöasteet olivat 40–60 prosenttia.

Satamakatu on Ernst Lohrmannin vuonna 1866 laatimassa asemakaavassa osoitettu bulevardiksi. Nykytilanteessa Satamakatu on yksi Tampereen keskustan merkittävimmistä puistokaduista. Puiden kunto arvioitiin ja puut ovat pääasiassa hyväkuntoisia 20–50 vuotta vanhoja. Jonkin verran puissa todettiin kunnossapidon kolhuja ja lisäksi todettiin, että veden imeytyminen puille on estynyt asfaltin takia.

Satamakadun pohjoisreunassa on eroteltu jkpp-väylä Hämeenpuiston ja Koulukadun välisellä osuudella, muilla osuuksilla on kadun molemmilla puolilla yhdistetty jalkakäytävä ja pyörätie.

Yleissuunnitelma kytkeytyy idässä käynnissä olevaan Hämeenpuiston kehittämissuunnitelmaan. Tässä suunnitelmassa ei ole huomioitu kehittämissuunnitelmassa mahdollisesti esitettäviä Satamakadun itäosan liikennejärjestelyjen muutoksia.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Tavoitteet

Yleissuunnitelman tavoitteita olivat mm.

- Satamakadun ja Mariankadun liittymäjärjestelyjen parantaminen ja selkeyttäminen.
- Liikenneturvallisuuden parantaminen mm. kadunylityksissä ja risteyksissä.
- Kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantaminen.
- Liikennejärjestelyiden selkeyttäminen, sujuvuuden ja toimivuuden varmistaminen.
- Pysäköinnin jäsentäminen ja huoltoliikenteelle tarvittavien kuormauspaikkojen toteuttaminen.
- Joukkoliikenteen järjestelyjen parantaminen.
- Merkittävän puistokadun puuston säilyttäminen ja puiden elinolosuhteiden parantaminen sekä hulevesien viivyttämisen edistäminen katuviheralueilla.
- Katualueella käytettävien pintamateriaalien laatutason määrittäminen yhtenäiseksi ja arvoympäristöön sopivaksi.

Vaihtoehdot

Satamakadun ja Mariankadun risteyksessä tutkittiin neljää vaihtoehtoa, joille tehtiin toimivuustarkastelut. Tutkitut vaihtoehdot olivat:

- Nykytilanne
- Nykytilanne ilman Satamakadun oikealle kääntymiskaistaa pohjoisen suuntaan
- Liikenneympyrä
- Liikennevalot

Nykytilanteen liikennemäärillä kaikki tutkitut vaihtoehdot ovat hyvin toimivia. Sujuvuuden kannalta paras vaihtoehto on liikenneympyrä. Vuoden 2040 ennustetilanteessa kaikki muut vaihtoehdot paitsi vaihtoehto, jossa Satamakadulta ei ole oikealle kääntymiskaistaa pohjoisen suuntaan, ovat hyvin toimivia. Autoliikenteen sujuvuuden kannalta paras vaihtoehto on liikenneympyrä, jossa keskimääräinen viivytys on pienin. Liikenneympyrä ei kuitenkaan mahdu nykyiselle katualueelle ja toteutus edellyttäisi useiden puistoalueen mäntyjen kaatamista. Lisäksi ratkaisu olisi turvaton pyöräilijöille, koska käytettävissä oleva tila ei mahdollista pyörätien toteuttamista liikenneympyrään.

Mariankadun ja Satamakadun risteykseen esitetään toteutettavaksi liikennevalot, koska ratkaisu toimii liikenteellisesti hyvin ja mahtuu nykyiselle katualueelle sekä mahdollistaa turvallisemmat ratkaisut kävelijöille ja pyöräilijöille.

Linjaosuudella tutkittiin neljää eri vaihtoehtoa, joissa kaikissa jalkakäytäviä levitetään, nykyisten puiden kohdille esitetään leveät

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

viherkaistat ja jokaisen korttelin kohdalle mahdollistetaan autojen kadunvarsipysäköinti ja huoltoliikenteen kuormauspaikat. Kaikissa vaihtoehtoissa on autoliikenteellä 1 kaista suuntaansa ja risteyksissä kaistojen leveydellä mahdollistetaan oikealle kääntyminen häiritsemättä suoraan menevää liikennettä. Pyöräliikenteen ja jalankulun osalta tutkittiin neljä vaihtoehtoa:

- VE Pyöräkaistat
- VE Kolmitasoratkaisu
- VE Kaksisuuntainen pyörätie
- VE Keskisaareke

Yleissuunnitelmassa tehtiin laaja vaikutustenarviointi, jonka pohjalta esitetään jatkosuunnitteluun valittavaksi kolmitasovaihto, jossa erityisesti liikenneturvallisuus ja liikenteelliset vaikutukset olivat paremmat kuin muilla vaihtoehtoilla mm. kadunvarsipysäköintipaikkojen määrä säilyy nykytilanteen mukaisena. Kolmitasovaihtoehto toteuttaa parhaiten suunnittelun lähtökohtana olleita periaatteita ja se vastasi parhaiten suunnittelulle asetettuihin tavoitteisiin. Ratkaisulla on kuitenkin melko paljon negatiivisia vaikutuksia nykyiseen puustoon. Jatkosuunnittelussa tulee vielä tutkia mahdollisuuksia säästää vielä enemmän olemassa olevia puita sekä arvioida uusien korvaavien istutusten tarve.

Yleissuunnitelma

- Autoliikenteellä on 1 kaista suuntaansa ja risteyksissä kaistojen leveydellä mahdollistetaan oikealle kääntyminen häiritsemättä suoraan menevää liikennettä.
- Uusi poikkileikkaus tukee 40 km/h nopeusrajoitusta ja mahdollistaa nykyiset ajoyhteydet tonteille.
- Liittymissä mitoitussajoneuvona on käytetty telibussia.
- Pyöräliikenne on erotettu ajoradasta reunakivellä ja liittymissä pyöräliikenne laskeutuu pyöräkaistalle, jolloin pyöräliikenteen havaittavuus paranee.
- Jalankulkijoita ja pyöräliikennettä erottaa tasoerolla oleva reunakivi tai 3 metrinen istutuskaista. Tasoerottelun reunakivinäkymä tarkentuu jatkosuunnittelussa mm. kunnossapidon näkökulmasta.
- Laiskolankujan bussipysäkit ovat ajoratapysäkkejä. Satamakadun pysäkeille on varattu odotustilat.
- Pysäköinti on järjestetty kadunvarsipysäköintinä. Pysäköintipaikkojen kokonaismäärä säilyy ja niitä käytetään myös LE-pysäköintipaikkoina. Teatterin edustalla on teatterin saattoliikennettä palvelevat paikat busseille sekä kolme paikkaa liikuntaesteisille. K-marketin edustalla on kaksi LE-pysäköintipaikkaa. Huoltoliikenne on huomioitu suunnitelmassa ja jokaisen korttelin kohdalle on osoitettu kuormauspaikat.
- Pyöräpysäköintiä on esitetty jokaisen korttelin kohdalla, yhteensä 112 pyöräpaikkaa.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

- Suunnitelmassa pyritään säilyttämään mahdollisimman paljon Satamakadun puustoa ja tarvittaessa täydennetään puistokadun katurivipuut yhtenäiseksi. Nykyisiä katupuuta joudutaan poistamaan pysäkki- ja suojatiejärjestelyiden vuoksi.
- Nykyisiä puita säilyy 39 kpl ja poistuvia puita on alustavasti 11 kpl ja niitä korvaavia uusia olisi 7 kpl.

Yleissuunnitelman kustannusarvio on yhteensä 1 191 000 € ja kustannukset jakautuvat jaksoittain seuraavasti:

- Linjaosuus Laiskolankuja välillä Pyyrikintie–Mariankatu, 63 000 €
- Linjaosuus Satamakatu välillä Mariankatu–Hämeenpuisto, 669 000 €
- Liikennevaloliittymä Satamakatu/Mariankatu/Laiskolankuja, 317 000 €
- Johtosiirrot, 142 000 €
- Kustannusarvio ei sisällä mahdollista valaistuksen uusimista.

Tiedoksi

Timo Seimelä, Jukka Uusitalo, Mirjam Larinkari, Kimmo Mäkinen, Leena Huhtala, Iina Laakkonen, Tiia Kuisma, Harri Verkamo/Destia

Liitteet

1 Liite Yla 15.8.2023 Satamakadun liikenteen YS, raportti

Nähtävilläolo ja tiedoksianto asianosaiselle

Pöytäkirja asetetaan nähtäväksi 18.8.2023 kaupungin internetsivuilla www.tampere.fi

Päätös on lähetetty sähköpostilla 17.8.2023

Tampere
17.08.2023

Jonna Koivumäki
Hallintosihteeri

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Muutoksenhakukielto

§220

Muutoksenhakukielto

Oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

-vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)

-virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhaltijayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)

-etuusto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)