

Vastaanottaja  
**Harjavallan kaupunki**

Asiakirjatyyppi  
**Raportti**

Päivämäärä  
**4/2024**

# Liikenneselvitys

## Harjavallan yritysalueiden osayleiskaava



Kuva: Google Maps 2023.

# Liikenneselvitys

Harjavallan yritysalueiden osayleiskaava

Projekti **Liikenneselvitys, Harjavallan yritysalueiden osayleiskaava**  
Projekti nro **1510076372-002**  
Vastaanottaja **Harjavallan kaupunki**  
Asiakirjatyyppi **Raportti**  
Päivämäärä **10.4.2024**  
Laatija **Mari Mutanen, Erkki Sarjanoja**  
Tarkastaja **Heta Tuunanen**  
Hyväksyjä **Jari Prehti**

Ramboll  
Kiviharjunlenkki 1A  
90220 OULU

P +358 20 755 611  
F +358 20 755 6201

## Sisältö

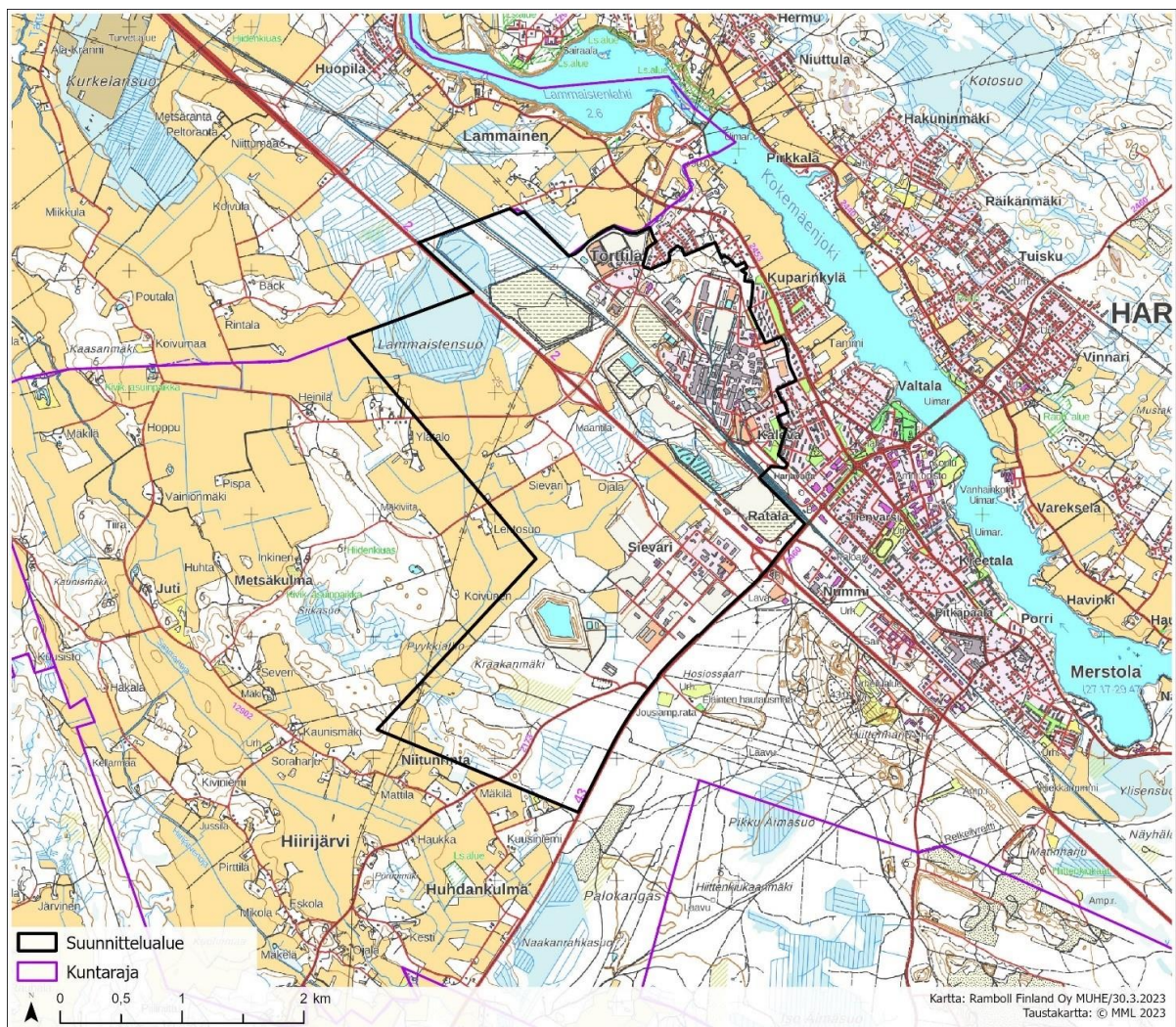
1.	Taustaa	2
2.	Nykytilanne	3
2.1	Maankäyttö	3
2.2	Liikenneverkko	5
2.3	Liikennemäärät	8
2.4	Liikenneonnettomuudet	10
2.5	Aiemmat liikenteelliset selvitykset ja suunnitelmat	11
3.	Tavoitteet	12
4.	Yleiskaavan muutos	12
5.	Liikenteelliset vaikutukset	12



# 1. Taustaa

Harjavallan yritysalueiden osayleiskaavan alue sijaitsee noin puolitoista kilometriä Harjavallan kuntakeskuksen lounaispuolella. Alue rajautuu kaakkoispuoleltaan kantatiehen 43, ja alueen halki kulkee valtatie 2 sekä Kokemäki–Pori-rataosuus. Alueen luoteis- ja lounaispuoli on pääasiassa maa- ja metsätalousvaltaista aluetta, jolla on myös asutusta.

Tämä selvitys on laadittu yleiskaavatyötä varten.



**Kuva 1. Osayleiskaava-alueen rajaus.**

Selvitys on tehty Harjavallan kaupungin toimeksiannosta Ramboll Finland Oy:ssä, jossa siitä on vastannut Erkki Sarjanoja, ja suunnittelijana on ollut Mari Mutanen.



## 2. Nykytilanne

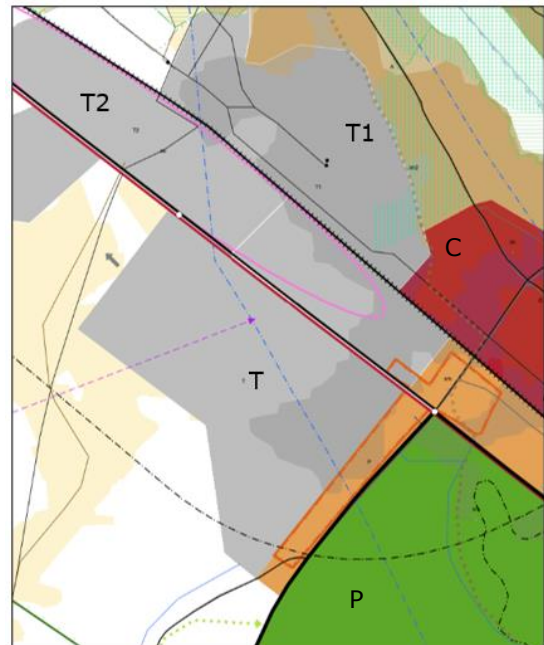
### 2.1 Maankäyttö

Satakunnan voimassa olevassa maakuntakaavassa suurin osa tarkastelussa olevasta alueesta on merkitty teollisuus- ja varastoalueeksi (T). Kt 43 länsipuolella on myös palvelujen aluetta (P). T1 ja T2 on merkitty alueiksi, joilla on tai joille saa sijoittaa merkittävän, vaarallisia kemikaaleja valmistavan tai varastoivan laitoksen.

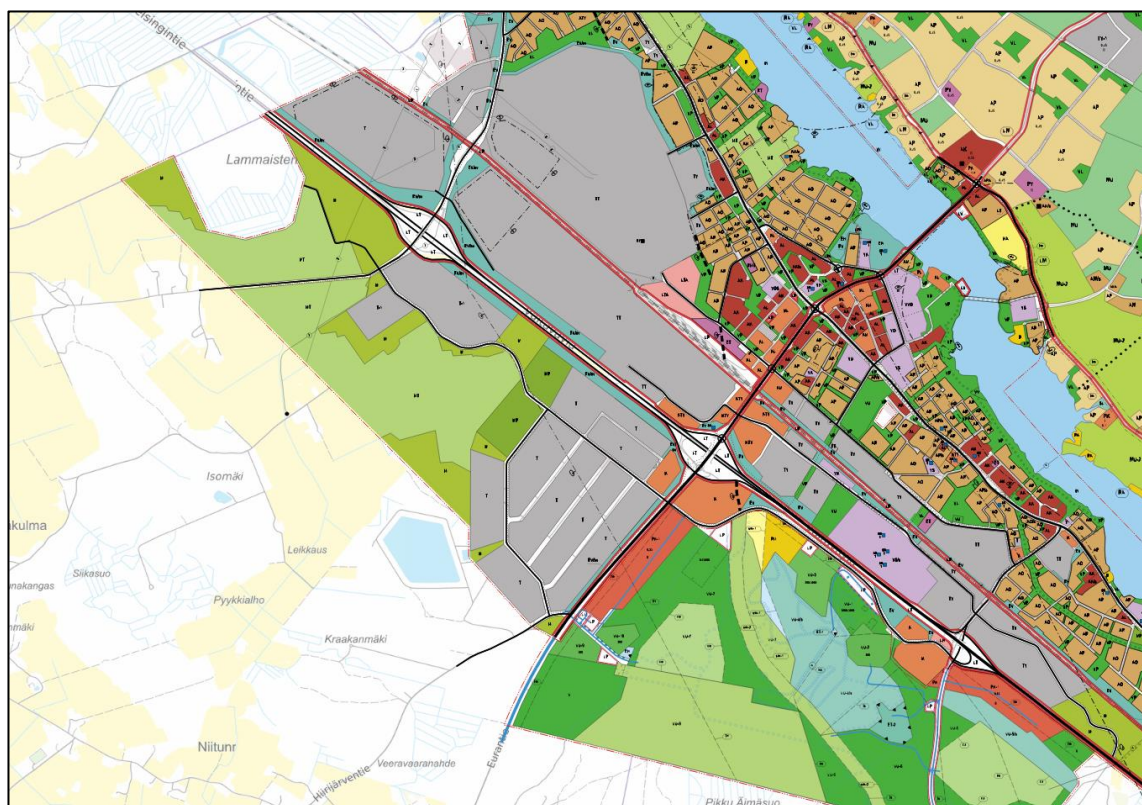
<https://satakunta.fi/alueiden-kaytto/voimassa-olevat-maakuntakaavat/>

Maakuntakaavassa valtatie 2 on määritelty kaksiajorataiseksi parannettavaksi päätieksi kantatien 42 liittymästä Porin suuntaan (luoteeseen). Muutoin tärkeimmät liikenneväylät on esitetty nyky muodossaan.

**Kuva 2 (oik.). Selvitysalue Satakunnan maakuntakaavassa 2013 (Satakunnan liitto).**

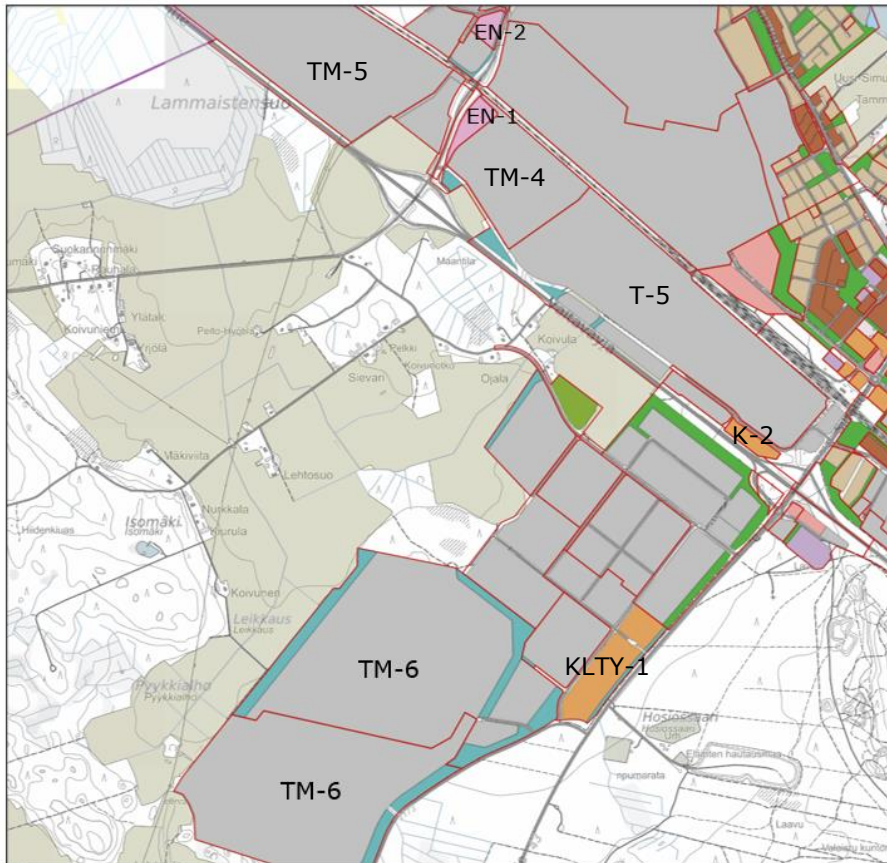


Selvitysalueen pohjois- ja koillisosassa on voimassa oleva osayleiskaava, jossa pääosa alueesta on merkitty teollisuus- ja varastotorakennusten korttelialueeksi tai maa- ja metsätalousalueeksi. Kaavassa on osoitettu tärkeimmät tie- ja katu yhteydet sekä jalankulku- ja pyörätiet.



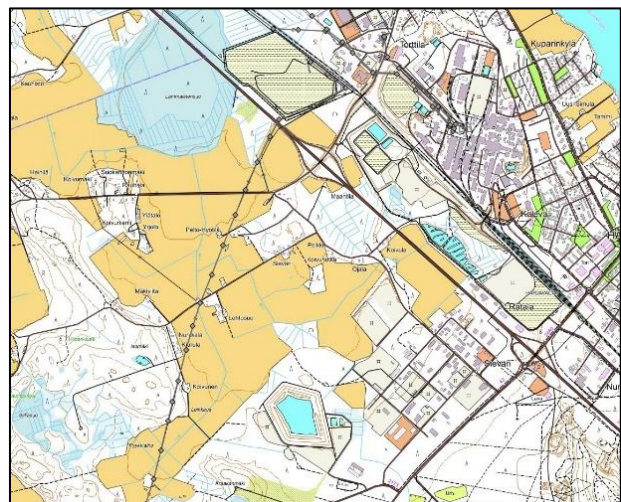
**Kuva 3. Selvitysalue keskustaajaman osayleiskaavassa 2007 (Harjavalan kaupunki, karttapalvelu).**

Harjavalan asemakaavayhdistelmässä (6.9.2023) rautatien ja valtatie väliin ja alueen eteläosaan on merkitty teollisuudessa syntyvien prosessikuonien sijoittamiseen tarkoitettuja korttelialueita (T-5, TM-4, TM-5 ja TM-6). Tarkasteltavan alueen pohjoisosaan on merkitty myös kaksi energiahuollon aluetta (EN-1 ja EN-2). Kantatien 43 lounaispuolelle on merkitty liike- ja toimitalorakennusten korttelialueita (KLTY-1) ja valtatie pohjoispuolelle eritasoliittymän luoteispuolelle liike- ja toimistorakennusten korttelialuetta (K-2). Muutoin korttelialueet on pääosin määriteltä teollista toimintaa varten. <https://kartat.sweco.fi/static/harjavalta/asekaava/liitteet/254.pdf>



**Kuva 4. Selvitysalue Harjavalan asemakaavayhdistelmässä 6.9.2023** (Harjavalan kaupunki, karttapalvelu). <https://kartat.sweco.fi/static/harjavalta/asekaava/liitteet/254.pdf>

Tarkasteltavan alueen länsiosassa kulkee Lammaisten Energia Oy:n omistama, Suomen kantaverkkoon kuuluvan suurjännitteisen sähkösiirtoverkon 110 kV voimalinja. Torttilan teollisuusalueella kulkee kaksi Boliden Harjavalta Oy:n omistamaa 110 kV voimalinjaa.



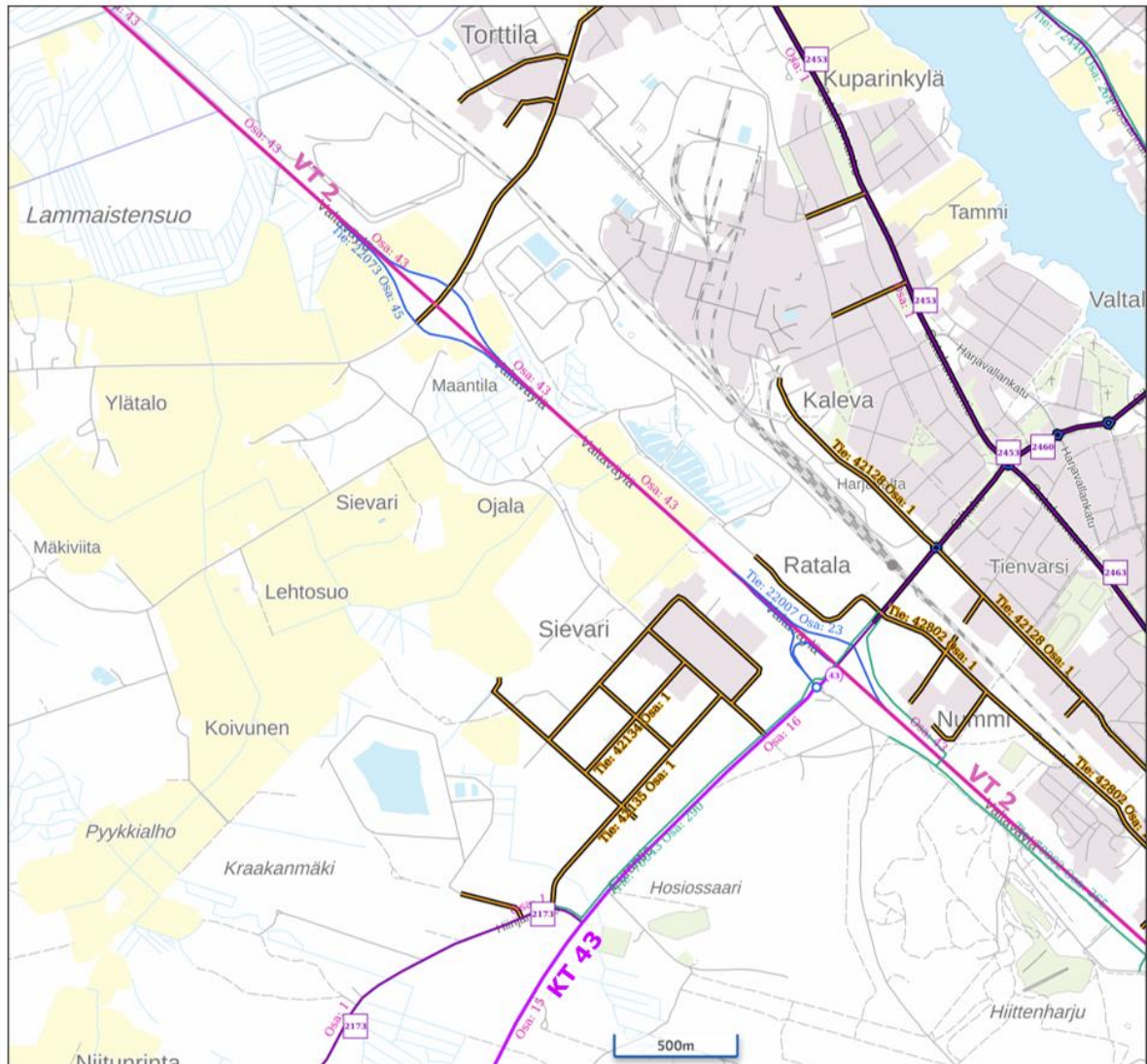
**Kuva 5 (vas.). Sähkön siirtoverkkoja selvitysalueella. (Fingrid 2023).**

<https://karttapalaute.fingrid.fi/>



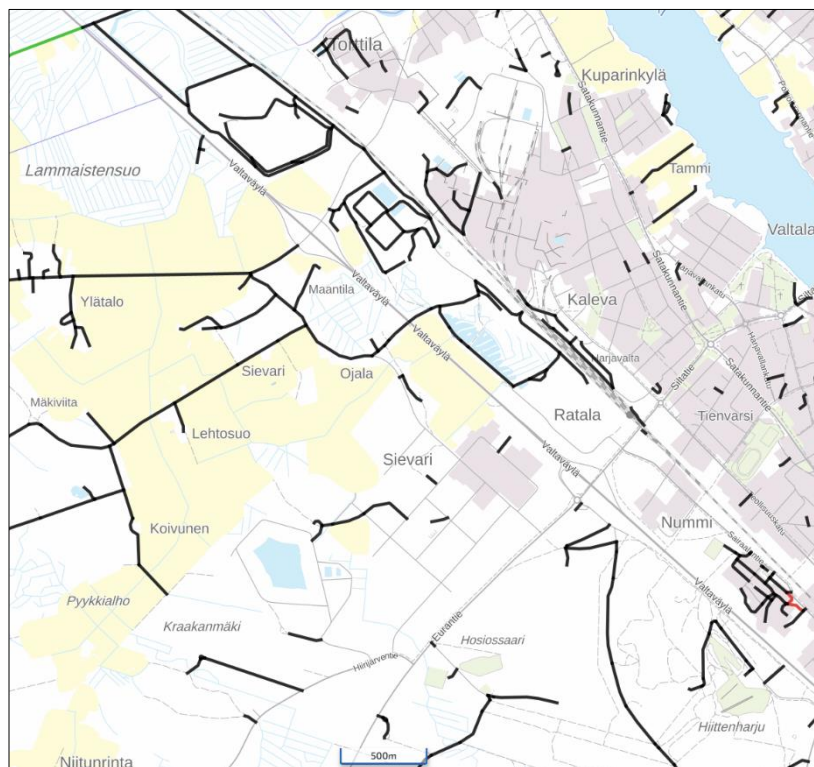
## 2.2 Liikenneverkko

Valtatie 2 Pori–Helsinki kuuluu Valtioneuvoston pääväyläasetuksen (1.1.2019) mukaisiin pääväyliin. Valtatiellä 2 on tarkasteltavalla alueella kaksi eritasoliittymää. Eteläisemmässä eritasoliittymässä valtatie 2 risteää kantatie 43:n kanssa. Sievarin teollisuus- ja varastoalueella on myös katuverkkoa (keltamustat tiet kuvassa 6). Kantatieltä erkanee yhdystie 2173 Hiirijärvelle (Hiirijärventie) ja siltä on yhteys Sievarin teollisuus- ja varastoalueelle. Hiirijärventien liittymästä alkaa myös kt 43:n myötäinen pyörätieyhteys kohti Harjavalan keskustaa.



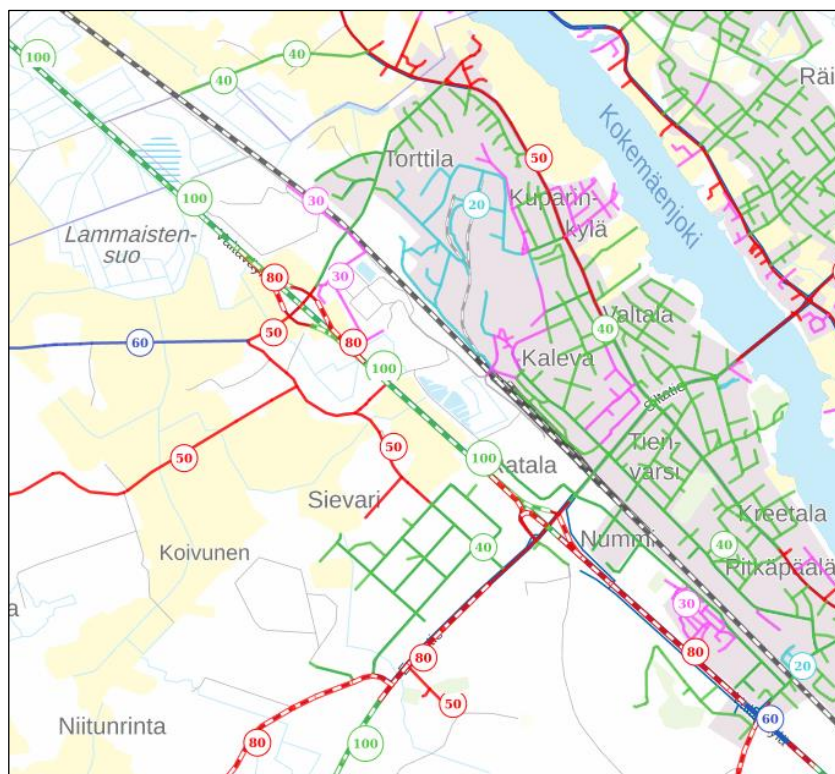
**Kuva 6. Väyläviraston tienumerokartta** (Väylävirasto, Tienumerokartta 2023).

<https://suomenvaylat.vayla.fi/>



**Kuva 7 (vas.). Yksityistiet selvitysalueella. (Yksityistiekartta, Väylävirasto 2023).**

Taajaman kohdalla valtatiellä 2 on valaistus ja tien nopeusrajoitus on 100 km/h eteläisemmästä eritasoliittymästä Porin suuntaan. Kantatiellä rajoitus on pääosin 80 km/h ja katuverkolla 50 tai 40 km/h.



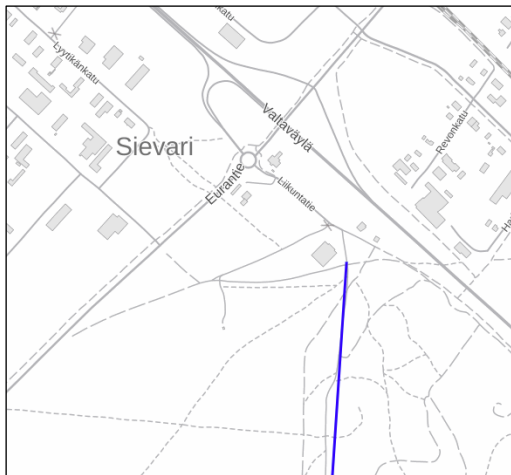
**Kuva 8. Nopeusrajoitukset selvitysalueella. (Nopeusrajoitukset, Digiroad. Väylävirasto 2023.)**



Selvitysalueella kulkee rautateiden pääväyläverkkoon kuuluva Kokemäki–Pori-rataosa. Tarkasteltavalla alueella sijaitsee myös Harjavallan liikennepaikka (km 295+542) ja ratapiha-alue, jolta erkanee yksityisraiteita Torttilan teollisuusalueelle. Rata on sähköistetty ja yksiraiteinen, ja sillä kulkee sekä henkilö- että tavaraliikennettä. Liikenneselvityksessä tarkasteltavan alueen kohdalla ei sijaitse tasoristeyksiä.

Linja-autopysäkkejä on valtatiellä selvitysalueen länsiosassa (Kissankujan liittymässä), kantatiellä selvitysalueen eteläosassa (Hiirijärventien liittymässä) sekä Satakunnantiellä. Harjavallan keskuspysäkki on Huovilankadulla lähellä rautatieasemaa. Harjavallasta on linja-autoliikennettä erityisesti Helsingin ja Porin suuntiin sekä Kokemäelle. Yksittäisiä vuoroja on myös Raumalle. Ydinkeskustasta lähteviä linja-autovuoroja on arkipäivisin kymmeniä.

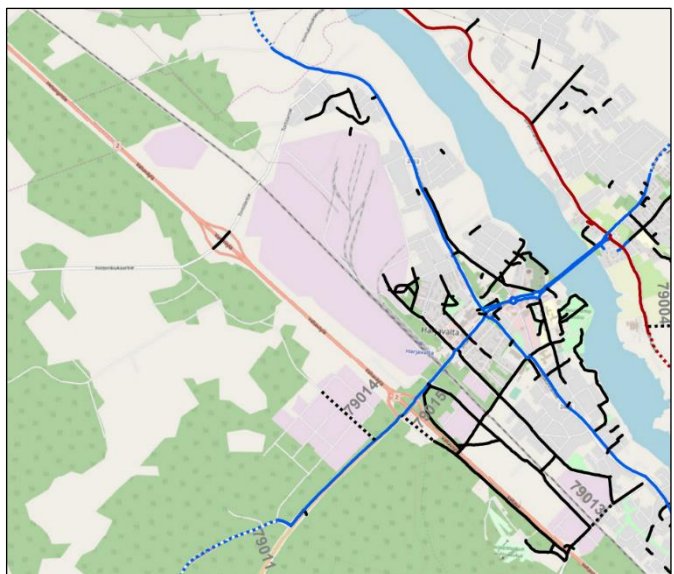
Museoviraston merkitsemä valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristökohde *Huovintie* kulkee Harjavallassa keskustan kaakkoispuolella kantatien 43 itäpuolella. Pieni osa Huovintien linjausta osuu kaava-alueen koillisosaan. <https://kartta.museoverkko.fi/>



**Kuva 9 (vas.).** Historiallinen Huovintie kulkee Harjavallan keskustan ja kantatien 43 itäpuolella. (Museoverkkokartta. Museovirasto 2023.)

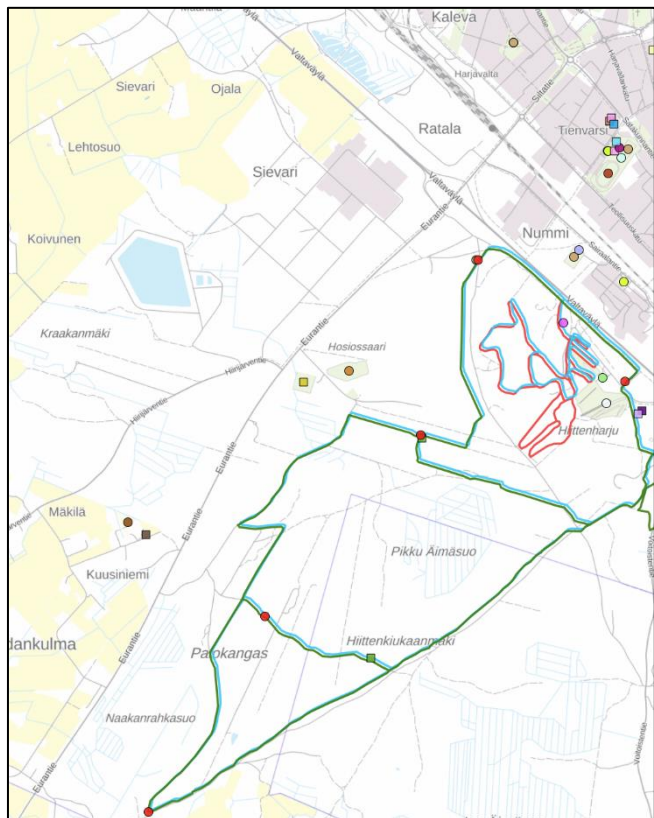
Vuonna 2019 laaditussa Porin kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa on kuvattu sen hetkiset jalkankulku- ja pyöräliikenteen väylät, ks. kuva 10. Selvitysalueella väyliä on ydinkeskustan lähellä, kantatien varressa, Torttilan puistossa ja lyhyt osuus valtatie pohjoisen eritasoliittymässä Torttilantiellä. Kantatien väylä on määritelty alueritiksi, muut ovat paikallisreititejä.

**Kuva 10 (oik.).** Harjavallan keskustan jalkankulku- ja pyöräliikenteen väylät (Porin kaupunkiseudun kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, 2019).



Tarkasteltavalla alueella ei ole merkittäviä moottorikelkkailureittejä eikä ulkoilureittejä. Liikuntapaikat ja ulkoilureitit sijaitsevat pääosin kt 43 itäpuolella, lukuun ottamatta Wallan tilan maneesia ja kenttää Kuusiniementien varressa, kaava-alueen eteläpuolella.

<https://liikuntapaikat.lipas.fi/liikuntapaikat>



**Kuva 10 (oik.).** Ulkoilureitit ja liikuntapaikat kaavoitettavan selvitysalueen lähellä sijaitsevat kantatien 43 itä- ja kaakkoispuolella. (Liikuntapaikat LIPAS, 2023.)



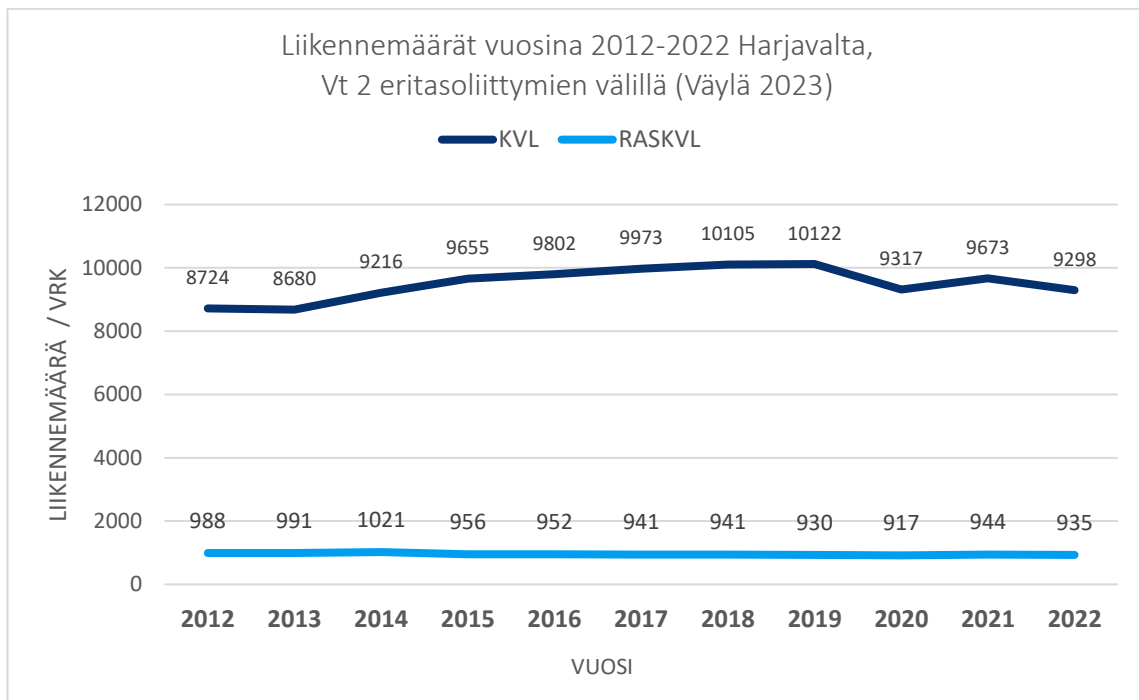
**Kuva 11.** Ilmakuva selvitysalueelta, idän suunnasta kohti Poria. (Google Earth 2019.)

### 2.3 Liikennemäärät

Valtatiellä 2 Harjavalan eritasoliittymien välisellä osuudella keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä (KVL) vuonna 2022 oli 9 300 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen määrä (RASKVL) oli 940 ajoneuvoa eli noin 10 % kokonaisliikennemäärästä.

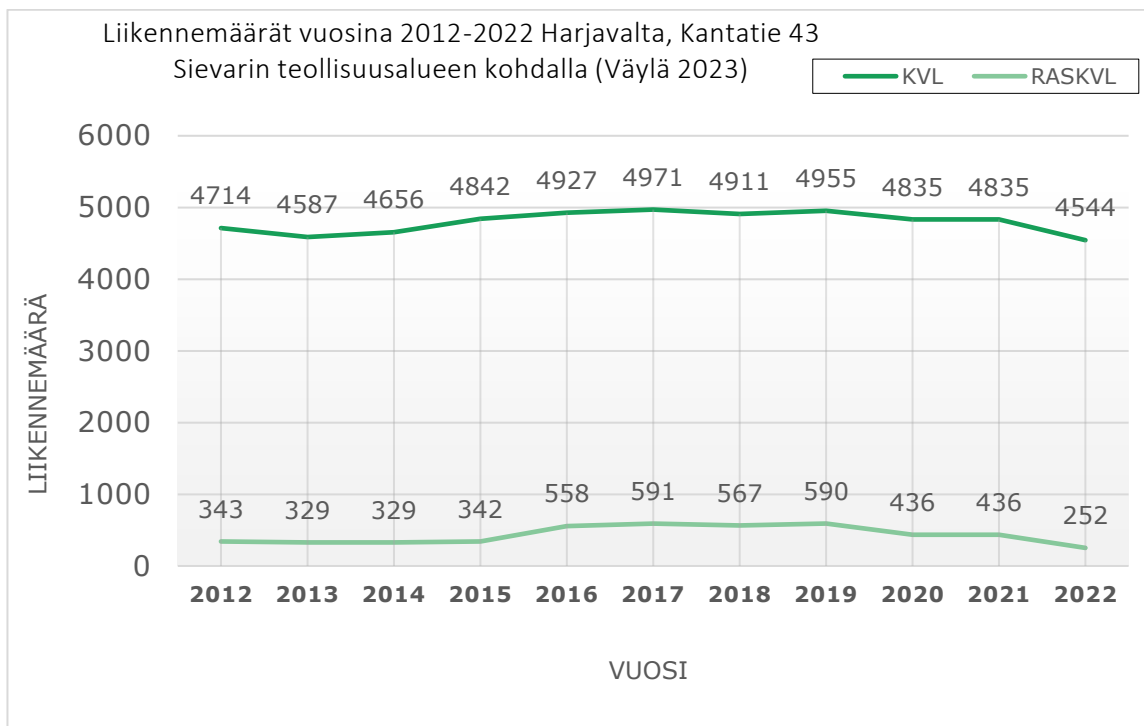


Kokonaisliikennemäärä on kasvanut vuoteen 2022 noin 9 % vuodesta 2012 (ks. kuva 12). Raskaan liikenteen osuus taas on vuoteen 2022 laskenut noin 9 % vuoden 2012 tasosta.



**Kuva 12. Liikennemäärät Vt 2:lla vuosina 2012–2022 (Väylävirasto 2023)** <https://suomenvaylat.vayla.fi/>

Kantatiellä 43 Sievarin teollisuusalueen kohdalla keskimääräinen vuorokausiliikennemäärä (KVL) vuonna 2022 oli 4 540 ajoneuvoa vuorokaudessa. Raskaan liikenteen määrä (RASKVL) oli 250 ajoneuvoa eli noin 6 % kokonaisliikennemäärästä. Kokonaisliikennemäärä on laskenut vuoteen 2022 noin 10 % vuodesta 2012 (ks. kuva 13). Raskaan liikenteen osuus taas on vuoteen 2022 laskenut noin 7 % vuoden 2012 tasosta.



**Kuva 13. Liikennemäärät Kt 43:lla vuosina 2012–2022 (Väylävirasto 2023)** <https://suomen-vaylat.vayla.fi/>

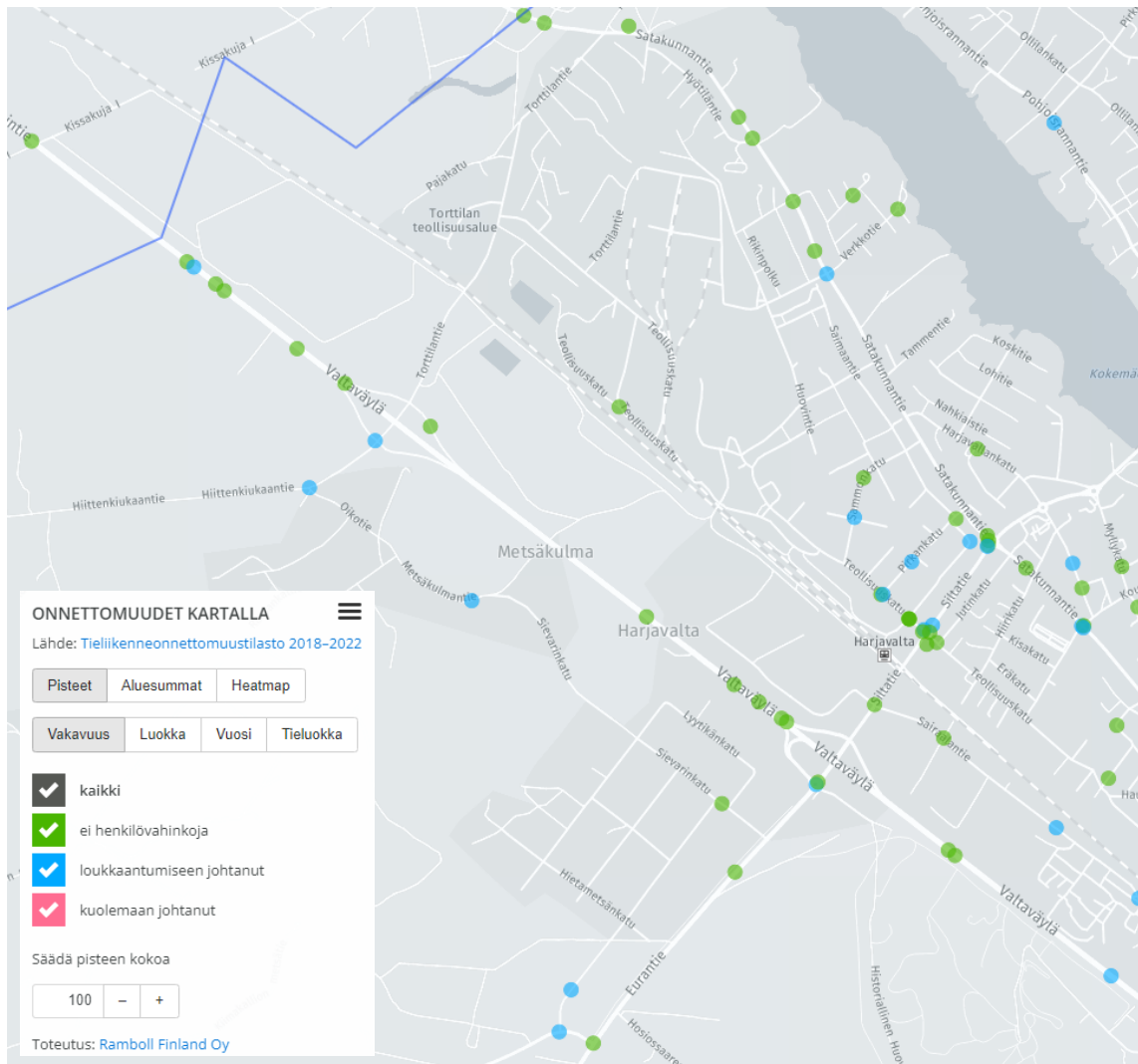
Katu- tai yksityistieverkolta ei ole saatavissa laskettua liikennemäärätietoa.

## 2.4 Liikenneonnettomuudet

Selvitysalueella on sattunut seitsemän loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta viiden vuoden aikana (2018–2022). Pelkästään omaisuusvahinkoon johtaneita onnettomuuksia on lisäksi useita, mutta kuoleman johtaneita ei ole lainkaan. Valtatien eteläpuoleisella alueella sattuneet onnettomuudet ovat olleet yksittäisonnettomuuksia. Valtatien pohjoisemmassa eritasoliittymässä on sattunut yksi polkupyöräonnettomuus ja eteläisessä eritasoliittymässä luokittelematon ns. muu onnettomuus. Valtatiellä pohjoisen eritasoliittymän pohjoispuolella on sattunut hirvionnettomuus.

Valtatien onnettomuusaste eli onnettomuuksien määrä 100 miljoonaa ajettua autokilometriä kohden on eteläisen eritasoliittymän pohjoispuolella alle 5,2 ja eritasoliittymän eteläpuolella välillä 5,9–6,4. Kantatien onnettomuusaste on 6,4–6,8 onnettomuutta 100 miljoonaa autokilometriä kohden. Suomessa keskimääräiset onnettomuusasteet ovat valtateillä 4,3 ja kantateillä 5,2 (Tielikenteen turvallisuus eri liikenneympäristöissä, Traficom 2022).





**Kuva 14. Tie liikenneonnettomuudet vuosina 2018–2022 selvitysalueella ja sen läheisyydessä (Onnettomuudet kartalla, Ramboll 2023).**

## 2.5 Aiemmat liikenteelliset selvitykset ja suunnitelmat

Satakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu vuonna 2018. Siinä on konkretisoitu alueen toimijoiden näkemys liikennejärjestelmän kehittämisestä. Kärkiteemoja ovat kilpailukykyiset ulkomaankaupan kuljetusketjut, sujuvat yhteydet kotimaahan ja ulkomaille, toimivat perusverkko ja liikennepalvelut, turvalliset matkat ja kuljetukset sekä kestävä kaupunki- ja taajamaliikenne. Harjavalan ja tämän osayleiskaavatyön osalta priorisoiduiksi kehittämiskohteiksi nousevat Kokemäenjokilaakson liikennekäytävän parantaminen (valtatie 2 ja rata), joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehittäminen (henkilöjunaliikenne) sekä taajamien jalankulku- ja pyöräilyolosuhteiden parantaminen.

Porin seudun liikenneturvallisuussuunnitelma on valmistunut 2013. Siinä esitetyt selvitysalueita koskevat toimenpiteet on jo toteutettu, muun muassa kantatien liittymien parantamiset.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma Porin kaupunkiseudulle on laadittu vuonna 2019. Siinä on muun muassa esitetty silloinen pyöräliikenteen verkko ja esitetty sen täydentämistarpeet. Uusia väyliä on esitetty muun muassa Sievarinkadun ja Hiirijärventien varsille.

Suurteollisuusalueelle on laadittu eri hankkeiden yhteydessä muun muassa ympäristövaikutusten arviointeja (YVA). Niihin on sisältynyt myös liikenteen vaikutusten arviointeja.

### 3. Tavoitteet

Yleiskaavatyön tavoitteena on laatia oikeusvaikutteinen osayleiskaava Harjavallan yritysalueille. Sen tulee mahdollistaa yritysalueiden laajeneminen ja edistää vanhojen alueiden asemakaava-muutoksia. Osayleiskaavan aikajänne on noin 20 vuotta eli tarkoitus on vastata noin 20 vuoden tulevaisuuden näkymiin tulevana maankäyttönä.

Liikenneselvityksen tavoitteena on kuvata liikenteen ja liikenneverkon nykytilanne sekä määrittellä tarvittava liikenneverkko yleiskaavatarkkuudella. Käytännössä määritetään tulevan maankäytön tarvitsemat tärkeimmät liikenneväylät ja risteysratkaisujen periaatteet.

### 4. Yleiskaavan muutos

Kaava-alueen kokonaispinta-ala on noin 1 109 hehtaaria. Sille sijoittuu pääosin teollista toimintaa mahdollistavia alueita T, T/EN-aur, TY ja T/kem. Olemassa olevien, jo luvitettujen, rakennettujen ja asemakaavoitettujen teollisuusalueiden osalta tilanne todetaan osayleiskaavassa.

Alueelle ei osoiteta asumista. Suunnittelualueen itäiseen osaan osoitetaan alueita palveluille (P) ja kaupallisille palveluille (KM). Kaupallisten palvelujen alueelle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.

Osayleiskaavaesityksessä valta- ja kantatie säilyvät nykylinjauksillaan, tosin kantatie on kaava-alueen reunassa, sen ulkopuolella. Valtatie on esitetty kaksiajorataisena valtatie Satakunnan maakuntakaavan merkinnän mukaisesti (kaksiajorataiseksi parannettava päätie). Valtatien nykyisille eritasoliittymille on varattu yleisten teiden alueet (LT). Kokoojakatuina tai yhdysteinä on esitetty Torttilantie–Hiittenkiukaantie ja Hiirijärventie, jotka säilyvät kaavassa nykyisinä tielinjauksina. Nykyisistä kaduista ja yksityisteistä (Sievarinkatu, Metsäkulmantie, Oikotie) muodostuu valtatie suuntainen kokoojakatu, jonka linjaus kulkee osin nykyisiä ja osin uusia tielinjauksia pitkin. Alueen länsikulmassa on ohjeellinen Hiittenkiukaantien kokoojakadun vaihtoehtoinen linjaus. Kaavan eteläosassa Hiirijärventien ja kantatien välille on esitetty katuyhteys, joka ”kääntää” Hiirijärventien suoraan kantatielle ja nykyinen maantien pohjoisosa jää teollisuusalueen kokoojakaduksi. Alueen pohjoisosaan on esitetty uusi teollisuusalueen sisäinen kokoojakatu, joka seuraa pääasiassa teollisuusalueen reunaa. Sen ja Torttilantien liittymässä on tarkoitus kääntää valtatie 2 suunnasta tuleva Torttilantie uudelle kokoojalle, ja Torttilantien pohjoisosa liittyy alisteisesti uuteen yhteyteen.

Kokoojakatujen varsille on osoitettu jalankulku- ja pyöräliikenteen väylät. Samoin väylä on myös alueen pohjoisosassa Torttilanpuistossa.

Päärata Pori–Kokemäki–Tampere on osoitettu pääratana ja rautatieliikenteen alueena (LR).

### 5. Liikenteelliset vaikutukset

Vaikka osayleiskaavan alueesta noin puolet on jo rakennettuja teollisuus- tai varastoalueita, kaava mahdollistaa laajan ja merkittävän teollisen toiminnan rakentamisen. Tässä vaiheessa, kun toiminnan sisältöä ei tarkkaan tiedetä, uuden toiminnan liikennetuotoksen arviointi on haasteellista. On hyvin todennäköistä, että teollinen toiminta tuottaa merkittävästi raskasta liikennettä.



Varsinkin valtatie eteläpuolella, missä suurin osa uusista alueista sijaitsee, liikennemäärä kasvu on suhteellisesti laskien huomattava.

Osayleiskaavassa osoitetut T/kem-alueet ovat saavutettavissa useasta suunnasta ja alueille on vaihtoehtoisia reittejä esimerkiksi onnettomuustilanteissa.

Henkilöautoliikennettä sekä jalankulku- ja pyöräliikennettä suuntautuu erityisesti P- ja KM-alueille. P-alue on palvelujen alue, jossa nykyisin on tilaa vievää kauppaa, johon liikutaan pääsääntöisesti henkilöautoilla. Osayleiskaava ei lähtökohtaisesti muuta nykyistä maankäyttöä, joten se ei aiheuta liikenteeseen merkittäviä muutoksia. Kaavan perusteella on toki mahdollista toteuttaa P-alueelle nykyistä enemmän liikennettä tuottavaa toimintaa, esimerkiksi lasten päivähoitoon tai terveyspalveluihin liittyen. Koska katu P-alueelle kulkee KM-alueen läpi, on liikennevaikutusta arvioitu yhdessä KM-alueen kanssa.

KM-alueet ovat kaupallisten palvelujen alueita, joille saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön. Alueelle saa sijoittaa paljon tilaa vaativan erikoistavaran kauppaa, mutta ei päivittäistavara kauppaa. Päivittäiskaupan rajoituksella on suuri merkitys liikenteen vaikutusten kannalta, sillä se vaikuttaa sekä ennustettaviin liikennemääriin että kulkutapajakaumaan. Päivittäiskauppa tuottaisi huomattavasti enemmän liikennettä kuin erikoiskauppa. Samoin päivittäiskaupassa jalankulku ja pyöräily olisivat suositumpia kulkumuotoja kuin erikoiskaupassa.

KM-alueiden osalta on arvioitu, että valtatie pohjoispuolelle sijoittuvat toiminnot, mukaan luetuna P-alueen toiminnot, voisivat lisätä henkilöautoliikennettä Ratalankadulla noin 300–400 autolla. Valtatie eteläpuolen KM-alueen tuottamaksi liikennemääräksi on arvioitu 500–600 autoa. Todennäköistä on, että KM-alueen yhteys toteutuu Sievarinkadun kautta, eikä kantatielle sallita suoraa tonttiliittymää.

Kaava-alueet tukeutuvat nykyisiin liikenneväyliin, erityisesti valta- ja kantateihin sekä valtatie risteyksiin väyliin. Valtatie toisen ajoradan rakentaminen on entistä tärkeämpää, kun yleiskaavoitettava alue rakentuu. Eritasoliittymien kapasiteetti riittää lähtökohtaisesti hyvin maankäytön kasvun myötä, mutta ramppien ja risteävien teiden liittymien yksityiskohtia tulee tarkastella asemakaavahankkeiden yhteydessä – esimerkiksi, tarvitaanko jatkossa kaistajärjestelyjä tai kiertoliittymiä.

Kantatie liittymien kehittämistarve riippuu paljolti siitä, mihin valtatie eteläpuoleisen uuden maankäytön liikenne suuntautuu: käyttäkö se enemmän pohjoista vai eteläistä valtatie eritasoliittymää. Tätäkin on syytä arvioida tarkemmin alueiden jatkosuunnittelussa ja asemakaavoituksessa. Lähtökohtana on, että liikenteen sujumisen ja turvallisuuden varmistamiseksi Ratalankadun ja Siltatie liittymää on parannettava, esimerkiksi rakentamalla kanavoinnin, mahdollisesti liikennevalo-ohjauksen tai kiertoliittymän. Voidaan arvioida, että Sievarinkadun ja Eurantie liittymä tarvitsee vähintään kanavoinnin. Hiirijärventien nykyinen liittymä jää kokoojakadun liittymäksi, ja siinä kantatieltä oikealle kääntyvien määrä tulevaisuudessa ratkaisee mahdollisen kaiskatarpeen, mikä ei tämän hetken ennusteen perusteella näytä todennäköiseltä. Uuden Hiirijärventien liittymässä tarvittaneen väistötila. Hankkeiden toteutusten yhteydessä on syytä tehdä hankkeiden liikenneselvitykset, joilla tarkemmin arvioidaan liittymiin tarvittavia toimenpiteitä.

Kaava-alueen pohjoisreunaan sijoittuva uusi teollisuusalueen kokoojakatu muuttaa jonkin verran liikennevirtoja. Katu mahdollistaa teollisuusalueen saavuttamisen valtatieltä ilman, että tarvitsee ajaa ydinkeskustaan tai asuinalueille. Se on raskaan liikenteen kannalta sujuvampi reitti, kuin esimerkiksi Satakunnantien kautta. Tämä on erittäin hyvä asia liikenneturvallisuuden ja päästöjen kannalta.

Kaava-alue on hyvin saavutettavissa henkilöautolla. Yhteydet niin taajamasta, lähialueelta kuin kauempaakin ovat hyvät, sillä alue on valtatie ja kantatien liittymän vieressä ja taajaman reunalla. Liikennemäärät nykyään ja maankäytön toteuduttua ovat sellaisia, että ruuhkaisuutta ei esiinny liikenteen vilkkaimpia hetkiä lukuun ottamatta, mutta tie- ja katuliittymien järjestelyjä on todennäköisesti parannettava.

Valtatien eteläpuoleiselle alueelle ei ole osoitettu ratayhteyttä. Radan toteuttaminen kuonanläjitysalueiden ja valtatie poikki olisi haasteellista ja tämän hetken arvioiden perusteella kannattamatonta. Jos kuljetuksia hoidetaan rautateitse, on osalla matkaa käytettävä tiekuljetusta.

Kokoojakatuverkko mahdollistaa kohtuullisesti teollisuusaluetta palvelevan joukkoliikenteen, sillä esimerkiksi valtatie eteläpuoleinen kokoojakatu mahdollistaa alueen lävistävän ja taajaman kiertävän joukkoliikennedyhteyden. Alueen työpaikkamäärä vaikuttaa merkittävästi joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin. Joukkoliikenteen käyttäminen on helpompaa, jos suurimmat työpaikkakohdet on mahdollista sijoittaa lähelle kokoojakatua jatkosuunnittelussa. Toinen joukkoliikenteen käyttöä edesauttava ratkaisu voi olla sujuvien matkaketjujen mahdollistaminen, mikä tarkoittaa esimerkiksi hyviä pyöräpysäköintimahdollisuuksia ja sujuvia pyöräily-yhteyksiä.

Pyöräliikenteen alueväylät sijoittuvat kokoojakatujen varsille. Ne palvelevat myös jalankulkua. Esitetty verkko palvelee liikkumista vähintään kohtuullisesti, joskin T- ja T/kem-alueet ovat niin laajoja, että verkon täydentämiseen tarvitaan paikallisväyliä. Ne tarkennetaan asemakaavoituksessa ja katusuunnittelussa. P- ja KM-alueiden saavutettavuus pyörällä ja kävellen on hyvä, sillä alueiden vieritse kulkee jo nyt jalankulun ja pyöräliikenteen väylät. Taajaman ydinkeskustan alueelta valtatie eteläpuolisille teollisuusalueille on matkaa kahdesta neljään kilometriä, mikä on sopeva työmatkapyöräilyn ja jopa -kävelyn etäisyys. Kokemäenjoen pohjoispuolisilta asuinalueilta matka on noin 5–6 kilometriä, mikä sekin on työmatkapyöräilyssä. Jatkosuunnittelussa on varmistettava turvalliset ja sujuvat pyöräily-yhteydet, esimerkiksi katujen ylitykset on rakennettava turvallisiksi. Lisäksi on satsattava hyvään väylien kunnossapitoon ja työpaikkarakentamisessa pyöräpysäköintiin ja sosiaalitoihin. Jalankulun ja pyöräliikenteen väylät risteävät jatkossakin valtatie ja rautatie nykyisten eritasoristeysten kautta. Uusia yhteyksiä ei ole esitetty eritasoliittymien väliin, koska alue on teollisuus- tai varastointialuetta, jolle turvallisen ja sujuvan pyörätien rakentaminen olisi tämänhetkellä maankäytöllä haastavaa.