

KORVENKYLÄN LIIKENNE- ENNUSTE

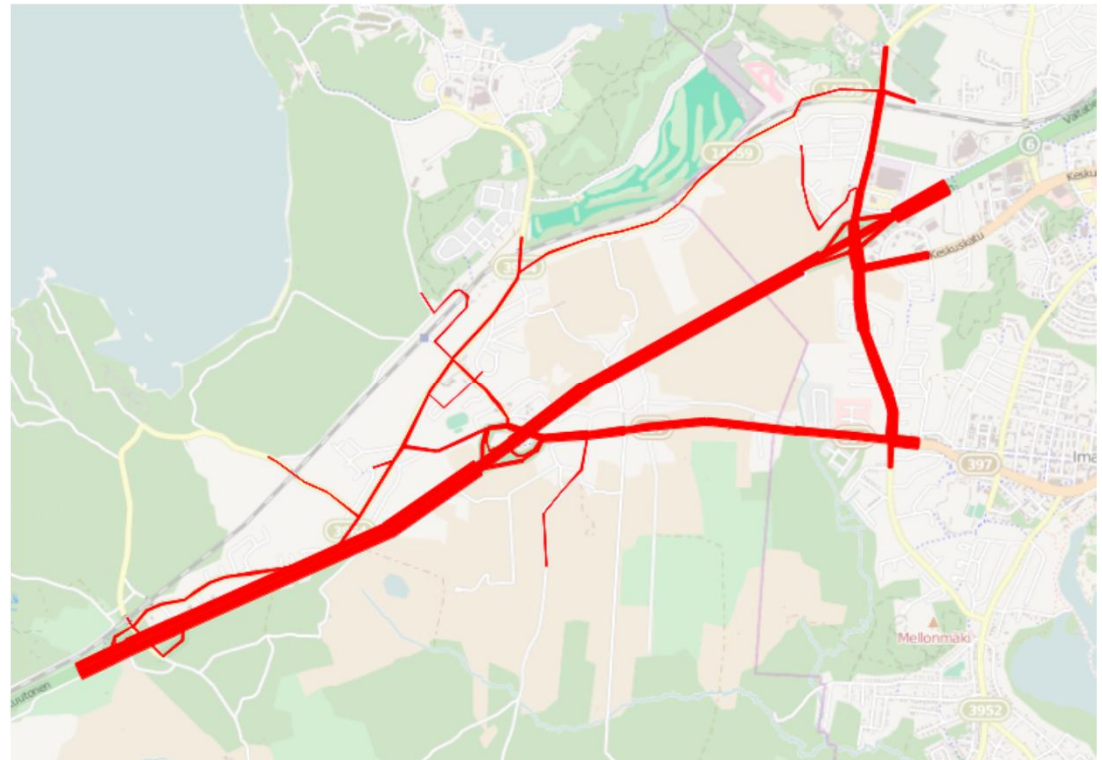
**STRATEGINEN MALLI (EMME4) JA
MIKROSIMULOINTIMALLI (VISSIM)**

STRATEGINEN MALLI

- Nykytilan 2014 ennuste laadittiin ruutuaineistosta (250m) saatujen asukas- ja työpaikkatietojen perusteella
- Liikennemäärätiedot ja liikenneverkon ominaisuustiedot saatiin Digiroad-aineistosta sekä Google Maps –kuvauksia hyödyntäen
- Strategisen mallin liikenne sijoiteltiin nykyverkolle käyttäen ”kaikki nopeimmalle reitille” –menettelyä, mikä tuottaa tarkoitukseen sopivan ns. kysyntäennusteen; menettely korostaa pääväylien merkitystä
- Lisäksi käytettiin ”tasapainosijoittelua”, mikä soveltuu tässä tapauksessa paremmin melulaskennan lähtötiedoksi
- Nykytilassa mallinnetulla alueella tehtävien matkojen kokonaismäärä on suuruusluokkaa 30000 automatkaa vuorokaudessa, mistä n. 75% on alueen läpikulkuliikennettä

KAVL 2014

- Nykyisellään liikenne painottuu valtatielle; Korvenkylän nykyiset palvelut eivät houkuttele ohikulkijoita
- Rauha-Tiuru –alue kasvaa sekä vakituisella että loma-asutuksella; alueen matkailuliikenne kulkee pääosin OYK-alueen kautta
- Liikenneverkossa on runsaasti kapasiteettia; tässä mielessä toimintojen kehittämiseen on runsaasti mahdollisuuksia
- Valtatien liikennemäärät nykyisin 10000-13000 ajoneuvoa vuorokaudessa; Imatrankoskelle johtavan maantien liikenne on n. 5000 ajon./vrk

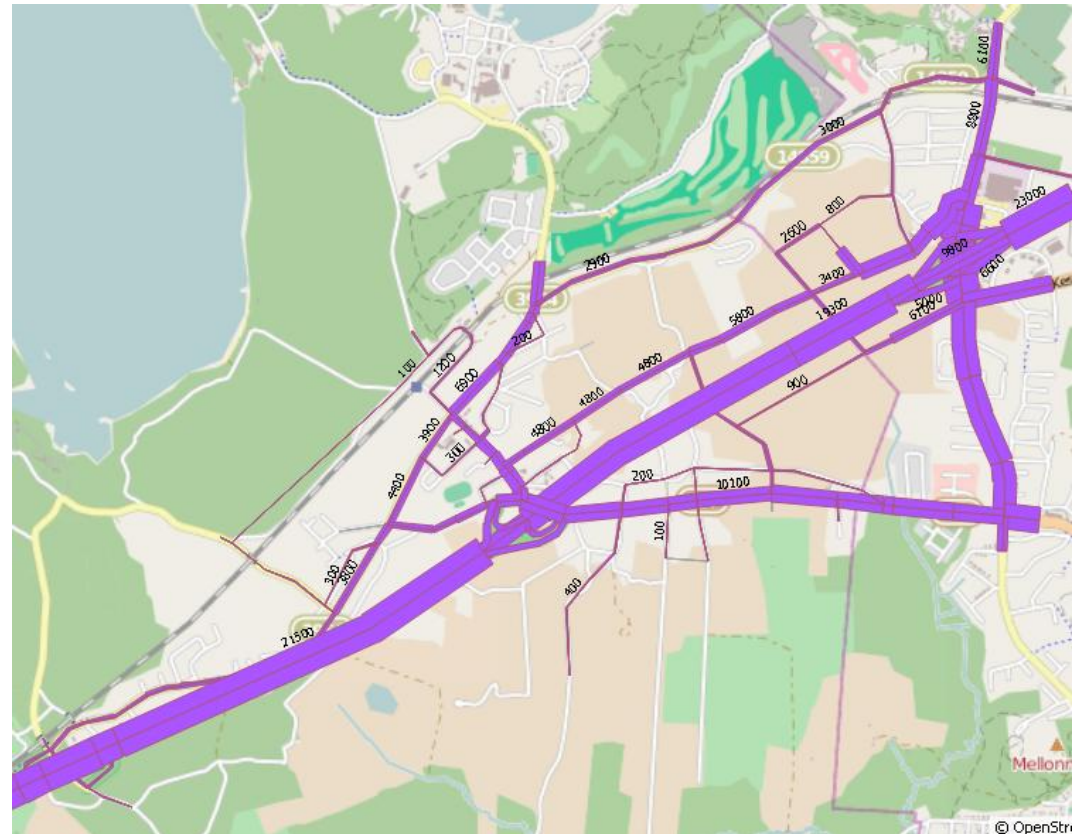


KAVL 2030

- Nykytilan 2014 ennusteen päälle laskettiin uuden maankäytön liikennetuotokset; liikenteen suuntautuminen määritettiin kokemusperäisesti siitä lähtökohdasta, että alueen uusiin palveluihin tulevasta liikenteestä 75% saapuu OYK-alueen ulkopuolelta
- Suurimmat liikennetuotokset aiheutuvat kaupallisesta toiminnasta; tähän liittyy myös suuri epävarmuus, koska toimintojen laatu ei ole vielä tiedossa
- Vuonna 2030 OYK:n ja Imatran maankäyttöennusteen toteuduttua alueen kokonais-automatkamäärä reilusti kaksinkertaistuu nykyisestä; läpikulun osuus pienenee n. 60 %:iin alueen asukasmäärän ja palvelujen kasvun korostaessa sisäistä liikennettä
- Vaikka uusien palvelujen ja työpaikkojen myötä alueen sisäinen liikenne kasvaa, edellyttävät alueen palvelut kuitenkin merkittävää asiakasvirtaa OYK-alueen ulkopuolelta
- Suurin liikenteen kasvu liikennemallin alueella kohdistuu seudullisten ja maakunnallisten palvelujen kehittymisen myötä valtatielle ja erityisesti Imatran puoleiselle liikenneverkolle

KAVL 2030

- Suurin liikenteen kasvupaine alueella aiheutuu Imatran puolen kaupallisesta kehittämisestä, mikä heijastuu myös Korvenkylään
- Rauha-Tiuru –alueen vakituisen ja loma-asutuksen sekä palvelutoimintojen kehittyminen tuo alueelle runsaasti uutta liikennetuotosta, mikä näkyy kysyntäennusteissa erityisesti Korvenkylän keskustassa
- Valtatien liikennemäärä kasvaa OYK:n ja Imatran kaavojen toteutuessa täysimääräisenä yli 20000 ajoneuvon/vrk; Korvenkylästä Imatran puolelle johtavalle uudelle rinnakkaistieyhteydelle tulee lähes 5000 ajoneuvoa/vrk.
- Korvenkylän keskustan pääväylän eteläpäässä liikenne kasvaa n. 10000 ajoneuvon vuorokaudessa, mikä aiheuttaa järjestelytarpeita



KAVL 2030



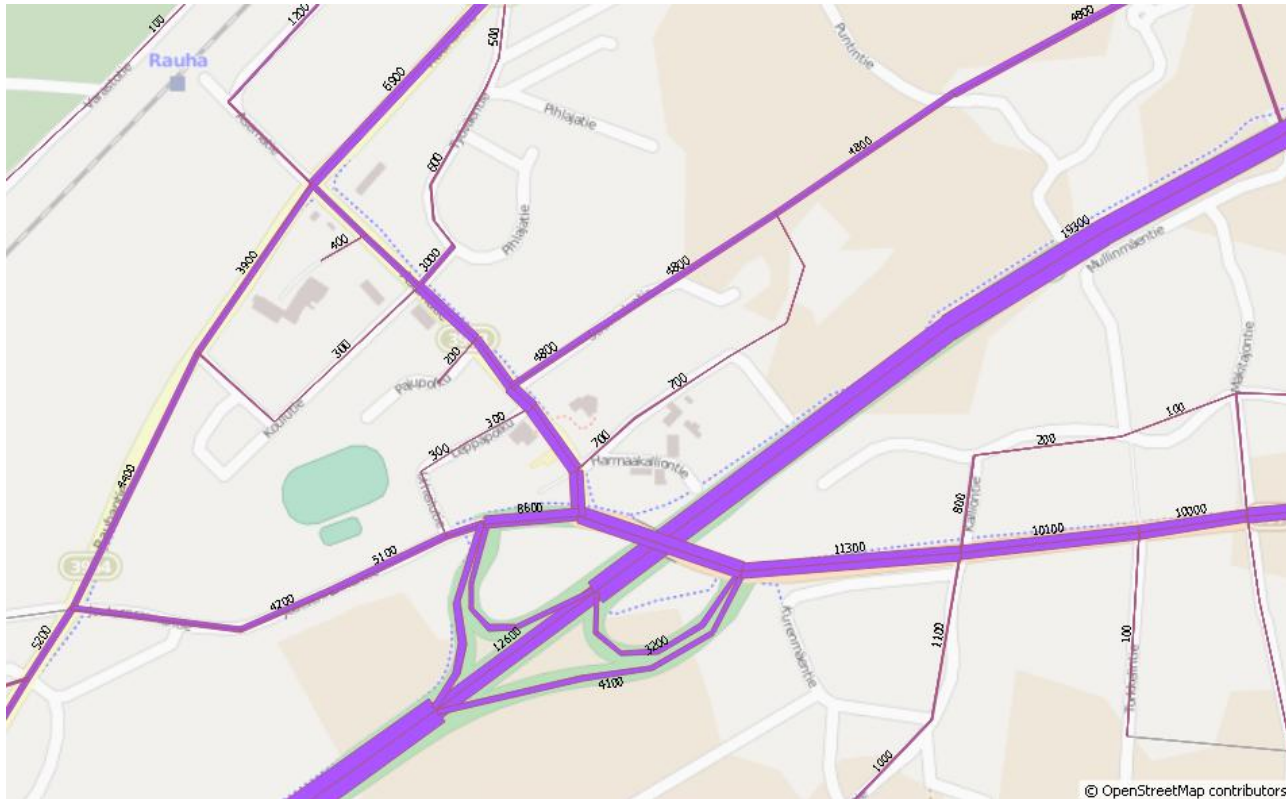
Liikennettä ohjautunee huipputunteina enemmän rinnakkaisväylälle, jossa on runsaasti kapasiteettia

Liikenneverkon kuormittumisen vaikutus reitinvalintaan otetaan huomioon huipputuntiliikennettä kuvaavassa VISSIM-mallissa

KAVL 2030

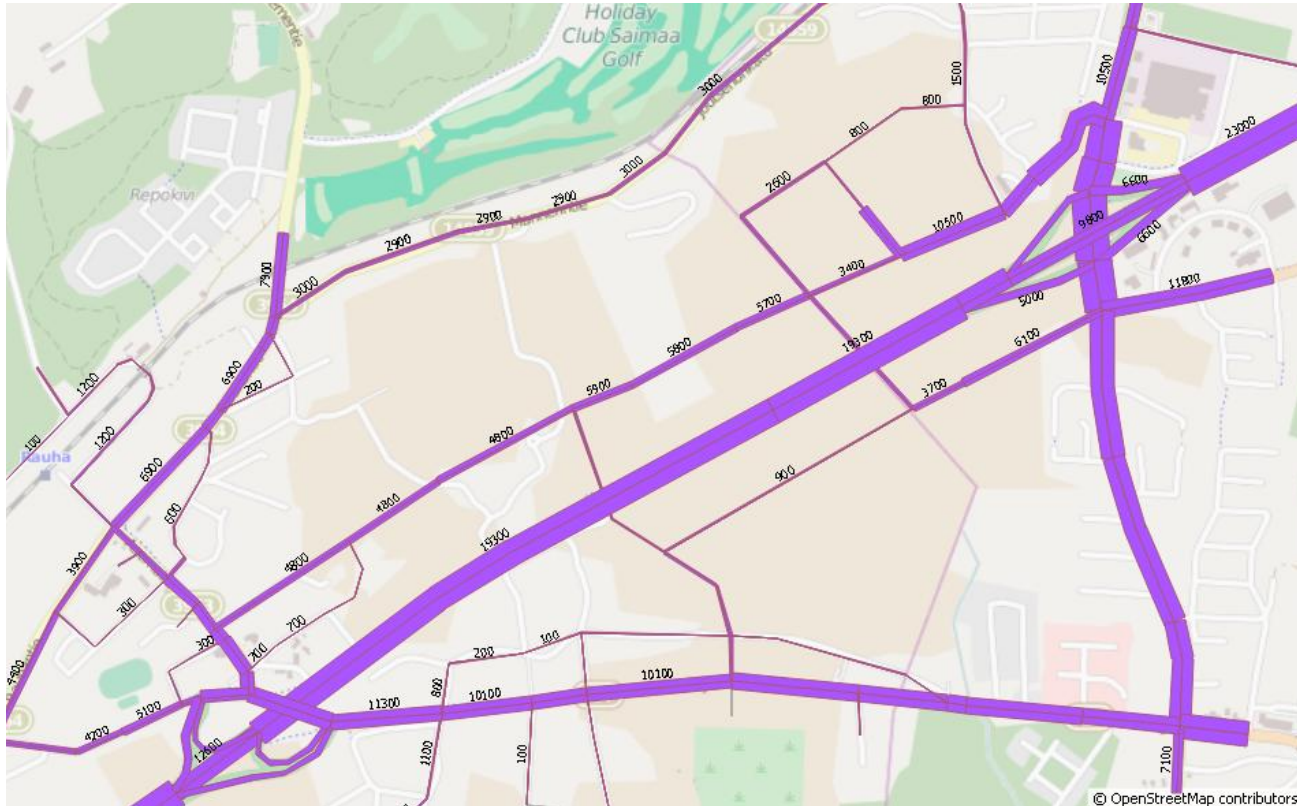
Eritasoliittymässä on varattava tilaa lisäkaistoille kysynnän sitä edellyttäessä

Asematietä on kehitettävä sekä liittymien kapasiteetin lisäämisen että liikenneturvallisuuden parantamisen näkökulmista



KAVL 2030

Imatran puolella tapahtuva kaupallinen kehittäminen edellyttää erityisesti Korvenkannantien ja sen liittymien kehittämistä; myös uusi valtatie alittava yhteys on välttämätön; ilman niitä vaikutukset Korvenkylään kasvavat vielä suuremmiksi





Liikenteen kasvu 2014-2030

Liikenteen kasvua tuottavat eniten alueen kaupalliset palvelut ja Rauha-Tiuru –alueen maankäytön kehittyminen.

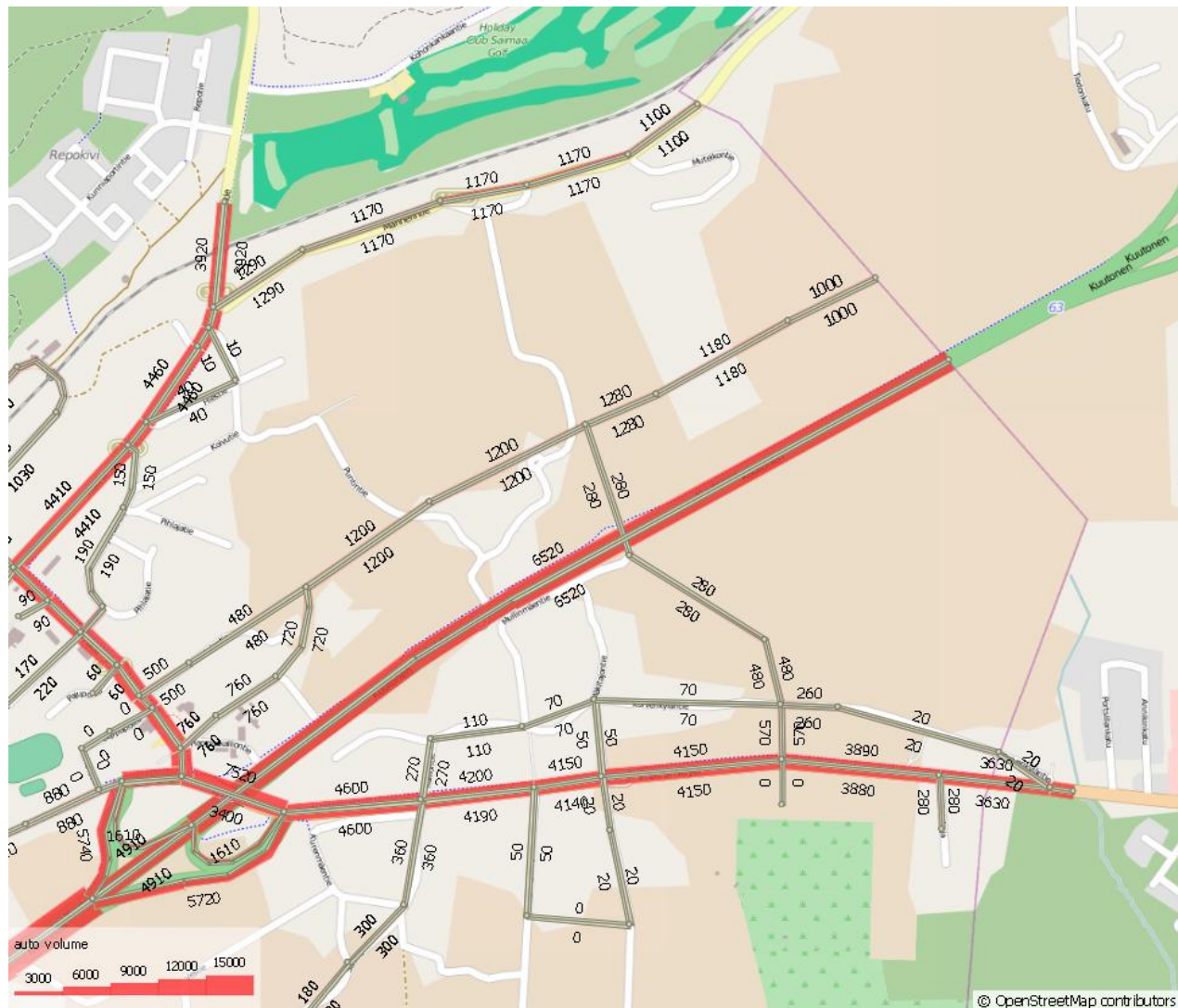
Esitettyjen maankäyttöennusteiden toteutuessa liikenneverkkoon kohdistuu merkittäviä kehittämispaineita erityisesti Imatran puolella, mutta myös Korvenkylän alueella

ILTAHUIPPUTUNTI 2030 - VISSIM

- Iltahuipun matkamäärä OYK-alueella on 10 % KAVL-matkoista kokonaisuutena
 - Liikenteen voimakas kasvu johtuu ensisijaisesti runsaasta kaupallisesta kehittämisestä, jonka tuottama liikenne kohdistuu muuta liikennettä enemmän iltahuipputunnin jälkeiseen aikaan
- Imatranväylän valo-ohjaamattomissa ramppiliittymissä on ajoittaisia jonoja, viivytykset ovat lyhyitä
 - Liikenne lännen suunnasta Korvenkylään lisääntyy, kun alueen palvelut kehittyvät ja asukasmäärä kasvaa
 - Kääntymiskaistojen lisääminen parantaa tilannetta selvästi, liikennevalot tulevat kysymykseen pitemmällä tähtäimellä
 - Asematien liittymässä on syytä kehittää kaistajärjestelyjä ja varautua liikennevaloihin tai kiertoliittymään
- Asematien kysyntä on suuri; kuitenkin VISSIM-malli reitittää liikennettä rinnakkaisväylille, jolloin kuormitus tilanne säilyy riittävän hyvänä
 - Asematien liittymäjärjestelyjä on kuitenkin syytä kehittää ja samalla pyrkiä vähentämään liittymien määrää
 - Tien luonteeseen sopisivat hyvin kiertoliittymät, erityisesti Rauhantien ja Asematien liittymään
 - Myös valo-ohjauksella saadaan toimiva ratkaisu
- Rauhantielle Asematiestä länteen sijoittuu iltahuipussa merkittävästi lännestä Rauha-Tiuru -alueelle suuntautuvaa liikennettä.
- Simuloinneista erilliset videoklipit

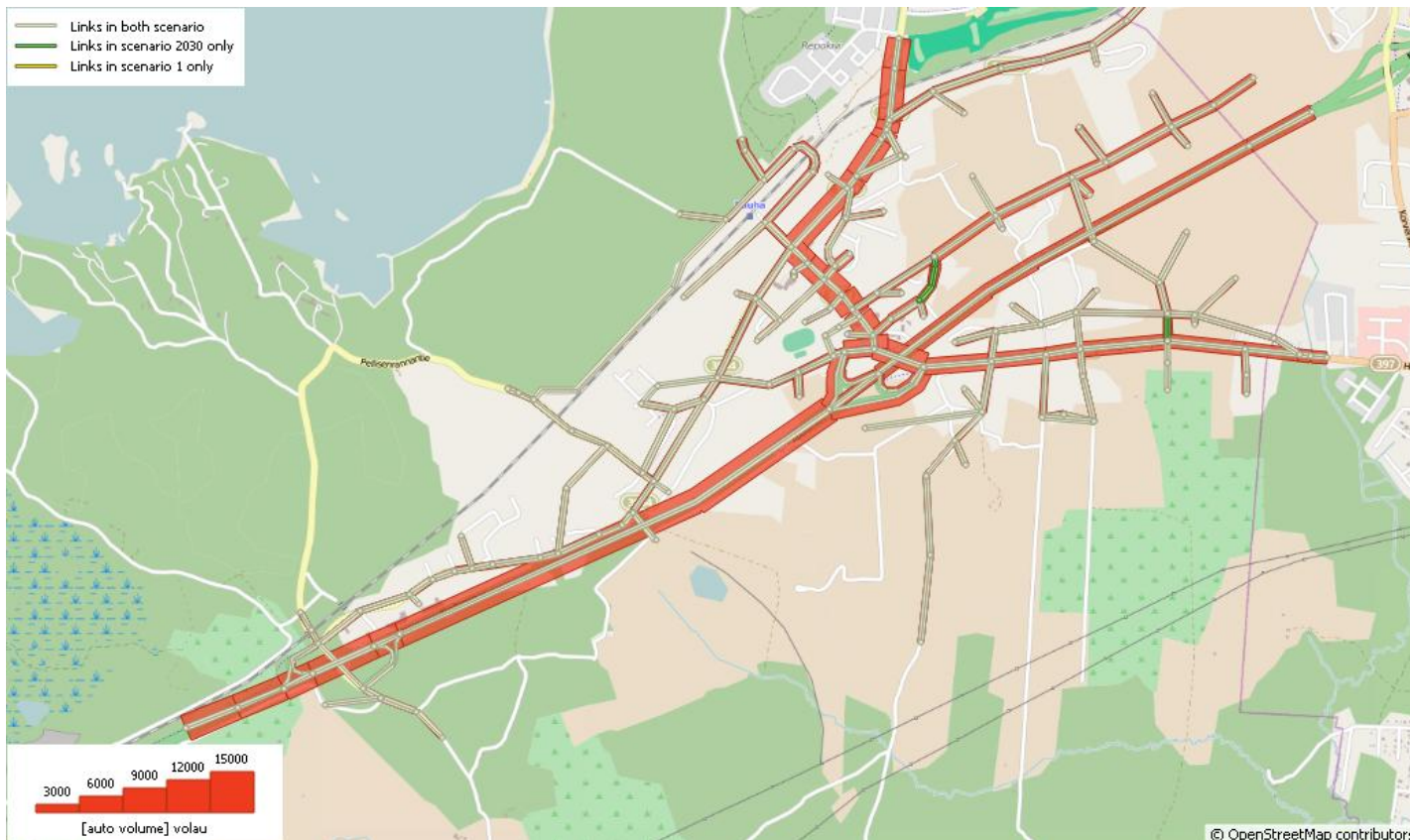
ALUSTAVIA JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

- Liikenteen kasvuennuste on tehty siltä pohjalta, että OYK toteutuu esitetysti ja Imatran puolelle esitetyt kaavat toteutuvat
- Alueen päätiet (valtatie 6 ja mt 397) sietävät hyvin OYK:n tuomaa lisäliikennettä; liikennemelun haitat voidaan pitää melko vähäisinä järkevillä nopeusrajoituksilla
- Valtatien keskeisen eritasoliittymän ramppliittymissä Imatranväylälle (mt 397) sekä sen ja Asematien liittymään kannattaa varautua toteuttamaan liikenteen kasvun mukaan kääntymiskaistoja ja liikennevalo-ohjaus tai kiertoliittymä
- Keskellä aluetta pääkatuna toimivalle Asematielle (mt 3963) esitetty liikenteen maksimikysyntä on suuri ja se edellyttää merkittävää kehittämistä
- Käytännössä liikenteen kasvulle on kuitenkin runsaasti kapasiteettia valtatie rinnakkaisyhteyksillä, joiden käyttö lisääntyy selvästi liikenteen vilkkaimpina aikoina (VISSIM-simulointi)
- Kaupallinen kehittäminen valtatie pohjoispuolella lähellä kuntarajaa edellyttää käytännössä rinnakkaistien yhdistämistä Imatran puolelle Tiedonkatuun. Myös palvelujen saavutettavuutta Rauha-Tiuru –alueelta voisi harkita kehitettäväksi uudella yhteydellä.
- Rauhantie Asematiestä länteen tulisi pitää tasoltaan pitempimatkaistakin liikennettä sietävänä; liittymätiheyttä ei tulisi kasvattaa.



KAVL 2030, jos Imatra ei toteudu

- Kaupallisten palvelujen toteuttaminen uuden valtatie rinnakkaisyhteyden varaan ei ole mielekästä, jollei yhteyttä yhdistetä Imatran puolen katuverkkoon



Liikenteen kasvu 2014-2030

Liikenteen kasvua tuottavat eniten alueen kaupalliset palvelut ja Rauha-Tiuru –alueen maankäytön kehittyminen.

Liikenneverkon kehittämistoimilla kasvua pitäisi ohjata kuvan kysyntää enemmän hyödyntämään alueen läntistä eritasoliittymää ja rinnakkaisyyhteitä.

