

TENTacle

Projektin tulokset ja suositukset 12.12.2018

Johdanto

TENTacle on EU:n Interreg ohjelmasta rahoitettu alueellinen kehityshanke, jonka tavoitteena on kehittää yhteyksiä TEN-T ydinverkostoon. Laajaan kansainväliseen hankkeeseen osallistuu 23 partneria. Pääpartneri on Region Blekinge Ruotsista. Suomesta hankkeessa ovat mukana Pohjois-Karjalan maakuntaliitto ja Lahden Seudun Kehitys LADEC Oy. Hankkeella on lisäksi peräti 59 liitännäispartneria, joita Suomessa edustavat Liikennevirasto, Hämeen kauppakamari ja Hämeen liitto. Hanke on osa EU:n uutta liikennestrategiaa TEN-T Core Network Corridors.

Toimivat liikenneyhteydet ovat keskeinen osa minkä tahansa alueen kilpailukykyä. Hanke parantaa Pohjois-Karjalan ja Päijät-Hämeen saavutettavuutta ja kehittää kyseisten maakuntien liikennejärjestelmiä siten, että ne palvelevat mahdollisimman hyvin eri toimijoiden tarpeita.

Hankkeen toimia toteutetaan kahdessa mittakaavassa: Paikallisten ja alueellisten yhteyksien parantaminen kohti TEN-T verkkoa sekä toisena aluestrategioiden yhteistyö ja yhteensovittaminen tehokkaammaksi Itämeren alueella.

Hanke parantaa sidosryhmien kykyä saada hyötyä ydinkäytävistä luodakseen vaurautta, kestäväää kasvua ja alueellisia synergioita Itämeren alueelle.

Hankkeen aktiviteetit

Hankkeen aikana on laadittu erillisselvityksiä ja toteutettu kehittämishankkeita. Verkottumistilaisuuksissa eri sidosryhmien kanssa ovat olleet merkittävä osa haasteiden kartoittamisessa ja tavoitteiden asettamisessa kummassakin maakunnassa.

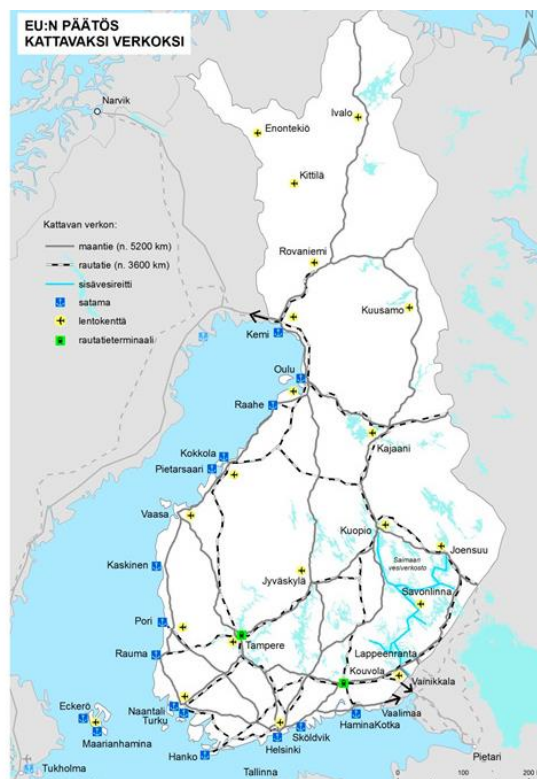
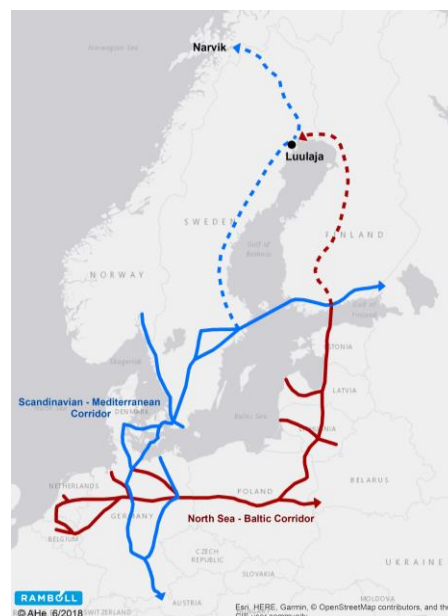
Hankkeen yhteydessä on pidetty useita seminaareja, joihin on osallistunut vaikuttajia ja sidosryhmiä useasta maasta.



TEN-T verkko lyhyesti

TEN-T-verkko on kaksitasoinen liikenneverkko, joka muodostuu ydinverkosta ja kattavasta verkosta. Ensin mainitun on määrä valmistua vuoden 2030 loppuun mennessä ja jälkimmäisen vuoden 2050 loppuun mennessä.

TEN-T -ydinverkkoon on valittu yhdeksän multimodaalista ydinkäytävää (core network corridors [CNC]). Ydinkäytävistä Skandinaavia-Välimeri ja Pohjanmeri-Itämeri ulottuvat aivan eteläisimpään Suomeen, mutta suurin osa maasta on ollut ydinkäytävien ulkopuolella.¹



¹ <https://www.liikennevirasto.fi/liikennejarjestelma/ten-t#.W73OIXszbDA>

TEN-T -verkon ulkopuolella olevien alueiden haasteet ja kehitystarpeet

TEN-T -verkkoon kuuluvat Etelä-Suomen satamat ja tieyhteydet sekä Kouvolan rautatieterminaali (RTT). Muiden alueiden haasteena on kytkeytyä tehokkaasti tähän ydinverkkoon. Suomi on suhteellisen harvaan asuttu maa, jossa kaikkien alueiden kilpailukyvyyn ylläpitäminen edellyttää hyvää suunnittelua ja rajallisten investointimahdollisuuksien tehokasta hyödyntämistä. Logistiikan ja liikenteen infrastruktuurin ylläpito ja kehittäminen ovat keskeisessä asemassa alueiden kehittämisessä. Suunnitelmallisuus tarkoittaa myös yhteistyötä ja olemassa olevien resurssien hyödyntämistä.

Päijät-Hämeen erityishaasteet

VT 12 kehitys

Etelä-Suomi tarvitsee toisen toimivan poikittaisyhteyden. Tieverkostoa on kehitetty viime vuosikymmeninä pääsääntöisesti säteittäin pääkaupunkiseudulta poispäin. Länsi-Itä-suunnan yhteys Turku - Pk-seutu – Hamina – Vaalimaa on vihdoin valmis. Länsirannikko - Tampere – Lahti – Kouvola – Lappeenranta – Nuijamaa tulee olla seuraava kehityskohde.

KymiRingin ja Miehonkankaan liikennekeskuksen arvioidaan lisäävän Lahti-Kouvola –välillä arkiliikennettä 3 600 ajoneuvoa vuorokaudessa, eli lisäystä 28 prosenttia nykyiseen liikennemäärään verrattuna, ja tapahtumaviikonloppuina 10 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Kouvola RRT voi lisätä konttirekkoja vuoteen 2020 mennessä noin 80 kappaletta vuorokaudessa, eli 5 prosenttia nykyisestä. Lahden ja Kouvolan kaavasuunnitelmista selviää, että kyseisten kaupunkien työpaikka-alueet kehittyvät molemmista kaupungeista kohti toisiaan. Nämä lisäävät liikennettä Lahden ja Kouvolan välillä merkittävästi enemmän kuin liike-ennusteissa on arvioitua.

Liikenneviraston hankekorttien (vuosi 2017) mukaan VT 12 Lahti-Kouvola -välin kunnostamisen hyöty-kustannus -suhde (HK-suhde) on 1,3. Taloustutkimuksen arvion mukaan Lahti-Kouvola -välin HK-suhde on selvästi suurempi, noin 1,8, kun otetaan huomioon selvityksessä arvioitu liikennemäärän kasvu.

Nykyinen tiejakso välillä Uusikylä–Tillola on heikkolaatuisin yhteysvälillä Lahti–Kouvola. Siinä on useita 60 km/h rajoituksia sekä paljon tasoliittymiä. Tien alhainen laatuaste vaikeuttaa elinkeinoelämän kuljetuksia. Tie on osa elinkeinoelämän suurten erikoiskuljetusten runkoverkkoa (SEKV). Tie on häiriöherkkä ja liikenneonnettomuuksia tapahtuu usein. Onnettomuustiheys on noin 15 prosenttia suurempi kuin kaksiajorataisilla valtateilla Suomessa keskimäärin. Työmatkapendelöinti on lisäksi merkittävää. (Taloustutkimus 2018)

Pohjois-Karjalan erityishaasteet

Pohjois-Karjalan ja TEN-T ydinverkon saavutettavuuden kannalta merkittävin yhteys on multimodaalinen 6-käytävä. Tässä merkittävimmässä roolissa ovat valtatie 6, Karjalan rata, Saimaan syväväylä ja kanava sekä Joensuun lentoasema.

Liikenneverkon osalta merkittävimmät haasteet ja kehittämistarpeet liittyvät tieverkolla tiestön yleiseen kuntoon ja korjausvelan vähentämiseen. Yksittäisinä toimenpiteinä nousivat esiin mm. valtatie 26 ja maantien 387 parantaminen osana yhteyksiä HaminaKotkan satamaan. Rataverkolla Joensuun ratapihalla tarvitaan kehittämistoimenpiteitä, Parikkala–Joensuu-rata vaatii korvausinvestointeja ja Imatra–Joensuu-radalla henkilöliikenteen nopeustason noston edellyttämät investoinnit parantavat saavutettavuutta. Saimaan sisävesiväylästä on talvisin kiinni yli 2 kuukautta, mikä on iso haaste ja vaikuttaa merkittävästi sisävesiliikenteen kilpailukykyyn. Tilanteen parantaminen edellyttää kanavaremonttia ja lämmitysjärjestelmän kehittämistä.

Rautatieverkon sähköistämisen jatkaminen Joensuun seudulla on tärkeää. Tämä koskee erityisesti rataosia Niirala–Säkäniemi ja Joensuu–Uimaharju. Nämä parantavat rautatieliikenteessä tavaraliikenteen yhteyksiä Pohjois-Karjalasta Kouvolan suuntaan ja vähentävät fossiilisten polttoaineiden käyttöä liikenteessä.

Yhteistyö

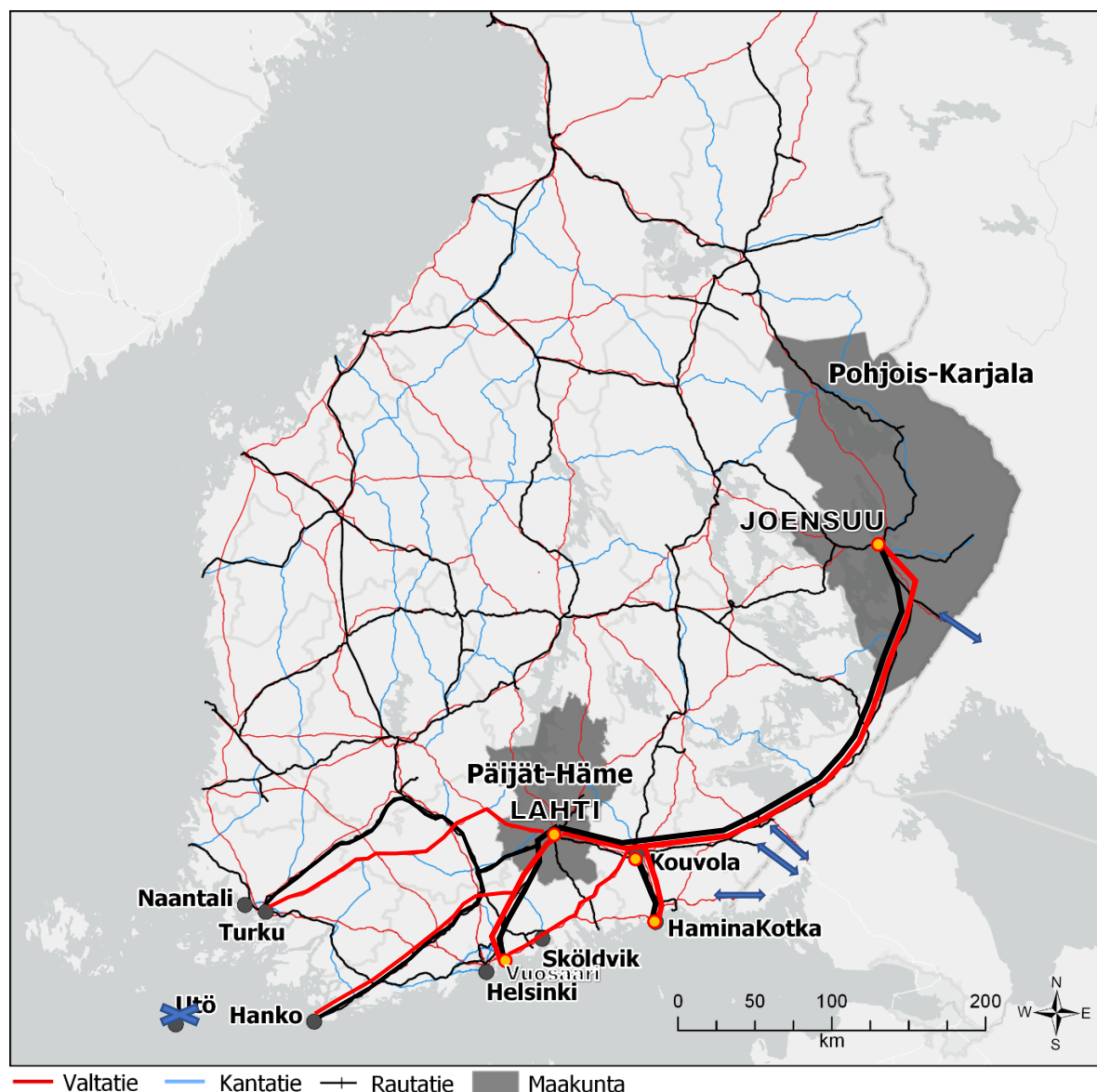
Pohjois-Karjalan Niiralan on jatkossa tärkeä tehdä yhteistyötä Kouvolan kanssa Railgate Finland -konseptin alla, jolloin kuljetukset esimerkiksi pohjoisesta Suomesta ja Skandinaviasta Venäjälle ja siitä itään voisivat luontevasti ylittää rajan Niiralassa kiertämättä Kouvolan kautta. Samoin Niiralan rajanylityspaikka toimii tarvittaessa varareittinä, jos alemmilla rajanylityspaikoilla on ruuhkaa.

Suosituksat ja toimenpiteet

Lahti-Kouvola-akseli tulee olemaan merkittävässä asemassa rautatieliikenteen sekä poikittaissuuntaisen tieliikenteen solmukohtana. Akseli yhdistää sekä läntisen että itäisen Suomen satamiin, Venäjään ja Kiinaan. Alueellisia kehitysresursseja tulee ohjata järkevästi tukemaan sen sekä teollisuuden tarvitsemien liikenneyhteyksien kehittymistä.

Keskeiset toimenpiteet, jolla TEN-T ulkopuolella olevat alueet voivat hyödyntää TEN-T ydinverkkoa ovat:

- VT 6 ja VT 12 perusparantamiset
- Valtatie 26 ja maantien 387 parantaminen osana yhteyksiä HaminaKotkan satamaan
- Rautatieverkon sähköistämisen jatkaminen rataosilla Niirala–Säkäniemi ja Joensuu–Uimaharju
- Joensuun ratapihan kehittämistoimenpiteiden toteuttaminen
- Parikkala–Joensuu-radan vaatimien korvausinvestointien edistäminen
- yhteistyön kehittäminen Kouvolan kanssa Railgate Finland -konseptin alla



Summary

TENTacle is a regional development project funded by the EU Interreg programme. TENTacle aims at developing connectivity to the TEN-T core network. The project is also part of the EU's new transport strategy TEN-T Core Network Corridors. TENTacle project consortium – led by Region Blekinge from Sweden – consists of 23 partners and 59 associated partners. Finnish partners include North Karelia Regional Council and Lahti Region Development LADEC. An important objective for Finnish partners is to improve connectivity of the regions and to develop transport and logistics in a way which serves the needs of various stakeholders at the local and regional level. Another objective is collaboration and better alignment of regional strategies in the Baltic Sea region. This allows stakeholders to better utilise the TEN-T core network for wealth, sustainable growth and regional synergies.

Some of the activities conducted during the project include a range of feasibility studies as well as development projects, accompanied by meetings and events with stakeholders. The activities have revealed region specific needs in North Karelia and Päijät-Häme areas. Most significant challenge for North Karelia related to TEN-T connectivity for instance through highway 6, railway, Saimaa canal and Joensuu airport. Most pressing development needs concern condition of road network (connectivity to Hamina/Kotka port), condition of rail network (improvements required in various connections along the railway to increase transport from North Karelia to Kouvola Rail Road Terminal (RTT) and to decrease the use of fossil fuels) and required investments in Saimaa canal.

Development of highway 12 is crucial for Päijät-Häme region and serves the needs of South Finland as a whole. Highway 12 represents a connection from the West coast to the East. Biggest bottleneck along highway 12 is the stretch from Lahti to Kouvola. These two cities are growing towards each other. Furthermore, the planned Kymi Ring (MotoGP arena) and related Miehonkangas transport centre are anticipated to increase the number of vehicles on the highway significantly (3.600 cars during the week, 10.200 cars during event weekends). It has also been estimated that Kouvola RTT can increase the number of trucks on the highway by 5 % by 2020. Current state of certain stretches of the highway is already limiting transport of the industry, and accidents on the road are common.

It is foreseen that Lahti-Kouvola axis will be a significant logistics hub in the future. It connects both Western and Eastern Finland to ports in South of Finland, to Russia and to China. Thus, regional resources should be allocated to support and enable such development. Integral activities that allow better utilization of the TEN-T core network include: basic improvements in highway 6 and 12, improvements of highway 26 and road 387 as part of connection to Hamina/Kotka port, continued electrification of rail network between Niirala-Säkäniemi and Joensuu-Uimaharju, other investments in railroads as well as further collaboration with Kouvola under the concept of Railgate Finland.