

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

**Yhdyskuntalautakunta, § 25, 30.01.2024**

**Yhdyskuntalautakunta, § 220, 15.08.2023**

**§ 25**

**Satamakadun yleissuunnitelman päivitys**

TRE:3787/10.03.02/2023

**Yhdyskuntalautakunta, 30.01.2024, § 25**

Valmistelija / lisätiedot:  
Seimelä Timo

**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**

Muutetaan yhdyskuntalautakunnan 15.8.2023 § 220 tekemää päätöstä siten, että hyväksytään Satamakadun yleissuunnitelma ja siinä esitetty ajoradasta ja jalkakäytävästä tasoerotellut yksisuuntaiset pyörätiet jatkosuunnittelun lähtökohdaksi siten muutettuna, että:

1. Satamakadun tarkemmassa suunnittelussa säilytetään Ruotsinkielisen yhteiskoulun-, lukion ja päiväkodin saattoliikennettä palvelevien pysäköintipaikkojen määrä ja käytettävyys vähintään nykyisellä tasolla.
2. Toteutetaan länsipään uuden risteyksen yhteyteen suunniteltu oikealle kääntyvien kaista yleissuunnitelmaa pidempänä, jotta vältetään ruuhkautumista liikenteen huipputunteina.

Esittelijä: Nurminen Mikko, Johtaja

**Päätösehdotus**

Muutetaan yhdyskuntalautakunnan 15.8.2023 § 220 tekemää päätöstä siten, että hyväksytään Satamakadun yleissuunnitelma ja siinä esitetty ajoradasta ja jalkakäytävästä tasoerotellut yksisuuntaiset pyörätiet jatkosuunnittelun lähtökohdaksi.

**Kokouskäsitely**

Timo Seimelä oli paikalla kokouksessa asiantuntijana tämän pykälän aikana.

Antti Ivanoff ehdotti, että asia palautetaan uudelleen valmisteltavaksi seuraavasti evästettynä:

"Muutetaan yhdyskuntalautakunnan 15.8.2023 § 220 tekemää päätöstä siten, siten että:

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

1. Satamakadun tarkemmassa suunnittelussa säilytetään Ruotsinkielisen yhteiskoulun-, lukion ja päiväkodin saattoliikennettä palvelevien pysäköintipaikkojen määrä ja käytettävyys vähintään nykyisellä tasolla.
2. Toteutetaan länsipään uuden risteyksen yhteyteen suunniteltu oikealle kääntyvien kaista yleissuunnitelmaa pidempänä, jotta vältetään ruuhkautumista liikenteen huipputunteina.
3. Toteutetaan pyörätie kaksisuuntaisena Satamakadun pohjoispuolella. Kytetään pyörätie näin jatkuvaksi kokonaisuudeksi Satamakadun jo olemassa olevan itäpään pyörätien kanssa. Satamakadun eteläpuolen osalta säilytetään nykyiset kevyen liikenteen järjestelyt."

Riina Eveliina Eskelinen kannatti Ivanoffin ehdotusta.

Koska oli tehty kannatettu palautusehdotus, jota ei voitu yksimielisesti hyväksyä, asiasta oli äänestettävä.

Puheenjohtajan äänestysesitys: Asian palauttaminen uudelleen valmisteltavaksi = EI, Asian käsittelyn jatkaminen = JAA

Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksen tulos: Palautusehdotus hylättiin äänin 5 - 8.

Asian käsittelyä jatkettiin.

Antti Ivanoff teki seuraavan muutosehdotuksen:

"Muutetaan yhdyskuntalautakunnan 15.8.2023 § 220 tekemää päätöstä siten, että hyväksytään Satamakadun yleissuunnitelma ja siinä esitetty ajoradasta ja jalkakäytävästä tasoerotellut yksisuuntaiset pyörätiet jatkosuunnittelun lähtökohdaksi siten muutettuna, että:

1. Satamakadun tarkemmassa suunnittelussa säilytetään Ruotsinkielisen yhteiskoulun-, lukion ja päiväkodin saattoliikennettä palvelevien pysäköintipaikkojen määrä ja käytettävyys vähintään nykyisellä tasolla.
2. Toteutetaan länsipään uuden risteyksen yhteyteen suunniteltu oikealle kääntyvien kaista yleissuunnitelmaa pidempänä, jotta vältetään ruuhkautumista liikenteen huipputunteina."

Lautakunta hyväksyi Ivanoffin muutosehdotuksen yksimielisesti.

### **Perustelut**

#### *Lähtökohdat*

Satamakadun yleissuunnitelma Hämeenpuistosta länteen hyväksyttiin jatkosuunnittelun lähtökohdaksi yhdyskuntalautakunnassa 15.8.2023 § 220 siten muutettuna, että kaksisuuntaiset pyörätiet lisätään kummallekin puolelle katua ja risteysten sekä erillisten kääntymiskaistojen toimivuuteen kiinnitetään erityistä huomiota. Yleissuunnitelmassa oli esitetty valittavaksi vaihtoehto, joka perustui jalkakäytävästä ja ajoradasta tasoeroteltuihin yksisuuntaisiin pyöräteihin.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

Satamakadun yleissuunnitelmaa on nyt täydennetty lisätarkastelulla, jossa vertaillaan yksisuuntaisiin ja kaksisuuntaisiin pyöräteihin perustuvia vaihtoehtoja. Molemmissa vaihtoehdoissa ajorata 7,0 metriä ja katuliittymien kohdalla ajorata levitetään 5,0 metriin mahdollistamaan kääntymisen sivusuunnille häiritsemättä suoraa menevää autoliikennettä. Yksisuuntaiset pyörätiet ovat 2,5 metriä leveitä lukuunottamatta pysäköintiruutujen kohtia, joissa pyörätie on 1,75 metriä leveä ja siinä 0,75 metrin levyinen oven avaustila. Kaksisuuntaiset pyörätiet ovat 3,0 metriä leveitä lukuunottamatta pysäköintiruutujen kohtia, joissa pyörätie on 2,5 metriä leveä ja siinä on 0,5 metriä leveä oven avaustila. Istutuskaistat ovat yksisuuntaisessa ratkaisussa 3,0 metriä leveitä ja kaksisuuntaisessa vaihtoehdossa 2,5 metriä leveitä. Kadun molemmilla puolilla on jalkakäytävät, jotka ovat yksisuuntaisessa 3,0-3,5 metriä leveitä ja kaksisuuntaisessa 3,25-3,5 metriä leveitä.

Suunnittelualueella on n. 30 yleistä pysäköintipaikkaa, joiden käyttöasteet laskettiin työn aikana useaan otteeseen eri päivinä ja kellonaikoina. Pysäköintipaikkojen käyttöasteet olivat 40–60 prosenttia. Yksisuuntaisessa vaihtoehdossa on 20 kpl autopaikkoja ja kaksisuuntaisessa vaihtoehdossa 21 kpl. Molemmissa vaihtoehdoissa on esitetty jokaisen korttelin kohdalle kuormauspaikat. Linjaosuudella molemmissa vaihtoehdoissa pyörätiet sijoittuvat pääasiassa ajoradan ja puiden väliin. Katuliittymien kohdissa kaksisuuntainen pyörätie pitää liikenneturvallisuuden takia tuoda kiinni suojatiehen, mikä aiheuttaa useiden puiden poistamisen. Satamakadulla on nykyisin 50 kpl puita. Yksisuuntaisessa vaihtoehdossa joudutaan poistamaan 11 puuta ja tilalle tulee 7 puuta. Kaksisuuntaisessa vaihtoehdossa joudutaan poistamaan 24 puuta ja tilalle tulee 17 puuta.

Molemmat vaihtoehdot toteuttavat Satamakadun kehittämiseksi asetettuja tavoitteita. Vaikutusarvioinnin perusteella vaihtoehtojen merkittävimmät erot liittyvät säilyvien puiden määrään ja puiden kokonaismäärään, joissa yksisuuntainen pyörätie on selvästi parempi. Lisäksi vaihtoehdoilla on eroja pyöräliikenteen järjestelyissä, joiden osalta yksisuuntainen pyörätieratkaisu on arvioitu hieman paremmaksi mm. liittymien liikenneturvallisuuden ja pyörätien leveyden osalta.

#### **Tiedoksi**

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

#### Liitteet

- 1 Liite Yla 30.1.2024 Satamakadun liikenteen YS, raportti
  - 2 Liite Yla 30.1.2024 Satamakadun liikenteen YS, lisätarkastelu
- 

#### **Yhdyskuntalautakunta, 15.08.2023, § 220**

Valmistelijat / lisätiedot:  
Vandell Ari

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

### **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: Nurminen Mikko, Johtaja

### **Päätösehdotus oli**

Satamakadun yleissuunnitelma hyväksytään jatkosuunnittelun lähtökohdaksi.

### **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 suoja tiellä kerralla ylitettävä matka on 8–8,5 metriä, kun hyväksyttävä matka on max. 7,0 metriä. Satamakadulla ajoradan kaistoitus vaihtelee ja 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 väistämiselvöllisyydet koetaan sekavaksi, mikä aiheuttaa vaaratilanteita ja onnettomuuksia. Risteyksessä on myös tällä hetkellä tieliikennelain vastainen järjestely, kun kääntyvällä pääsuunnalla on risteävää pyöräliikennettä. Risteuksen liittymänäkemät ovat myös puutteelliset ja Satamakadun liittymähaara on kahden ajokaistan ylittävä ylipitkä suoja tie. 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-

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

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.

#### *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

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

- 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 viherkaistat ja jokaisen korttelin kohdalle mahdollistetaan autojen kadunvarsipysäköinti ja huoltoliikenteen kuormauspaikat. Kaikissa vaihtoehdoissa 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 vaihtoehdoilla 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.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

- 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. Tasoerotuksen reunakivinäkömää 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.
- Suunnitelmassa pyritään säilyttämään mahdollisimman paljon Satamakadun puustoa ja tarvittaessa täydennetään puistokadun katurivipuut yhtenäiseksi. Nykyisiä katupuita 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 Pyynekintie–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

### 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.

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

Liitteet

1 Liite Yla 15.8.2023 Satamakadun liikenteen YS, raportti

**Nähtävilläolo ja tiedoksianto asianosaiselle**

Pöytäkirja asetetaan nähtäväksi 2.2.2024 kaupungin internetsivuille [www.tampere.fi](http://www.tampere.fi)

Päätös on lähetetty sähköpostilla 2.2.2024

Tampere  
02.02.2024

Jonna Koivumäki  
Hallintosihteeri

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä. Varmennetiedot tarkastettavissa kaupungin kirjaamosta.

---

## **Muutoksenhakukielto**

§25

## **Muutoksenhakukielto**

Oikaisuvaatimusta tai valitusta 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 §)
- varhaiskasvatuslain 57 §:n mukaista huomautusta tai huomion kiinnittämistä (Varhaiskasvatuslaki 63 § 2 mom.)