

FCG.

Finnish
Consulting
Group

Nurmi-Sorilan osayleiskaavan liikenneselvitys ja liikenneverkkosuunnitelma

RAPORTTI

Tampereen kaupunki

Tuomas Miettinen, Niklas Astala, Saara Aavajoki

4.6.2024

P48605

4.6.2024

Sisällys

Nurmi-Sorilan osayleiskaavan liikenneselvitys ja liikenneverkkosuunnitelma.....	4
1 Lähtökohdat.....	4
1.1 Yleistä	4
1.2 Tarkastelualue	4
2 Liikenteen nykytilanne.....	6
2.1 Ajoneuvoliikenne.....	6
2.1.1 Liikenneverkko	6
2.1.2 Liikennemäärät	7
2.2 Kävely ja pyöräily.....	8
2.3 Joukkoliikenne	8
2.3.1 Linja-autoliikenne.....	8
2.4 Liikenteelliset ongelmat	9
2.4.1 Liikenneverkon toimivuus	9
2.4.2 Liikenneturvallisuus	9
2.4.3 Liikenneonnettomuudet	10
3 Maankäyttö.....	12
3.1 Nykyinen maankäyttö	12
3.1.1 Asuminen	12
3.1.2 Teollisuus- ja työpaikka-alueet	12
3.1.3 Palvelut.....	12
4 Kaavaratkaisu.....	12
4.1 Yleinen tieverkko	12
4.2 Katuverkko.....	13
4.3 Kävelyn ja pyöräilyn verkko.....	13
4.4 Virkistys- ja ulkoilureitit.....	14
4.5 Joukkoliikenne	14
5 Liikenneverkon kehittäminen	15

4.6.2024

5.1	Liikenneverkon kuvaus	15
5.2	Liikenneverkon kehittämisen vaiheistus	17
6	Vaikutusten arviointi.....	18
6.1	Maankäytön muuttumisen vaikutukset	18
6.2	Uuden maankäytön tuottama liikenne	19
6.3	Liikenneverkon kehittäminen.....	20
6.4	Vaikutukset liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen.....	21
6.5	Alueiden saavutettavuus.....	22
6.6	Joukkoliikenteen kehittyminen	23

*FCG Finnish Consulting Group Oy ("FCG") on laatinut tämän raportin FCG:n asiakkaan ("Asiakas") toimeksianton ja ohjeiden mukaisesti. Tämä raportti on laadittu FCG:n ja Asiakkaan välisen sopimuksen ehtojen mukaisesti. **FCG ei ole vastuussa tästä raportista tai sen käytöstä suhteessa mihinkään muuhun tahoon kuin Asiakkaaseen.***

Tämä raportti voi perustua kokonaan tai osaksi kolmansien osapuolten FCG:lle antamiin tietoihin tai julkisiin lähteisiin ja näin ollen tietoihin, joihin FCG:llä ei ole ollut vaikutusmahdollisuuksia. FCG toteaa nimenomaisesti, ettei sillä ole vastuuta sille annettujen virheellisten tai puutteellisten tietojen perusteella.

Kaikki oikeudet (mukaan lukien tekijänoikeudet) tähän raporttiin kuuluvat FCG:lle, tai Asiakkaalle, mikäli niin on sovittu FCG:n ja Asiakkaan välillä. Tätä raporttia tai sen osaa ei saa muokata tai käyttää uudelleen toiseen tarkoitukseen ilman FCG:n kirjallista lupaa.

4.6.2024

Nurmi-Sorilan osayleiskaavan liikenneselvitys ja liikenneverkkosuunnitelma

1 Lähtökohdat

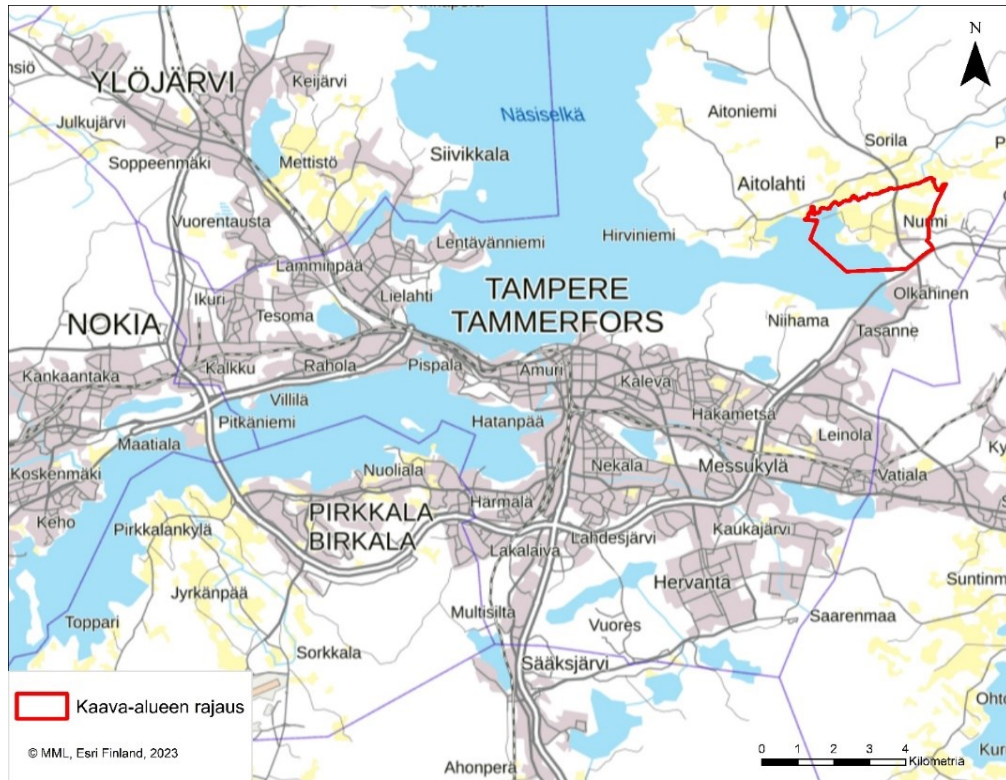
1.1 Yleistä

Tämä liikenneselvitys on laadittu osana Tampereen Nurmi-Sorilan osayleiskaavan laadintaa. Selvityksessä on esitetty kuvaus tarkastelualueen liikenteen nykytilasta kulkumuodoittain. Nykytilan tarkasteluun sisältyy verkon ja sen kattavuuden kuvaus sekä liikenteen toimivuuden että liikenneturvallisuuden tarkastelu. Selvityksessä kuvataan myös alueen nykyinen maankäyttö. Osana uuden maankäytön tarkastelua selvitetään muutosten vaikutus alueen liikenneverkkoon ja sen toimivuuteen sekä liikenneturvallisuuteen. Työ on toteutettu Tampereen kaupungin toimeksiannosta ja FCG Finnish Consulting Group Oy:n toimesta. Liikenneselvitystä on ollut laatimassa projektipäällikkö DI Tuomas Miettinen, DI Saara Aavajoki ja tekn. kand. Niklas Astala.

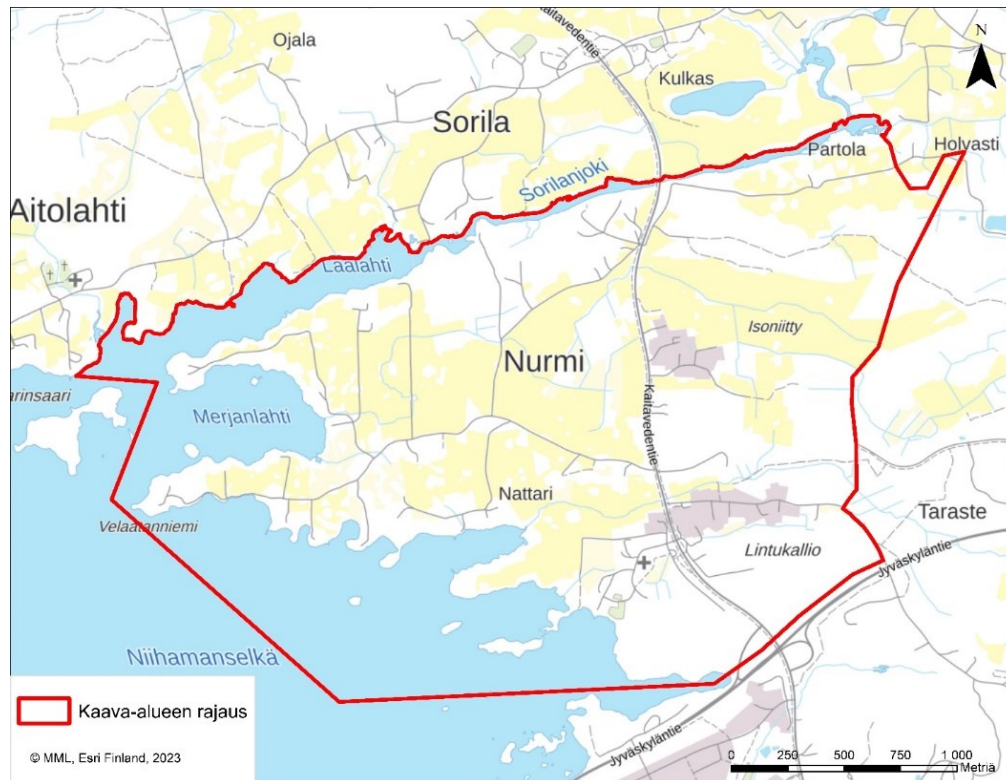
1.2 Tarkastelualue

Tarkastelualue rajautuu etelässä valtatiehen 9 ja kaakossa Lintukalliontiehen. Idässä tarkastelualue rajautuu Näätäsuohon ja Hyötyvoimankadun päähän. Koillisessa alue rajautuu Holvastian Kantapartolantiehen ja pohjoisessa Sorilanjoen sekä Laalahden pohjoisrantaan. Luoteessa, lännessä ja lounaassa alue rajoittuu Kidunpohjaan ja Niihamanselkään. Tarkastelualue on noin 655 hehtaaria. Tarkastelualueen rajaus on nähtävissä kuvissa 1 ja 2.

4.6.2024



Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti suhteessa Tampereen seutuun.



Kuva 2. Suunnittelualueen tarkempi rajaus.

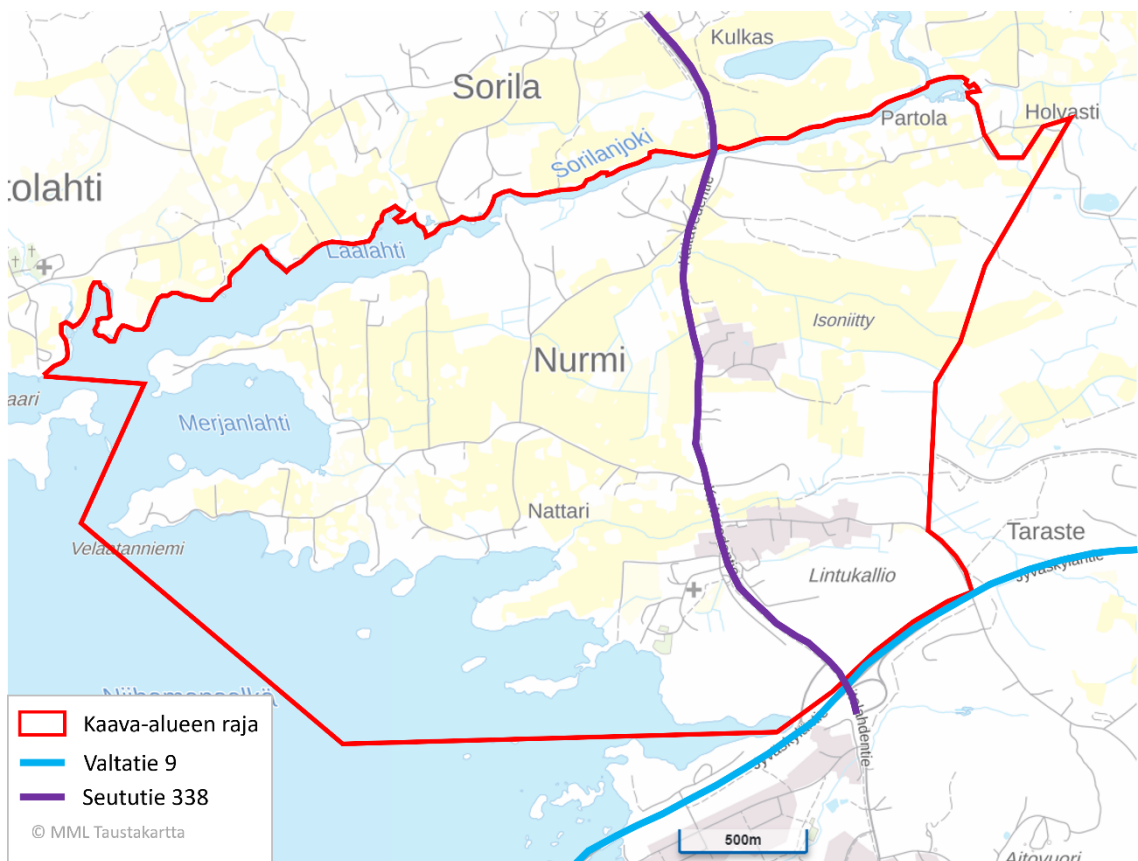
4.6.2024

2 Liikenteen nykytilanne

2.1 Ajoneuvoliikenne

2.1.1 Liikenneverkko

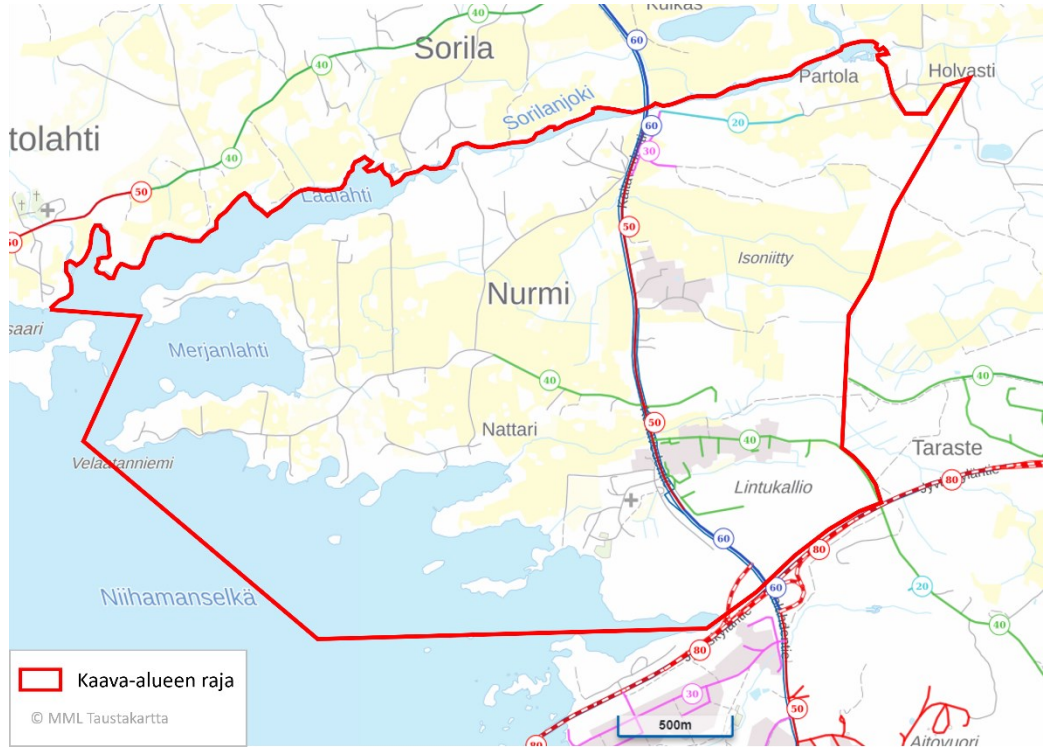
Suunnittelualueen pääväylät ovat etelässä tarkastelualueen rajalla kulkeva valtatie 9 (Jyväskylantie) ja alueen läpi pohjoiseteläsuunnassa kulkeva seututie 338 (Kaitavedentie). Muut merkittävät tiet alueella ovat suunnittelualueen kaakkoisosassa kulkeva Lintukalliontie ja suunnittelualueen länsiosassa kulkevat Nurmintie ja Lauritanhua. Lintukalliontie kulkee seututieltä 338 kaakkoon Ruutanaan. Nurmintie kulkee seututieltä 338 länteen Velaatanniemeen asti. Lauritanhua yhdistää Nurmintien seututiehen 338 Sorilanjoen kohdalla. Alueen pääväylät ovat nähtävissä kuvassa 3.



Kuva 3. Suunnittelualueen pääväylät

4.6.2024

Valtatien 9 nopeusrajoitus on tarkastelualueen kohdalla 80 km/h. Seututien 338 nopeusrajoitus on Sorilanjoen ja valtatie 9 kohdalla 60 km/h, Nurmin keskustan alueella 50 km/h. Lintukalliontiellä ja Nurmintiellä nopeusrajoitus on 40 km/h. Muilla tarkastelualueen teillä nopeusrajoitukset vaihtelevat 20–40 km/h välillä. Nopeusrajoitukset ovat nähtävissä kuvassa 4.



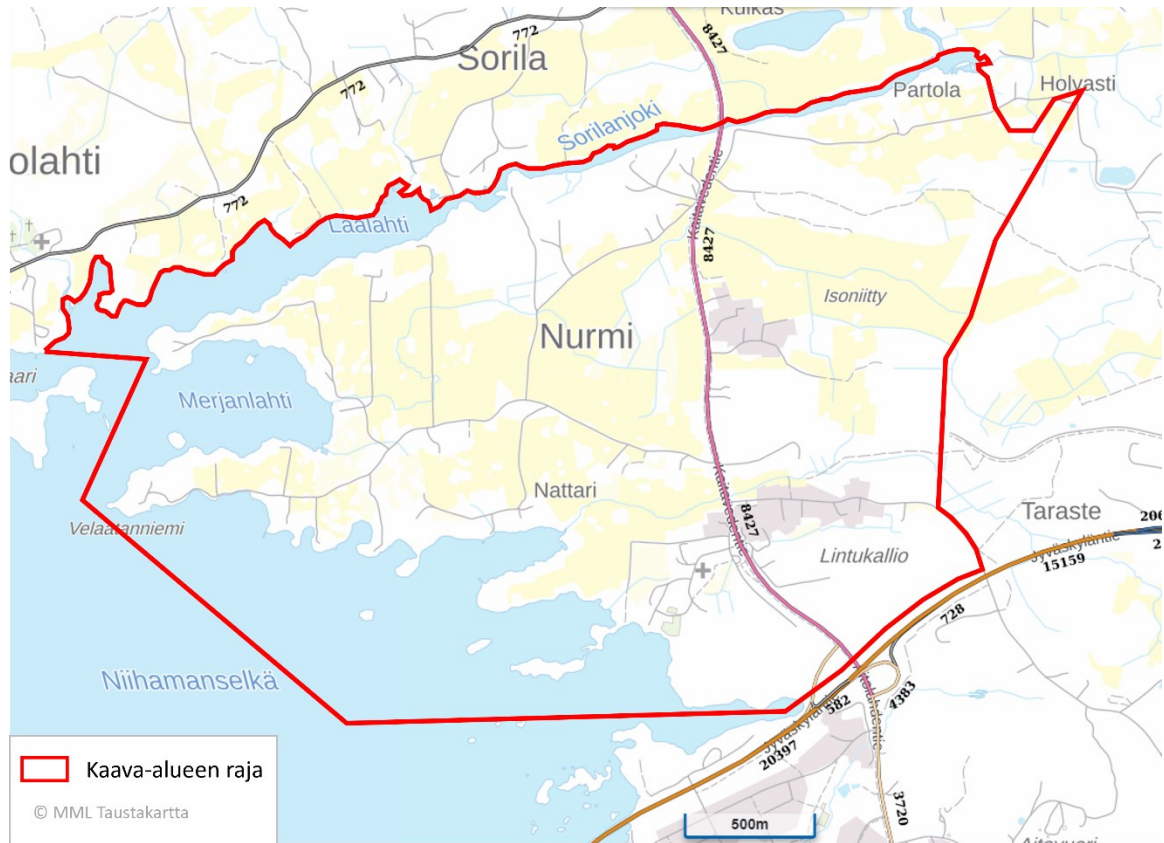
Kuva 4. Suunnittelualueen nopeusrajoitukset. (Lähde: Väylä)

Tarkastelualueen liikenneverkosta päätiet ja osa yksityisteistä ovat valaistuja. Valtatie 9 ja seututie 338 ovat valaistuja koko tarkastelualueen matkalla. Yksityisteistä Nurmintie, Laurintanhua, Heinontie, Salosentie ja Kantapartolantie ovat ainakin osittain valaistuja. Alueen liikenneverkosta valtatie 9, seututie 338 ja Lintukalliontie ovat koko matkaltaan päällystettyjä. Tarkastelualueen muut tiet ovat päällystämättömiä.

2.1.2 Liikennemäärät

Liikennemäärätietoja on saatavilla valtatieltä 9 ja seututieltä 338. Valtatie 9 liikennemäärät ovat noin 20 400 ajoneuvoa vuorokaudessa seututien 338 liittymästä länteen ja noin 15 200 ajoneuvoa vuorokaudessa liittymästä itään. Seututien 338 liikennemäärä on noin 8 400 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärät ovat nähtävissä kuvassa 5.

4.6.2024



Kuva 5. Suunnittelualueen liikennemäärät. (Lähde: Väylä)

2.2 Kävely ja pyöräily

Alueen läpi, seututien 338 varrella, kulkee seudullinen pyöräilyn pääreitti. Seututien 338 varrella on viherkaistaleella erotettu yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä välillä valtatie 9 – Lintukallionperä. Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä muuttuu molemminpuoliseksi, viherkaistaleella erotetuksi välillä Lintukallionperä – Heinontie. Yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä jatkaa toispuoleisena, viherkaistaleella erotettuna välillä Heinontie – Sorilanjoki. Muualla tarkastelualueella ei ole kävelyn tai pyöräilyn reitistöä.

2.3 Joukkoliikenne

2.3.1 Linja-autoliikenne

Linja 15 kulkee Sorilan koululta Aitolahdentietä pitkin Linnainmaan kautta Tampereen yliopistolliselle sairaalalle. Linja operoi aamusta iltaan arkipäivisin 15–30 minuutin vuoroväleillä, lauantaisin 15–60 minuutin vuoroväleillä ja sunnuntaisin 30–45 minuutin vuoroväleillä.

4.6.2024

Linjat 90 ja 90X kulkevat Tampereen keskustasta suunnittelualueen läpi Terälahteen. Linja 90 kulkee suunnittelualueen eteläpuolella Aitolahdentietä pitkin, 90X valtatieä 9 pitkin. Linja 90 kulkee arkipäivisin 20–75 minuutin vuoroväleillä, lauantaisin 60 minuutin vuoroväleillä ja sunnuntaisin 60 minuutin vuoroväleillä. Linja 90X kulkee arkipäivisin 2–3 kertaa päivässä. Kesäkaudella operoi vain linja 90X. Linja kulkee arkipäivisin 23 kertaa suuntaansa, lauantaisin 16 kertaa suuntaansa ja sunnuntaisin 13 kertaa suuntaansa.

Suunnittelualueen läheisyydessä kulkee myös linjat 37 ja 37X. Linja 37 kulkee Kalevanrinteeltä Aitolahdentien ja Vastarannankadun liittymään, suunnittelualueen eteläpuolella. Linja 37X kulkee Kalevanrinteeltä valtatieä 9 Vastarannankadun liittymään. Linja 37 kulkee arkipäivisin 3–4 kertaa päivässä 60 minuutin vuoroväleillä. Linja 37X kulkee arkipäivisin 2–4 kertaa päivässä 60 minuutin vuoroväleillä. Linjat jäävät kesäisin tauolle.

2.4 Liikenteelliset ongelmat

2.4.1 Liikenneverkon toimivuus

Liikenteen toimivuudessa ei ole havaittu suurempia ongelmia.

2.4.2 Liikenneturvallisuus

Viimeisimmät liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat Tampereen kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelman päivitys vuonna 2008 ja Pirkanmaan liikenneturvallisuussuunnitelma vuodelta 2011.

Tampereen kaupungin liikenneturvallisuussuunnitelman päivityksessä todettiin, että mitä varhaisemmassa vaiheessa kaavatasolla liikenneturvallisuus otetaan huomioon, sitä suuremmat vaikutusmahdollisuudet liikenneturvallisuuden toimilla on. Liikenneturvallisuussuunnitelman mukaan uuden maankäytön kytkeminen liikennejärjestelmään tulee olla harkittua ja suunnitelmallista. Mikäli mahdollista, tavoite tulisi olla sijoittaa asuinalueet ja jalankulkua sekä pyöräilyä synnyttävät palvelut, kuten koulut ja päiväkodit, siten, että lasten ja iäkkäiden ihmisten ei tarvitse ylittää vilkkaita pääväyliä ja -katuja.

Liikenneturvallisuussuunnitelman päivityksessä suurimmat ilmoitetut ongelmat koskivat kävelyn ja pyöräilyn järjestelyjä, ylinopeuksia, liikennejärjestelyitä ja autoilijoiden piittaamattomuutta, etenkin kävelijöiden ja pyöräilijöiden suhteen. Liikenneturvallisuussuunnitelman päivityksessä esitettyjen tuloksien pohjalta liikenneturvallisuutta voitiin parhaiten parantaa kehittämällä kävely ja pyöräilyn olosuhteita. Verkoston tulisi olla kattava, hyväkuntoinen ja valaistu.

4.6.2024

Pirkanmaan liikenneturvallisuuustyön visiona on liikennejärjestelmä, joka on kaikilla kulkutavoilla ja kaikille liikkujaryhmille niin turvallinen, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikenneturvallisuuksuunnitelma painottaa, että julkinen sektori luo puitteet turvalliselle liikkumiselle muun muassa kaavoituksen, liikenneverkkojen rakentamisen ja liikenteen ohjauksen avulla.

Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa havaittiin ongelmallisiksi teemoiksi kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus sekä nuorten että iäkkäiden liikenneturvallisuus. Kävelyn ja pyöräilyn heikko liikenneturvallisuuksutilanne korostui erityisesti Tampereella. Esiin nostettiin myös kasvavat työmatkojen pituudet ja autoilun osuuden kasvu sekä yhteiskunnan kehittämisen vaikutukset ilmastonmuutokseen. Liikenneturvallisuuksuunnitelmassa tärkeimmiksi tavoitteiksi nostettiin liikenneturvallisuuden ja turvattomuuden tunteen parantaminen kaikilla kulkumuodoilla ja kaikissa käyttäjäryhmissä sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen roolin kasvattaminen pirkanmaalaisten arjen liikkumisessa.

Mahdollisiksi toimenpiteiksi liikenneturvallisuuksuunnitelmassa mainittiin muun muassa turvallisuushakuista käyttäytymistä tukevat liikenneympäristön ratkaisut, kävely- ja pyöräteiden verkon täydentämisen, kulkumuotojen erottelun ja eri kulkumuotojen risteämiskohtien vähentämisen. Liikenneympäristön rauhoittaminen rakenteellisten toimien kautta edesauttaa nopeusrajoituksien noudattamista ja kävelyn sekä pyöräilyn turvallisuuden parantamista. Eri kulkumuotojen risteämiskohtien vähentäminen vähentää vakavia onnettomuuksia, sillä suurin osa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden onnettomuuksista tapahtuu tietä ylittäessä.

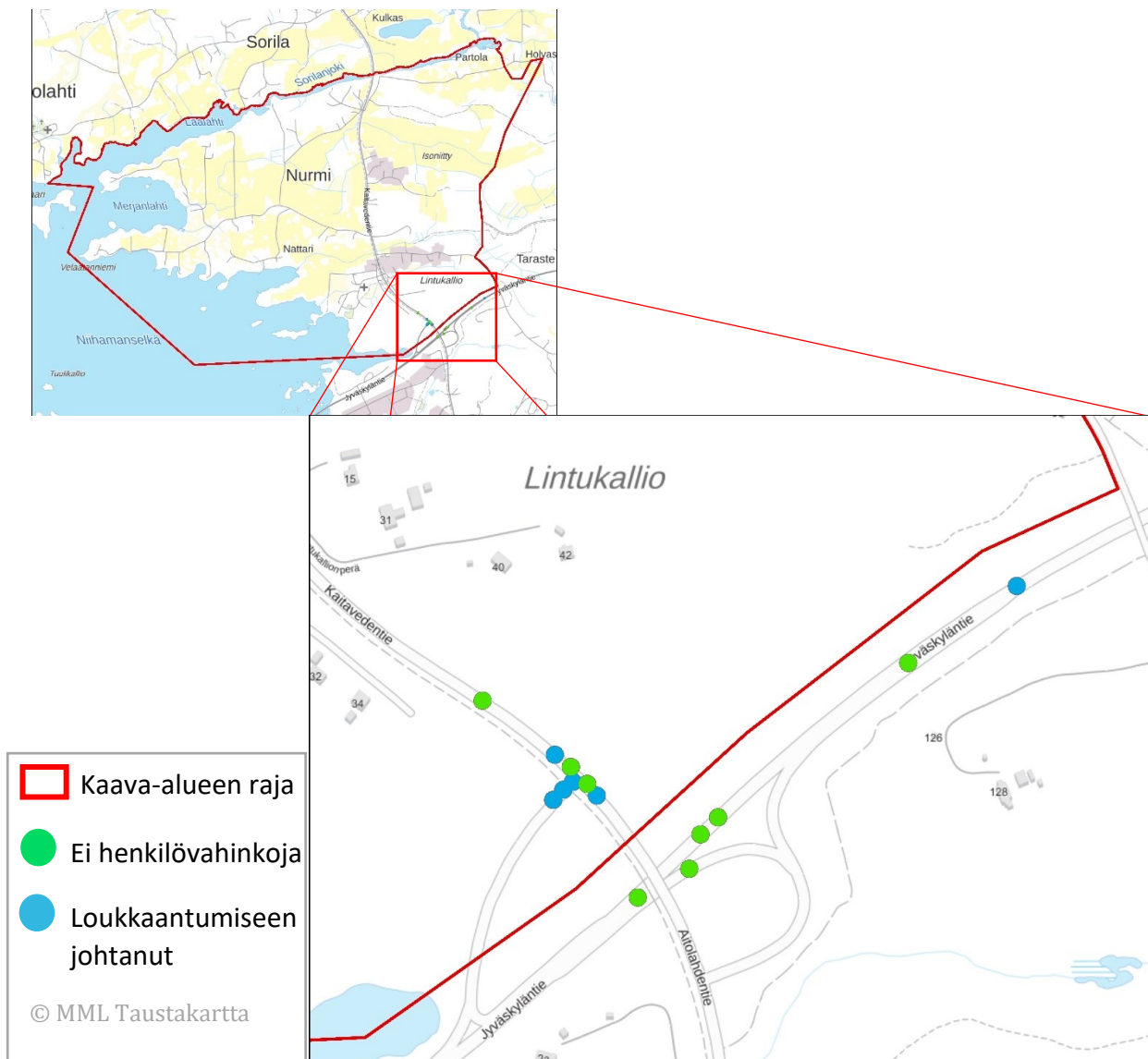
Eri käyttäjäryhmien turvallisuuden parantamiseksi ehdotettiin joukkoliikenteen kehittämistä, liikennejärjestelmien laadun parantamista etenkin koulujen yhteydessä sekä lähipalveluiden saavutettavuuden parantamista. Joukkoliikenteen kehittäminen etenkin ikäihmisille toimivaksi, turvalliseksi ja esteettömäksi vaihtoehdoksi, voi merkittävästi edesauttaa liikenteen turvallisuutta mahdollistamalla iäkkäiden siirtymisen autoilusta joukkoliikenteen käyttäjiksi. Palveluiden oikeanlainen sijoittaminen ja saavutettavuus edesauttaa niin iäkkäiden ja nuorten turvallisuutta kuin kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuttakin.

2.4.3 Liikenneonnettomuudet

Suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä on tapahtunut vuosina 2019–2023 yhteensä 14 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta. Onnettomuudet ovat painottuneet täysin suunnittelualueen eteläosaan, seututien 338 eteläpäähän, valtatielle 9 ja näiden teiden risteämäkohtiin. Onnettomuuksista viisi on tapahtunut valtatiellä 9, viisi seututiellä 338 ja neljä valtatieltä tai valtatielle 9 johtavilla rampeilla. Suurin onnettomuusrypäs sijoittuu seututien 338 ja valtatie 9 pohjoispuoleisen rampin liittymään, jossa on havaittavissa onnettomuuskasauma. Muualla suunnittelualueella ei ole viimeisen viiden vuoden aikana poliisin tietoon tulleita liikenneonnettomuuksia.

4.6.2024

Onnettomuksista yleisimpiä ovat kääntymisonnettomuudet ja peräänajo-onnettomuudet, molempia ollessa kolme kappaletta. Toiseksi yleisimpiä ovat risteämisonnettomuudet, joita oli kaksi kappaletta. Loput onnettomuudet olivat yksittäisonnettomuus, ohitusonnettomuus, kohtaamisonnettomuus, polkupyöräonnettomuus, hirvionnettomuus ja muu onnettomuus. Onnettomuksista kuusi on johtanut henkilövahinkoihin, kahdeksassa ei tapahtunut henkilövahinkoja. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia ei tarkasteluajana ollut. Kuvassa 6 on merkittynä liikenneonnettomuuksien sijainnit ja niiden vakavuudet.



Kuva 6. Suunnittelualueen liikenneonnettomuudet 2019–2023. (Lähde: Poliisi)

4.6.2024

3 Maankäyttö

3.1 Nykyinen maankäyttö

3.1.1 Asuminen

Suunnittelualueella ei ole asemakaavaa. Alueen asuminen pohjautuu täysin pientaloasumiseen. Asuinrakentaminen on väljää, ja keskittynyt pääsääntöisesti seututien 338 ja Lintukalliontien varrelle. Yksittäisiä omakotitaloja on ympäri suunnittelualueita. Suunnittelualueen eteläosassa sijaitsee myös ikäihmisten ympärivuorokautisen palveluasumisen yksikkö Nurmikoti.

3.1.2 Teollisuus- ja työpaikka-alueet

Alueella on maanviljelyä ja pienimuotoista yritystoimintaa. Suunnittelualueen kaakkoiskulman vieressä, Tarasteella, sijaitsee Tarastenjärven jätekeskus sekä Tammervoima Oy, joka tuottaa sähköä jätteitä polttamalla.

3.1.3 Palvelut

Suunnittelualueen eteläosassa sijaitsee kristillinen päiväkotikoti Pikkupursi, Tampereen kristillinen koulu sekä Suomen Adventtikirkko. Kaupallisista palveluista alueella sijaitsee seututien 338 varrella K-Market ja Teboil. Lisäksi alueelta löytyy muita, yksittäisiä pienyrityksiä.

4 Kaavaratkaisu

Yleiskaavatasolla käsitellyt liikenneasiat liittyvät valtatie 9 eritasoliittymään, valtatie 9 rinnakkaitiehen, uuteen ohikulkutiehen sekä kävelyn ja pyöräilyn verkkoon ja ulkoilureitteihin ja osin katuverkkoon. Alueen alempi katuverkko tarkentuu asemakaavavaiheessa. Eritasoliittymää lukuun ottamatta uudet liittymät ovat, joko taso- tai kiertoliittymiä. Liittymätyypit tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

4.1 Yleinen tieverkko

Kaavan liikenneverkko sisältää tilavaruksen valtatie 9 Aitovuoren eritasoliittymään. Eritasoliittymälle on varattu kaavassa tilaa tiesuunnitelman ratkaisujen toteuttamiselle. Tiesuunnitelman liittymäratkaisussa uusi ohikulkutie on suunnittelualueella liikenteen pääsuunta. Liittymäalueen suunnitelma tarkentuu valtatie 9 rakennussuunnitteluvaiheessa.

4.6.2024

Nykyinen seututie 338 Kaitavedentie säilyy maantienä, kunnes uusi ohikulkutie toteutetaan. Ohikulkutien valmistuttua Kaitavedentie muuttuu kaupungin ylläpitämäksi kaduksi.

Seututie 338 siirretään uuteen maastokäytävään. Tien linjauksessa on huomioitu alueella tehdyt luonto-, kulttuuri- ja maisemaselvitykset. Tien linjaus on siirtynyt aikaisemman vaiheen linjauksesta jonkin verran idemmäksi johtuen mm. liito-oravahavainnoista.

Uuden ohikulkutien tavoitteena on muodostaa turvallinen liikenneverkko. Liittymien osalta tavoitteena on, että osuudelle sijoittuu mahdollisimman vähän liittymiä, eikä osuudelle tule suoria tonttiliittymiä. Hyötyvoimankadun ja ohikulkutien liittymä on alustavasti suunniteltu kiertoliittymänä, mutta ratkaisu tarkentuu jatkosuunnittelussa. Tien nopeusrajoitus asetetaan liikenneturvallisuusnäkökulma huomioiden.

Kaava-alueen ulkopuolista, sen itäpuolella sijaitsevaa Hyötyvoimankatua, jatketaan nykyiselle seututielle 338 (Kaitavedentie). Tämä uusi yhteys on ensin maatie, joka toimii valtatie 9 rinnakkaistienä ennen uuden ohikulkutien valmistumista. Uuden ohikulkutien valmistuttua tämä maantie muuttuu kaduksi. Valtatie 9 rinnakkaistie kääntyy Hyötyvoimankadulta uudelle ohikulkutielle.

4.2 Katuverkko

Alueen katuverkko tarkentuu maankäytön suunnittelun edetessä. Lopputilanteessa alueen pääkatuina toimivat nykyinen seututie 338 (Kaitavedentie) ja Hyötyvoimankadun jatke Kaitavedentielle. Alueen keskustatoiminnot tukeutuvat näihin katuihin. Nurmintie on katu, jota pitkin kuljetaan golfkentälle.

Asemakaavoituksessa ratkaistaan alempi katuverkko, tällöin otetaan kantaa mm. nykyisiin yksityistehin ja uusien asuinalueiden, keskustatoimintojen ja työpaikka-alueiden katuverkoon.

4.3 Kävelyn ja pyöräilyn verkko

Nykyinen seututie 338 (Kaitavedentie) on jatkossakin pyöräilyn pääreitti Teiskon suuntaan. Nykytilanteessa väylän varrelle sijoittuu yhtenäinen kävelyn ja pyöräilyn väylä koko kaava-alueelle. Osuudella kristillinen koulu – Heinontie on kävelyn ja pyöräilyn väylä tien molemmin puolin. Asemakaavavaiheessa tarkennetaan, miten seututien 338 osuutta täydennetään.

Muuten kävelyn ja pyöräilyn väylien verkostoa täydennetään niin, että uuden ohikulkutien varrelle tulee kävelyn ja pyöräilyn väylä osuudella valtatie 9 eritasoliittymä – Hyötyvoimankatu. Hyötyvoimankadun jatkeelle, valtatie 9 rinnakkaistielle, ja Nurmintielle toteutetaan uusi kävelyn ja pyöräilyn väylä. Hyötyvoimankadun jatkeelta on myös osoitettu uusi kävelyn

4.6.2024

ja pyöräilyn väylä pohjoiseen TPY-2 aluetta kohti ja sieltä Kaitavedentien suuntaan länteen. Alueen pohjoisosasta tulee uusi yhteys Sorilaan Sorilanjoen yli Jokivalkamanmäen itäpuolelle.

Uusia eritasoja osoitetaan ohikulkutielle seuraaviin kohtiin: Lintukalliontien kohdalle, Hyötyvoimankadun jatkeen ja uuden ohikulkutien liittymään, TPY-2 alueiden läheisyyteen sekä alueen pohjoisosan PK-3 alueen yhteyteen.

4.4 Virkistys- ja ulkoilureitit

Alueelle on esitetty laaja virkistys- ja ulkoilureittien verkosto. Kaavassa osoitetut virkistysalueet ovat yhteydessä toisiinsa, mahdollistaen liikkumisen alueen sisäisesti tätä verkostoa hyödyntäen. Reitit täydentävät kävelyn ja pyöräilyn verkkoa.

4.5 Joukkoliikenne

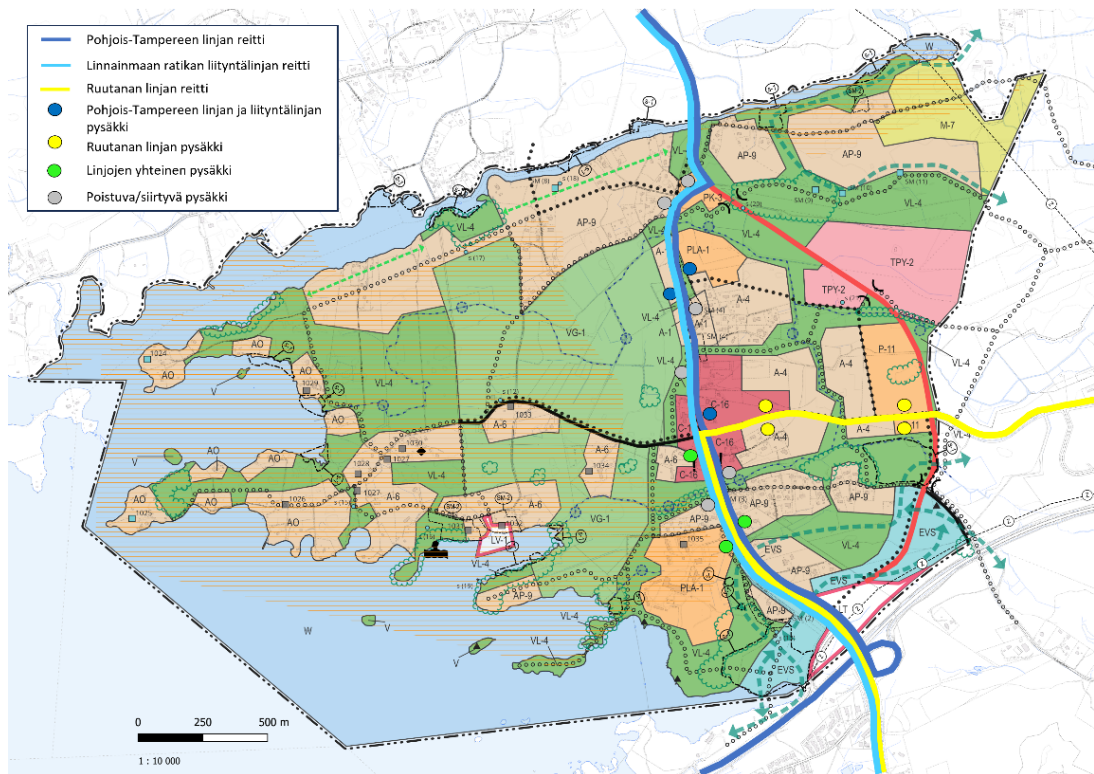
Joukkoliikenteen kehittämisen osalta merkittävimmät linjat ovat tiheästi operoiva liityntäyhteys Linnainmaalle ja yhteys Ruutanaan. Alueella kulkee lisäksi bussiyhteyksiä Teiskosta Tampereen keskusta.

Merkittävin bussiyhteys on tiheästi operoitava liityntäyhteys Linnainmaan raitiotiepysäkillä ja TAYS:lle. Bussilinjan suunniteltu reitti kulkisi Sorilan koululta Linnainmaan raitiotiepysäkillä Aitolahdentietä pitkin. Linjan vuoroväli olisi noin 15 minuuttia. Kaava-alueen osalta toiveena on, että linja kulkisi mahdollisimman suoraviivaisesti, eikä kiertäisi merkittävästi. Linja on suunniteltu kulkevan suoraan Kaitavedentietä pitkin kaava-alueen läpi.

Ruutanan bussiyhteys riippuu mahdollisesti junaseisakkeesta. Junaseisakkeen toteutuessa, olisi se pääasiallinen yhteys Tampereen suuntaan. Linjan on pohdittu kulkevat Tarasteen ja Nurmin kautta, arkipäivisin 30 minuutin vuorovälillä ja viikonloppuisin 60 minuutin vuorovälillä. Mahdolliseksi reitiksi on suunniteltu Kangasala-Ruutana-Nurmi-Ojala-Lamminrahka-Vatjala-akselia. Linjan halutaan toimivan sujuvasti Linnainmaalle kulkevan yhteyden kanssa, joten Ruutanan ja Linnainmaan yhteyksillä on yhteisiä pysäkkejä Nurmin keskustassa ja kristillisen koulun kohdalla.

4.6.2024

Nurmin läpi kulkee myös Pohjois-Tampereen bussiyhteydet. Linjat kulkevat Teiskosta Tampereen keskustaan valtatie 9 kautta. Pohjois-Tampereen linjat pyritään rakentamaan mahdollisimman nopeiksi yhteyksiksi. Nurmin osayleiskaavan osalta Pohjois-Tampereen liikennepalveluita Teiskoon tai Kämmenniemeen ei tulla merkittävästi kehittämään. Suunnitellut joukkoliikenteen reitit ja pysäkit ovat nähtävissä kuvassa 7.



Kuva 7. Suunnittelualan nykyiset ja suunnitellut bussilinjat ja -pysäkit.

5 Liikenneverkon kehittäminen

5.1 Liikenneverkon kuvaus

Nurmin alueen liikenneverkko kehittyy osittain olemassa olevia ajoyhteyksiä kehittämällä ja osittain uusien ajoyhteyksien rakentamisella.

Merkittävin muutos on seututien 338 linjaaminen uuteen maastokäytävään. Ohikulkutien tarkoituksena on ohjata Nurmin alueen läpi kulkeva liikenne pois Nurmin keskustasta, keskustaa kiertävälle ohikulkutielle. Ohikulkutien on tarkoitus liittyä nykyisen seututien 338 (Kaitavedentie) ja valtatie 9 liittymään suunnittelualan eteläosassa. Valtatie 9 ja seututien 338 liittymäjärjestelyt tarkentuvat tiehankeen Valtatie 9 parantaminen välillä Alasjärvi–

4.6.2024

Käpykangas suunnittelun edistyessä myöhemmässä vaiheessa. Eritasoliittymän liittymäjärjestelyistä valtatie 9 Nurmin puoleisella alueella on laadittu FCG Finnish Consulting Group Oy:n toimesta liikenteen toimivuustarkastelu vuonna 2023. Pohjoisessa ohikulkutie liittyy nykyiseen seututiehen 338 Sorilanjoen eteläpuolella.

Toinen merkittävä muutos on Kaitavedentien ja uuden ohikulkutien yhdistävä Hyötyvoimankadun jatke. Ajoyhteys kulkee itä-länsi-suunnassa Kaitavedentien ja Nurmintien liittymästä ohikulkutien ja Hyötyvoimankadun kiertoliittymään. Ajoyhteys yhdistää suunnittelualueen keskustaan kehittyvät keskustatoiminnot ja asumisen suunnittelualueen itäosaan kehittyviin kaupallisen toiminnan suuryksiköihin sekä Hyötyvoimankadun kautta Ruutanan rautatieasemalle.

Kolmas merkittävä kehityskohde on Nurmintie, joka yhdistää Kaitavedentien ja alueelle kehittyvän golfkentän. Nurmintie jatkuu Velaatanniemen päähän. Nurmintie kehitetään pääkatuna uudelle Kovapääntielle johtavalle tonttikadulle asti. Tästä eteenpäin Nurmintie kulkee kokoojakatuna nykyistä reittiä pitkin Niemi-Mikkolaan asti, missä tie siirtyy kulkemaan nykyistä reittiä hieman pohjoisemmaksi, kunnes palaa takaisin nykyiselle reitille Velaatanniemen päässä.

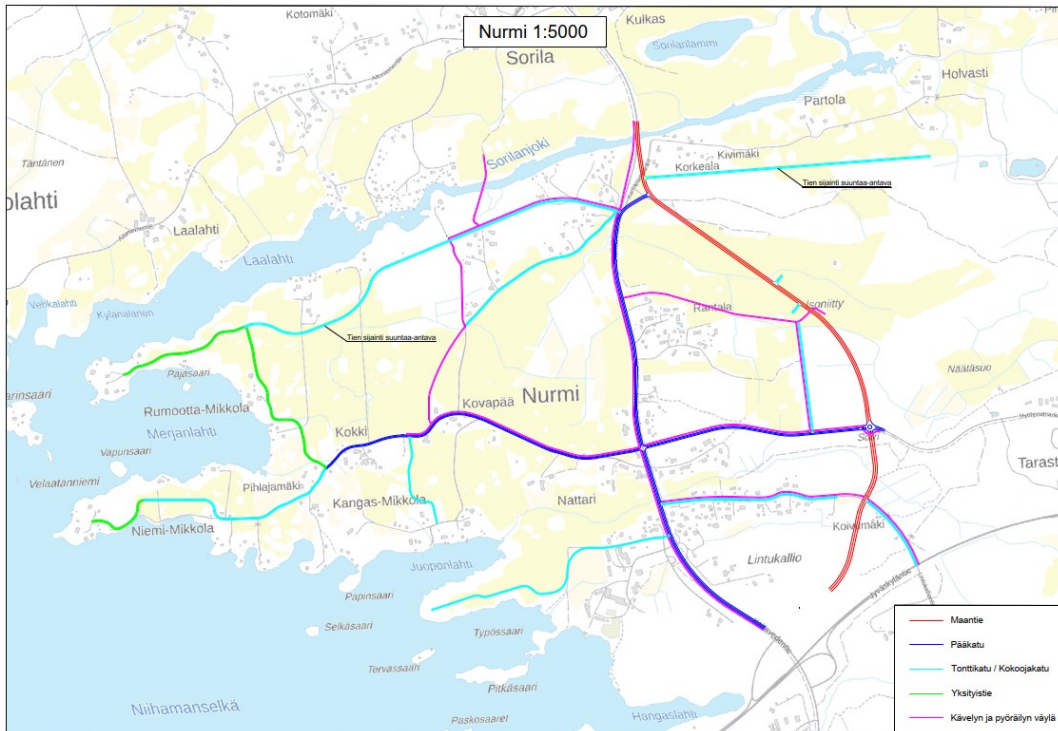
Alueen pohjoisosassa merkittävin kehittämiskohde on nykyisen Sorilanjoenahteen ja Rumootantien yhdistävä ajoyhteys. Ajoyhteys yhdistää Sorilanjoen eteläpuolella ja golfkentän pohjoispuolelle kehittyvät asuinalueet. Ajoyhteys yhdistää myös Kaitavedentieltä ja Lauritanhuan päädyistä kulkevat kävelyn ja pyöräilyn reitit kehitettävään Sorilanjoen ylittävään kävelyn ja pyöräilyn siltaan. Myös uuden ohikulkutien itäpuolelle, Sorilanjoen eteläpuolelle, kehitetään uusi ajoyhteys, joka yhdistää ohikulkutien alueen asuinalueisiin sekä maa- ja metsätalousvaltaiseen alueeseen.

Suunnittelualueen länsipuoliskolla kehitetään pienempiä liikenneyhteyksiä. Lauritanhuan ajoyhteys Nurmintien liittymään siirretään länteen ja yhteys kielletään autoilta, pois lukien golfkentän huoltoliikenne. Kovapääntien nykyinen Nurmintien liittymä poistetaan ja yhteys Kovapääntielle ja satama-alueelle siirtyy länteen. Kävely ja pyöräily satama-alueelle toteutetaan tämän uuden ajoyhteyden kautta. Yhteyttä satamaan pidetään paikallisesti tärkeänä. Rumootantie säilyy yksityistietyyppisenä tienä, jonka läpikulkua on suositeltavaa pohtia, mikäli läpikulkuliikenne lisääntyy alueiden kehittyessä.

Merkittäviä kehittämiskohteita sijaitsee myös suunnittelualueen eteläpuolella. Lintukalliontie katkaistaan uuden ohikulkutien kohdalta. Ohikulkutien pohjoispuolinen osa Lintukalliontiestä päättyy ennen ohikulkutietä, kun ohikulkutien eteläpuolinen osa Lintukalliontiestä liittyy ohikulkutiehen. Kävelyn ja pyöräilyn väylä kulkee ohikulkutien ali. Lisäksi Juoponlahden eteläpuoleiselle kehittyvälle asuinalueelle on suunniteltu ajoyhteys nykyisen Juoponlahdentien kautta.

4.6.2024

Suunnittelualueen itäosissa merkittävimmät uudet liikenneyhteydet Hyötyvoimankadun jatkeen lisäksi ovat Hyötyvoimankadun jatkeelta erkaneva tonttikatu kaupallisille suuryksiköille sekä asuinalueelle. Tonttikatu yhdistyy myös uudella kävelyn ja pyöräilyn yhteydellä Kaitavedentiehen uuden koulun kohdalta. Kävelyn ja pyöräilyn väylä jatkuu ohikulkutien ali kaava-alueelta itään. Lisäksi kulku kaava-alueen itäosien TPY-2-alueille tapahtuu ohikulkutieltä erkanevien tonttikatujen kautta. Merkittävimmät liikenneyhteydet ovat nähtävissä kuvassa 8.



Kuva 8. Suunnittelualueelle suunniteltu liikenneverkon kehittäminen.

5.2 Liikenneverkon kehittämisen vaiheistus

Liikenneverkon kehittäminen toteutetaan todennäköisesti vaiheittain. Ensimmäisessä vaiheessa toteutetaan Nurmintien kehittäminen ja rinnakkaistien, Hyötyvoimankadun jatke, rakentaminen seututien 338 ja Hyötyvoimankadun välille. Täten mahdollistetaan merkittävät maankäytön kehittämiset, kuten golfkenttä, keskustatoiminnot ja kaupalliset suuryksiköt. Hyötyvoimankadun jatke toimii ensimmäisessä vaiheessa valtatie 9 rinnakkaistienä ja muuttuu ohikulkutien rakennuttua kaduksi. Valtatie 9 rinnakkaistienä toimii ohikulkutien (seututie 338 uudessa maastokäytävässä) valmistuttua sen osuus Hyötyvoimankatu – Valtatie 9.

Nykyiseltään Kaitavedentienä kulkee vuorokausittain noin 8 400 ajoneuvoa. Yli 10 000 ajoneuvon keskimääräisellä liikennemäärällä kehittyvään Kaitavedentie – Nurmintie – Hyötyvoimankadun jatke liittymään vaadittaisiin liikennevalot, mikä ei ole nyky suunnitelmien valossa toivottavaa. Porrastamalla Nurmintien ja Hyötyvoimankadun jatkeen liittymät sijoittamalla

4.6.2024

Nurmintien itäpää sen nykyiselle sijainnille mahdollistaisi korkeammat liikennemäärät ilman liikennevaloja.

Ohikulkutien kehittäminen tulee siis välttämättömäksi, kun Kaitavedentien liikennemäärät kasvavat reilusti yli 10 000 ajoneuvoon vuorokaudessa. Lisäksi on huomioitava liittymien toimivuus ja liikenneturvallisuus. Mikäli Kaitavedentien liittymien toimivuus heikkenee aiemmin, on ohikulkutien kehittäminen tarpeellista. Myös kaupallisten suuryksiköiden rakentamisen ajankohta on otettava huomioon, niiden tuottaman liikennemäärän takia.

Ohikulkutien rakentamisen ajankohtaan on suositeltavaa ottaa huomioon myös yhteyksien säilyttäminen Nurmista Ruutanaan. Nykyiseltään Nurmista pääsee Ruutanaan pääosin Lintukalliontietä tai valtatieä 9 pitkin. Mikäli Lintukalliontie katkaistaisiin ohikulkutietä varten ennen Hyötyvoimankadun jatkeen liittämistä Hyötyvoimankatuun, ohjautuisi liikenne valtatielle 9. Lisääntynyt liikennemäärä ei todennäköisesti ole kuitenkaan niin suuri, että siitä aiheutuisi merkittäviä vaikutuksia.

Ohikulkutien kehittämistä vaiheittain ei suositella. Liikenteen ohjautuminen pois Nurmin keskustasta on epätodennäköistä ilman koko reitin kehittämistä. Koko ohikulkutien valmistuttua voidaan nykyinen Kaitavedentie muuttua matalanopeuksiseksi kaduksi, jolloin liikenne Pohjois-Tampereelle ja Nurmin kaupallisille suuryksiköille ohjautuu Kaitavedentien sijasta ohikulkutielle.

6 Vaikutusten arviointi

6.1 Maankäytön muuttumisen vaikutukset

Maankäytön osalta merkittävimmät muutokset tapahtuvat suunnitellun Hyötyvoimankadun jatkeen varrella. Kadun varrelle on suunniteltu keskustatoimintoja, asumista noin 2 300 asukkaalle, 4 000 k-m² päivittäistavarakauppa, maksimissaan 15 000 k-m² paljon tilaa vaativaa erikoistavaran kauppaa ja maksimissaan 10 000 k-m² vähittäiskauppaa, josta päivittäistavarakaupan osuus on korkeintaan 4 000 k-m².

Keskustan pohjoispuolelle on suunniteltu 500 asukkaan asuinalueita, jonka yhteyteen rakennettaisiin päiväkotia ja koulu yhteensä noin 800–900 oppilaalle. Muita suurimpia asuinalueita ovat Sorilanjoen eteläpuolella, ohikulkutien molemmilla puolilla ja Nurmintien eteläpuolella, yhteensä noin 1 000 asukkaalle. Lisäksi ohikulkutien varteen on suunniteltu 50 000 k-m² kokoinen työpaikka-alue noin 250 työntekijälle.

Asukkaiden määrän merkittävä lisääntyminen nykytilanteeseen verrattuna johtaa väistämättä liikennemäärien merkittävään kasvuun. Nurmin tapaisella harvempaan asutulla

4.6.2024

kaupunginosalla pääosa syntyvästä liikenteestä tehtäisiin henkilöautoilla. Täten liikenteen ohjaaminen muihin kulkumuotoihin niin paljon kuin mahdollista, on suositeltavaa. Alueelle syntyy kasvavan asukasmäärän takia paikallisia palveluita, jolloin palveluiden yhdistäminen asuinalueisiin laadukkailla kävelyn ja pyöräilyn väylillä vähentää asukkaiden alueen sisäisten ja alueelta ulospäin suuntautuvien automatkojen tarvetta.

Asumisen tiivistyminen korostaa tarvetta kestävien liikkumismuotojen kehittämiseksi. Henkilöautojen tilantarve henkilöä kohden, etenkin pysäköinnin osalta, on huomattavasti muita kulkumuotoja suurempi. Pääkatujen varsille sijoittuvan tiheän asumisen vaikutukset näkyvät kestävien liikkumismuotojen kannattavuuden parantumisena. Tiivis asuinrakentaminen tekee joukkoliikenteestä kustannustehokkaamman kulkumuodon, mikä puolestaan edesauttaa henkilöautoliikenteen vähentämistä.

6.2 Uuden maankäytön tuottama liikenne

Uuden maankäytön tuottama liikenne perustuu Talli-mallilla laskettuun ennusteeseen, joka kuvaa vuoden 2040 ennustetta. Ennusteessa on otettu huomioon Linnainmaan ratikka ja raitiotielinjan Pirkkala-Linnainmaa yhteydessä käytetty maankäyttöennuste. Nurmi-Sorilan alueella on käytetty tämän suunnittelutyön yhteydessä laadittua maankäyttöennustetta. Talli-mallissa käytetty maankäyttöennuste on tarkentunut myöhemmin, mutta tarkentumisen vaikutukset liikennetuotoksiin ovat vähäisiä.

Ohikulkutie on valmistuttuaan alueen vilkkain tie. Vilkkain osuus on valtatie 9 liittymästä Kaitavedentien ja ohikulkutien liittymään, jossa kulkisi päivittäin vähän alle 12 000 ajoneuvoa. Toiseksi vilkkain osuus on Kaitavedentien ja Hyötyvoimankadun liittymien välinen osuus, jossa kulkisi noin 11 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Hyötyvoimankadun liittymästä pohjoiseen ohikulkutien vuorokauden keskimääräinen liikennemäärä on noin 8 000–9 000 ajoneuvoa.

Kaitavedentien vilkkain osuus on ohikulkutien ja keskustan välinen osuus, jossa liikennemäärät olisivat noin 5 200–6 600 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kaitavedentien liikennemäärät laskevat huomattavasti keskustasta pohjoiseen, liikennemäärien ollessa noin 1 600 ajoneuvoa vuorokaudessa.

Nurmintien ja Hyötyvoimankadun jatkeen liikennemäärät ovat maltillisia. Nurmintien liikennemäärät ovat noin 700–900 ajoneuvoa vuorokaudessa, kun Hyötyvoimankadun jatkeella liikennemäärät ovat noin 800–1 500 ajoneuvon välillä, painottuen Hyötyvoimankadun jatkeen ja Kaitavedentien liittymään. Hyötyvoimankadun jatkeen vilkkain osuus on kuitenkin ohikulkutien läheisyydessä, jossa Hyötyvoimankadun jatkeen vuorokauden keskimääräinen liikennemäärä on noin 4 400 ajoneuvoa.

4.6.2024

Golfkentän vaikutukset jäävät pääosin pieniksi. Rakennusvaiheessa golfkenttä voi tuottaa hieman raskasta liikennettä. Valmistuttuaan golfkenttä tuottaa jatkuvaa aamusta iltaan tapahtuvaa liikennettä, joka on määrällisesti kuitenkin vähäistä. Liikenne painottuu pelikaudelle, eteenkin kesäkuun puolivälistä elokuun puoliväliin. Muina aikoina pelaajien määrä on pienempi ja liikennettä syntyy pääosin työntekijöiden ja huoltoajojen osalta. Golfkentät ovat useimmiten avoinna aamuseitsemästä illalla auringonlaskuun. Ruuhka-ajat sijoittuvat kuitenkin aamuisin klo 9–11 välille ja iltapäivisin klo 16–18 välille. Kesälomien aikaan pelaajia saapuu tasaisemmin koko päivän aikana.

Golfkentällä pelaaminen tapahtuu peräkkäisinä lähtöinä, joka kymmenes minuutti. Yhdessä lähdössä on nollasta neljään pelaajaa. Täten pelikierrokselle lähteviä pelaajia saapuu maksimissaan 24 tunnissa. Tämän lisäksi vain harjoittelualueille pelaamaan saapuvia henkilöitä on muutamia. Ruuhka-aikana kentälle saapuu siis noin 25–30 pelaajaa tunnissa. Valtaosa pelaajista saapuu paikalle autolla, joko yksin tai yhdessä useamman pelaajan kanssa. Pieni määrä pelaajista saapuu muilla kulkumuodoilla, pääosin joukkoliikenteellä. Täten voidaan arvioida, että golfkentän tuottama liikennemäärä on ruuhka-aikoina noin 20 autoa tunnissa ja muina aikoina viisi autoa tunnissa.

6.3 Liikenneverkon kehittäminen

Hyötyvoimankadun jatke toteutettaisiin pääsääntöisesti toispuoleisella yhdistetyllä pyörätiellä ja jalkakäytävällä. Hyötyvoimankadun jatkeen kävelyn ja pyöräilyn väylä jatkuu ohikulkutien itäpuolelle Hyötyvoimankadulle. Ohikulkutien ylitys on kävelyn ja pyöräilyn osalta suositeltavaa toteuttaa eritasoratkaisulla, vaikka jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrä olisikin maltillinen. Ohikulkutien arvioitujen suurten liikennemäärien takia, eritasoratkaisulla turvataan liikenteen sujuvuus sekä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuus.

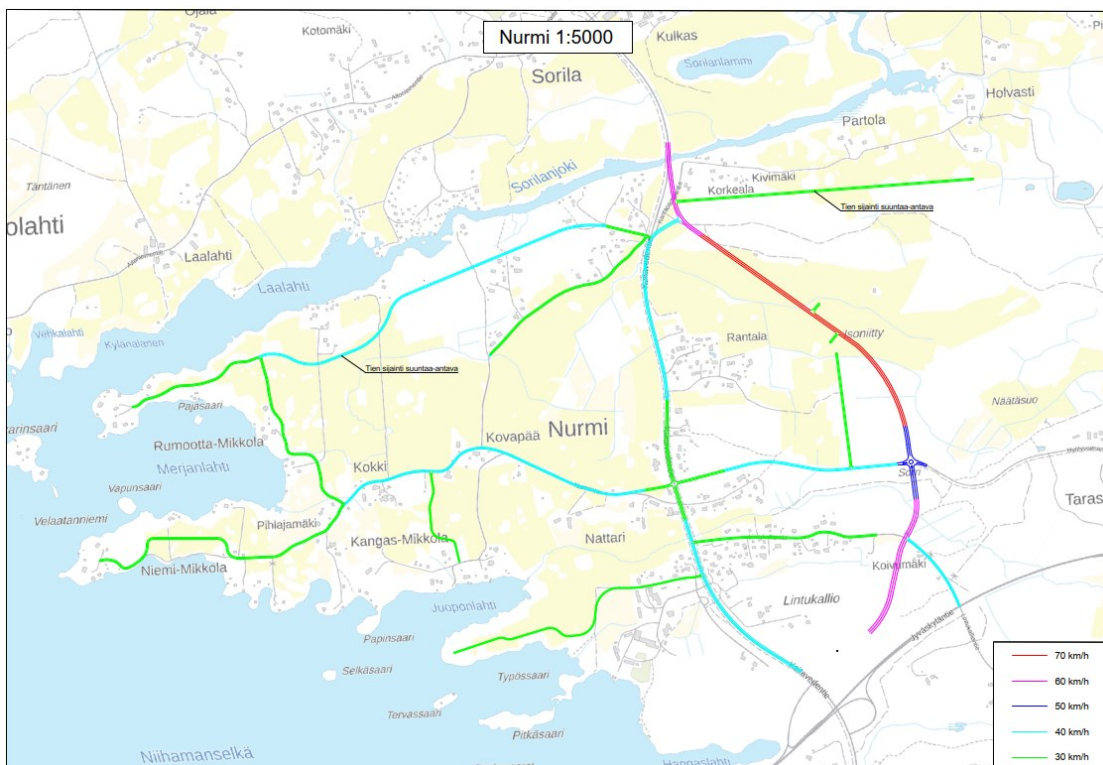
Alueelle suunniteltujen yhdistettyjen pyöräteiden ja jalkakäytävien lisäksi ulkoilu- ja virkistymisreittien vaikutukset etenkin hyötykäytön näkökulmasta ovat merkittäviä. Varsinkin pohjoiseteläsuunnassa ulkoilu- ja virkistymisreitit yhdistävät Lintukalliontien ja kaava-alueen koillisosat keskustan toimintoihin ja kouluihin. Kattavat, luonnon ympäröimät ulkoilu- ja virkistymisreitit kannustavat myös vapaa-ajan liikkumiseen, millä on merkittäviä kansantaloudellisia vaikutuksia.

Pysäköinti alueella toteutetaan pääsääntöisesti tonteilla. Pysäköinnin toteuttaminen kadunvarsipysäköintinä pääväylillä ei ole suositeltavaa. Hyötyvoimankadun jatkeen varrella pysäköinnin toteuttaminen kadunvarsipysäköintinä on kuitenkin mahdollista. Tonttikaduilla kadunvarsipysäköinnin toteuttaminen on arvioitava tapauskohtaisesti. Liityntäpysäköinnin

4.6.2024

toteuttaminen on suositeltavaa Nurmintien, Kaitavedentien ja Hyötyvoimankadun jatkeen liittymän läheisyydessä. Tällöin liityntäpysäköinti palvelee kaikkia linjoja tasavertaisesti.

Nurmin keskusta-alueen osalta nopeusrajoituksilla voidaan ohjata liikenteen suuntautumista ohikulkutielle Kaitavedentien sijaan. Nopeusrajoituksiksi on valittava sellaiset nopeudet, jotka ovat tarpeeksi hitaita liikenneturvallisuuden kannalta, mutta tarpeeksi nopeita, jotta liikenne kulkee sujuvasti kaava-alueen läpi. Lisäksi nopeusrajoituksen laskeminen Nurmintien, Kaitavedentien ja Hyötyvoimankadun jatkeen liittymässä edesauttaa liikenneturvallisuuden parantamisessa. Ohikulkutielle tavoitellaan ohikulkuliikenteelle houkuttelevaa nopeustasoa. Suunnitellut nopeusrajoitukset ovat nähtävissä kuvassa 9.



Kuva 9. Suunnittelualueelle suunnitellut nopeusrajoitukset.

6.4 Vaikutukset liikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen

Alueen kehittyessä liikenteen sujuvuuteen vaikuttaa kehittämisen vaiheistus. Etenkin keskustan toimintojen ja asumisen kehittyessä liikennemäärät tulevat kasvamaan Kaitavedentiellä, jolloin liittymien toimivuus voi heikentyä. Ohikulkutien valmistuttua liikenteen sujuvuus tulee todennäköisesti olemaan hyvä suurimman osan liikenteestä siirryttyä Kaitavedentieltä ohikulkutielle.

4.6.2024

Uusi ohikulkutie mahdollistaa myös Kaitavedentien turvallisuuden parantamisen, etenkin kävelijöiden ja pyöräilijöiden osalta. Vähenevä liikennemäärä vähentää risteämisonnettomuuksien vaaraa. Täten lasten on turvallisempaa ylittää Kaitavedentie. Kun Kaitavedentien nopeusrajoitusta lasketaan ohikulkutien valmistuttua, liikenneturvallisuus parantuu entisestään.

Ohikulkutien osalta merkittävimmät kohdat liikenteen sujuvuuden ja liikenneturvallisuuden osalta ovat liittymät. Ohikulkutien etelä- ja pohjoispäissä sekä kiertoliittymän kohdalla nopeusrajoitukset ovat 50–60 km/h, mikä osaltaan parantaa liittymien toimivuutta ja liikenneturvallisuutta. Kiertoliittymästä kohti pohjoista suunnitellulla 70 km/h nopeusrajoitusalueella sijaitsee kaksi liittymää TPY-2-alueille. Näiden toimivuutta ja liikenneturvallisuutta voidaan parantaa sijoittamalla vasemmalle kääntyvä liittymä tulosuunnassa ensimmäiseksi.

6.5 Alueiden saavutettavuus

Osayleiskaavan alueiden saavutettavuus vaihtelee suuresti alueen sisäisesti.

Kaava-alueen sisällä joukkoliikenteen käyttö on todennäköisesti vähäistä lyhyiden kulkumatkojen takia. Joukkoliikenteen yhteydet kuitenkin yhdistävät tärkeimpiä palveluita, kuten kouluja, keskustapalveluita ja kaupan suuryksiköitä. Linjojen aikataulutuksen, että vuorot sopivat yhteen, voi edesauttaa sisäisen joukkoliikenteen käyttöä.

Kaava-alueen saavutettavuus kävelen ja pyöräillen on hyvä satama-alueen ja ohikulkutien välillä. Tällä alueella pääväylien varsilla kulkee yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät, golfkentän läpi kulkee kävelyn ja pyöräilyn reitti, joka yhdistää pohjoisen AP-alueen Nurmin satamaan. Lisäksi alueella kulkee paljon ulkoilu- ja virkistysreittejä, jotka yhdistävät eri alueita. Suurimmalta osalta asuinalueista on turvallinen ja yhtenäinen kävelyn ja pyöräilyn yhteys koulualueille. Kaava-alueen itä- ja länsiosien saavutettavuus kävelen tai pyörällä on heikompaa etäisyyksien pidentyessä sekä reittien harventuessa.

Kaava-alueen itä- ja länsiosien sekä TPY-2-alueiden ja golfkentän liikenne tapahtunee pääsääntöisesti henkilöautolla. Etäisyydet keskustasta lännen ranta-alueiden tonteille ovat noin 2,5–3,0 kilometriä. Nurmintien ja Sorilanjoenahteen jatkeen yhdistetyt pyörätiet ja jalkakäytävät on suunniteltu loppuvat teiden puoliväliin. Tämä kannustaa ajamaan pyöräilyn sijaan kaukaisemmille tonteille. Etäisyydet kaava-alueen koillisalueille ovat myös noin 2,5–3,0 kilometriä. Nykyisellä Kantapartolantiellä eikä suunnitellulla tonttikadulla ei ole yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää, mikä kannustaa myös autolla kulkemiseen. Alueella on kuitenkin ulkoilu- ja virkistymiskäyttöön tarkoitettuja reittejä.

4.6.2024

6.6 Joukkoliikenteen kehittyminen

Alueen pääkatuverkko on selkeä. Tämä helpottaa joukkoliikenteen reittien suunnittelua. Lähtökohtaisesti alueelle tulee laadukas joukkoliikennetarjonta. Alustavasti on tarkasteltu liityntäyhteyttä TAYS:n alueelle ja Linnainmaalle. Teiskon vuorot kulkevat alueen läpi Tampereen keskustaan valtatie 9.

Alueen joukkoliikennereitit toteutetaan vaiheittain. Joukkoliikenteen linjojen tarve riippuu tulevasta maankäytöstä. Joukkoliikenne kulkee alkuun nykyistä seututietä 338 (Kaitavedentie) ja ohikulkutien valmistuttua reitistöä tarkastellaan uudelleen. Lähtökohtana on, että varaudutaan siihen, että ohikulkutien varteen sijoittuvat P-11 alueet tulevat saavutettaviksi joukkoliikenteellä.

Nurmin alueelle on kehittymässä joukkoliikennekaupunginosa ja autoliikennekaupunginosa. Kaitavedentien ja Hyötyvoimankadun jatkeen ympäristöt sekä Nurmintien itäosan asuinalueet muodostavat joukkoliikenteen hyvän saavutettavuuden alueet. Kaitavedentiellä ja Hyötyvoimankadun jatkeella sijoitettavat pysäkit pyritään sijoittamaan siten, että ne palvelevat tärkeimpiä palveluita ja suurimpia asuinalueita. Pysäkkien määrä pyritään kuitenkin pitämään maltillisena, eteenkin Kaitavedentiellä, jotta linjat pystyvät operoimaan sujuvasti.

Muut alueet, kuten ohikulkutien ympäristöt sekä kaava-alueen itä- ja länsiosat, muodostavat autoliikennekaupunginosan, missä joukkoliikennettä täytyy tukea liityntäpysäköinnillä ja toimivalla pyörätieverkostolla. Joukkoliikenteen pysäkit ovat pääosin hyvin saavutettavissa pyörällä. Sorilanjoenahteen jatkeelta, Lauritanhualta, Lintukalliontieltä sekä osittain Nurmintieltä on erilliset pyöräilyn väylät joukkoliikenteen piiriin. Kaava-alueen itä- ja länsiosien AP- ja TPY-alueilta joukkoliikenteen saavutettavuus muilla kulkumuodoilla kuin autolla on heikompa.