

Koskenkorvan datakeskus asemakaavan liikenneselvitys

13.10.2026



Muutosluettelo

Versio	Päiväys	Muutoksen kuvaus	Tarkastettu	Hyväksyjä
1	8.10.2026	Ensimmäinen versio	S. Lamberg	
2	9.10.2026	Liikennetuotos päivitetty 100 MW:n tehon mukaiseksi	S. Lamberg	
3	13.10.2026	Korjattu ilmansuunta luvusta 2	S. Lamberg	

Sweco Finland Oy

Projekti

Työnumero

Asiakas

Päiväys

Dokumenttiviite

Y-tunnus: 2661738-3

Ilmajoki_DC_Rakentamislupavaihe
en_tehtävät

25026818

Greensky Energy Oy

08.10.2026

Liikenneselvitys_Ilmajoki_DC.docx

1	Työn lähtökohdat ja tavoitteet	4
2	Nykyinen maankäyttö	4
3	Liikenteen nykytila	4
4	Asemakaavan liikenteelliset vaikutukset	5
4.1	Liikennetuotos rakentamisen aikana.....	5
4.2	Liikennetuotos datakeskuksen toiminnan aikana	5
4.3	Liikenteen suuntautuminen	6
4.4	Tieverkon liikenne-ennuste	7
4.5	Vaikutukset ja toimenpiteet	8
5	Yhteenveto	9
	Lähteet	10

1 Työn lähtökohdat ja tavoitteet

Asemakaavan suunnittelualue sijaitsee Ilmajoella Koskenkorvan taajaman kaakkoispuolella, noin 7 kilometrin etäisyydellä Ilmajoen keskustasta etelään. Kurikan kunnanraja sijoittuu noin 4 kilometrin etäisyydelle alueen eteläpuolelle. Suunnittelualueen alustava pinta-ala on noin 28 ha. Alue sijoittuu pääosin kunnan omistamille maa-alueille, ja aluerajaus voi tarkentua suunnittelun edetessä.

Liikenneselvityksessä käydään läpi suunnittelualueen nykytila maankäytön, liikenneverkon ja -määrien osalta, arvioidaan kaavan liikennetuotokset sekä liikenteestä syntyviä vaikutuksia ja tarvittavia toimenpiteitä.

2 Nykyinen maankäyttö

Suunnittelualue on rakentamatonta metsätalousaluetta ja se sijoittuu selvästi taajamarakenteen ulkopuolelle. Lähialueen asutus on harvaa ja hajautunutta, koostuen yksittäisistä asuinrakennuksista ja kyläasutuksesta. Vuonna 2016 valmistunut Santavuoren tuulivoimapuisto sijoittuu suunnittelualueen lounaispuolelle, ja alueella on yhteensä 17 toiminnassa olevaa tuulivoimalaa, joista lähin sijoittuu noin 800 metrin etäisyydelle suunnittelualueesta.

3 Liikenteen nykytila

Alue on liikenteellisesti saavutettavissa Vaasantieltä (valtatie 3) Kurikantien (kantatie 67) kautta, joka toimii keskeisenä yhteytenä Ilmajoen keskustan, Koskenkorvan ja Kurikan välillä. Suunnittelualueelle kuljetaan Varpahaiskyläntien (yhdystie 17317) ja edelleen Kaupinkorventien (yksityistie) kautta. Kaupinkorventie toimii nykyisin myös Santavuoren tuulivoimapuiston huolto- ja rakentamisliikenteen yhteytenä. Kaupinkorventien ja Varpahaiskyläntien liittymä on avoin kolmihaarainen liittymä. Varpahaiskyläntien, Kurikantien ja Santavuorentien liittymä on avoin nelihaarainen liittymä. Valtatien 3 ja kantatien 67 liittymä on nykyisin kolmihaarainen pääsuunnassa tiemerkinnoin kanavoitu tasoliittymä, jossa sivusuunta on kanavoitu tulppasaarekkeella.

Liikennemäärät alueen lähitieverkolla ovat maaseutualueelle tyypillisesti melko vähäisiä. Kaupinkorventien ja Santavuorentien liikennemääristä ei ole laskentatietoja. Liikennemäärätiedot on esitetty alla taulukossa (Taulukko 1).

Taulukko 1: Liikennemäärät

Nykyiset liikennemäärät:	KVL	Raskas KVL	Raskas %	Laskentavuosi
Varpahaiskyläntie Yt 17317	108	8	7,4	2025
Kurinkantie Kt 67	4910	384	7,8	2019
Vaasantie Vt 3 pohjoiseen	2082	203	9,8	2024
Vaasantie Vt 3 etelään	7217	545	7,6	2025

Suunnittelualueen läheisyydessä ei ole joukkoliikenteen pysäkkejä. Lähimmät joukkoliikenteen pysäkit sijaitsevat Kurinkantiellä.

Suunnittelualue sijoittuu Santavuoren suunnistusalueen sisälle. Asemakaava-alueen länsipuolella kulkee retkeilyreitti Ilkan polku. (LIPAS, n.d.)

4 Asemakaavan liikenteelliset vaikutukset

Asemakaavan keskeisenä tavoitteena on mahdollistaa Ilmajoen Koskenkorvan alueelle datakeskus sekä sen edellyttämä energia- ja tekninen infrastruktuuri. Kaavalla luodaan edellytykset arvioltaan noin 100 MW:n tehoisen datakeskuksen toteuttamiselle. Pääosa asemakaava-alueesta osoitetaan teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi (T-1), joka on tarkoitettu ensisijaisesti datakeskustoimintaan ja siihen liittyviin toimintoihin. Kaupinkorventie on osoitettu asemakaavassa ajoyhteytenä. Asemakaavan liikennetuotos syntyy datakeskuksen aiheuttamasta liikenteestä. Datakeskuksen liikennevaikutukset poikkeavat merkittävästi rakentamis- ja toimintavaiheessa.

4.1 Liikennetuotos rakentamisen aikana

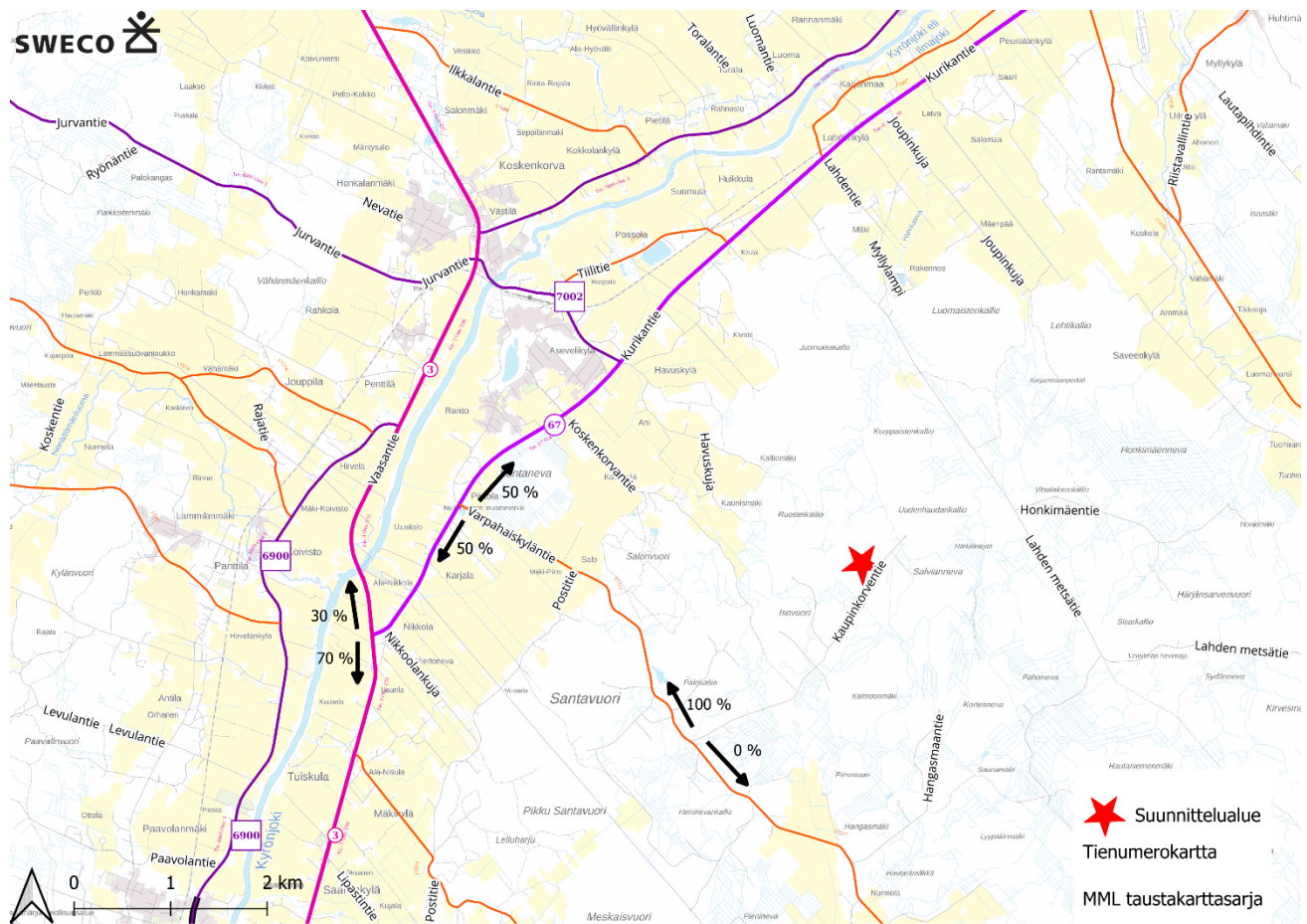
Rakentamisvaiheessa alueelle suuntautuu runsaasti raskasta liikennettä, joka liittyy maanrakennukseen, rakennusmateriaalien kuljetuksiin, mahdollisiin louhe- ja maamassakuljetuksiin sekä teknisten laitteiden toimituksiin. Datakeskuksen rakentamisen aikaista henkilöautoliikenteen määrää arvioidaan hankkeen kapasiteetista johdetun työpaikkamäärän avulla. Arvioinnissa on hyödynnetty *Data Center Employment Forecast Analysis* selvitystä (Ryu & Hiatt, 2025). Selvityksen mukaan yli 100 MW:n datakeskuksen rakentamisen aikana työvoiman määrä on noin 0,7–1,3 työntekijää/MW riippuen rakentamisen vaativuudesta ja tehokkuudesta. Asemakaavan datakeskuksen tehon on tässä arvioinnissa oletettu olevan 100 MW. Tällöin rakentaminen vaatii 70–130 työntekijää, joiden oletetaan saapuvan alueelle henkilöautolla yksin. Yksi työpäivä tuottaa tällöin kaksi ajoneuvomatkaa, saapumisen ja poistumisen. Datakeskuksen rakentamisen aikana henkilöautoliikenteen määrän arvioidaan täten olevan vuorokaudessa 140–260. Raskaan liikenteen määrän arviointiin ei ole ohjetta, joten liikennemäärä arvioidaan asiantuntija-arviona. Datakeskuksen rakentamisen aikana raskaan liikenteen määräksi arvioidaan 50–200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärät vaihtelevat rakentamisen aikana työvaiheen mukaan.

4.2 Liikennetuotos datakeskuksen toiminnan aikana

Asemakaavan liikennetuotos syntyy datakeskuksen toiminnasta. Datakeskuksen toiminnan aikainen liikenne muodostuu pääasiassa henkilöstö-, huolto-, tavara- ja polttoainekuljetuksista, ja on rakentamisvaiheeseen verrattuna merkittävästi pienempi. Datakeskuksen toiminnan aikainen henkilöautoliikenteen tuotos arvioidaan myös *Data Center Employment Forecast Analysis* selvitykseen perustuen hankkeen kapasiteetista johdetun työpaikkamäärän avulla (Ryu & Hiatt, 2025). Selvityksen mukaan yli 100 MW:n datakeskuksen toiminnan aikana työvoiman määrä on noin 0,18–0,3 työntekijää/MW riippuen datakeskuksen automaatiotasosta. Asemakaavan datakeskuksen tehon on tässä arvioinnissa oletettu olevan 100 MW. Datakeskus vaatii tällöin toiminnan aikana 18–30 työntekijää, joiden oletetaan kulkevan alueelle yksin henkilöautolla. Datakeskuksen toiminnan aikana henkilöautoliikenteen määrän arvioidaan täten olevan vuorokaudessa 36–60. Raskaan liikenteen määrä arvioidaan asiantuntija-arviona olevan 10 ajon. /vrk datakeskuksen toiminnan aikana. Datakeskuksen ei oleteta tuottavan matkoja muilla kulkumuodoilla.

4.3 Liikenteen suuntautuminen

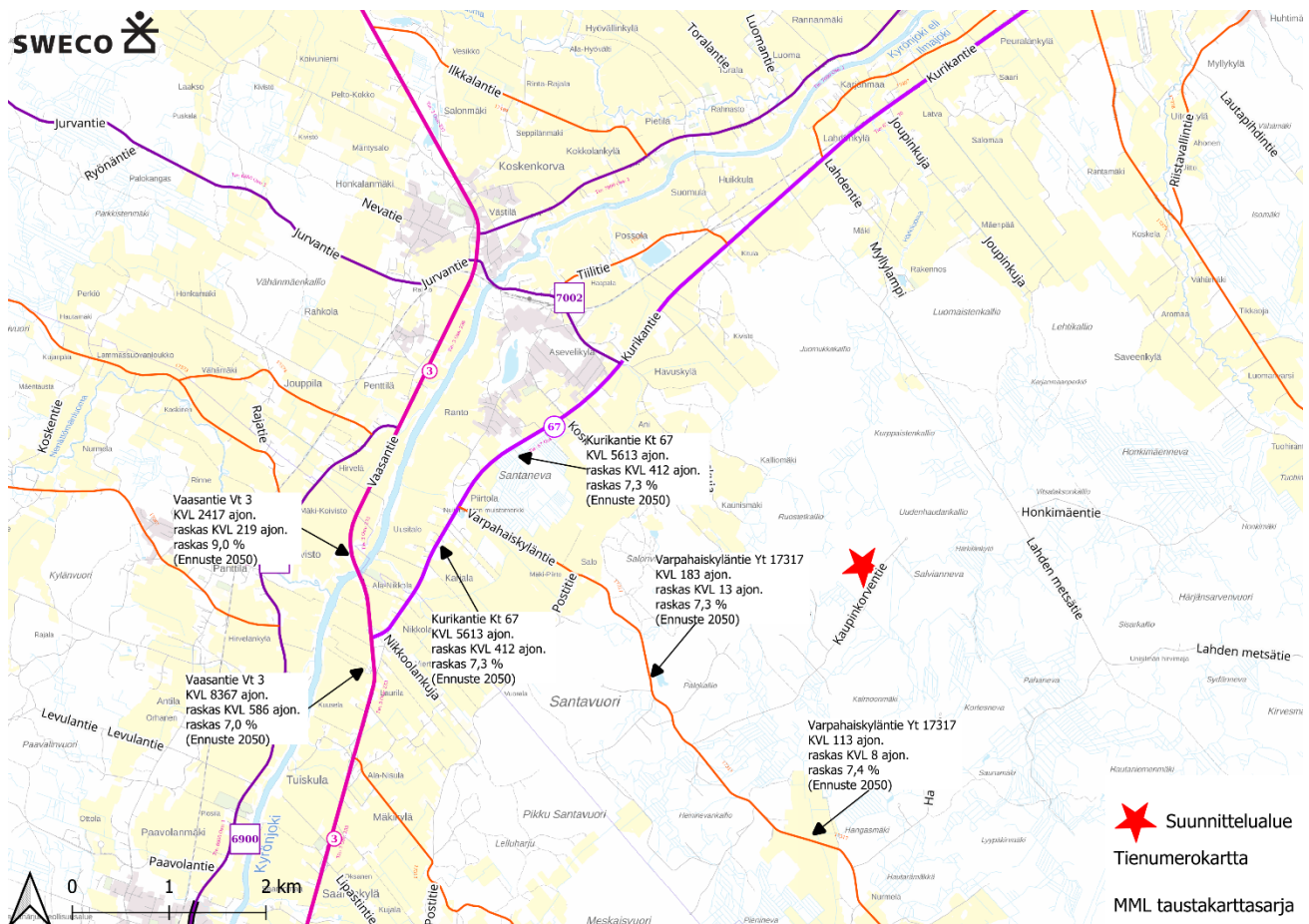
Asemakaava-alueen maankäytöstä syntyneen liikenteen suuntautuminen on tehty asiantuntija-arviona, sillä liittymistä ei ole laskentatietoja. Liikenteen suuntautuminen on esitetty alla (Kuva 1).



Kuva 1: Liikenteen suuntautuminen

4.4 Tieverkon liikenne-ennuste

Traficomin valtakunnallista tieliikenne-ennustetta (2022) käytetään tieverkon keskeisten väylien liikennemäärien arvioimiseen tulevaisuudessa. Asemakaavan vaikutusalueen tieverkon liikenne-ennuste vuodelle 2050 on arvioitu tämän valtakunnallisten tieliikenne-ennusteen mukaisin kasvukerroinnustein. Kasvukerroinnusteet on määritelty valtateille, kantateille, seututeille ja yhdysteille maakunnittain. Valtakunnalliseen liikenne-ennusteeseen perustuva kasvukerroinnuste ei huomioi alueellisia maankäytön muutoksia. Liikenne-ennuste vuodelle 2050 on määritelty lisäämällä tieverkon yleiseen liikenne-ennusteeseen asemakaavan maankäytöstä syntynyt liikennetuotos suuntautuminen huomioiden. Liikennemäärän jakautuminen tieverkolle ennustetilanteessa 2050 on esitetty kartalla alla (Kuva 2).



Kuva 2: Tieverkon liikenne-ennuste 2050

4.5 Vaikutukset ja toimenpiteet

Ensisijainen kulkuyhteys asemakaava-alueelle on suunniteltu Kaupinkorventien kautta. Asemakaavan liikennetuotos on verrattain vähäinen, mutta liikennetuotos aiheuttaa muutoksen erityisesti Kaupinkorventien nykyiseen käyttöön, sillä liikenne tulee siellä lisääntymään. Kaupinkorventie toimii nykyisin Santavuoren tuulivoimapuiston huolto- ja rakentamisiikenteen yhteytenä. Kaupinkorventie on kuitenkin asemakaava-alueen läheisyydessä muun muassa kapeampi, joten sen soveltuvuus säännölliselle raskaalle liikenteelle tulee varmistaa. Tien poikkileikkausta tulee mahdollisesti leventää, jotta raskaat ajoneuvot mahtuvat kohtaamaan turvallisesti. Vaihtoehtoisesti tie voidaan toteuttaa kapeana, mikäli sille järjestetään liikennemäärään, tien geometriaan, näkemäolosuhteisiin ja liikenneturvallisuuteen nähden riittävä määrä kohtaamispaikkoja. Tien kantavuus tulee myös varmistaa ja mitoittaa säännölliselle raskaalle liikenteelle sekä polttoainekuljetuksiin. Tie tulee suunnitella siten, että kelirikkovaurioiden riski jää mahdollisimman vähäiseksi. Tarkemmat parantamistoimenpiteet tulee määrittää jatkosuunnittelussa. Koska Kaupinkorventie on yksityistie, tien parantamisesta, käytöstä, kunnossapidosta ja kustannusten jaosta tulee sopia osallisten kanssa.

Kaupinkorventien ja Varpahaiskyläntien liittymä on alustavan arvion mukaan soveltuva sellaisenaan, sillä sen kautta kulkee jo nykyisin tuulivoimalan huoltoliikennettä. Liittymän mitoituksessa tulee varmistaa raskaiden ajoneuvojen turvalliset kääntymismahdollisuudet sekä riittävät näkemät kaikkiin ajosuuntiin. Yksitystien liittymän siirtäminen, muuttaminen (esim. parantaminen tai laajentaminen) ja käyttötarkoituksen muuttuminen edellyttävät lähtökohtaisesti tienpitoviranomaisen myöntämää liittymälupaa (Elinvoimakeskus, n.d.). Maanteiden liittymäluvat myöntää Elinvoimakeskus (Elinvoimakeskus, n.d.).

Kurikantien (kantatie 67), Varpahaiskyläntien (yhdystie 17317) ja Santavuorentien nykyistä avointa nelihaaraliittymää tulisi parantaa. Nelihaaraliittymä ei ole kantatiellä tavoiteratkaisu, koska sen liikenneturvallisuus on kolmihaarasta liittymää heikompi (Väylävirasto, 2026). Nelihaarainen liittymä suositellaan porrastettavaksi kahdeksi kolmihaaraiseksi liittymäksi. Liikenne-ennusteessa 2050 Kurikantien KVL on arvoitu olevan 5643 ajon./vrk ja Varpahaiskyläntien 243 ajon./vrk. Tasoliittymien suunnittelu -ohjeen mukaan porrastamista kannattaa yleensä harkita, kun liittyvän liikenteen osuus on yli 5 %, ja aina, kun vähäliikenteisemmän sivutien KVL on vähintään 100 ajon./vrk (Väylävirasto, 2026). Tasoliittymien suunnittelu -ohjeen taulukon 22 mukaan kantatien, jonka KVL on yli 5 000 ajon./vrk, ja yhdystien liittymän perustyyppiksi valitaan tulppaliittymä (Väylävirasto, 2026). Nykyinen nelihaaraliittymä tulisi ensisijaisesti porrastaa kahdeksi kolmihaaraiseksi tulppaliittymäksi.

Tasoliittymien suunnittelu -ohjeen mukaan ennustetilanteen 2050 liikennemäärien perusteella valtatie 3 ja kantatien 67 liittymän perustyyppiksi tulisi valita pääsuunnassa kanavoitu liittymä, joko tiemerkinäkanavointi tai korotettu kanavointi (Väylävirasto, 2026). Eritasoliittymä (ETL) voi tulla kyseeseen, jos nopeustaso, liikennemäärät tai liikenneturvallisuus sitä edellyttävät (Väylävirasto, 2026). Nykyinen pääsuunnassa tiemerkinäkanavointi kanavoitu liittymä on täten edelleen perusteltu liittymätyyppi.

Asemakaava-alueen saavutettavuuden ja toimintavarmuuden turvaamiseksi huolto- ja pelastusliikenteelle on järjestettävä yhteydet vähintään kahdesta eri suunnasta erillisten ajoliittymien kautta. Toissijainen yhteys alueelle voitaisiin järjestää mahdollisesti Lahden metsätien kautta koillisesta. Lahden metsätie on nykyisin kapea metsäautotie, joten se ei todennäköisesti sellaisenaan ole soveltuva raskaalle liikenteelle. Lahden metsätien soveltuvuus huolto- ja pelastusliikenteelle tulee varmistaa jatkosuunnittelussa muun muassa tien leveyden ja kantavuuden osalta. Lahden metsätie on yksityistie, joten sen parantamisesta ja käytöstä tulee sopia osallisten kanssa. Asemakaava-alueen läheisyyteen on suunnitteilla aurinkovoimatuotantoa, joka voisi käyttää myös Lahden metsätietä kulkuyhteytenä. Jatkosuunnittelussa tulee yhteen sovittaa datakeskuksen ja muiden lähialueen hankkeiden, kuten aurinkovoimatuotannon, kulkuyhteystarpeet.

5 Yhteenveto

Asemakaavan liikennevaikutukset muodostuvat datakeskuksen aiheuttamasta liikenteestä. Datakeskuksen toiminnan aikainen liikenne muodostuu pääasiassa henkilöstö-, huolto-, tavara- ja polttoainekuljetuksista. Datakeskuksen arvioidaan toiminnan aikana tuottavan liikennettä noin 70 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta raskasta liikennettä 10 ajoneuvoa vuorokaudessa. Asemakaavan liikennetuotos on verrattain vähäinen, mutta liikennetuotos aiheuttaa muutoksen erityisesti Kaupinkorventien nykyiseen käyttöön. Kaupinkorventie on ensisijainen kulkuyhteys asemakaava-alueelle, joten sen liikenne tulee lisääntymään. Kaupinkorventien alkuosuus palvelee nykyisin Santavuoren tuulivoimapuiston liikennettä. Jatkosuunnittelussa tulee kuitenkin varmistaa Kaupinkorventien sopivuus datakeskuksen säännölliselle raskaalle liikenteelle tien koko matkalta muun muassa leveyden, kantavuuden ja kelirikkovaurioiden minimoimisen osalta. Kaupinkorventien ja Varpahaiskyläntien liittymä on alustavan arvion mukaan soveltuva sellaisenaan, sillä sen kautta kulkee jo nykyisin tuulivoimalan huoltoliikennettä. Liittymän mitoitus ja näkemät tulee kuitenkin varmistaa jatkosuunnittelussa soveltumaan datakeskuksen tuottaman liikenteen tarpeisiin.

Asemakaavan liikennetuotoksen arvioidaan suuntautuvan Varpahaiskyläntietä pohjoiseen Kurikantielle. Kurikantien (kantatie 67), Varpahaiskyläntien (yhdystie 17317) ja Santavuorentien liittymän kohdalla asemakaavan liikennetuotoksen arvioidaan jakautuvan tasaisesti Kurikantietä valtatie 3 suuntaan sekä Kurikantietä Seinäjoen suuntaan. Liikenne-ennusteen vuodelle 2050, jossa on huomioitu valtakunnalliset tieliikenne-ennusteet sekä asemakaavan liikennetuotos, liikennemäärien perusteella nykyinen Kurikantien (kantatie 67), Varpahaiskyläntien (yhdystie 17317) ja Santavuorentien nelihaarainen liittymä tulisi parantaa ensisijaisesti kahdeksi porrastetuksi kolmihaaraiseksi tulpalliittymäksi. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta kolmihaarainen liittymä on merkittävästi nelihaaraisesta liittymästä turvallisempi. Kantatien 67 ja valtatie 3 nykyinen pääsuunnassa tiemerkinnoin kanavoitu liittymä on liikenne-ennusteen liikennemäärien perusteella edelleen soveltuva liittymätyyppi.

Datakeskuksen rakentamisaikainen liikenne on merkittävästi suurempaa kuin toiminnan aikainen liikenne. Rakentamisen aikana henkilöautoliikenteen määrän arvioidaan olevan vuorokaudessa 140–260 ajoneuvoa. Rakentamisvaiheessa alueelle suuntautuu runsaasti raskasta liikennettä, joka liittyy maanrakennukseen, rakennusmateriaalien kuljetuksiin, mahdollisiin louhe- ja maamassakuljetuksiin sekä teknisten laitteiden toimituksiin. Raskaan liikenteen määräksi arvioidaan 50–200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikennemäärät voivat vaihdella paljon rakentamisen aikana työvaiheen mukaan. Kaupinkorventien sekä Kaupinkorventien ja Varpahaiskyläntien liittymän soveltuvuus raskaalle liikenteelle tulee varmistaa ja mahdolliset parannustoimenpiteet toteuttava ennen rakentamisen alkamista.

Asemakaava-alueen saavutettavuuden ja toimintavarmuuden turvaamiseksi huolto- ja pelastusliikenteelle on järjestettävä yhteydet vähintään kahdesta eri suunnasta erillisten ajoliittymien kautta. Kaupinkorventien kautta kulkevan ensisijaisen kulkuyhteyden lisäksi tulee asemakaava-alueelle olla toinen kulkuyhteys. Toissijainen kulkuyhteys alueelle voitaisiin mahdollisesti järjestää koillisesta Lahden metsätien kautta. Jatkosuunnittelussa Lahden metsätien soveltuvuus toissijaiseksi huolto- ja pelastusliikenteen kulkuyhteydeksi tulee varmistaa ja tien vaatimat parannukset sekä käyttö tulee selvittää ja sopia osallisten kanssa. Lisäksi kulkuyhteydet asemakaava-alueelle tulee yhteen sovittaa muiden lähialueiden hankkeiden kanssa.

Lähteet

Elinvoimakeskus. n.d. *Liittymälupa maantiehen*. Saatavilla: <https://elinvoimakeskus.fi/liittymalupa-maantiehen>

LIPAS. n.d. *Liikuntapaikat -karttapalvelu*. Saatavilla: <https://lipas.fi/liikuntapaikat>

Ryu, A. & Hiatt, S. R. 2025. *Data Center Employment Forecast Analysis*. Zage Business of Energy Initiative, University of Southern California. Saatavilla: https://hamminstitute.org/site-files/documents/data_center_workforce.pdf?ref=stellakamikaze.org

Väylävirasto. 2026. *Tasoliittymien suunnittelu*. Väyläviraston ohjeita 6/2026.