

Suomen hankkeet Verkkojen Eurooppa -liikenneohjelman v. 2024 monivuotisessa hakuohjelmassa

EU:n Verkkojen Eurooppa, Connecting Europe Facility (CEF) -liikenneohjelman rahoitushaku perustuu Verkkojen Eurooppa (CEF) -asetukseen (EU 2021/1153), jossa CEF-rahoitusta osoitettiin liikenne-, digi- ja energiasektoreille yhteensä 33,7 mrd. €. Liikenteen osuus kokonaisuudesta on 25,6 mrd. euroa (koheesiomaiden määräraha 11,2 mrd. €, sotilaallisen liikkuvuuden osuus 1,75 mrd. €). CEF-asetusta täydentää liikenneohjelman monivuotinen työohjelma vuosille 2021–2027, joka määrittää ohjelman painopisteitä eri vuosien hauille. Vuoden 2024 CEF-haku on viimeinen niin sanottu yleinen haku tällä rahoituskaudella, tämän jälkeen hakuja ainoastaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuriin vuonna 2025.

Komission alainen Euroopan ilmasto-, infrastruktuuri - ja ympäristöasioiden toimeenpanovirasto (CINEA) avasi 24.9.2024.-21.1.2025 väliseksi ajaksi vuoden 2024 CEF-liikenneohjelman haun, jossa jaetaan kokonaisuudessaan 2,5 miljardia euroa määrärahoista. Ohjelman yleisessä osuudessa (General envelope), josta Suomi hakee tukea, on jaettavissa yhteensä 960 miljoonaa euroa. Haussa rahoitetaan projekteja, jotka tähtäävät Euroopan liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen, päivittämiseen ja parantamiseen, painottuen erityisesti kestävään liikenteeseen ja puhtaan siirtymän edistämiseen. Rahoitusta on yleisen määrärahan osuudessa kohdennettu liikenteen tietoteknisiin järjestelmiin eli älykkään ja yhteen toimivan liikkuvuuden hankkeisiin 640 M€, kestävä ja multimodaaliseen liikkuvuuden hankkeisiin 160 M€ sekä turvallisen liikkuvuuden hankkeisiin 160 M€. Hankkeisiin on mahdollista saada EU-tukea 30–50 prosenttia. Tuen saaminen edellyttää hakijan omaa tai valtion hankkeiden osalta kansallista rahoitusta. Hankkeen kesto voi olla enintään 2–3 vuotta suunnitteluhankkeille ja 4–5 vuotta toteutus- / rakentamishankkeille. Hankkeen on päättyttävä viimeistään 31.12.2029. Tämä ohjaa hakukelpoisten hankkeiden valintaa hankkeen hakuvalmiuden lisäksi.

Kaikille valtion hankkeille on olemassa rahoituspäätös ja niitä rahoitetaan hallinnonalan olemassa olevien määrärahojen puitteissa vuonna 2025 ja kehyskaudella. Tuen saaminen edellyttää kansallista rahoitusta.

CEF-asetuksen 12 artiklan mukaan hakuun voivat osallistua yksi tai useampi jäsenvaltio ja, asianomaisten jäsenvaltioiden suostumuksella, EU:n jäsenvaltioon sijoittautuneet kansainväliset järjestöt tai julkiset tai yksityiset elimet. Suomessa tällaisen hyväksynnän antaa liikenne- ja viestintäministeriö valtioneuvoston raha-asiainvaliokunnan annettua asialle puoltonsa asioiden käsittelystä valtioneuvoston raha-asiainvaliokunnassa annetun valtioneuvoston määräyksen 2.8.2 kohdan ("Suomen unionille esittämät ohjelmat sekä hakemukset rahoitus- tai muun tuen saamiseksi taikka kansallisen tuen hyväksymisestä") mukaisesti. Hakija toimittaa tämän jälkeen itse hakemuksensa komission sähköiseen hakuportaaliiin.

1. Suomen aiemmin saama tuki

Tukikaudella 2007–2013 Suomi sai TEN-T-tukea 188,2 M€, tukikaudella 2014–2020 CEF-tukea 262,87 M€ yhteensä 69 hankkeelle. CEF-2 -tukikaudella 2021–2027 Suomi on saanut rahoitusta tähän mennessä 42 hankkeelle yhteensä 275,94 M€.

2. Monivuotisen ohjelman tukihakemukset

2.1 Valtion hankkeet:

Taulukko 1. Yhteenveto monivuotisen haun valtion hankkeista, kustannuksista ja haettavasta tuesta haun prioriteettien mukaan:

Hanke	Valtion osuus kustannusarviosta	Muiden toimijoiden osuus	Valtiolle haettava tuki	Muille toimijoille haettava tuki
Hakuprioriteetti: Turvallisen liikkumisen toimet (ilmastokestävyys):				
Vt 21 Palojoensuu-Kilpisjärvi	37 400 000		11 889 000	
Hakuprioriteetti: Älykkään ja yhteentoimivan liikenteen toimet:				
Railnet Europe - rautatieliikenteen yhteentoimivuus	4 100 000		2 050 000	
Eurooppalainen älyliikenteen palvelut –hanke, VERKKO	17 672 000		8 836 000	
NELSON – Merenkulun älyväyläpalvelut	72 580	9 657 698	36 290	4 828 849
Yhteensä	59 244 580	9 657 698	22 811 290	4 828 849

1. Valtatie 21 (E8) ilmastokestävyysparantaminen yhteysväliä Palojoensuu–Kilpisjärvi

CEF-tukea haetaan TEN-T-kattavalle verkolle kuuluvalla valtatie 21:n (E8) tieosuudelle Palojoensuusta Kilpisjärvelle. Tukea haetaan CEF-ohjelman turvallisen liikkumisen hakuprioriteetista, jossa tavoitteena on liikenneinfrastruktuurin resilienssin parantaminen ilmastonmuutoksen varalta. Valtatien 21 parantamisella pyritään parantamaan tien ilmastokestävyttä ja sen kautta kohentamaan liikenneturvallisuutta ja harvaan asutun, arktisen alueen saavutettavuutta, sekä tukemaan kansallista huoltovarmuutta ja sotilaallista liikkuvuutta Pohjois-Suomessa. Eurooppa-tie (E8) on ainoa pohjois-eteläsuuntainen yhteys Tunturi-Lapissa, joka yhdistää Suomen, Ruotsin ja Norjan. Tiellä on suuri merkitys alueen väestölle, elinkeinoelämälle ja matkailulle ja se muodostaa huoltovarmuudelle ja sotilaalliselle liikkuvuudelle kriittisen yhteyden Norjan merisatamiin. E8-tie Palojoensuun ja Kilpisjärven väliä ei nykyisin vastaa leveydeltään, geometrialtaan eikä kunnoltaan Suomen valtateille ja pääväylille asetettuja laatutavoitteita.

Hankkeeseen sisältyy sekä suunnittelua että rakentamista. Hankkeessa levennetään tai rakennetaan kokonaan uudelleen yli 30 kilometriä tietä pääosin nykyiseen tiekäytävään. Tien vaaka- ja pystygeometriaa parannetaan. Kohteita, joissa on ikiroudan sulamisvaurioita, vahvistetaan lisävaurioiden välttämiseksi tulevaisuudessa. Kolme siltää uusitaan ja tien valaistusta parannetaan. Kaikissa töissä huomioidaan suurten erikoiskuljetusten sekä kaksikäyttöiseen tieinfrastruktuuriin sovellettavat vaatimukset. Lisäksi laaditaan tiesuunnitelmat tieosuuksille Maunu–Ropinsalmi ja Ropinsalmi–Ailakkalahti. Hanke vastaa haun tavoitteisiin parantamalla nykyisen liikenneinfrastruktuurin sietokykyä ilmastonmuutoksen vaikutuksia vastaan. Hanke on yhteiskunnan kansallisen turvallisuusstrategian (2024) ja kansallisen ilmastonmuutokseen sopeutumissuunnitelman (2022) mukainen.

Väylävirasto vastaa projektista (osuus kustannuksista 35 M€, 93,6 %). Lisäksi hakemukseen osallistuu Lapin ELY-keskus (osuus kustannuksista 2,4 M€, 6,4 %). Hankkeen kokonaiskustannus ajanjaksolla 02/2025–12/2028 on 37,4 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä 11,90 M€ (suunnittelulle 50 % ja rakentamiselle 30 %). Valtatielle 21 yhteysväliä Ailakkalahti–Kilpisjärvi on myönnetty rahoitus (4,2 M€) vuoden 2024 2. talousarviossa (momentti 31.10.77). Vuoden 2025 täydentävässä talousarvioesityksessä hankkeen valtuutta tarkistettiin 0,8 miljoonalla eurolla 5,0 miljoonaan euroon. Vuoden 2025 talousarvioesityksessä esitettiin 30 M€ rahoitusta Vt 21 yhteysväliä Palojoensuu–Jatuni. Suunnitteluhankkeilla Maunu–Ropinsalmi ja Ropinsalmi–

Ailakkalahti on kansallinen rahoitus Väyläviraston muun kehittämisen hankesuunnittelusta. Suunnitelmat rahoitetaan mom. 310770502 (77-momentti).

2. RailNet Europe- rautatieliikenteen digitaalisen kapasiteetin hallinnan toteutus 2025-2029

Hankkeen tavoitteena on jatkaa Euroopan laajuista rautatiekapasiteetin ennakkosuunnittelu- ja kapasiteetinjakoprosessin uudistamisprojektia, joka alkoi vuonna 2014. Hankkeessa rataverkon haltijat kehittävät rautatieliikenteen kapasiteetin ja ratatöiden suunnitteluprosessia. Tavoitteena on tehdä ratakapasiteetin hallinnasta ja jakamisesta suunnitelmallisempaa ja tehokkaampaa, jotta niukka ratakapasiteetti saataisiin paremmin käyttöön. Lisäksi pyritään varautumaan häiriö- ja kriisitilanteisiin sekä sovittamaan yhteen ratakapasiteetin ja palvelupaikkojen kapasiteetin jakaminen.

Nyt käynnistyvän ohjelman päätavoitteena on lisätä kansainvälisen rautatieliikenteen houkuttelevuutta ja tehokkuutta poistamalla yhteentoimivuuden esteitä, jotta rautatieliikenne voi parantaa kilpailukykyään ja markkinaosuuttaan Euroopan liikennemarkkinoilla. Tavoitteet saavutetaan mukauttamalla vanhoja järjestelmiä mahdollistamaan rajat ylittävä tiedonvaihto, mikä helpottaa kapasiteetin- ja liikenteenhallinnan digitalisointia. Lisäksi tuetaan infrastruktuurinhaltijoita ja rautatieyrityksiä täyttämään ja varmistamaan rautatiejärjestelmän vaatimukset. Projektin organisoinnista vastaa RNE, joka on Euroopan rautatieinfrastruktuurin haltijoiden yhdistys. RNE:n tavoitteena on parantaa rautateiden yhteentoimivuutta ja tehokkuutta tarjoamalla yhteisiä standardeja, työkaluja ja palveluja, jotka helpottavat kansainvälistä rautatieliikennettä.

Väylävirasto on hankkeessa mukana ja sen osuus liittyy digitaalisen infrastruktuuridatan ja rajapintojen kokonaisuuteen. Tehtäväkokonaisuudet on jaettu kolmeen päätehtävään: 1) järjestelmäkehitys, 2) kuvantamismenetelmien prosessien kehitys ja 3) tiedon laadun ja käytettävyyden varmentaminen. Tavoitteena on täyttää EU-vaatimukset rautatieinfrastruktuuritiedon toimittamisessa kehittämällä järjestelmiä, parantamalla tiedon ylläpitoa ja laatua sekä tehostamalla tietojen inventointia. Järjestelmäkehitys keskittyy Väyläviraston hallinnoiman järjestelmän kehittämiseen, joka sisältää tiedot Suomen rautatieinfrastruktuurista. Tavoitteena on varmistaa, että tiedot vastaavat EU:n vaatimuksia, erityisesti Euroopan rautatieviraston (ERA) rautatieinfrastruktuurirekisterin vaatimuksia. Lisäksi luodaan yhteys, jonka kautta tiedot voidaan siirtää automaattisesti Väyläviraston ja ERA:n järjestelmien välillä. Kehitystyössä parannetaan myös muita järjestelmiä tukemaan valokuvaamalla ja laserkeilaamalla tuotetun aineiston käsittelyä. Lisäksi ratainfrastruktuurin ylläpitoa ja laatua parannetaan vastaamaan EU:n yhteisen ratainfrastruktuurin vaatimuksia kehittämällä uusia menetelmiä kuvantamismenetelmien hyödyntämiseksi. Hankkeessa selvitetään myös, miten kuvantamismenetelmillä voidaan parantaa ratainfrastruktuurin ylläpitoa ja varmistaa tiedon laatu rautateiden yhteentoimivuuden kannalta tärkeiden asetusten näkökulmasta. Tutkimukseen kuuluu myös testiaineistojen, kuten laserkeilausaineistojen, valokuvien ja ilmakuvien, kerääminen sekä vertailutietojen kerääminen perinteisillä inventointimenetelmillä.

Hanke vastaa haun tavoitteisiin poistamalla yhteentoimivuuden esteitä ja parantamalla kansainvälisen rautatieliikenteen tehokkuutta ja houkuttelevuutta. Tämä saavutetaan mukauttamalla infrastruktuurinhaltijoiden järjestelmiä rajat ylittävän tiedonvaihdon mahdollistamiseksi ja tukemalla rautatiejärjestelmän vaatimusten täyttämistä. Väyläviraston tehtävät keskittyvät digitaalisen infrastruktuuridatan kehittämiseen, kuvantamismenetelmien hyödyntämiseen ja tiedon laadun varmentamiseen, mikä tukee ERA:n rautatieinfrastruktuurirekisterin vaatimuksia.

Hankkeesta vastaa RailNet Europe, jonka osuus kustannuksista on 20,5 M€. Suomesta hakemukseen osallistuu Väylävirasto, jonka osuus kustannuksista on 4,1 M€. Hankkeeseen osallistuvat lisäksi Tanska (Banedanmark osuus kustannuksista 2,582 M€), Tšekki (SZCZ 5,58 M€), Slovenia (SŽ – Infrastruktura 0,7 M€), Ranska (SNCF Réseau 18,7456 M€), Portugali (IP 1,615 M€), Saksa (DB Infra 21,905 M€), Viro (Eesti Raudtee 8 M€), Ruotsi (Trafikverket 13,823 M€), Liettua (LTG Infra 14,094 M€) sekä Latvia (Latvijas dzelzceļš 8 M€).

Hankkeen kokonaiskustannus ajanjaksolla 02/2025–12/2029 on 119,64 M€, josta Suomen osuus on 4,1M € ajanjaksolla 02/2025–12/2027. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä 59,82 M€ (50 %), josta Suomen osuus on 2,05 M€. Väyläviraston rahoitusosuus osoitetaan vuosittain Väyläviraston toiminnansuunnittelun kautta radanpidon momentilta. Vuoden 2025 talousarvioesityksessä on hankkeen tölle budjetoitu yhteensä 800 000 €. Vuodelle 2026 esitetään 1,65 M€ ja vuodelle 2027 1,65 M€ rahoitusta.

3. Eurooppalainen älyliikenteen palvelut –hanke, VERKKO

Kahdentoista EU-jäsenmaan yhteisessä älyliikenteen palveluhankkeessa, joka on nimetty suomalaisella VERKKO –nimellä, toteutetaan tieliikenteen ohjauksen ja tiedotuksen palveluita yleiseurooppalaiselle TEN-T-

tieverkolle. Hanke vastaa EU:n haulle asettamia tavoitteita C-ITS- ja älyliikennepalveluiden toteuttamisesta yhdenmukaisella tavalla Euroopassa. Tällaisia palveluita ovat mm. vaihtuvat nopeusrajoitukset, tunnelien liikenteen ohjaus, vaihtuvien liikennemerkkien välittämät varoitukset tienkäyttäjille ja tienkäyttäjien ajoneuvopäätteisiinsä, matkapuhelimiinsa ja internetin kautta saamat liikennetiedotteet. Digitaalinen infrastruktuuri kattaa mm. tie- ja katuverkoilta niiden liikennettä koskevan ajantasaisen tiedon, tietojen keruu-, jakamis- ja hallintajärjestelmät, tietoliikenneverkot sekä satelliitti- ja muuhun paikannukseen liittyvät järjestelmät. Tavoitteena on lisätä tienpidon ja liikenteen ohjauksen toiminnan tuottavuutta ja vähentää kustannuksia. C-ITS-palvelut (Cooperative Intelligent Transport Systems) välittävät ajantasaisia viestejä ajoneuvojen, muiden tienkäyttäjien sekä tienpitäjien ja muiden tieympäristön järjestelmien välillä tietoturvalisella tavalla. Hankkeessa keskitytään älyliikenteen palveluiden toteutukseen, liikenneturvallisuuden parantamisen palveluiden toteutukseen, digitaalisen tieliikenneinfrastruktuurin toteutukseen sekä kaupunkiliikenteen palveluiden toteutukseen.

Suomesta hankkeeseen osallistuvat Väylävirasto, Fintraffic Tie Oy ja Liikenne- ja viestintävirasto. Suomi osallistuu projektiin erityisesti toteutushankkeilla, joista Fintraffic toteuttaa Vuosaaren tietunnelin liikenteenohjausjärjestelmän uusimisen. Toteutus on välttämätön, sillä nykyinen järjestelmä on elinkaarensa lopussa. Hankkeessa järjestelmä uusitaan siten, että se täyttää EU:n tietunnelidirektiivin vaatimukset. Hankkeessa lisätään myös tieliikennekeskustoimintojen automaatiota ja integroidaan toimintoja liikenteen ajantasaiseen tilannekuvaan, jolloin tehtävät toimenpiteet parantavat huomattavasti kaikkien tieliikennekeskusten tuottavuutta ja tehokkuutta nopeuttamalla reagoimista muun muassa liikenneonnettomuuksien aiheuttamiin häiriöihin. Toimenpiteet mahdollistavat ajantasaisen liikennetietojen tiedonvaihtopalvelimen toteuttamisen, mikä on edellytys sille, että Suomessa voidaan ottaa käyttöön C-ITS-palveluita. Väylävirasto osallistuu hankkeeseen tekemällä työkalun, jolla eri tietokannoissa olevia tieliikenneinfrastruktuuria koskevia tietoja voidaan hyödyntää helpommin ja yhdenmukaisella tavalla kaikissa Väyläviraston prosesseissa. Työkaluun tehdään visuaalinen käyttöliittymä, jonka arvioidaan parantavan tienpidon tuottavuutta siten, että sen hyötyjen rahallinen arvo on vähintään nelinkertainen sen kustannuksiin nähden. Tavoitteena on myös automatisoida tietä koskevien tietojen koostamista eri tietovarannoista ja tietojen hallintaa. Toteutus parantaa tienpidon tuottavuutta merkittäväällä tavalla. Liikenne- ja viestintävirasto valmistele hankkeessa C-ITS-palveluiden toteuttamista olemassa oleviin 4G- ja 5G-matkapuhelinverkkoihin perustuen. Hankkeessa ratkaistaan kansallisesti tehokkaaksi havaitun toteutusmallin vielä ratkaisemattomat haasteet, jotka ovat yksittäisten teknisten seikkojen lisäksi lähinnä organisatorisia ja lainsäädännöllisiä. Kaikki projektiin sisällytettävät toteutushankkeet ovat sellaisia, jotka Suomen toimijat toteuttaisivat joka tapauksessa riippumatta projektin rahallisesta tuesta. Hankkeeseen osallistumalla haetaan näiden kansallisten hankkeitten rahoitukselle 50 % tukea EU:lta.

Hankkeesta koordinoinnista vastaa saksalainen Autobahn GmbH (21 % kustannuksista). Hankkeeseen osallistuu 12 EU-jäsenvaltiota (Alankomaat, Belgia, Viro, Irlanti, Italia, Itävalta, Kypros, Latvia, Ruotsi, Saksa, Suomi ja Tanska).

Suomen osuus kustannuksista on noin 13 %. Hankkeen kokonaiskustannus ajanjaksolla 06/2025–12/2028 on 140,0 M€, josta Suomen osuus on 17,67 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä 70,0 M€ (50 %), josta Suomen osuus on 8,84 M€. Suomen kustannukset ja haetut tuet jakaantuvat siten, että Väyläviraston kokonaiskustannus on 6,28 M€, josta haettu CEF-tuki on 3,14 M€, Fintraffic Tien kokonaiskustannukset 10,85 M€, CEF-tuen osuus on 5,42 M€ ja Traficomien kokonaiskustannukset 0,55 M€, joista haettu CEF-tuki olisi 0,27 M€. Väyläviraston kustannukset maksetaan perustienpidon momentilta 31.10.20. Fintraffic Tie Oy:n osalta hankkeeseen käytettävä Fintrafficin osuus rahoitetaan Väylävirastosta osana liikenteenohjauksen ja -hallinnan palvelutilausta, jossa rahoitusmomenttina käytetään perusväylänpidon momenttia 31.10.20. Traficomien kustannukset maksetaan Liikenne- ja viestintäviraston toimintamenojen momentilta 31.01.02. Valtion osuus Suomen CEF-tuesta on 3,41 M€ ja suomalaisten yksityisten toimijoiden osuus CEF-tuesta on 5,42 M€.

Hankkeen vetäjä on aiemmin saanut EU-tukea seuraaville hankkeille: URSA MAJOR, URSAMAJOR neo ja MERIDIAN. Suomi on aiemmin saanut EU-tukea tämän kaltaisille hankkeille, kuten NEXT-ITS (2013–15), NEXT-ITS2 (2015–2017) ja NEXT-ITS3 (2018-2021).

4. NELSON – Merenkulun älyväyläpalvelut

Hankkeen tavoitteena on kehittää älykkäiden vesiväylien fyysisistä ja digitaalista infrastruktuuria, joka mahdollistaa uusia digitaalisia palveluita, joilla voidaan tukea etäluotsauksen ja merenkulun automaation käyttöönottoon johtavaa pilotointia. Hanke vastaa haun tavoitteita modernisoida TEN-T ydin- ja kattavan verkon tieliikenneinfrastruktuuria kehittämällä alusliikennepalveluita ja niihin liittyviä tietojärjestelmiä ja muita palveluita.

Älyväylä hyödyntää dataa, uutta teknologiaa ja automatisoituja ratkaisuja parantaakseen meriliikenteen turvallisuutta, tehokkuutta ja luotettavuutta sekä vähentääkseen ilmasto- ja muita ympäristövaikutuksia. Hankkeessa hyödynnetään etäluotsausta operatiivisena käyttötapauksena, mutta tuotettavat palvelut ovat kaikkien kauppamerenkulun alusten käyttöön suunnattuja. Hankkeen tavoitteena on toteuttaa yhtenäinen ja kansainvälisesti standardoitu tiedonvaihtoympäristö alusten ja rannikon välillä. Projekti sisältää sekä selvityksiä että investointeja Suomessa, Ruotsissa ja Espanjassa.

Suomalaisille digitaalisille liikenteenhallinnan tietopalveluille perustetaan palveluiden välitykseen tarvittava palvelualusta, jolle yhdessä Ruotsissa olemassa olevan digitaalisen infrastruktuurin kanssa toteutetaan aluksen reitin vaihtopalvelu yhdessä alusliikennepalvelun (Vessel Traffic Services, VTS) kanssa. Lisäksi määritellään Suomen aaltoopijujen havaintojen muuntaminen alusten elektronisten karttajärjestelmien kanssa yhteensopivaan muotoon ja tuotetaan näitä hankepartnerien koekäyttöön. Suomenlahden alusliikenteen pakollista ilmoittautumisjärjestelmää kehitetään Suomen osalta hyödyntämään Merenkulun tiedonhallintajärjestelmä NEMO:n sekä Euroopan meriturvallisuusviraston integroidun raporttien jakelupalvelun tietoja alusten raportointivaatimusten keventämiseksi. Lisäksi kehitetään alusliikennepalvelun ja satamien tilannekuvaa satamakäynteihin liittyen hyödyntämällä eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmukaisen palveluympäristön (European Maritime Single Window, EMSW) tietoja. Integroimalla nämä tiedot sekä e-navigointi-palveluiden tiedot, alusliikennepalvelujärjestelmiin ja satamajärjestelmiin, mahdollistetaan tehokkaampi satamakäyntiprosessien hallinta. Kehitettävien ratkaisujen, palveluiden ja infrastruktuurin testaus ja validointi Suomessa suoritetaan oikeilla aluksilla. VTS-palvelujen testaus toteutetaan kolmen kuukauden seurantajaksoilla, joiden aikana alukset liikkuvat normaalin toimintansa mukaisilla reiteillä. Etäluotsausdemonstraatio toteutetaan testialusten valituilla matkoilla mm. Helsingin satamaan. Kehitettävien älyväyläpalvelujen ylläpitoon laaditaan suunnitelma ja tulevaisuuden tiekartta. Tiedonvaihdon palvelualustalle, reitinvaihtopalvelulle ja etäluotsaukselle toteutetaan kyberturvallisuusarviointi, ja palvelut auditoidaan kyberturvallisuuden osalta ennen niiden käyttöönottoa. Myös espanjalaisille digitaalisille liikenteenhallinnan tietopalveluille perustetaan palvelualusta, jolle toteutettavia palveluita ovat satamakäyntipalvelu, alusliikenteen hallintapalvelu sekä aluksen reitin vaihtopalvelu alusliikennepalvelun kanssa. Kehitettävät digitaalisia tiedonvaihtoratkaisuja testataan ja validoidaan sekä Kanarian saarilla että manner-Espanjassa.

Hankkeen koordinaattori on Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy. Hakemukseen osallistuvat myös Ruotsin merenkululaitos, Ilmatieteen laitos, Finnpiilot Pilotage Oy, Hiades Business Patterns, S.L. Espanja; Aalto-korkeakoulusäätiö sr 2, Advian Software Oy, Brighthouse Intelligence Oy, Las Palmasin satamaviranomainen (Espanja) ja Huelvan satamaviranomainen (Espanja).

Hankkeen kokonaiskustannus ajanjaksolla 09/2025–08/2028 on 14,98 M€, josta Suomen osuus on 9,73 M€. CEF-tukea haetaan yhteensä 7,89 M€, josta Suomen osuus on 4,87 M€. Osa espanjalaisten hankepartnerien (Hiades Business Patterns, S.L. ja Las Palmasin satamaviranomainen) toimista kohdistuu Kanariansaarille, joka on EU:n syrjäinen alue (outermost region), minkä vuoksi näiden toimien EU-tukiosuus on 70 %. Suomen valtion osuus haetusta CEF-tuesta on Ilmatieteen laitoksen osalta 36 290 € ja suomalaisten yksityisten toimijoiden osuus haetusta CEF-tuesta 4 828 849 €. Ilmatieteen laitoksen omarahoitus maksetaan toimintamomentilta 31.01.04.

2.2. Ei-valtiollisten toimijoiden hankkeet:

5. Hansalink 3 – Helsingin ja Lyypekin satamien välisen meriliikenneyhteyden kehittäminen

Hankkeen tavoitteena on kehittää Helsingin sataman ja Lyypekin-Travemünden satamien perusinfrastruktuurin ja digitaalisen infrastruktuurin, turvata maasähkön ja turvallisten kiinnitysjärjestelmien saatavuus sekä taata tehokkaan ja turvallisen liikennesuunnittelun toteutumisen satama-alueella, jotta ne vastaisivat kuljetusmarkkinoiden asettamia vaatimuksia. Sekä Helsingin että Lyypekin/Travemünden satamat ovat TEN-T-ydinverkon satamia. Finnlines Oyj suunnittelee aloittavansa vuodesta 2028 liikennöinnin Helsinki-Lyypekki/Travemünde-välisellä yhteydellä nykyistä suuremmilla hybridialuksilla matkustajarahtilaivaliikenteessä (ro/pax, Super Star Class Plus, pituus n. 240 m), jonka myötä rahti- ja matkustajamäärät Vuosaaren satamaan tulevat kasvamaan.

Hansalink 3 -hankkeen avulla poistetaan ja vältetään pullonkauloja. Satamayhtiöt vastaavat satamainfrastruktuurin kehittämisestä, jotta Finnlinesin suuremmat alukset voidaan kiinnittää laituriin ja kasvavat matkustaja- ja rahtimäärät käsitellä tehokkaasti ja turvallisesti. Nykyisellä satamainfrastruktuurilla tämä ei ole mahdollista. Hanke jakaantuu Lyypekin sataman ja Helsingin sataman osuuksiin.

Hanke edistää merenkulun päästövähennystavoitteita, puhdasta siirtymää ja uusiutuvan energian käyttöä satamatoiminnoissa sekä kehittää Suomen osalta Helsingin sataman infrastruktuuria ja turvallisuutta. Hankkeessa vähennetään satamatoiminnoista aiheutuvia haitallisia ympäristövaikutuksia investoimalla maasähkölaitteistoon. Uusien alusten suuremmasta koosta johtuva rahti- ja matkustajamäärien kasvu

keskeisellä EU:n sisämarkkinoiden merireitillä edellyttää satamainfrastruktuurin kehittämistä, jotta alusten turvallinen ja ympäristöystävällinen kiinnittyminen sekä rahti- ja matkustajamäärien tehokas käsittely on mahdollista. Meriyhteyden ympäristötehokkuutta parannetaan ja päästöjä vähennetään tarjoamalla aluksille maasähköä laiturissa ja lyhentämällä kiinnitysaikoja välttämällä siten työläät ja vaaralliset kiinnitystoimenpiteet. Lisäksi kuorma- ja henkilöautojen ajo- ja odotusaikaa satamassa voidaan lyhentää ja päästöjä vähentää tehostetun liikenteenohjauksen ansiosta. Kehittämällä kyseisen meriyhteyden tarvitsemia palveluita ja infrastruktuuria voidaan kasvavat rahtimäärät kuljettaa kestävämmällä tavalla.

Hankkeesta vastaavat Helsingin Satama Oy ja Lübeck Port Authority, Saksa, joka toimii hankkeen koordinaattorina. Hankkeen kokonaiskustannus ajanjaksolla 02/2025–02/2027 on 59,98 M€. Suomelle haettavan CEF-tuen osuus on 15,18 M€. CEF-tuen osuus on 50 % hankkeen rahoituksesta.

Hanke on jatkoa Hansalink 1 ja Hansalink 2 -hankkeille, jotka ovat molemmat saaneet EU:n yhteisrahoitusta, Hansalink 1 (2014-EU-TM-0391-M) ja Hansalink 2 (2019-EU-TM-0270-W).

6. HARBOUR - Hangon ja Rostockin välisen meriyhteyden kehittäminen

Hankkeen tavoitteena on kehittää ja parantaa Hangon sataman Länsisataman ja Saksan Rostockin sataman välistä liikenneyhteyttä kuljetusvolyymien ennusteiden ja markkinavaatimusten mukaisesti, sekä toteuttaa tarvittavaa ja markkinoiden vaatimaa uutta satamainfrastruktuuria. Samalla tehostetaan olemassa olevaa satamainfrastruktuuria. Projekti mahdollistaa intermodaalisen kuljetusvolyymien kasvun koko EU:n alueella ja edesauttaa Suomen kuljetusverkon kytkeytymistä Pohjois-Saksan intermodaaliverkkoon.

Hanke parantaa olemassa olevaa satamainfrastruktuuria Hangon satamassa, kattavalla TEN-T-verkolla. Hangon satamassa hankkeeseen sisältyy laiturin uudelleenrakentaminen sekä porttialueen uudelleenjärjestely. Rostockin sataman osalta hankkeeseen sisältyy terminaalialueen uusimista sekä intermodaaliterminaalin pidentäminen pidempiä 680 metrisiä varten. Satamainfrastruktuurin parantaminen mahdollistaa merkittävästi suurempien ja ympäristöystävällisimpien rahtilaivojen (ro/ro, FinnEco-luokka) käyttöönoton ja tehokkaamman meriliikenteen Finnlines-varustamon toimesta. Palvelun ympäristövastuullisuus paranee hankkeen myötä. Uudelleen rakennettavalla laiturilla sekä porttialueen parantamisella Hangon satamassa voidaan meriyhteyttä parantaa, tehostaa satamien operatiivista suorituskykyä ja yhteyksien ympäristöystävällisyyttä.

Hankkeesta vastaavat Hangon Satama Oy ja Rostock Port GmbH (Saksa). Hangon satama toimii hankkeen koordinaattorina. Hankkeen kokonaiskustannus ajanjaksolla 2/2025–5/2027 on 30,90 M€, josta Suomelle haettavan CEF-tuen osuus on 8,75 €. CEF-tuen osuus on 50 % hankkeen kokonaiskustannuksista.

Hankkeelle on aiemmin myönnetty CEF-rahoitusta 2016-EU-TM-0341-W, hanke päättyi 2020.

7. RESQUAY - Satamainfrastruktuurin kehittäminen ja resilienssin parantaminen Turun satamassa

Turun Satama ja Turun kaupungin hankkeessa satamainfrastruktuurin parantamiseksi haetaan tukea liikenneinfrastruktuurin ilmastonmuutoksen resilienssin parantamiseen liittyviin toimiin. Hanke on osa laajempaa Ferry Terminal Turku -hanketta. Turun satama on TEN-T verkon ydinsatama ja se sijaitsee Skandinavian-Välimeren eurooppalaisella liikennekäytävällä, Turun kaupunkisilmukohdassa. Projektissa rakennettava infrastruktuuri on kaikkien toimijoiden avoimesti hyödynnettävissä. Hankkeen päätavoitteena on parantaa satamainfrastruktuurin resilienssiä ilmastonmuutoksen aiheuttamia ääriolosuhteita, kuten tulvia ja rankkasateita vastaan sekä lieventää niihin liittyviä riskejä. Merivesitulvat ja rankkasateet ovat vakava turvallisuusongelma satamassa, ja ne ovat aiheuttaneet haasteita satamatoiminnassa jo vuosia. Turun rannikkoalue on tunnistettu merkittäväksi tulvariskialueeksi. Sekä merivesitulvat että rankkasateet yleistyvät tulevaisuudessa ilmastonmuutoksen vuoksi.

Hankkeessa poistetaan olemassa oleva pullonkaula liittyen puutteelliseen laiturin korkeuteen ja rakenteeseen sekä uusitaan hulevesien hallintajärjestelmä. Hankkeessa päivitetään ja muokataan olemassa olevan pistolaiturin rakennetta korottamalla laiturialuetta, rakentamalla uudelleen elinkaarensa päässä oleva avoin laiturirakenne ja uusitaan laiturialueen hulevesiviemäröinti. Hankkeessa huomioidaan laiturirakenteessa ilmastonmuutokseen sopeutuminen; avoin laiturirakenne minimoi merijään haitallisia vaikutuksia, tulvariski huomioidaan nostamalla laiturialuetta nykyisestä tasosta ja hulevesijärjestelmän osalta. Hanke vastaa kansalliseen ja alueellisiin tulvariskien hallinta- ja ilmastonmuutoksen sopeutumissuunnitelmiin.

Hanke on jatkoa päättyneelle CEF-suunnitteluhankkeelle Ferry Port Turku – Planning of infrastructure development in Port of Turku. Tukea hakeva projekti sisältää osittain suunnitteluhankkeen mukaiset rakennustyöt.

Hankkeen hakija on Turun Satama Oy, myös Turun kaupunki on hankkeessa mukana. Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 22.1.2025-30.6.2026 on noin 16, 41 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä noin 4,92 M€ (30 %).

Turun Satama on saanut aiemmin rahoituksen kolmelle tähän projektiin liittyvälle CEF-hankkeelle: Ferry Port Turku – Turun Sataman infrastruktuurin kehittämisen suunnittelu. 2020-FI-TM-0024-S, CEF-rahoitus 2,13 M€. NextGen Link -Upgrade of the maritime link with the port interconnection in the ScanMed Corridor. 2016-EU-TM-0092-W, CEF-rahoitus 2,7 M€, SecurePax -Improving security of passenger transport in maritime ports. 2018-FI-TM-0050-S, CEF-rahoitus 0,2 M€.

8. AVATARS – Etälennonjohtokonseptin käyttöönotto Suomessa ja Ruotsissa

Lentoliikenteen suurimpia haasteita on harvaan asuttujen alueiden pienimuotoisen, mutta elintärkeän lentoliikenteen ylläpito kannattavasti. Ilmailualaa ovat haastaneet myös pandemia ja Venäjän hyökkäyssota. Suomessa ja Ruotsissa lentoliikenteen kokonaisvolyymit ovat edelleen alhaisemmat kuin ennen koronapandemiaa. Lisäksi lentoasemien liikenteen ja matkustajamäärän kehitys on eriytynyt kriisien seurauksena. Vaikutukset ovat kohdistuneet erityisen voimakkaasti harvemmin liikennöidyille alueellisille lentokentille, joissa liikennevolyymit ovat entisestään kuihtuneet ja johtaneet lentoliikenneinfrastruktuurin entistä tehottomampaan käyttöön.

Lennonvarmistuspalveluita tuottava Fintraffic Lennonvarmistus Oy (Fintraffic ANS) ja lentoasemayhtiö Finavia Oyj sekä lennonvarmistuspalveluita Ruotsissa tuottava Saab Digital Air Traffic Solutions toteuttavat hankkeessa kansainvälisesti urauurtavan lennonjohtokonseptin, jossa yksi lennonjohtaja voi keskitetysti antaa lennonjohtopalvelua liikennetilanteen mukaan kolmelle lentoasemalle samanaikaisesti hyödyntäen automaatio- ja virtualisointiteknologioita. Etälennonjohtokonseptia on aiemmin toteutettu siten, että yhdestä toimipisteestä on hallinnoitu toista lentoasemaa etäyhteyksien avulla, mutta vastaavaa useamman lentoaseman ohjaamista ei ole toteutettu muualla. Hanke kattaa sekä toiminnallisen konseptin, että toimintaa tukevat integroidut digitaaliset järjestelmät keskitetyssä lennonjohdossa ja etälentokentillä. Hanke vastaa haun tavoitteisiin modernisoida TEN-T ydin- ja kattavan verkon liikenneinfrastruktuuria kehittämällä lentoliikenteen infrastruktuuria ja niihin liittyviä tietojärjestelmiä ja muita palveluita.

Hanke parantaa merkittävästi lennonvarmistuspalvelun operatiivista tehokkuutta, resilienssiä ja digitaalisten innovaatioiden hyödyntämistä. Hankkeen tavoitteena on varmistaa keskeytymätön ja korkeatasoinen ilmaliikennepalvelu sekä vahvistaa alueellisten ja harvaan asuttujen alueiden lentoasemien toimintaa Suomessa ja Ruotsissa. Samalla hanke edistää EU:n tavoitetta kehittää kestävämpi ja yhtenäisempi lentoliikenneverkosto.

Lennonjohtopalveluiden 24/7-saavutettavuus pienille ja syrjäisille lentoasemille turvaa alueelliset yhteydet ja tehostaa palveluiden saatavuutta. Toiminnan ja kustannustehokkuuden parantaminen mahdollistaa palvelutason ylläpitämisen ja kehittämisen. Huoltovarmuus paranee, ja kiireelliset elin- ja sairaskuljetukset voidaan toteuttaa riippumatta lentoasemien lennonjohdon aukioloajoista. Resurssien joustava ja reaaliaikainen kohdentaminen vahvistaa lentoliikenteen hallinnan mukautuvuutta. Digitalisaatio tukee suorituskyvyn optimointia ja päätöksenteon laatua, kun taas etäkäyttö ja keskitetyt järjestelmät takaavat toimintojen jatkuvuuden ja nopean palautumisen häiriötilanteissa.

Fintraffic ANS ja Finavia toteuttavat Suomessa etälennonjohtokonseptin käyttöönoton Turussa, Maarianhaminassa, Vaasassa, Kuusamossa, Kittilässä, Ivalossa ja Oulussa. Projektissa toteutetaan etälennonjohtoa tukevien yhteisten toimintamallien käyttöönotto, uusien työkalujen luominen ja olemassa olevien integrointi keskitettyyn lennonjohtoon, etälentokenttien varustelu tarvittavilla kameroilla ja kameramastoilla, konseptin testaus ja validointi sekä henkilökunnan koulutus. Lupa ilmaliikennepalvelun tarjoamiseen etälennonjohtokonseptilla haetaan Traficomilta.

Ruotsissa päivitetään jo käytössä oleva etälennonjohtokonsepti, jossa palvelua voidaan tuottaa etänä yhdelle lentokentälle kerrallaan, vastaamaan palvelua, jossa lennonjohtoa voidaan toteuttaa useammalle lentokentälle samanaikaisesti. Projektissa toteutetaan etälennonjohtoa tukevien yhteisten toimintamallien käyttöönotto, uusien työkalujen luominen ja olemassa olevien integrointi keskitettyyn lennonjohtoon, työkalut etälennonjohto resurssien suunnitteluun ja ohjaukseen, konseptin testaus ja validointi sekä henkilökunnan koulutus. Etälennonjohto otetaan Ruotsissa käyttöön Sundsvallin, Lindköpingin, Örnköldsvikin ja Scandinavian Mountainsin (Sälen) lentokentillä. Lupa ilmaliikennepalvelun tarjoamiseen etälennonjohtokonseptilla haetaan Transportstyrelseniltä.

Hankkeen koordinaattori on Finavia Oyj. Hakemukseen osallistuvat myös Fintraffic Lennonvarmistus Oy, osuus ja Saab Digital Air Traffic Solutions Ruotsi. Hankkeen kokonaiskustannus ajanjaksolla 02/2025–12/2029 on 24,19 M€. Projektille haetaan CEF-tukea yhteensä 12,10M€ (50 %), josta Suomen osuus on 11,44 M€.

9. GRAVITY – Merenkulun päästövähennykset operatiivisin keinoin

Hankkeen tavoitteena on luoda yhtenäinen, kansainväliset määräykset täyttävä standardoitu ratkaisu, joka mahdollistaa toimijoiden välisen yhteisen tilannekuvan jakamisen merikuljetusten logistiikkaketjusta. Hankkeessa pyritään optimoimaan logistiikkaketjua kehittämällä yhteisiä, yhtenäisiä prosesseja, jotka muun muassa tehostavat alusten satamakäyntejä. Prosessien yhtenäistäminen ja siinä tarvittavat teknologiset innovaatiot mahdollistavat merikuljetusalan toimijoiden sujuvan yhteistyön Itämeren alueella. Projektissa kehitetään ratkaisuja, joilla alukset voivat optimoida satamaan saapumisen aikataulua laituripaikan saatavuuden mukaan välttääkseen vuoron odottamisen. Tämän lisäksi ne voivat optimoida merimatkan mahdollisimman vähäpäästöiseksi (Just in Time, JIT) ja digitalisoida saapumisprosessinsa satamakäynnin nopeuttamiseksi (Virtual Port Arrival, VPA). Lisäksi yhtenäisellä digitaalisella alustalla on ratkaiseva rooli reaaliaikaisen tiedonvaihdon mahdollistamisessa satamien, laivayhtiöiden, satamaoperaattoreiden ja muiden toimijoiden välillä, mikä varmistaa toimintojen ja prosessien virtaviivaistamisen ja tehokkaan koordinoimisen. Näin voidaan merkittävästi vähentää polttoaineen kulutusta ja siitä aiheutuneita kasvihuonekaasupäästöjä ja muita haitallisia ympäristövaikutuksia. Projektissa kehitettävät teknologiset innovaatiot olemassa olevien järjestelmien yhtenäistämiseksi edistävät kestävämpää merikuljetusten logistiikkaketjua.

GRAVITY-projekti tuo yhteen kumppaneita, jotka ovat markkinoilla kilpailijoita, mutta kyseisessä hankkeessa ne yhdistävät voimansa tehdäkseen Itämerestä kestävästi meriliikenteen edelläkävijän. Lopputuloksena Itämeren satamista tulee kestävien satamatoimintojen edelläkävijöitä. Kattava, skaalautuva ja standardoitu lähestymistapa edistää kehitettyjen ratkaisujen laajaa käyttöönottoa merenkulkualalla tehostaen satamakäyntiprosesseja ja siten varmistaa EU:n ja kansainvälisten päästövähennysstrategioiden toteutumisen. Projekti kehittää laajasti koko Itämeren liikennejärjestelmää.

Hankkeen koordinaattori on Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy. Hakemukseen osallistuvat myös Ruotsin merenkululaitos, Stamford (Ruotsi), Grieg Connect Ab (Ruotsi), IOXIO Oy, Awake.AI Oy, GISGRO Oy, Turun ammattikorkeakoulu, ESL Shipping Oy, Wärtsilä Finland Oy ja Nortal Oy. Hankkeen kokonaiskustannus ajanjaksolla 08/2025–07/2028 on 21,31 M€, josta Suomen osuus on 17,93 M€. Projektille haetaan CEF-tukea yhteensä 10,65 M€ (50 %), josta Suomen osuus on 8,96 M€.

10. TISGRADE- ITS-infrastruktuurin ja -palveluiden käyttöönotto ja päivittäminen

Hanke keskittyy liikennetietojen keräämiseen, digitalisointiin, validointiin ja vaihtoon liikenteen reaaliaikaisten navigointipalveluiden parantamiseksi. Se on osa laajempia pyrkimyksiä täyttää päivitetyn ITS-direktiivin (EU 2023/2661) ja delegoidun asetuksen (EU 2022/670) (Real Time Traffic Information, RTTI) vaatimukset tiedon saatavuudelle ja laadulle sekä kansallisten yhteyspisteiden (NAP) toiminnalle.

Hankkeessa liikenteenohjausyhtiö Fintraffic toimii kansallisena koordinaattorina. Fintraffic toteuttaa hankkeessa reaaliaikaiseen liikennetiedon tuottamiseen ja ylläpitoon liittyviä työkaluja, joita tullaan tarjoamaan toimijoille, joilla ei ole kykyä toimittaa ns. olennaisia liikennetietoja itse digitaalisessa muodossa tietojärjestelmien avoimeen rajapintaan. Fintraffic Tie kehittää sää/kelitietoja koskevien liikennetiedotteiden (RTTI) tiedontuotantoa sekä välittämistä kansalliseen yhteyspisteeseen. Fintraffic Tie mahdollistaa liikennejärjestelysuunnitelmien (Traffic Circulation Plan, TCP), sekä väliaikaisten liikennejärjestelyiden (Temporary Traffic Management Measures, TMM) digitalisoinnin edistämisen välittämällä soveltuvin osin tietoa kolmansien osapuolien tietojärjestelmiin kansallisen yhteyspisteen kautta. Staattisten ja dynaamisten tietojen laadun validointi kuuluu myös hankkeessa tehtäviin toimenpiteisiin, joilla varmistetaan, että tie/katutyö ilmoitukset sekä tunneleihin liittyvät kaistan tai tien sulkemista koskevat viestit välitetään vähintään hankkeessa sovittavan minimimäärittelyn mukaisesti kansalliseen yhteyspisteeseen. Tällä varmistetaan Suomen ITS-palveluiden kykyä vastata kehittyviin yhteiseurooppalaisiin tavoitteisiin ja regulaation vaatimuksiin. Kansallisia yhteyspisteitä kehitetään ja niiden tietojärjestelmäarkkitehtuureja yhtenäistetään. Tavoitteena on pystyä varmistamaan niiden regulaationmukaisuus, hyötyarvo liikennetoimijoiden välisessä datayhteistyössä ja kustannustehokas operointi. Fintraffic toteuttaa tämän työpaketin sisällä Suomen kansallisten yhteyspisteiden (Finap.fi, Digitraffic, Digiroad) konsolidointia, jolla tähdätään yhden yhteyspisteen toimintamalliin ja arkkitehtuuriin (ns. single NAP). Tämä kehitys tukee valmisteilla olevan lainsäädännön (Data-avaruus II) mukaisen liikennejärjestelmän perustietovarannon kehitystä. Lisäksi mahdollistetaan kolmansien osapuolien (palveluntuottajat) tuottaman tiedon hyödyntäminen osana liikenteenhallintaa reaaliaikaisten liikennetietojen (RTTI) osalta ja rakennetaan kaksisuuntainen palautekanava kolmansien osapuolien ja tienpitäjien väliseen kommunikaatioon.

Hanke vastaa CEF-haun tavoitteisiin modernisoimalla liikenneinfrastruktuuria ja helpottamalla liikennettä TEN-T-verkolla, mukaan lukien kaupunkisolmukohdat. Se tukee ITS-infrastruktuurin ja -palveluiden käyttöönottoa ja päivytystä. Ydintavoitteena yhteiseurooppalaisen ITS-infrastruktuurin rakentamisen lisäksi on täyttää EU:n vähimmäisvaatimukset jäsenmaille kansallisten yhteyspisteiden palveluiden operoinnissa ja niihin liittyvien tietolajien jakamisessa. Hanke edistää konkreettisesti Euroopan laajuisten älykkäiden liikennejärjestelmien ja yhteiskunnan digivalmiuksien käyttöönottoa.

Hankkeen koordinaattorina toimii Hollannin Ministry of Infrastructure and Water Management/ National Road traffic data portal. Koordinaattorin osuus budjetista on 4 000 000 €. Hankkeeseen osallistuu 54 partneria 22 jäsenvaltiosta, sisältäen julkishallinnon toimijoita, kaupungeja sekä kaupallisia toimijoita. Suomen osuus budjetista on noin 2 %. Suomessa hankkeesta vastaa Fintraffic Oy ja siihen osallistuu Fintraffic Tie Oy. Hankkeen kokonaiskustannus ajanjaksolla 11/2025–12/2028 on 29,55 M€, josta Suomen osuus on 0,6 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä 14,78 M€ (50 %), josta Suomen osuus on 0,3 M€. Fintraffic Tien rahoitus perustuu Väyläviraston ja Liikenteenohjausyhtiö Fintrafficin väliseen sopimukseen tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjaus- ja hallintapalveluista (VÄYLÄ/3484/02.01.07/2023).

11. eFTI4LIVE - sähköisen rahti- ja kuljetustiedon nopeuttamisen laajennus

Sähköisestä kuljetustiedosta (Electronic Freight Transport Information, eFTI) annetun asetuksen (EU 2020/1056) tavoitteena on edistää tavaraliikenteen ja logistiikan digitalisaatiota hallinnollisten kustannusten vähentämiseksi, toimivaltaisten viranomaisten valvontavalmiuksien parantamiseksi sekä kuljetusten tehokkuuden ja kestävyuden parantamiseksi. EU:n eFTI (electronic Freight Transport Information) -asetus edellyttää jäsenvaltioiden valmiutta ottaa vastaan yritysten sähköiset kuljetustiedot kaikissa kuljetusmuodoissa vuodesta 2026 alkaen. Suomi on jo mukana CEF-rahoitteisessa eFTI4EU-hankkeessa, jossa viranomaiset luovat viranomaisten valmiuksia eFTI-toimeenpanoon. Keskeinen hyöty eFTI-toteutuksessa on siirtymä paperisista asiakirjoista digitaalisiin ratkaisuihin, jotka mahdollistavat tiedon helpomman, kustannustehokkaamman, laadullisemman sekä läpinäkyvämmän jakamisen kuljetusketjuissa. Samalla kuljetusasiakirjojen digitalisaatio sujuvoittaa tavaraliikennettä, kun tarve kuljetusten fyysisiin viranomaistarkistuksiin vähenee jäsenvaltioissa ja niiden välillä.

Espanjan liikenneministeriön koordinoima eFTI4LIVE-projekti jatkaa edellisten CEF eFTI-hankkeiden tapaan EU:n eFTI-asetuksen implementointia EU:ssa. CEF-haussa on erikseen nimetty eFTI-implemентаatiota koskeva haku. Haun yleisenä tavoitteena on nykyaikaistaa liikenneinfrastruktuuria TEN-T:n ydin- ja kokonaisverkoissa.

eFTI4LIVE-hanke keskittyy uusien jäsenmaiden mukaan ottoon eFTI-kehityksessä. Erityinen painopiste on tuotantovaiheen operoinnissa ja järjestelmien välisessä integraatiossa. Uutena tuodaan myös panostus eFTI-alustojen sertifiointivaatimuksiin ja käytäntöihin sekä toimijoiden tekninen koulutus. Edellisten hankkeiden tuloksia tullaan hyödyntämään ja esimerkiksi eFTI4EU-hankkeessa luotua viranomaisten eFTI referenssitoteutusta, jota Suomi on ollut vahvasti suunnittelemassa ja kehittämässä, tullaan jatkokehittämään tarpeiden mukaan.

Hanke kannustaa jäsenvaltioita yhdistämään voimansa sekä kohtaamaan tulevat eFTI-vaatimukset, työskentelemään yhdessä kansallisten ja kansainvälisten pilottien avulla ja täten edistämään harmonisoitua ja yhteentoimivaa Euroopan laajuisia eFTI datanvaihtoympäristöä asetuksen mukaisesti.

Suomesta hankkeeseen osallistuu Fintraffic, koska kuljetus- ja rahtidatan viranomaisvälityspalvelin (eFTI Gate) kuuluu Fintrafficin tehtäviin. Hankkeen avulla Fintraffic voi Liikenne ja viestintäviraston tuella varautua eFTI-regulaation viivästyksiin ja samalla edistää eFTI:n käyttöönottoa sekä omaa asemaansa ja verkottuneisuuttaan logistiikan datanjaossa. Se voi toimia myös viranomaisvalvonnan automatisoijana toimimalla tietojen kerääjänä ja jakelijana toimijoiden välillä.

Hankkeesta vastaa Espanjan liikenneministeriö. Hankkeeseen osallistuvat Suomi, Ruotsi, Norja, Viro, Liettua, Puola, Saksa, Ranska, Slovenia, Hollanti, Italia, Itävalta. Hankkeen kokonaiskustannukset ovat 25,0 M€, joista Suomen osuus on 2,0 M€. Fintrafficin hakema CEF-tuen määrä on 1,0 M€.

3. Esitys

Esitetään, että raha-asiainvaliokunta hyväksyisi muistiossa esitetyt hankkeet Suomen CEF-rahoitushakua koskeviksi hankkeiksi ja puoltaisi Suomen suostumuksen antamista hakemuksille.