

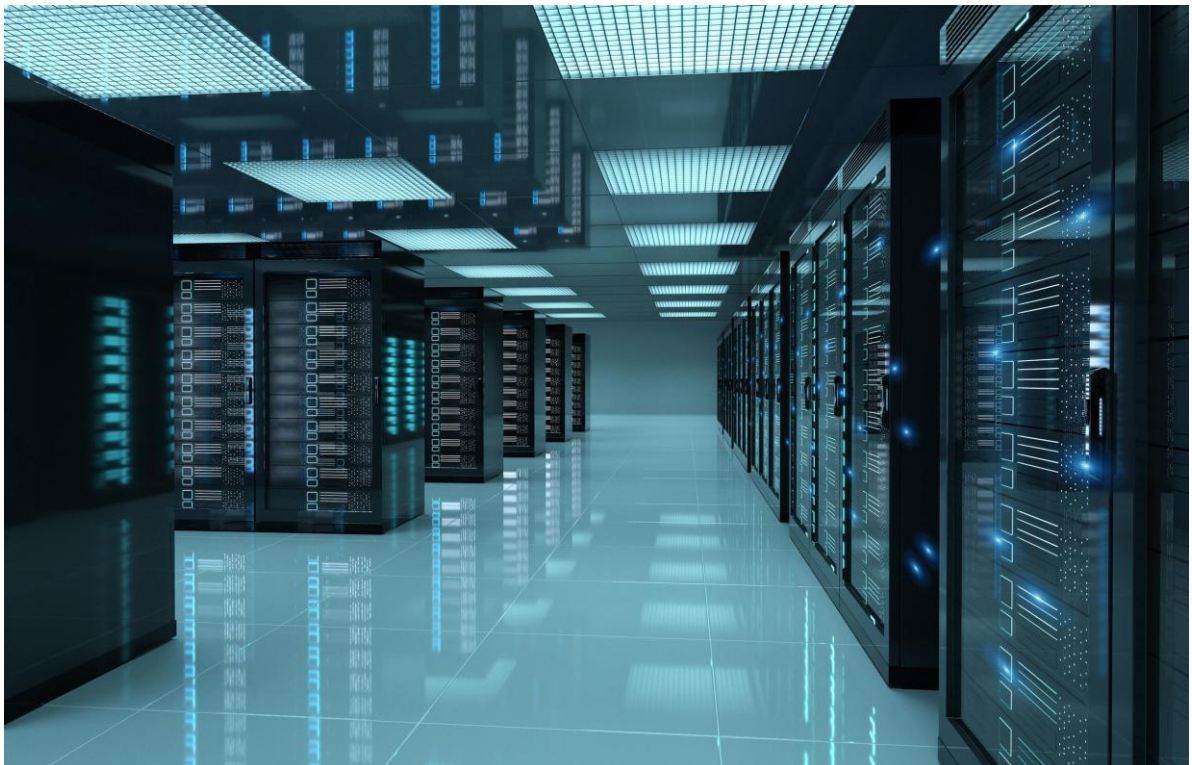
Vastaanottaja
Fortum Power and Heat Oy

Asiakirjatyyppi
Raportti

Päivämäärä
10 / 2025

Liikenneselvitys

Harjavallan datakeskuksen asemakaava



Liikenneselvitys

Harjavallan datakeskuksen asemakaava

Projekti **Harjavallan datakeskuksen asemakaava**
Projekti nro **1510088146**
Vastaanottaja **Fortum Power and Heat Oy**
Asiakirjatyyppi **Liikenneselvitys**
Päivämäärä **30.10.2025**
Laatija **Erkki Sarjanoja**
Tarkastaja **Tiina Heikkilä**
Hyväksyjä **Jari Prehti**

Ramboll
Sepänkatu 20
90100 OULU

P +358 20 755 611
<https://www.ramboll.com/fi-fi/>

Sisältö

1.	Taustaa	2
2.	Nykytilanne	2
3.	Asemakaavan liikenneselitys	3
4.	Liikennevaikutukset	4

1. Taustaa

Tämä liikenneselvitys on laadittu Harjavallan kaupungin datakeskuksen asemakaavaan liittyen. Kaava-alue sijoittuu valtatie 2 lounaispuolelle, Torttilan eritasoliittymän lähelle. Aluetta halkovat nykyisin Hiittenkiukaantie ja Oikotie. Aikaisemmin Harjavallan yritysalueiden osayleiskaavatyön yhteydessä alueelle laadittiin liikenneselvitys 2024 (Ramboll Finland Oy).

2. Nykytilanne

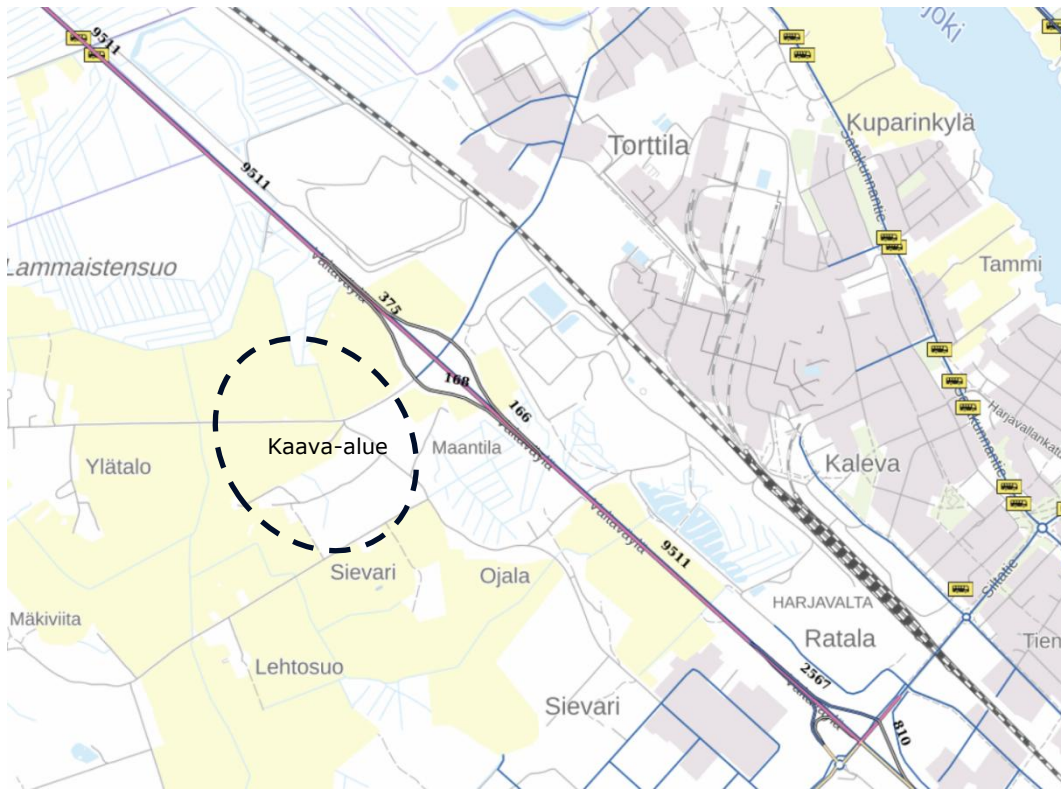
Väyläviraston aineistojen mukaan valtatie 2 keskimääräinen liikennemäärä on noin 9 500 ajoneuvoa vuorokaudessa (KVL 2023) suunnittelualueen lähellä, mikä sisältää raskasta liikennettä 900 ajoneuvoa vuorokaudessa (noin 9,5 %). Valtatie nopeusrajoitus on suunnittelualueen kohdalla 100 km/h ja suunnittelualueen lähellä on Torttilan eritasoliittymä.

Kaava-alueen halki kulkee nykyään Hiittenkiukaantie (nopeusrajoitus 50–60 km/h) sekä sen pohjoisreunalla Oikotie (nopeusrajoitus 50 km/h). Kaava-alue rajautuu etelän suunnalla Metsäkulmantiehen. Lisäksi alueen sisällä on tonteille johtava Peltöhyötiläntie. Edellä mainitut tiet ovat yksityisteitä. Oikotie jatkuu idän suuntaan Sievarin alueelle Sievarinkatuna ja liittyy Eurantieen eli kantatiehen 43.

Kaava-alueelle ei ole nykyisin erillisiä jalankulun ja pyöräliikenteen väyliä. Lähin väylä on Torttilantiellä eritasoliittymästä taajaman suuntaan.

Suunnittelualueen ja valtatie pohjoispuolella kulkee Pori–Kokemäki–Tampere-rautatie.

Harjavallan puolella valtatie 2 ja Kissakujan risteysalueella sijaitsevat lähimmät joukkoliikenteen pysäkit. Seuraavaksi lähimmät pysäkit sijaitsevat Harjavallan keskusta-alueella Satakunnantien varressa.



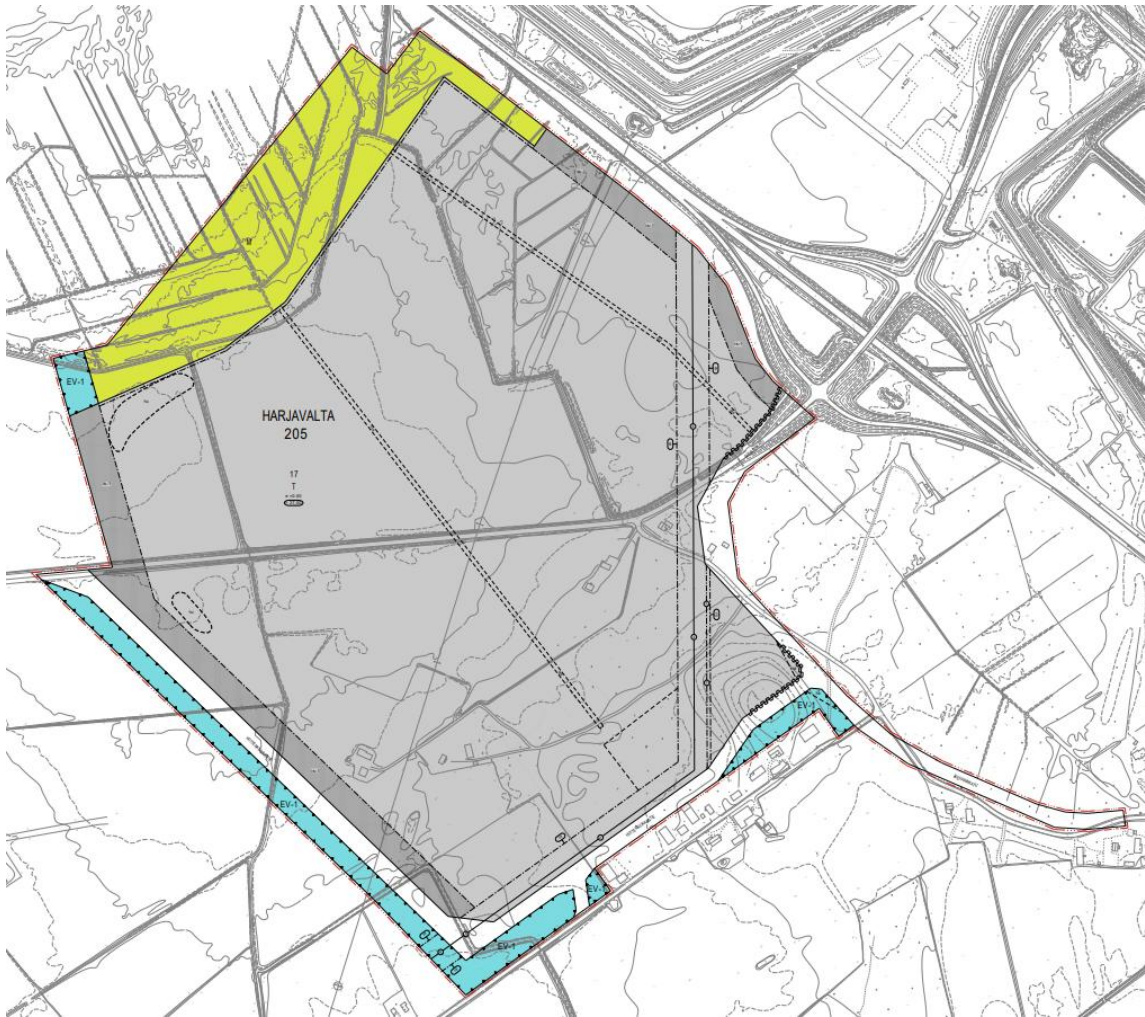
Kuva 2.1. Tiestö, maanteiden liikennemäärät sekä pysäkit suunnittelualueen ympäristössä (Suomen väylät, Väylävirasto 2025).

Poliisin tietojen (Tieliikenneonnettomuustilasto 2020–2024) mukaan Oikotien ja Hiittenkiukaantien liittymän lähellä on sattunut yksi loukkaantumiseen johtanut yksittäinen liikenneonnettomuus. Kaava-alueen itäpuolella on samoin sattunut yksi loukkaantumiseen johtanut yksittäinen liikenneonnettomuus. Hiittenkiukaantien ja rampin liittymässä on sattunut loukkaantumiseen johtanut polkupyöräonnettomuus. Torttilan eritasoliittymän rampilla, valtatie ajoradalla eritasoliittymän lähellä sekä Oikotiellä kaava-alueen itäpuolella on kussakin sattunut yksittäisonnettomuudet, joista on aiheutunut omaisuusvahinkoa.

3. Asemakaavan liikenneselvit

Kaavaratkaisussa Hiittenkiukaantie kääntyy kiertämään uutta kaava-aluetta etelä- ja itäpuolitse. Oikotie korvautuu Sievarinkadulla, joka liittyy Torttilantiehen eritasoliittymän eteläpuolella ja kulkee kaava-alueen pohjoisreunaa pitkin kohti Sievaria. Peltöhyötiläntie puretaan. Alueen viitesuunnitelman mukaan korttelin pääliittymä sijoittuu Sievarinkadulle.

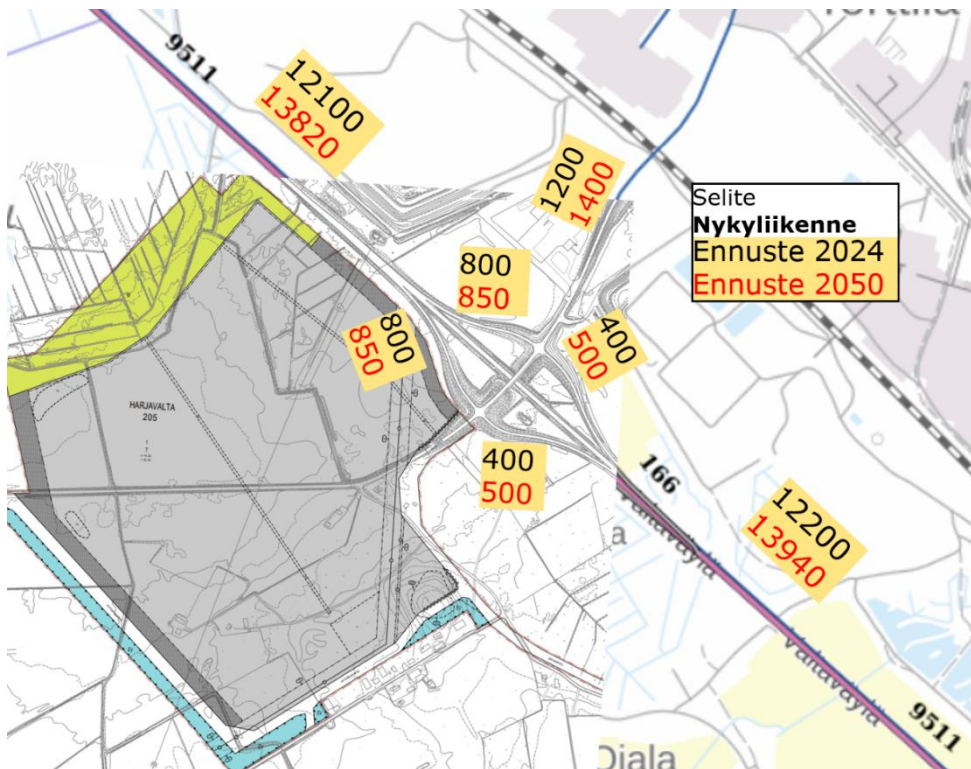
Harjavallan kaupunki on laatinut aluevaraussuunnitelman Sievarinkadusta ja uudesta Hiittenkiukaantiestä asemakaavoitusta varten. Katujen varsille on osoitettu jalankululle ja pyöräliikenteelle erilliset väylät. Aluevaraussuunnitelmassa ei ole erikseen osoitettu joukkoliikenteen pysäkkejä, mutta ne voitaneen tarvittaessa suunnitella ja toteuttaa jatkossa.



Kuva 3.1. Asemakaavan ehdotus (11.11.2025, Harjavalan kaupunki, Ramboll Finland Oy).

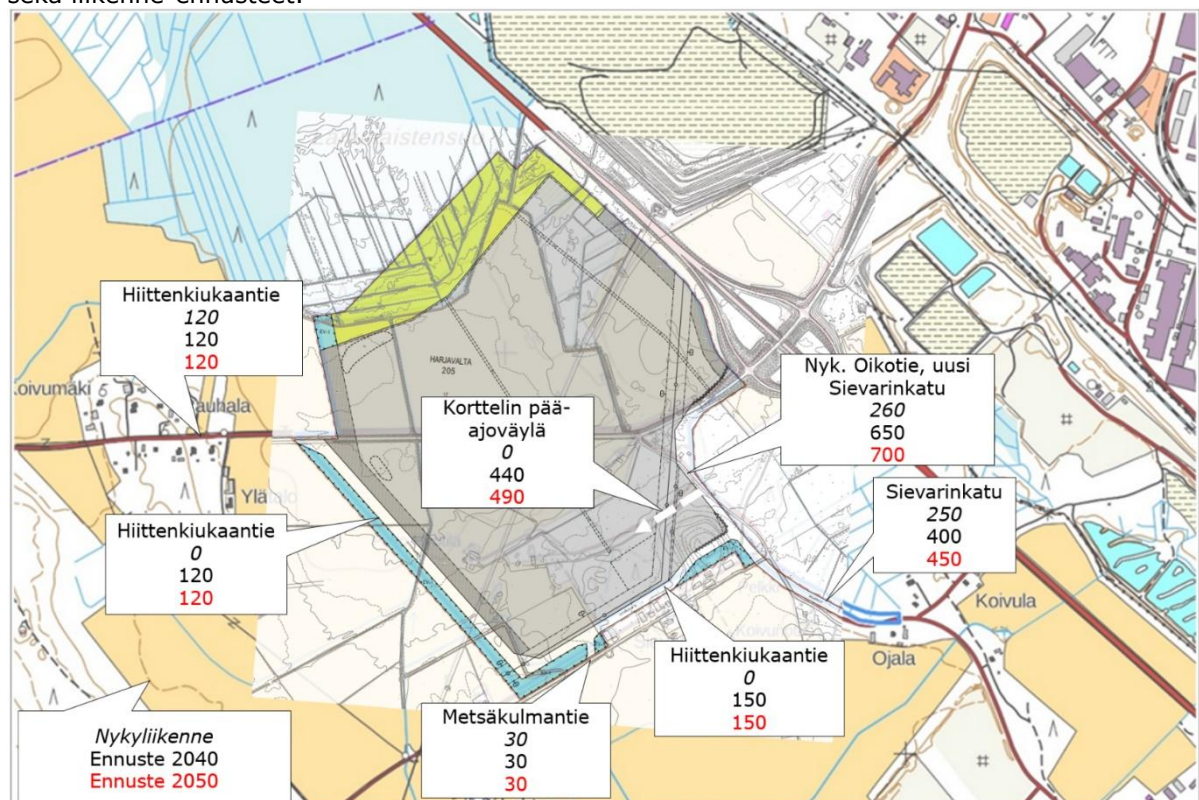
4. Liikennevaikutukset

Asemakaavaluonnoksen ja alueelle kaavailun toiminnan perusteella on laadittu liikenne-ennuste vuosille 2040 ja 2050 oletuksella, että kaava-alue on silloin kokonaan rakennettu. Toiminnan aikana työntekijämääräksi on arvioitu 200–250 työntekijää. Liikennearvion mukaan suurin osa työntekijöistä liikkuisi henkilöautolla, ja osa tekijöistä on vuorotyössä. Huoltoliikennettä noin 10 raskasta ajoneuvoa vuorokaudessa. Liikenne-ennusteessa on huomioitu myös muu lähialueen maankäytön kasvu ja valtatie yleiset liikennemuutokset (Valtakunnalliset liikenne-ennusteet, Traficom 2024). Ennustettu liikennetuotos on sijoitettu liikenneverkolle, josta on piirroksia ohessa.



Kuva 4.1. Liikenne-ennusteet valtatiellä, rampeilla ja Torttilantiellä.

Ylemmässä kuvassa on määritelty valtatie ja eritasoliittymien ramppien ennusteliikenteet vuosille 2040 ja 2050. Alemmassa kuvassa on kaava-alueen sisäiset ja lähialueen nykyiset liikennemäärät sekä liikenne-ennusteet.



Kuva 4.2. Liikenne-ennusteet asemakaava-alueen lähellä.

Valtatiellä 2 suurin osa liikenteen kasvusta johtuu yleisestä kasvusta. Valtatiestä on laadittu kehittämissuunnitelma vuonna 2017, jossa on esitetty muun muassa valtatie nelikaistaistamista Ulvilan ja Harjavallan välillä, mikä parantaisi valtatie liikenteen sujumista ja turvallisuutta. Tosin ko. toimenpide on sijoitettu vasta kolmanteen toteutusvaiheeseen. Kaava-alueen toteuttaminen ei merkittävästi muuta valtatie liikenteellistä tilannetta, sillä liittymä valtatielle on korkeatasoinen, ramppliittymien kapasiteetit riittävät ja kaava-alueen synnyttämä liikennemäärä on suhteellisen vähäinen.

Kaava-alueen ja sen lähialueen liikennemäärät ennustetilanteessa ovat maltillisia, ja tavanomaiset liikennejärjestelyt riittävät. Katujen aluevarussuunnitelmassa esitettyjen jalankulun ja pyöräliikenteen väylien rakentamista suositellaan, sillä alue on hyvien pyöräilyetäisyyksien päässä muun muassa Harjavallan keskustaaajamasta (noin 3–6 kilometriä).

Yleisesti voidaan todeta, että uusien katujärjestelyjen myötä alue on hyvin saavutettavissa henkilöautoilla ja pyöräillä.

Kaava-alueelle kaavailtu työntekijämäärä tuskin edesauttaa joukkoliikenteen kehittämistä alueella. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä heikentää se, että osa työntekijöistä on vuorotyössä, jolloin matkustajamäärä per linja jää vähäiseksi. Pysäkkien rakentamiseen on syytä kuitenkin varautua, sillä muu Sievarin alueen kehittyminen voi laukaista joukkoliikenteen kehittymisen.

Kaava-alueelle sijoittuvan toiminnan rakentamisen aikana raskaan liikenteen määrä on huomattavasti suurempi kuin toiminnan aikana. Liikenteen suuntautuminen ratkeaa vasta rakennusvaiheessa, sillä esimerkiksi kiviainesten kuljettaminen riippuu rakennuttajan ja urakoitsijan tekemistä valinnoista. Asemakaavan pohjalta rakennettava lähialueen liikenneverkko ja valtatie viereisine eritasoliittymineen toimivat kuitenkin hyvin myös korttelialueen rakentamisvaiheessa.