

## Suomen hankkeet Verkkojen Eurooppa -liikenneohjelman v. 2021 monivuotisessa hakuohjelmassa

Uusi Verkkojen Eurooppa, Connecting Europe Facility (CEF) -ohjelmakausi alkoi kesällä 2021, kun Verkkojen Eurooppa -asetus kaudelle 2021–2027 tuli voimaan 15.7.2021. CEF-rahoitusta osoitettiin liikenne-, digi- ja energiasektoreille yhteensä 33,7 mrd. €. Liikenteen osuus kokonaisuudesta on 25,8 mrd. € (koheesiomaille 11 mrd., sotilaallisen liikkuvuuden osuus 1,69 mrd.) Ensimmäinen CEF-liikenne monivuotinen työohjelma hyväksyttiin 5.8.2021, se tarkentaa CEF-asetusta ja määrittää ohjelman painopisteitä.

Työohjelman mukaan kolmelle ensimmäiselle vuodelle v. 2021-2023 jaetaan CEF-tukea yhteensä 18,21 mrd. €, hakukierrokset toteutetaan saman sisältöisinä kunakin vuonna. Perinteisen CEF-tuen lisäksi on haettavissa lainarahan ja EU-tuen yhdistävä sekamuotoinen rahoitus liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuurin (Alternatives Fuels Infrastructure Facility, AFIF) hankkeille, näitä hakukierroksia järjestetään viisi. CEF-tuki jaetaan lainan ja avustuksen yhdistelmänä, ja edellytyksenä on joko EIB:n tai kansallisen välittäjäorganisaation takaus lainalle tai kaupallisen rahoituslaitoksen antama laina, lainaosuus on 10 % hankkeen kokonaiskustannuksista. Tavoitteena on rahoittaa hankkeita, jotka ovat lähes markkinakelpoisia, mutta jotka tarvitsevat edelleen CEF-avustuksia hankkeen käynnistämiseen; hanke hakee CEF-tukea, kun siihen on valmius (esim. pankkien due diligence –selvityksen jälkeen).

CEF-työohjelman budjetti on etupainotteinen, sillä 70 % budjetista jaetaan kolmessa ensimmäisessä haussa. Komissio on perustellut tätä sillä, että tarkoitus on saada liikkeelle hankkeita, joiden suunnittelu- ja toteuttamisvalmius on korkea. Vuonna 2024 tulee uusi työohjelma loppukaudelle, jonka jälkeen tullaan järjestämään vielä yksi iso hakukierros ja vaihtoehtoisten polttoaineiden haku sekä mahdollinen palautuvien varojen (reflow) haku.

CEF Liikenne 2021 -haku avautui 16.9.2021 ja se sulkeutuu 19.1.2022. Haun budjetti on 7 mrd. euroa ja haussa rahoitetaan projekteja, jotka tähtäävät Euroopan liikenneinfrastruktuurin rakentamiseen, päivittämiseen ja parantamiseen, painottuen erityisesti puuttuvien yhteyksien rakentamiseen ja vihreän siirtymän edistämiseen. Perinteisille tukihankkeille rahoitusta on jaossa ydin- ja kattavan verkon hankkeille 5,175 mrd., sotilaallisen liikkuvuuden hankkeisiin 330 M € sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien hankkeisiin 1,575 mrd. Hankkeen kesto voi olla enintään 2-3 vuotta suunnitteluhankkeille, 4-5 v. toteutus- / rakentamishankkeille ja hankkeen on päättyttävä viimeistään 31.12.2026. Tämä ohjaa hakukelpoisten hankkeiden valintaa hankkeen hakuvalmiuden lisäksi.

Hankkeille, joissa Suomen valtio on mukana, on mahdollista hakea CEF-tukea monivuotisessa haussa yhteensä noin 130,1 M€. Suomen valtion osuus haettavasta tuesta on **91,3 M€**.

Tuen saaminen edellyttää kansallista rahoitusta. Hakuajan umpeutuessa tulee arvioida kansallisen rahoitukseen liittyvät epävarmuudet ja niihin sisältyvät riskit.

Verkkojen Eurooppa -välineen perustamisesta annetun asetuksen (EU)1153/2021 säännökset edellyttävät, että CEF-rahoitustukihakemuksiin sisältyviä ehdotuksia voivat tehdä joko yksi jäsenvaltio tai useampi jäsenvaltio tai asianomaisten jäsenvaltioiden suostumuksella kansainväliset organisaatiot, yhteisyritykset tai jäsenvaltioihin sijoittautuneet julkiset tai yksityiset yritykset tai elimet. Suomessa tällaisen hyväksynnän antaa valtioneuvoston raha-asiainvaliokunta 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.") perusteella.

### 1. Suomen aiemmin saama tuki

Tukikaudella 2007–2013 Suomi sai TEN-T -tukea 188,2 M€, tukikaudella 2014–2020 Suomi on saanut yhteensä 262,87 M€ CEF-tukea 69 hankkeelle.

## 2. Monivuotisen ohjelman tukihakemukset

### 2.1 Valtion hankkeet:

**Taulukko 1. Yhteenvedo monivuotisen haun valtion hankkeista, kustannuksista ja haettavasta tuesta (milj. €) haun prioriteettien mukaan:**

Hanke	Valtion osuus kustannusarvioista	Muiden toimijoiden osuus	Valtiolle haettava tuki	Muille toimijoille haettava tuki
<b>Ydinverkon hankkeet:</b>				
Helsinki–Riihimäki-radnan 2. vaiheen rakentaminen	101,0		30,3	
Kupittaa–Turku-kaksoisraiteen ja Turun ratapihojen rakentaminen*	42,34	42,34	12,7	12,7
Tampereen henkilöratapihan rakentamissuunnitelu	10,0	2,24	5,0	1,12
Naantalin sataman tieyhteyksien kehittäminen – E18 Naantali–Raisio tiesuunnitelma	4,0		2,0	
Paimenportin kehittäminen – pullonkaulan poistaminen moottoritien ja Kotkan sataman välillä	15,0		5,0	
<b>Kattavan verkon hankkeet:</b>				
Tampere–Jyväskylä radan kehittäminen	7,0		3,5	
Oulu–Kontiomäki-rataosan liikennepaikkojen kehittäminen	23,0		6,9	
Turvallisen meriyhteyden ja satamainfrastruktuurin parantaminen Kemissä	41,78	45,28	12,5	13,6
<b>Sotilaallisen liikkuvuuden hankkeet:</b>				
Oritkarin kolmioraide	11,4	3,73	5,7	1,87
Laurila–Tornio-radnan sähköistys	10,0	12	5,0	6,0
<b>Älykkään ja yhteen toimivan liikenteen toimet:</b>				
Next ITS-DC-älyliikennekäytävä	5,42	7,0	2,7	3,55
<b>yhteensä (milj. €)</b>	<b>270,94</b>	<b>112,29</b>	<b>91,3</b>	<b>38,84</b>

\* Hankkeelle on myönnetty valtion rahoitus talousarviossa 2021 Väylävirastolle myönnettynä valtuutena 33,750 M€, se on osa MAL-sopimusta. Hankkeen kustannusten nousun johdosta tarvittaisiin valtuuden nosto (84,67/2) 42,34 M€ saakka, jota ehdotetaan esitettäväksi valtion lisätalousarviossa.

#### Helsinki–Riihimäki-radnan 2. vaiheen rakentaminen

Helsinki–Riihimäki-yhteysväli on pääradan osuus, joka kuuluu Pohjanmeri–Itämeri-ydinverkkokäytävään. Rataosa on nykyisellään Keravalle saakka neliraiteinen ja siitä eteenpäin pääosin kaksiraiteinen. Rataosa on junamääriltään Suomen vilkkain rataosa, jonka liikenne on häiriöherkkää, eikä Helsingin ja Riihimäen välinen rataosa enää riitä kasvaneille liikennemäärille. Matkamäärien ennustetaan kasvavan tulevien vuosikymmenien aikana. Kauko- ja lähiliikenteen matkustajajunat sekä tavaraliikenne liikennöivät samoilla raiteilla, mikä aiheuttaa haasteita liikennöintiin. Hankkeen tavoitteena on parantaa pääradan toimintavarmuutta, mahdollistaa henkilöliikenteen lisääminen sekä parantaa tavaraliikenteen kilpailukykyä erottamalla tavaraliikenne henkilöliikenteestä. Hanke toteutetaan kolmessa vaiheessa, jonka valmistumisen jälkeen Keravan ja Riihimäen välillä on 40 km neliraiteinen osuus. Hankkeen 1. vaihe on rakenteilla, se painottuu liikennepaikkojen parantamiseen. 2. vaihe käynnistyy loppuvuodesta 2021 ja valmistuu arviolta v. 2028. 3. vaiheesta on laadittu ratasuunnitelma.

Tässä haussa on mahdollista hakea tukea vain 5 vuoden rakentamisajalle ja niihin liittyvien toimenpiteiden tulee olla valmiina v. 2026 loppuun mennessä. Helsinki–Riihimäki 2. vaiheen rakentamishakemus kohdistuu hankkeen alkuvuosien (2022–2026) aikana toteutettaviin töihin. Tukea haetaan kahden lisäraiteen (n. 5 km) ja siltojen rakentamiseen Kytömaan ja Järvenpään välille, Kytömaan tavaraliikenneraiteen (2,4 km) ja siihen liittyvän sillan rakentamiseen, Ainolan aseman infrastruktuurin parantamiseen, radan sähköistyksen, vahvavirran ja turvalaitteiden rakentamiseen sekä projektinhallintaan ehdotetun tukihakkeen ajalle. Hankkeen muille toimenpiteille voidaan hakea tukea myöhemmissä hauissa. Hankkeen 2. vaiheen valmistuttua, Keravan ja Jokeilan välille muodostuu noin 20 km pitkä neliraiteinen rataosuus. Hankkeen ansiosta Pasilan pohjoispuoliselle

rataosuudelle muodostuu lisää kapasiteettia ja lähiliikenteen junatarjontaa voidaan kasvattaa Helsinki–Riihimäki-välillä. Liikenteen häiriöt vähenevät ja täsmällisyys paranee. Pääradan varren maankäytön tiivistämisen edellytykset paranevat. Lisäksi tavaraliikenteen toimintaedellytykset paranevat.

Väylävirasto vastaa hankkeesta, sen osuus kustannuksista on 100 (%). Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 01/2022–12/2026 on 101,0 M€. Hankkeelle haetaan tukea yhteensä 30,3 M€ (30 %). Pasila-Riihimäen 2. vaiheen rakentamiseen on myönnetty rahoitus (273 M€) vuoden 2020 4. lisätalousarviossa ja se on osa MAL-sopimusta (valtion kustannusosuus 100 %). Hanke on saanut rahoituksen ennen Liikenne 12 -suunnitelman valmistumista, mutta sen voidaan nähdä toteuttavan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita ja hankkeen 3. vaihe sisältyy Väyläviraston investointiohjelman luonnokseen.

Helsinki–Riihimäki 2. vaiheen rakennussuunnittelu sai tukea v. 2019 haussa 6,5 M€ ajanjaksolle 1.8.2020–31.12.2023. Lisäksi Helsinki–Riihimäki -osuuden aiemmat suunnitteluvaiheet (Pasila-Riihimäki 1. vaiheen ratasuunnitelma ja 2. vaiheen yleissuunnitelma, Pasilan lisäraiteen 1. vaiheen rakennussuunnitelma sekä Riihimäen kolmioraiteen rata- ja rakennussuunnitelmat) saivat v. 2013 haussa tukea 2,46 M€ ajanjaksolle 1.1.2013–31.12.2015.

#### Kupittaa–Turku -kaksoisraiteen ja Turun ratapihan rakentaminen

Kupittaa–Turku kaksoisraiteen ja Turun ratapihan rakentaminen on osa Helsinki–Turku-välin nopean junayhteyden rakennushanketta, jonka toteutuksen on Liikenne 12 -suunnitelmassa todettu lisäävän merkittävästi kapasiteettia koko yhteysvälillä sekä mahdollistavan nopeimmillaan noin 73 minuutin matka-ajan Helsingin ja Turun välillä. Tukihankkeen tavoitteena on mahdollistaa Helsinki–Turku-välin nopean junayhteyden aiheuttama merkittävä henkilöliikenteen kasvu ja sen yhteensovittaminen tavaraliikenteen kanssa sekä edesauttaa lähiliikenteen kehittämistä Turun seudulla. Hankkeen suunnitteluun on saatu CEF-tukea vuoden 2020 haussa ja nyt tukea haetaan kaksoisraiteen rakentamiselle ja ratapihoille tehtäville parannuksille.

Kupittaa ja Turun asemien välille toteutetaan lisäraide ja sen vaatimat muutokset teknisiin järjestelmiin. Lisäraide vaatii toimenpiteitä myös osalle olemassa olevaa rataa, Aurajoen ratasiltaan, Uraputken ja Nummenkadun alikulkusiltoihin sekä meluntorjuntaan. Lisäksi Turun pääratapihan ja Heikkilän toimintoja siirretään osittain uusiin paikkoihin toiminnan optimoimiseksi ja turvallisuuden parantamiseksi. Samalla toteutetaan ratapihojen kehittämistoimenpiteitä.

Hanke vastaa Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita ja vastaa CEF-haun päätavoitteeseen kehittää rautatieliikenteen infrastruktuuria TEN-T-ydinverkolla ja erityisesti sen alatavoitteisiin nykyisten yhteyksien kapasiteetin ja suorituskyvyn parantamisesta, solmukohtien kapasiteetin lisäämisestä, mukaan lukien kauko- ja paikallisliikenteen yhteensovittaminen, sekä rautateiden ja muiden liikennemuotojen välisten yhteyksien kehittämisestä. Projekti kohdistuu TEN-T-ydinverkolle Skandinavia-Välimeri-ydinkäytävällä, Turun kaupunkisolmukohdassa. Matka-aika Helsinkiin lyhenee, koska Kupittaa–Turku-kaksoisraide mahdollistaa Kupittaaan pysähdysten lyhentämisen ja nopeamman liikennöinnin asemien välillä. Kaksoisraide mahdollistaa aikataulusuunnittelussa junien kohtaamisen Kupittaa ja Turun välillä, mikä lisää osuuden kapasiteettia ja luo tilaa myös tavaraliikenteen kasvattamiselle. Henkilöliikenteen raiteiston käyttö tehostuu Turun ratapihojen toimintojen sijoittelun optimoinnilla. Samalla vaarallisten aineiden kuljetusten aiheuttamat riskit pienenevät.

Hankkeen koordinaattorina toimii Väylävirasto, joka vastaa projektista (osuus kustannuksista 50%). Lisäksi hakemukseen osallistuu Turun kaupunki (osuus kustannuksista 50 %). Yhteisrahoitus perustuu Liikenne 12 -suunnitelman mukaiseen sopimukselliseen kumppanuuteen. Kupittaa–Turku-kaksoisraiteen ja Turun ratapihan rakentamiseen on myönnetty valtion rahoitus 33,75 M€ vuoden 2021 talousarviossa. Turun ratapihan kehittämisestä ja Kupittaa–Turku-kaksoisraiteen rakentamisesta on sovittu valtion ja Turun kaupunkiseudun välisessä MAL-sopimuksessa vuonna 2020. Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 10/2021–12/2025 on 84,67 M€. Hankkeelle haetaan tukea yhteensä 25,4 M€ (30 %), josta valtiolle 12,7 M€. Tarvittavaa lisärahoitusta ei ole vielä myönnetty, mutta Väylävirasto hakee tukea täysimääräisenä, puuttuva rahoitusosuus hakemuksessa osoittaa EU-tuen tarvetta. Turku-Kupittaa -valtuuden korotus ehdotettaisiin esitettäväksi v. 2022 ensimmäiseen lisätalousarvioon.

Hankkeen rakentamissuunnittelu sai tukea vuoden 2020 haussa 6,289 M€ ajanjaksolle 1.4.2021–31.12.2024. Lisäksi Helsinki–Turku-välin nopea junayhteys -hankekokonaisuudesta on parhaillaan käynnissä kaksi muuta CEF-hanketta: Espoo Rail Line: Development of the Helsinki–Turku railway connection (1. vaihe), sen EU-rahoitus 11 M€ ja The development of the Helsinki–Turku railway connection, sen EU-rahoitus 37,5 M€.

#### Tampereen henkilöratapihan rakentamissuunnittelu

Tampereen rautatieasema on tärkeä liikenteen solmukohta, jonka kehittäminen palvelee laajasti Tampereen asemaan niveltäviä kattavan verkon yhteyksiä. Tampereen ratapihan kriittinen peruskorjaustarve on tunnistettu Liikenne 12 -suunnitelmassa, jossa on myös todettu valtion tavoittelevan TEN-T-ydinverkkokäytävien raodoilla pääväyläasetusta korkeampaa palvelutasoa, hyödyntäen erityisesti CEF-rahoitusta. Erityistä huomiota suunnitelmassa esitetään kiinnitettäväksi TEN-T-ydinverkkokäytävien pullonkauloihin. Hankkeen rakentaminen sisältyy myös Väyläviraston investointiohjelmaan. Projekti vastaa CEF Liikenne 2021 -haun tavoitteeseen kehittää rautatieliikenteen infrastruktuurihankkeita TEN-T-ydinverkolla Pohjanmeri-Itämeri-ydinkäytävällä.

Hankkeessa laaditaan ratapihan infrastruktuurin päivittämisen rakentamissuunnitelmat. Näihin sisältyvät mm. vaihde- ja raidemuutostyöt, kuten Jyväskylä-Pori-ohitusraiteen rakentaminen ratapihan itäreunaan ja Helsinki-Tampere-pääraiteen tuloyhteyden rakentaminen sekä kolmannen henkilöliikenteen välilaiturin rakentaminen porras- ja hissiyhteyksineen. Kaikki henkilöliikenteen laiturit katetaan ja niiden kulkuyhteydet päivitetään. Lisäksi suunnitellaan asetinlaitteiston ja -tilan sähköistyksen uusiminen sekä tarvittavat turvalaitemuutokset. Hankkeessa laaditaan suunnitelmat myös autolastauslaiturin päivittämiseksi sekä henkilöjunien huollon siirtämiseksi Naistenlahden alueelle, mihin sisältyy mm. uusien huoltoraiteiden rakentaminen. Lisäksi hankkeessa suunnitellaan viiden ali- ja ylikulkusillan uusiminen sekä aseman henkilötunnelin peruskorjaus. Suunniteltavat rakentamishankkeet sujuvoittavat multimodaalisia matkaketjuja etenkin Tampereen seudulla mahdollistaen ketterät vaihtoyhteydet kauko- ja lähijunaliikenteen sekä paikallisen linja-auto- ja raitiovaunuliikenteen välillä, mm. raitiovaunuyhteydellä Tampereen rautatieasemalta Tampere-Pirkkalan kattavan verkon lentoasemalle. Projektissa laadittavat suunnitelmat mahdollistavat varsinaisten rakennustöiden aloittamisen vuoden 2022 aikana.

Hankkeen hakijana toimii Väylävirasto, joka vastaa projektista (osuus kustannuksista n. 84 %, 10 M€). Lisäksi hakemukseen osallistuvat Tampereen kaupunki (osuus kustannuksista n. 14 %, 2M€) ja VR-Yhtymä Oy (osuus kustannuksista n. 2 %, 0,24 M€). Yhteisrahoitus määrittäyt omistusrajojen mukaisesti.

Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 01/2021–12/2023 on noin 12 M€. Hankkeelle haetaan tukea yhteensä noin 6 M€ (50 %). Valtion osuus haettavasta tuesta on noin 5,0 M€. Hanke toteuttaa Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita ja sen rakentaminen sisältyy Väyläviraston investointiohjelman luonnokseen. Hankkeen suunnittelu katetaan perusväylänpidon rahoituksella (momentilta 31.10.20), jotta voidaan edistää Liikenne 12 mukaisen investoinnin toteuttamisvalmiutta.

#### Naantalın sataman tieyhteyksien kehittäminen – E18 Naantali-Raisio tiesuunnitelma

Tavoitteena on kehittää Naantalın ydinsataman tieyhteyksiä siten, että saavutetaan TEN-T -ydinverkon vaatimukset E18-tiellä Naantalın ja Raision kaupunkirakenteen sisällä ja poistetaan keskeiset Naantalın ydinsataman tieliikenteen pullonkaulat. Hakuprioriteetin hankkeiden tavoitteena on kehittää TEN-T ydinverkon satamiin ja rautatieterminaaleihin johtavia tieyhteyksiä kohdistuen liikenteen pullonkauloihin. Hankkeet eivät saa lisätä tieliikenteen kapasiteettia. Turun kehätie (E18, kt 40) liittyy Turun ja Naantalın satamat Skandinavia–Välimeri-ydinverkko-käytävään.

Tukea haetaan E18 Naantali-Raisio tiesuunnitelmalle, joka perustuu vuonna 2020 hyväksytyyn yleissuunnitelmaan. E18 Turun kehätie Naantalın ja Raision välillä suunnitellaan 4-kaistaiseksi keskikaiteelliseksi tieksi n. 5,2 km pituudelta. Tie parannetaan tiejakson alku- ja loppupäässä yhteensä n. 2,5 km kaksikaistaisena tienä. Kehätielle suunnitellaan neljä uutta eritasoliittymää ja neljää eritasoliittymää parannetaan lähes kokonaan uusimalla sekä rakennetaan noin 30 siltaa. Lisäksi täydennetään rinnakkaiskatujärjestelyjä sekä kevyen liikenteen järjestelyjä. Melusuojuuksia suunnitellaan huomattavissa määrin. Kehätien parantamisen tavoitteena on korjata puutteita tien laatutasossa, liikenteen sujuvuudessa ja turvallisuudessa sekä tukea kaupunkiseudun kasvuedellytyksiä. Tavoitteena on vähentää raskasta läpikulkuliikennettä Turun ja Raision keskustoista ja siirtää satamaliikenne käyttämään enenevissä määrin kehätietä. Tiesuunnitelman varsinaisen laatimisvaihe alkaa maaliskuussa 2022 ja kestää noin vuoden. Tiesuunnitelma valmistuu arvion mukaan loppuvuodesta 2023.

Hankkeen hakijana toimii Väylävirasto (osuus kustannuksista 100 %). Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 01/2021–12/2023 on 4,0 M€, CEF-tukea haetaan yhteensä 2,0 M€ (50 %). Hankkeelle on myönnetty rahoitus vuoden 2020 7. lisätalousarviossa (4,2 M€). Ratasuunnitteluun kohdistuvaa osuutta ei olla sisällytetty tieprioriteetin hakemukseen. Hanke on saanut rahoituksen ennen Liikenne 12 -suunnitelman valmistumista, mutta sen voidaan nähdä toteuttavan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita.

#### Paimenportin kehittäminen – pullonkaulan poistaminen ydinverkon moottoritien ja Kotkan sataman välillä

Hankkeen tavoitteena on korvata Kotkassa nykyinen ruuhkautuva ja onnettomuusaltis Paimenportin valo-ohjattu tasoliittymä eritasoliittymällä, ja sen myötä sujuvoittaa liikennettä, vähentää liikenteestä syntyviä päästöjä ja onnettomuuksia sekä vähentää viereisille asuinalueille syntyvää meluhaittaa. Hanke vastaa CEF Liikenne

2021 haun tavoitteisiin sujuvoittamalla liikennettä ja poistamalla sen myötä pullonkaulan TEN-T -ydinverkon satamaan johtavalta tieltä. Uusien liikennejärjestelyjen myötä saavutetaan myös päästövähennyksiä, kun ajo-  
neuvojen jarruttaminen ja kiihdyttäminen vähenee. Hanke sujuvoittaa liikennettä valtatie 15 varrella ja parantaa  
yhteyksiä Kymenlaakson laajenevaan keskussairaalaan ja HaminaKotkan satamien suuntaan. Valtatie 15 (Hy-  
väntuulentie) on pääyhteys Kotkan keskustasta ja satamista (Hietanen, Mussalo, Kantasatama) valtatielle 7  
(E18) ja laajemmin maan päätieverkkoon. Tie on linkki EU:n TEN-T-ydinverkon sataman ja moottoritien (E18)  
välillä. Hankkeen tieosuus on erittäin vilkkaasti liikennöity ja turvallisuussyistä nykyisen Paimenportin liittymän  
alueella on alennettu nopeusrajoitus.

Hankkeessa rakennettava Paimenportin eritasoliittymä yhdistetään katuverkkoon (Kotkantie) rampeilla, lisäksi  
Kotkantien ja Vt 15 länsipuolen liittymään tulee uusi kiertoliittymä sekä alikulkusillat kevyelle liikenteelle. Hank-  
keessa puretaan Paimenportin nykyinen huonokuntoinen Kotka-Kouvola-radon ylittävä silta ja rakennetaan  
uusi eritasoliittymän linjausten mukaisesti. Hankkeessa parannetaan valtatie turvallisuuksi myös asentamalla  
noin kahden kilometrin matkalle ajosuunnat erottavat keskikaiteet sekä valaistuksen uusimisella. Lisäksi hank-  
keessa rakennetaan melusteita ja pidennetään Lainekadun nykyistä risteyssiltaa valtatie keskikaiteiden vaa-  
timan leventämisen mahdollistamiseksi. Hanke on käynnistynyt rakentamisen osalta maaliskuussa 2021 ja  
rakennustyöt valmistuvat vuoden 2023 loppuun mennessä. Vt 15 Paimenportin eritasoliittymä -hanke toteuttaa  
osan "Vt 15 Kotkan sisääntulotie" -hankkeen suunnitelmista.

Hankkeen hakija on Väylävirasto (osuus kustannuksista 100 %). Paimenportin kehittämisen hankekokonai-  
suuden toteuttamiseen, johon kuuluu CEF-hankkeen lisäksi pienempiä muutostöitä Kotkantiellä, osallistuu  
Väyläviraston lisäksi myös Kotkan kaupunki. Kaikkiaan Väyläviraston osuus hankekokonaisuuden kokonais-  
kustannuksista on n. 66 %.

Hankkeen arvioidut kokonaiskustannukset ajanjaksolla 01/2021–12/2023 ovat 22,8 milj. €, josta Väyläviraston  
osuus, tässä kuvattu CEF-hanke on 15 milj. €, sille CEF-tukea haetaan yhteensä n. 5 milj. € (30 %:a kustan-  
nuksista). Hankkeelle on valtuutettu v. 2020 4. lisätalousarviossa 15 M€. Hanke on saanut rahoituksen ennen  
Liikenne 12 -suunnitelman valmistumista, mutta sen voidaan nähdä toteuttavan Liikenne 12 -suunnitelman  
tavoitteita.

#### Tampere–Jyväskylä-radon kehittäminen

Tampere–Jyväskylä -radon kehittämishankkeen tavoitteena on parantaa rataliikenteen sujuvuutta ja täsmälli-  
syyttä ympäristö huomioiden sekä vähentää sen häiriöherkkyyttä välillä Tampere–Jyväskylä. Lisäksi pyritään  
parantamaan henkilöliikenteen matkanopeutta ja varmistamaan rataosan kapasiteetin riittävyys kehittämällä  
liikennepaikkoja, jotta voidaan vastata elinkeinoelämän kuljetusten tarpeisiin. Tampere–Jyväskylä-rataosuus  
(154 km) on osa TEN-T kattavaa verkkoa. Yhteyden parantaminen edesauttaa myös ydinverkon toimivuutta.  
Yhteysvälistä Tampere–Orivesi (41 km) on kaksiraiteista ja muu osa radasta yksiraiteista. Rataosa palvelee  
sekä henkilö- että tavaraliikennettä. Lahdenperä–Jämsä (17 km) rajoittaa käytettävissä olevaa kapasiteettia ja  
erityisen haastava kohta etenkin tavaraliikenteelle on noin 4,3 km:n pituinen Partalanmäki. Jämsänkoski–Jy-  
väskylä-rataosuuden (52 km) haasteena ovat pitkät liikennepaikkavälit. Rataosuuden rajallinen välityskyky ra-  
joittaa kuljetusten kasvumahdollisuuksia sekä heikentää liikennöinnin joustavuutta ja toimintaedellytyksiä.

Rataosalle suunnitellaan erilaisia liikenteen sujuvuutta parantavia toimenpiteitä, kaksoisraideosuuksia, rataoi-  
kaisu sekä uusia liikennepaikkoja. Tukihakemukseen sisältyy yhteysvälin yleissuunnitelma, ympäristövaiku-  
tusten arviointimenettely (YVA) ja ratasuunnitelma sekä kolmelle liikennepaikalle rata- ja rakennussuunnitel-  
mat ja mm. vaihde- ja turvalaitemuutoksia. Näihin suunnitteluihin liittyen tehdään mittaus- ja pohjatutkimus-  
työtä sekä muita suunnittelua tukevia hankintoja. Lisäksi tukihakemukseen sisältyy hankkeen projektinhallinta.

Hankkeen hakija on Väylävirasto (100 %). Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 01/2021–  
12/2023 on 7,0 M€, haetaan tukea yhteensä 3,5 M€ (50 %). Tampere–Jyväskylä-radon suunnitteluun on myön-  
netty rahoitus (18 M€) vuoden 2020 talousarviossa. Hanke on saanut rahoituksen ennen Liikenne 12 -suunni-  
telman valmistumista, mutta sen voidaan nähdä toteuttavan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita.

#### Oulu–Kontiomäki-rataosan kehittäminen

Oulu–Kontiomäki-rataosa (pituus 166 km) on yksiraiteinen, sähköistetty ja automaattisella junien kulunvalvon-  
nalla varustettu rataosa, jolla on sekä henkilö- että tavaraliikennettä. Rataosa kuuluu TEN-T-kattavaan verk-  
koon ja se on tonnimäärässä (v. 2019 kuljetettiin 4,7 miljoonaa tonnia tavaraa) mitattuna yksi Suomen rata-  
verkon kuormitetuimpia. Suurin osa kuljetuksista on Kostamuksesta Vartiuksen kautta Kokkolan satamaan ja  
Raaheen suuntautuvia rautapelletin kuljetuksia. Kokkolan satamaan suuntautuvat kuljetukset ovat transitoa,  
joka jatkaa Kokkolasta meriteitse vientimarkkinoille. Radalla kuljetetaan myös huomattavia määriä raakapuuta

Oulun, Kemin ja Pietarsaaren metsäteollisuudelle. Oulu–Kontiomäki-rataosan kapasiteetin käyttöaste on pitkien liikennepaikkavälien vuoksi korkea ja sen vuoksi liikenne on häiriöherkkää, eikä junamäärää voida enää merkittävästi kasvattaa. Oulu–Kontiomäki-rataosalla tapahtuvat häiriöt heijastuvat myös pääradan liikenteeseen Oulun eteläpuolella.

Oulu–Kontiomäki-rataosan kehittämishankkeeseen sisältyvät neljän uuden pitkän liikennepaikan rakentaminen ja nykyisen Utajärven liikennepaikan pidentäminen. Uusia liikennepaikkoja ovat Heikkilänkangas, Niska, Liminpuro ja Kuusikkoniemi. Uudet ja pidennettävät liikennepaikat ovat sähköistettyjä, sivuraiteiden mitoittava hyötypituus on 925 metriä, suurin sallittu nopeus on 60 km/h ja akselipaino 250 kN. Hankekokonaisuus sisältää lisäksi kolme tasoristeyksen poistoa, näihin liittyviä yksityistiejärjestelyjä sekä tasoristeysten turvalaitemuutoksia. Uudet liikennepaikat laskevat radan kapasiteetin käyttöastetta ja parantavat sen välityskykyä. Nykyisen liikenteen täsmällisyys paranee, ja radan kautta tapahtuvia kuljetuksia voidaan kasvattaa ilman, että liikenteen täsmällisyys heikkenee. Uudet liikennepaikat myös lisäävät aikataulusuunnittelun joustavuutta, mikä mahdollistaa aikataulujen paremman optimoimisen mm. Vartiuksen raja-aseman aukioloaikojen, Oulun ratapihan kuormituksen ja Kokkolan sataman purkuaikojen näkökulmasta. Tasoristeysten poistot parantavat tieliikenteen turvallisuutta.

Hankkeen hakija on Väylävirasto (osuus kustannuksista on 100 %). Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus on 23,0 M€, CEF-tukea haetaan yhteensä 6,9 M€ (30 %). Hankkeen koko osuudelle on myönnetty 23 M€ rahoitus vuoden 2020 4. lisätalousarviossa. Hanke on saanut rahoituksen ennen Liikenne 12 -suunnitelman valmistamista, mutta sen voidaan nähdä toteuttavan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita ja hankkeen 2. vaihe sisältyy Väyläviraston investointiohjelman luonnokseen.

#### Turvallisen meriyhteyden sekä satamainfrastruktuurin parantaminen EU:n reuna-alueella Kemissä

Kemin Satama on TEN-T kattavan verkon satama, josta on hyvät takamaayhteydet. Hanke parantaa sataman turvallista meriyhteyttä syventämällä ja leventämällä Kemin Ajoksen meriväylää. Hanke poistaa nykyisen pulonkautan riittämättömän alussyväyksen osalta ja vastaa vallitsevaan merirahtiliikenteen tarpeeseen sekä kasvavaan kysyntään. Meriväylää ja sataman kääntöallasta syvennetään 10 metristä 12 metriin, samassa yhteydessä niitä myös laajennetaan. Nykyinen 10 metrin alussyväys ei vastaa tulevaisuuden rahtikuljetusten tarpeita, sillä aluskoot kasvavat jatkuvasti Itämerellä. Tehtävät muutokset meriväylällä ja kääntöaltaassa edellyttävät myös turvalaitteiden päivittämistä. Ruoppaustöiden lisäksi hanke sisältää satamainfrastruktuurin parantamista satamassa. Satamaan rakennetaan uusi laituri ja aallonmurtaja. Uuteen laituriin sisältyy myös maasähkövalmius, jotta satamaan saapuvat alukset voivat tulevaisuudessa hyödyntää maasähköä ja siten pienentää ympäristövaikutuksiaan entisestään. Hanke mahdollistaa tehokkaamman operoinnin 12 metrin kulksyväydellä ja suurempien, täydessä lastissa olevien, alusten tulon satamaan sekä ehkäisee sataman ruuhkautumista.

Hanke parantaa meriliikenneyhteyksiä ja tavarankuljetusta Kemin sataman kautta ja siitä edelleen Pohjois-Suomeen ja -Ruotsiin sekä muille arktisille alueille. Pohjanmeri-Itämeri sekä Skandinavia-Välimeri -ydinverkkokäytävien sivuavat Kemin satamaa mennessään Perämeren ympäri. Hanke vastaa erityisesti uuden biotuo-tetehtaan ja kaivoshankkeiden tarpeisiin. Hanke edistää kestävää ja tehokasta ympärivuotista meriliikennettä EU:n reuna-alueella, josta on pisin merimatka Euroopan päämarkkinoille. Hanke takaa korkeamman ja turvalisemmän palvelutason sekä rahdin että suurempien alusten käsittelyn osalta. Alusten suurempi koko vähentää CO2 päästöjä kuljetettua rahtitonnin kohden.

Hankihakemus koostuu kolmesta työpaketista: 1. Hankehallinta, 2. Ajoksen meriväylän syventäminen ja 3. Satamainfrastruktuurin parantaminen. Hankkeessa rakennettava infrastruktuuri on kaikkien toimijoiden avoimesti hyödynnettävissä.

Hankkeen toteuttavat Väylävirasto ja Kemin satama yhdessä vuosina 2021–2023. Hakijat ovat Väylävirasto, osuus kustannuksista 46 %, 41,78 M€ ja Kemin Satama Oy, osuus kustannuksista 54 %, 45,28 M€. Yhteisrahoitus määrittyy omistusrajojen mukaisesti. Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 01/2021–12/2023 on 87,07 M€. Hankkeelle haetaan tukea yhteensä 26,1 M€ (30 %). Valtion osuus haettavasta tuesta on 12,5 M€. Hankkeelle on myönnetty valtuus 4. lisätalousarviossa 26,5 M€ ja hankkeelle on myönnetty valtuus v. 2021 4. lisätalousarviossa 41,7 M€. Hanke on saanut rahoituksen ennen Liikenne 12 -suunnitelman valmistamista, mutta sen voidaan nähdä toteuttavan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita.

#### Oritkarin kolmioraide

Pohjanmeri–Itämeri-ydinverkkokäytävälle sijoittuva Oulun liikennepaikka on henkilöliikenteen pääteasema, sekä tärkeä vaihtoasema ja tavaraliikenteen valtakunnallisesti merkittävä järjestelyratapiha. Rataosa on osa

siviili- ja sotilaskuljetuksiin (kaksoiskäyttö) soveltuva TEN-T-verkkoa, joka soveltuu sekä siviili- että sotilaallisen liikkuvuuden parantamiskohteeksi. Hanke parantaa tavaraliikenteen terminaalien kytkeytymistä ydinverkkoon ja poistaa siviili- ja sotilaskuljetuksiin liittyvän pullonkaulan rajan ylittävältä Oulu-Luulaja -rataosalta. Projekti kytkee pääradan ja yhdistettyjen kuljetusten terminaalien sekä merikuljetukset Oulun Oritkarin satamasta. Projektissa otetaan soveltuvin osin huomioon komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/1328 määrittämät vaatimukset kaksoiskäyttöinfrastruktuuriin. Hanke parantaa huoltovarmuutta kehittämällä satamayhteyttä ja mahdollistaa Oritkarin siirtokuorma-alueen hyödyntämisen kaksoiskäytön tarpeisiin.

Nykyisin liikennöinti pohjoisen suunnasta tai tavararata-alueelta Oritkarin satamaan on hidasta ja tehotonta, koska ilman kolmioraidetta tarvitaan edestakaista vaihtotyöliikettä keskittämättömien vaihteiden kautta. Projektissa rakennetaan Oritkarin kolmioraide ja rakennetaan uusi korkeampi, silta-aukoltaan suurempi silta, sekä puretaan vanha, liian matala ja huonokuntoinen silta, joka on ei vastaa sähköisten radan määräyksiä. Rakennettava kolmioraide mahdollistaa tehokkaamman ja turvallisemman vaihtotyöliikenteen teollisuusraiteille sekä kaivoskuljetukset kehittyvään Oritkarin satamaan, kun junat voidaan ajaa suoraan satamaradalle. Kolmioraide vähentää pääradan käyttöastetta ja parantaa resilienssiä mahdollisissa poikkeustilanteissa ydinverkkokäytävällä. Kolmioraide vähentää vaihtotöitä Oulu tavara-asemalta Oritkarin suuntaan, kun vaihtotyöyksikön ei tarvitse pysähtyä ja vaihtaa suuntaa. Kolmioraide pienentää liikennöintikustannuksia ja parantaa ratapihan toiminnallisuutta. Projektin myötä myös rata- ja tieturvallisuus paranevat. Ratasuunnitelma laadittiin vuonna 2020. Asemakaava ja asemakaavan muutos tulivat voimaan 23.12.2020.

Hankkeen hakija on Väylävirasto, joka vastaa projektista. Väyläviraston osuus kustannuksista on 11,4 M€ (75,5%). Hakemukseen osallistuu lisäksi Oulun kaupunki, jonka osuus kustannuksista on 1,83 M€ (12,1%). Yhteisrahoitus määrittyy omistusrajojen mukaisesti. Mahdollisesti Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus osallistuu myös hakemukseen. Osuus kustannuksista on 1,9 M€ (12,6%). Oritkarin kolmioraidteen rakentamisesta on sovittu valtion ja Oulun kaupunkiseudun välisessä MAL-sopimuksessa vuonna 2020.

Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 04/2021–12/2023 on 15,1 M€, hankkeelle haetaan tukea yhteensä 7,57 M€ (50 %). Hankkeen valtion osuudelle on myönnetty rahoitus (15,6 M€) vuoden 2020 4. lisätalousarviossa. Väylävirasto on myöntänyt Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskukselle eduskunnan ratamaahan-kintoja varten myöntämästä rahoituksesta 1,9 M€, momentti 31.10.76.2.

#### Laurila–Tornio-radon sähköistys

Tornion ja Haaparannan alue on kansainvälisten kuljetuskäytävien solmukohta ja osa Pohjanmeri–Itämeri sekä Skandinavia–Välimeri-ydinverkkokäytäviä. Laurila–Tornio/raja on noin 20 km pitkä, yksiraiteinen, sähköistämätön rataosuus. Ruotsin ja Suomen rataverkon raidelevyyden ollessa erilainen Tornio-Haaparanta rataosuus on varustettu molemmilla raidelevyksillä. Siirtokuorma-alue on keskitetty Haaparantaan.

Laurila–Tornio-radon kehittäminen kytkee Suomen rataverkon aiempaa tiiviimmin Ruotsin rataverkkoon ja edelleen Norjan Narvikiin. Hankkeen tavoitteena on parantaa rautatiekuljetusten kustannustehokkuutta ja teollisuuden kilpailukykyä, vahvistaa Suomen ja Ruotsin välisten maaliikenneyhteyksien käytettävyyttä ja toimivuutta osana TEN-T -ydinverkkoa sekä avata potentiaalia rajan ylittävään matkustajaliikenteeseen. Hanke mahdollistaa sähköjunaliikenteen muulta Suomen rataverkolta Ruotsin puolelle sekä edistää Pohjanmeri–Itämeri-ydinverkkokäytävän laajentamista pohjoiseen parantaen monimuotoisen liikenneverkon saavutettavuutta.

Hanke sisältää Laurilan liikennepaikan ja Haaparannan välisen rataosuuden kehittämistöitä. Näihin kuuluvat rataosuuden Laurila-Tornio-valtakunnanraja sähköistys, Tornionjoen ratasillan sekä Kaakamonjoen ja Raamonjoen ristikkosilltojen avartaminen, turvalaitemuutokset Tornio-valtakunnanraja välillä, sekä raiteistomuutokset Tornion ratapihalla. Lisäksi tasoristeysturvallisuutta parannetaan poistamalla osa tasoristeyksistä sekä toteuttamalla 1–3 alikulkusiltaa. Tornion ratapihan asema-alueella rakennetaan nykyaikainen reunalaituri, toteutetaan vaihde ja raidemuutoksia, puretaan turhat raiteet ja muut rakenteet, korjataan nykyisiä siltoja, sähköistetään ratapihan raiteita sekä tehdään muutoksia turvalaitteisiin. Rajalta Haaparantaan ulottuva sähköistys käynnistyy Ruotsin Trafikverketin toimesta vuonna 2022.

Hakijana on Suomen puoleisen rataosuuden osalta Väylävirasto (10 M€) ja Huoltovarmuuskeskus (10 M€). Mahdollisesti myös Tornion kaupunki (1 M€) ja Keminmaan kunta (1 M€) osallistuvat hakemukseen. Ruotsin puoleisen rataosuuden osalta hakemuksesta vastaa Trafikverket. Yhteisrahoitus määrittyy omistusrajojen mukaisesti. Koordinaattorina toimii Väylävirasto.

Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 01/2022–12/2024 on 29,7 M€, josta Ruotsin valtion arvioitu osuus on 7,7 M€ ja ulkopuolinen rahoitusosuus Suomessa 12 M€. Hankkeelle haetaan tukea yhteensä 14,85 M€ (50 %), josta Suomen osuus on 11 M€. Ruotsi on varautunut osuudellaan 7,7 M€ kustannuksiin. Laurila-

Tornio-Haaparanta-radon sähköistämiseen on myönnetty rahoitus (10 M€) vuoden 2021 3. lisätalousarviossa valtion kustannusosuuteen. Tornion kaupunki ja Kemnimaan kunta tekevät rahoituspäätökset vuoden 2021 aikana (1 M€). Hanke on saanut aiemmin tukea suunnitteluun vuoden 2019 CEF-haussa. Hanke vastaa Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteita.

### Next-ITS-DC-älyliikennekäytävä

NEXT-ITS Digital Corridor -hankkeessa toteutetaan TEN-T-verkon liikenteenhallintaa Pohjoismaissa ja Pohjois-Saksassa sekä uus- että korvausinvestointeina, kehitetään liikenteen digitaalista infrastruktuuria ja tieliikennejärjestelmän digitaalista kaksosta. TEN-T-verkon osalta keskeisenä kohteena on yhdenmukainen toteutus Scandinavia-Välimeri -ydinverkkokäytävällä. Projektissa seurataan komission toivomuksien mukaisesti älyliikenteen palvelujen toteuttamista, tilaa ja vaikutuksia yhteistyössä muiden Euroopan vastaavien älyliikenteen käytäväprojektien kanssa. Lisäksi valmistellaan yhteistyötä yhteistoiminnallisten älyliikennepalveluiden (C-ITS-toteutusten) kanssa sekä kehitetään kaupunkialueiden ja multimodaalien älyliikennepalvelujen yhteistyötä, tähän osuuteen osallistuu myös Liikenne- ja viestintävirasto.

Suomen osuudessa tehdään liikenteenhallinnan korvausinvestointeja, parannetaan tieliikennekeskusten palvelujen operointijärjestelmäkokonaisuuden älykerrosta ja tietoliikenneyhteyksiä (kaikki edellä mainitut Fintraffic Tie Oy) sekä toteutetaan ajantasaista kuvausta tieverkosta, sen varusteista, ominaisuuksista, ympäristöstä ja käytöstä digitaalisessa muodossa, painottuen tässä staattisiin tai hitaasti muuttuviin ominaisuustekijöihin (Väyläviraston osuus).

Hankkeen koordinaattorina toimii Ruotsin Trafikverket. Lisäksi mukana ovat partnereina Tanskan Vejdirektoratet, Saksan Autobahn GmbH sekä osavaltioita, Suomesta Väylävirasto, Fintraffic Tie Oy sekä Liikenne- ja viestintävirasto. Lisäksi kustannus seurannan ulkopuolella projektiin osallistuu työpanoksellaan Norjasta Statens Vegvesen.

Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 01/2021–12/2024 on 50 M€, josta Suomen osuus on 12,5 M€. Suomen kustannukset jakautuvat Väyläviraston osuuteen 5,1 M€, Fintrafficin osuuteen 7,0 M€ ja Liikenne- ja viestintäviraston osuuteen 0,12 M€. Hallinnolliset kulut n 0,3 M€ pyritään jakamaan toimijoiden kesken saadun EU-tuen suhteessa. Suomen osuus kustannuksista on 25 %, kuten ovat myös Ruotsin, Saksan ja Tanskan osuudet. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä 25 M€ (50 %), josta Suomen osuus on 6,25 M€.

Väyläviraston kustannukset katetaan perusväylänpidon momentilla 31.10.20 ja hankkeet toteuttavat Liikenne12 kanssa yhteneviä tavoitteita, jotka pohjautuvat Liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimintasuunnitelman budjettiosan kirjauksiin, Liikenne- ja viestintäviraston kustannukset katetaan toimintamenoista. Hankkeelle on myönnetty CEF-tukea aiemmille vaiheille NEXT-ITS, NEXT-ITS2 ja NEXT-ITS3.

## **2.2. Ei-valtiollisten toimijoiden hankkeet:**

Suomalaiset toimijat hakevat CEF-tukea monivuotisissa hauissa **yhteensä 55,05 M€**.

### **Taulukko 1. Yhteenvedo monivuotisen haun hankkeiden kustannuksista ja haettavasta tuesta Suomen osalta, haun prioriteettien mukaan:**

Hanke	Kokonaisbudjetti (milj. €)	Haettava tuki (milj. €)
<b>Ydinverkko:</b>		
Lentoradan suunnittelu	17,3	8,65
Turun sataman infrastruktuurin kehittäminen - toteutushanke	66,0	19,8
HaminaKotkan sataman infrastruktuurin ja takamaayhteyksien kehittäminen	10,4	3,3
BalticEco – Helsingin ja Lyypekin satamien ym. yhteishanke	3,21	0,963
<b>Kattava verkko:</b>		
Meriyhteyden ja kestäväen tehokkuuden parantaminen Porin satamassa	23,2	7,0
Kokkolan sataman kestäväen kehityksen infrahankkeet	9,7	2,9
Rauman ja Ystadin sataman ympäristöinvestoinnit	1,5	0,45
<b>Kestäväen ja multimodaalisen liikenteen toimet, ml. merten moottoritiet:</b>		
Twinport 5: Helsingin ja Tallinnan satamien kehittämishankkeet	8,0	4,0
<b>Älykkään ja yhteentoimivan liikenteen toimet:</b>		
Nemo-EMSWe: Suomen merenkulun kansallisen tietojärjestelmän toteutus	5,48	2,74
Just in Time Arrivals in European Ports	3,5	1,75

<b>Vaihtoehtoisten käyttövoimien –hankkeet; AFIF-rahoitusväline</b>		
Julkisen pikalatauksen runkoverkon rakentaminen Suomeen	9	3,5
<b>yhteensä</b>	<b>157,29</b>	<b>55,053</b>

### Lentoradan suunnittelu

Lentorata on uusi nopea noin 30 kilometrin pituinen kaksiraiteinen raideyhteys Helsingistä Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja edelleen pääradalle eli se yhdistää Helsinki-Vantaan lentoaseman kaukojunaliikenteen piiriin. Radan raiteet ovat tunnelissa Pasilan pohjoispuolelta Keravan pohjoispuolelle Kytömaalle (28 km). Hankkeessa laaditaan alustava linjaussuunnitelma, YVA sekä lentoradan yleissuunnitelma. Lentorata yhdistää kaukoliikenteen rautatieverkon ja lentoliikenneverkon ja parantaa Suomen päälentoaseman saavutettavuutta poistamalla yhteyspuutteen sekä mahdollistamalla vaihdottoman kaukojunayhteyden pohjoisesta pääradan ja oikoradan suunnasta Helsingin lentoasemalle. Lentorata kytkee Suomen pääradan globaaliin lentoasemaverkoon. Raideliikenteen kapasiteetti kasvaa merkittävästi nykyisestä pää- ja oikoradan suunnissa. Myös liikenteenhäiriöherkkyys vähenee ja täsmällisyys paranee. Lentorata mahdollistaa tiheämmän junatarjonnan, ja edistää raideyhteyden tukeutuvaa yhdyskuntarakenteen kehittämistä pääradan varrella. Matka-ajat nopeutuvat pohjoisesta Suomesta lentoasemalle ja Helsingistä lentoasemalle. Nopeutuminen siirtää myös raideliikenteellä tavoitettavan alueen rajaa pohjoiseen verrattuna lentoliikenteeseen ja vähentää henkilöautolla ajettuja kilometrejä.

Hankkeen hakijana on hankeyhtiö Suomi-rata Oy. Valtio omistaa hankeyhtiöstä 51 %. Lisäksi hankeyhtiössä ovat mukana Finavia, Helsinki, Tampere, Vantaa, Hämeenlinna, Janakkala, Riihimäki, Lahti, Akaa, Jyväskylä, Oulu, Pori, Seinäjoki, Vaasa, Kangasala, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Ylöjärvi, Parkano ja Kokkola. Suomi-rata Oy vastaa radan suunnittelusta. Sen osuus kustannuksista on 100 %.

Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 5/2022–5/2025 on 17,3 M€, hankkeelle haetaan tukea yhteensä 8,65 M€ (50 %). Projektille on haettu CEF-tukea v. 2019 haussa yhtenä osana laajempaa neliosaista hakemusta ”The development of the Helsinki-Tampere railway connection”. Hakemukselle ei myönnetty rahoitusta, koska silloin määritetyn laajemman hankekokoisuuden valmiusaste ei ollut riittävä.

### Turun Sataman infrastruktuurin kehittäminen -toteutushanke

Turun Satama on ratkaiseva kuljetusketjujen solmukohta, joka muodostaa tärkeän matkustaja- ja rahtiyhteyden Suomen ja Ruotsin välille. Säännöllinen matkustaja-autolauttaliikenne Turun ja Tukholman välillä on kansallisen huoltovarmuuden kannalta elintärkeä. Linjalla liikennöivien varustamojen uusissa aluskantaansa niiden kapasiteetti kasvaa merkittävästi, jolloin myös sataman infrastruktuurin on pystyttävä varmistamaan alusten tehokas ja turvallinen lastaus ja purku vain tunnin mittaisen satamakäynnin aikana.

Hankkeessa toteutetaan useita Turun sataman infrastruktuuria, logistiikkaa ja turvallisuutta kehittäviä toimenpiteitä vastaamaan kasvavaan kuljetustarpeeseen. Projektissa optimoidaan satamatoimintoja sujuvoittamalla liikennejärjestelyjä ja parantamalla matkustaja-autolauttojen laitureita. Autokenttien liikenteenohjaus automatisoidaan. Toinen Turun sataman matkustaja-autolauttojen laitureista rakennetaan uuteen sijaintiin, jolloin matkustaja- ja rahtiliikenne alukseen sujuvoituu merkittävästi, toinen laitureista päivitetään vastaamaan nykypäivän tehokkuus- ja ympäristövaatimuksia. Molemmat laiturit tulevat mahdollistamaan uusimman teknologian hyödyntämisen tulevaisuudessa, ml. automaattinen laiturikiinnitys ja maasähkövalmius. Toimivat liikenneyhteydet ja nykyaikainen satamainfrastruktuuri tehostavat satamatoimintoja, parantavat turvallisuutta ja vähentävät satamatoimintojen ympäristövaikutuksia tukien Turun Sataman kilpailukykyä kehittyvällä merenkulkusektorilla. Hanke on jatkoa käynnissä olevalle suunnitteluhankkeelle, se sisältää suunnitteluhankkeen mukaiset rakennustyöt sekä EU-hankkeen hallinnoinnin ja viestinnän. Hankkeessa rakennettava infrastruktuuri on kaikkien toimijoiden avoimesti hyödynnettävissä.

Hanke vastaa haun tavoitteita kehittämällä sataman perusinfrastruktuuria ja maasähkövalmiutta edistämällä vähäpäästöisiä multimodaaleja ratkaisuja. Lisäksi projektissa parannetaan takamaayhteyksiä satama-alueella. Projekti kehittää merisataman infrastruktuuria TEN-T-ydinverkon Skandinavia-Välimeri-ydinkäytävällä, Turun kaupunkisolvumukohdassa.

Hankkeen hakija on Turun Satama Oy, sen osuus kustannuksista on 100 %. Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 02/2022–03/2026 on n. 66 M€, hankkeelle haetaan tukea yhteensä n. 19,8 M€ (30 %).

Turun matkustajasatamassa on parhaillaan käynnissä kolme tähän projektiin liittyvää CEF-hanketta: Turun sataman infrastruktuurin kehittämisen suunnittelu v. 2020 (CEF-tuki n. 2,13 M€), NextGen Link - Upgrade of

the maritime link with the port interconnection in the ScanMed Corridor v. 2016 (CEF-tuki n. 2,7 M€) sekä SecurePax -Improving security of passenger transport in maritime ports v. 2018 (CEF-tuki n. 0,2 M€).

#### HaminaKotkan sataman infrastruktuurin ja takamaayhteyksien kehittäminen

HaminaKotkan satama on teollisuutta ja kauppaa monipuolisesti palveleva TEN-T-ydinverkon satama Skandinavia-Välimeri-ydinverkkokäytävällä. Suomen suurimpana yleissatamana se muodostaa tärkeän solmukohdan ja yhteyden Euroopan Unionin ja Venäjän rajalta Euroopan markkinoille.

Hankkeessa parannetaan satamainfrastruktuuria ja takamaayhteyksiä ja pyritään vähentämään satamatoiminnosta aiheutuvia päästöjä mahdollistamalla vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttävien alusten satamakäynnit ja raidekuljetusten lisääntymisen ja tehostamisen. Hankkeessa rakennetaan uusi autolauttaramppi yhdistelmäajoneuvojen ajamiseen rahtialuksiin (roro-alukset) Hietasen satamanoosaan sekä uusia raiteita Mussalon satamanoosaan. Mussaloon rakennetaan uusi järjestelyraide ja kaksi uutta lastausraidetta, jotka ovat käynnissä olevassa CEF-hankkeessa rakennetun raideyhteyden laajennus. Lisäksi Mussalon nestesatamaan rakennetaan uusi ohitusraide, jolla eriytetään kemikaalikuljetusten ja kuivalasti-tuotteiden tavaravirtoja rataverkolla. Projekti sisältää myös näiden investointien suunnittelun, maasähköselvityksen sekä yleisen projektinhallinnan ja viestinnän.

Uusi lastausramppi mahdollistaa uusien, suurikokoisten hybridialusten satamakäynnit. Alukset käyttävät satamakäynnin aikana akkuja, ilman mitään ilmapäästöjä. Lisäksi aluskäyntien määrä kokonaisuudessaan vähenee, koska uudet alukset pystyvät kuljettamaan suuremman rahtimäärän kerrallaan. Samalla päästöt kuljetettua rahtiyksikköä kohden vähenevät. Uudet raiteet puolestaan edistävät takamaakuljetusten siirtymistä kumipyöriltä raiteille ja mahdollistavat niiden tehokkaamman käsittelyn. Raideinvestoinnit poistavat merkittäviä pulonkauloja sataman rataverkolla, ja siten sujuvoittavat myös muuta sataman sisäistä liikennettä. Projektissa rakennettava infrastruktuuri on kaikkien toimijoiden avoimesti hyödynnettävissä.

HaminaKotka Satama Oy vastaa projektista (osuus kustannuksista noin 89 %). Lisäksi hakemukseen osallistuu Steveco Oy (osuus kustannuksista noin 11 %).

Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 01/2021–12/2023 on n. 10,4 M€, josta Suomen osuus on n. 10,4 M€. Hankkeelle haetaan tukea yhteensä n. 3,3 M€ (n. 32 %; investoinnit 30 % ja selvitykset 50 %). Hanke on jatkoa käynnissä olevalle (2018–2023) CEF -hankkeelle Eastern Baltic Hub - Improving port access and hinterland connection of the Port of HaminaKotka in the ScanMed Corridor v. 2017.

#### BalticEco – Helsingin ja Lyypekin satamien ym. yhteishanke

Hanke on Lyypekin sataman, Helsingin Satama Oy:n ja Hans Lehmann KG:n yhteishanke, joka tukee merenkulun päästövähennyksiä ja tehokkaita merikuljetuksia. Hankkeessa kehitetään infrastruktuuria Lyypekin ja Helsingin satamissa sekä tehdään selvitykset, joiden tarkoituksena on kehittää satamainfrastruktuuria seuraavan sukupolven rahtialus (roro) – ja matkustaja (ropax) -aluksia varten, jotka tarjoavat kestävästä meriliikennettä alhaisemmilla kasvihuonekaasupäästöillä kuljetusyksikköä kohti. Tehtävät investoinnit liittyvät Finnlinesin alusinvestointeihin, joiden tarkoituksena on vähentää päästöjä rahtiyksikköä kohden ja ottaa käyttöön huippuluokan tekniikka meriliikenteen käyttöön. Finnlinesin tavoitteena on saavuttaa 50% päästövähennystavoite ennen vuotta 2050. Uusien investointien myötä yhtiön rahtikapasiteetti kasvaa 38 %.

Hankkeessa tehdään Helsingin sataman osalta Vuosaaren sataman investoinnit kahden toteutuksessa olevaa laiturirakennehankkeen osalta. Toteutetaan ramppimuutokset uusia Finnlinesin hybridimatkustaja-aluksia (ropax) varten. Rakennustyöt ovat alkaneet v. 2021. Kustannukset ovat arviolta 0,8 ME. Rakennustyöt valmistuvat vuonna 2022. Toinen hanke on Helsingin sataman GP1-laiturin pidennys 50 metrillä. Projekti toteutetaan v. 2022 aikana. Hankkeella on voimassa oleva vesilupa. Lyypekin satamassa toteutetaan infrastruktuuri-investointeja mm. laiturinpidennyksiä ja laitureiden laajennuksia, jotka palvelevat Finnlinesin aluksia sekä mm. uuden rautatierahtiaseman rakentaminen neljälle lastausradalle ja pizararata laiturialueen teollisuusalueelle. Lisäksi kolmea aluetta syventämisruopataan.

Hankkeen hakijat ovat Helsingin satama, Lyypekin satama ja Hans Lehmann KG. Hankkeen kokonaiskustannus Helsingin sataman osalta on 3,21 M€, sen hakeman CEF-tuen osuus on 0,963 M€. Lyypekin sataman osuus kokonaiskustannuksista on 44,210 M€, Hans Lehman KG:n osuus 0,693 M€. Hankkeelle haetaan CEF-tukea yhteensä 15,536 M€.

#### Meriyhteyden ja kestäväen tehokkuuden parantaminen Porin satamassa

Porin satama on kattavan verkon merisatama, jolla on hyvät takamaayhteydet sekä raide- että maantieverkkoon. Monipuolisen infrastruktuurinsa ja syvien meriväylien ansiosta Porin satamassa on mahdollista käsitellä monipuolisesti erilaista rahtia, nestebulkista tuulivoimoihin. Porissa on Tahkoluodossa syväsatama ja kemikaalisatama sekä Mäntyluodossa kuivabulkkia, kierrätysmetalleja, sahatavaraa ja projektilastia käsittelevä satama.

Hankkeessa kehitetään Porin sataman infrastruktuuria, logistiikkaa ja turvallisuutta vastaamalla kasvavaan rahdinkuljetustarpeeseen ja vähennetään satamatoiminnoista aiheutuvia haitallisia ympäristövaikutuksia mm. optimoimalla rahtiin lastausta ja purkua sekä modernisoimalla aluevalaistus. Satama kiinnittää myös erityistä huomiota vähentämään ympäristöönnettomuusien riskiä. Hankkeessa Tahkoluodon ja Mäntyluodon satama-aitaita syvennetään 12 m asti, jotta nykyiset ja tulevat suuremmat alukset pääsevät laitureihin turvallisesti täydessä lastissa. Lisäksi rakennetaan uusia laituri Tahkoluodon kemikaalisatamaan ja toinen Mäntyluotoon, jonne rakennetaan myös maasähkövalmius. Projektissa rakennettava infrastruktuuri on kaikkien toimijoiden hyödynnettävissä.

Projekti vastaa parantaa kattavan verkon sataman meriyhteyttä ja takamaayhteyksiä Euroopan unionin reuna-alueille. Lisäksi se kehittää sataman kapasiteettia ja satamatoimintojen tehokkuutta uudistamalla infrastruktuuria sekä kasvattamalla sataman valmiuksia palvella muun muassa merituulivoimapuistojen ja suunnitteilla olevien tuulivoimapuistojen rakentamista.

Hankkeen hakija on Porin Satama Oy (100 %). Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 01/2021–03/2023 on 23,2 M€, hankkeelle haetaan tukea yhteensä 7,0 M€ (30 %).

#### Kokkolan sataman kestävän kehityksen infrahankkeet

Kokkolan satama on TEN-T kattavan verkon merisatama ja Suomen suurin julkinen irtolastisatama ja kolmanneksi suurin yleissatama, joka palvelee erityisesti kaivosteollisuutta ja transitoliikennettä, Kokkolan satamalla on laajat takamaa-raideyhteydet ja se palvelee lisäksi viereistä Kokkola Industrial Park -teollisuuspuistoa (KIP), joka on Pohjois-Euroopan suurin epäorgaanisen kemianteollisuuden keskittymä.

Hankkeessa kehitetään Kokkolan sataman infrastruktuuria Hopeakiven satamanosassa ja Kantasatamassa vastaamaan kasvaviin kuljetustarpeisiin mm. rakentamalla Hopeakiveen uusi n. 120 m pitkä projektilastilaituri maasähkövalmiuksin. Laiturin taustalle rakennetaan n. 4 ha uutta lastinkäsittelyaluetta erityisesti tuulivoimalakomponenttien kuljetuksia varten, lisäksi Hopeakiven satamanosan olemassa olevaa raiteistoa laajennetaan ja pidennetään palvelemaan uutta kenttäaluetta. Lisäksi Kantasatamaan suunnitellaan uusi matkustaja-alusten autoramppi, joka mahdollistaa matkustajaliikenteen Kokkolan satamassa sekä palvelee useita teollisuudenaloja sekä sataman läheisyydessä, että laajemmalla alueella Keski- ja Pohjois-Suomessa. Hanke vastaa haun tavoitteisiin kehittämällä kattavan TEN-T-verkon satamainfrastruktuuria, erityisesti parantamalla yhteyksiä unionin reuna-alueille, kehittämällä sataman valmiuksia palvella rakenteilla olevia tuulivoimapuistoja, edistämällä maasähkön tarjontaa, ja parantamalla sataman raidekuljetusyhteyksiä. Projektissa rakennettava infrastruktuuri on kaikkien toimijoiden avoimesti hyödynnettävissä.

Hankkeen hakija on Kokkolan Satama Oy (osuus kustannuksista 100 %). Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 01/2021–12/2023 on n. 9,7 M€, hankkeelle haetaan tukea yhteensä n. 2,9 M€ (n. 30,5 %; investoinnit 30 % ja selvitykset 50 %).

#### Rauman ja Ystadin sataman ympäristöinvestoinnit

Kahden sataman yhteistyöhanke edistää vähä- ja nollapäästöistä merenkulkua Itämerellä. Se poistaa pullonkauloja kahdessa TEN-T kattavan verkon merisatamassa maasähkön saatavuuden sekä alusten käymäläjätevesien vastaanottolaitteiden osalta. Maasähkö vähentää merenkulun kasvihuonekaasu- ja muita haitallisia ilmapäästöjä. Se vähentää myös aluksesta tulevaa melua satamassa oloaikana, koska apukoneita ei tarvitse käyttää. Projektissa rakennettava infrastruktuuri on kaikkien toimijoiden avoimesti käytettävissä. Hanke vastaa EU:n päästövähennystavoitteisiin sekä maasähkön käyttöönoton lisäämiseen meriliikenteessä.

Rauman Satamassa rakennetaan viisi maasähkön syöttöpistettä neljälle eri laiturille, joiden syöttö saadaan kolmesta rakennettavasta muuntamosta, joihin syöttö tulee olemassa olevasta sähköverkosta. Laitureille tulee pistokeliittimet, joita voidaan myös hyödyntää muiden satamaoperaatioiden sähköistämässä ja päästöjen vähentämisessä. Raumalla tehdään myös tekninen suunnitelma muiden laitureiden tulevista maasähköjärjestelmistä ja testataan etäohjausjärjestelmää asennettaviin maasähkösyöttölaitteisiin.

Ystadin Satamassa Ruotsissa investoidaan maasähköön sekä käymäläjäteveden vastaanottolaitteistoon. Satamien yhteistyöhankeessa on tärkeässä roolissa tuloksista tiedottaminen muille Itämeren alueen satamille,

sekä tiedonvaihto investointeihin ja teknologioihin liittyen, tässä hyödynnetään olemassa olevaa Itämeren alueen satamien verkostoa (Baltic Ports Organization).

Hankkeen hakija on Ruotsin Ystadin satama, joka vastaa projektista, sen osuus kustannuksista 79%. Rauman Satama osallistuu hakemukseen, sen osuus kustannuksista on 21%.

Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 04/2021–10/2023 on 7,1 M€, josta Suomen osuus on 1,5 M€. Hankkeelle haetaan tukea yhteensä 2,13 M€ (30 %), josta Suomen osuus on 0,45 M€.

#### Twinport 5: Helsingin ja Tallinnan satamien kehittämishankkeet

Helsingin ja Tallinnan satamat ovat vuosia kehittäneet Pohjanmeri-Itämeri -ydinverkkokäytävällä matkustaja- ja tavaraliikennettä tukevaa merikuljetusreittiä Twinport-hankkeilla. Satamien yhteisprojekteissa on Helsinki-Tallinna -kaksoiskaupungin välisen liikenteen tehokkuutta parannettu samalla vähentäen niin suoria, kuin epäsuoria ympäristöhaittoja.

Twin Port 5-hankkeessa tehdään Helsingin sataman kehitysohjelman mukaiset selvitykset ja tekniset suunnitelmat. Tarkoituksena on v. 2021-2030 välisenä aikana keskittää Helsingin kantakaupungin Tallinnaan suuntautuva lauttaliikenne Länsisatamaan ja vähentää liikennepäästöjä sekä tehostaa satamatoimintoja. Twin Port 5-suunnitelmavaiheessa kolmelle pääprojektille tehdään tarvittavat selvitykset, jotka kattavat laaja-alaisesti tekniset, taloudelliset, kuin lainsäädäntöselvitykset. Helsingin Sataman hankkeeseen sisältyy Länsisatamatunnelin suunnittelu, joka on osa Helsingin sataman keskittämishjelmaa. Hankkeessa toteutetaan suunnittelu, taloudelliset tarkastelut, kaavoituksen vaatimat lisäselvitykset, sekä maaperätutkimukset. Sataman liikennetunnelin avulla vähennetään päästöjä ja ruuhkia sekä parannetaan Länsisataman läpäisykykyä. Tavoitteena on saavuttaa v. 2021-2023 valmius rakennusurakoiden kilpailuttamiseen. T1-termiini on osa kehittämishjelmaa ja edellytys Katajanokan Tallinnan suuntaan tapahtuvan liikenteen keskittämiseksi Länsisatamaan. Suunnitteluvaiheessa valmistaudutaan rakennusurakoiden kilpailuttamiseen, hankkeen kesto on v. 2021-2023. Liikenteen keskittäminen edellyttää nykyaikaisia laiturijärjestelyitä Länsisatamassa ja laiturialueelle LJ3-8 laaditaan modernisoinnin yleissuunnitelma, rakennussuunnitelma ja maaperätutkimukset. Suunnittelun tavoitteena on saavuttaa valmius rakennusurakoiden kilpailuttamiseen v. 2021-2023

Tallinnan satamassa parannetaan satamainfrastruktuuria sekä Muugan että Vanhan kaupungin satamissa.

Hankkeen hakijat ovat Helsingin Satama sekä Tallinnan Satama. Hankkeen kokonaiskustannukset ovat 14,6 M€, joista Helsingin Sataman osuus on 8,0 M€, sen hakeman tuen osuus on 4,0 M€. Kokonaisuudessaan hankkeelle haetaan CEF-tukea 7,4 M€.

#### Nemo-EMSWe: Suomen merenkulun kansallisen tietojärjestelmän toteutus

Hankkeessa toteutetaan Suomen merenkulun kansallinen tiedonhallintajärjestelmä, joka toimii kansallisena 'single window' -palveluna kaikille EMSW-asetuksen mukaisille ilmoitusmenettelyille. Tiedonvaihtopalvelun kautta alukset antavat satamakäynnin (saapuminen ja lähtö) alusselvitykseen liittyvät ilmoitusmuodollisuudet. Lisäksi sen kautta voidaan antaa lastina olevien tavaroiden tulliselvitykseen liittyviä tavarailmoitusmuodollisuuksia, jotka välitetään edelleen Tullin UTU-järjestelmään. Hankkeessa määritellään ja toteutetaan kansallinen ratkaisu (NSW) Euroopan komission monivuotisen käyttöönottosuunnitelman mukaisiin uusiin tai muuttuviin vaatimuksiin.

EMSW-projektin tavoitteena on laajemmin meriliikenteen toimijoiden hallinnollisen taakan keventäminen yhtenäisten rajapintojen, yhtenäistyvien ilmoitusprosessien sekä ilmoittajien eri toimintojen digitalisoinnin kautta. Projektissa toteutetaan haun tavoitteiden mukaisesti Suomen kansallisen merenkulun yhdenikkunan ratkaisun sovittaminen uusiin ja päivittyviin EMSWe-asetuksen täytäntöönpanosäädöksiin ja määräyksiin. Projektissa toteutetaan harmonisoidun ilmoitusrajapinnan sovittaminen kansallisiin merilogistiikan toimijoiden ja viranomaisten rajapintoihin.

Hankkeen hakijat ovat Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy/Suomi (81 %) 4,6M€, Satakunnan Ammattikorkeakoulu/Suomi (19 %) 0,88M€ ja Liikenne- ja viestintävirasto (0%).

Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 01/2023–6/2025 on 5,48 M€, hankkeelle haetaan tukea yhteensä 2,74 M€ (50 %). Hankkeelle on aiemmin myönnetty tukea Interreg-ohjelmasta v. 2018- 2021.

#### Just in Time Arrivals in European Ports

Merisatamien, satamaterminaalien ja meri- ja maakuljetusten toiminnallisella tasolla on edelleen tehottomuutta ja pullonkauloja: tarpeettomia odotusaikoja merellä (liikeneruuhkat, ankkuripaikat) sekä satamien maapuolella lisääntynyt energiankulutus sekä kasvihuonekaasupäästöjen syntyminen. Keskeisissä toiminnallisissa prosesseissa on ns. Port Call Process ja erityisesti teknologioiden mahdollisuudet helpottaa Just-in-Time Arrivals (JIT) -toimien toteuttamista. Havainnot erilaisista tutkimus- ja innovaatioprojekteista osoittavat, että alukset käyttävät keskimäärin 50 % koko satama-ajastaan muihin tehtäviin kuin tavaroiden operatiiviseen lastaamiseen ja purkamiseen, joka on yli 15 % heidän vuotuisesta polttoainekulutuksesta. JIT-toiminnan käyttöönotto johtaisi satamissa odotusaikojen lyhenemiseen, satamaterminaalien laiturilinjan parempaan käyttöön ja laivojen polttoaine- ja satamakustannusten alenemiseen. Lisäksi se mahdollistaisi kasvihuonekaasu- ja muiden päästöjen huomattavan vähentämisen.

Hankkeen tavoitteena on toteuttaa yhdenmukaistettu ja standardoitu tiedonvaihtoympäristö alusten ja satamien välille sekä satamien sisälle satamien resurssien ja alusten merimatkojen optimoimiseksi. Projektilla tuetaan kansainvälistä Just-In-Time Arrival -työtä, joka tehdään IMO:n puitteissa kansainvälisiä standardeja noudattaen ja käyttäen. Projektin tavoitteena on optimoida satamakäynnit ja parantaa meriliikenteen tehokkuutta. Laajamittaiseen pilottiin kuuluu kattava joukko Euroopan satamia, varustamoita ja johtavia järjestelmätoimittajia. JIT Arrivals -konseptin ja standardoidun tiedonvaihtomenettelyn laaja käyttöönotto suurissa, keskikokoisissa ja pienissä Euroopan satamissa parantaa satama- ja logistiikkajärjestelmän yleistä suorituskykyä ja satamakäyntiprosessien turvallisuutta sekä vähentää merenkulun hiilijalanjälkeä.

Hankkeen suomalaiset hakijat ovat Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy (0,5 M€), Unikie Oy (0,6 M€), Kokkolan Satama Oy (0,2 M€), Neste Oy (0,4 M€ 11 %), Wärtsilä Finland Oy (1,5 M€), Awake.ai Oy (0,3 M€).

Hankkeeseen osallistuvat lisäksi: Port Authority of Valencia, Port Authority of Barcelona, Port Authority of Huelva, Port Authority of Tenerife, Port Authority of Algeciras, Port Authority of Civitavecchia, Port Authority Venice, Port Authority of Tallinn, Port Authority of Lulea, Port Authority of Karlsund, Port Authority of Göteborg, Terminal Link (CMA CGM Group) – Malta Freeport Terminal, Suardiaz Shipping Lines, Swedish Maritime Administration, Norwegian Coastal Administration, Spanish Maritime Search and Rescue Agency, Digital Container Shipping Association, Terminal Industry Committee Association, SEAPort Solutions, Hiades Business Patterns, Prodevelop, Navelink, Port Authority of Hamburg, Port Authority of Rotterdam, International Port Call Optimisation Task Force, BIMCO, ALICE, IMO, Global Industry Alliance, Spanish General Directorate of Merchant Marine, Spanish State Ports Agency, IALA, IAPH, IPCSA, HELCOM, WATERBORNE, ESPO

Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 01/2023–06/2025 on 36 M€, josta Suomen osuus on 3,5 M€. Hankkeelle haetaan tukea yhteensä 18 M€ (50 %), josta Suomen osuus on 1,75 M€. Hankkeelle on myönnetty aiemmin EU-rahoitusta Interreg-ohjelmasta v. 2018-2021.

#### Julkisen pikalatauksen runkoverkon rakentaminen Suomeen (AFIF-instrumentti)

Hankkeen tavoitteena on rakentaa julkisen pikalatauksen runkoverkko Suomeen. Vuoteen 2025 mennessä hankkeessa rakennettaisiin pikalatausasema 30 Nesteen asemalle ympäri Suomen. Nesteen pikalatauksen runkoverkko parantaisi merkittävästi Suomen julkista latausverkostoa, varsinkin kasvualueiden ulkopuolella, joihin useat Neste asemat sijoittuvat. Kehittyneen maanlaajuisen pikalatauksen runkoverkon ansiosta sähköauton hankkiminen tulee realistisemmaksi vaihtoehdoksi myös kasvualueiden ulkopuolella.

Hankkeessa haetaan tukea kevyille ja keskiraskaille ajoneuvoille tarkoitetuille latauspisteille. Tukea haetaan 150 kW latauslaitteisiin. Kuitenkin ainakin osassa latausasemien sijaintipaikkoja on tarkoituksena rakentaa riittävän isot parkkipaikat niin, että myös isommat ajoneuvot pystyvät näitä 150kW latauspisteitä hyödyntämään. Suunniteltu latausasemakonsepti on niin kutsuttu satelliittikonsepti. Siinä on jokaisessa kohteessa 600-750kW kokonaisantoteho, joista teho jaetaan kahdeksaan lataussatelliittiin, joista ajoneuvot voivat ladata. Jokainen satelliitti voi antaa 150kW teholla energiaa, jos latausaseman tehoyksikön kokonaisteho ei ylitä. Eli jos asemalla on 600 kW tehoyksikkö ja 8 satelliittia, voi näistä satelliiteista 4 antaa samanaikaisesti 150kW teholla energiaa. Jos 8 satelliittia käytetään, on teho jokaisessa satelliitissa 75kW. Tällaisessa kohteessa tukea haetaan neljälle 150kW latauspisteelle.

Hankkeen hakija on Neste Markkinointi Oy (osuus kustannuksista on 100%)

Hankkeen arvioitu kokonaiskustannus ajanjaksolla 09/2022 - 09/2025 on 9 M€. Hankkeelle haetaan tukea yhteensä 3,5 M€ (38,9 %). Hanke rahoitetaan CEF-tuella, rahoituslaitoksen lainalla, sekä omalla rahoituksella. Rahoituksesta käydään neuvotteluja Nordean (kaupallinen pankki) sekä Finnveran (mahdollinen Implementing Partner) kanssa. Tarkoituksena on, että toinen näistä toimijoista rahoittaa projektin vaadittavan lainaosuuden (10% tukisummasta).

### 3. Esitys

Esitetään, että raha-asiaivaliokunta hyväksyisi muistiossa esitetyt hankkeet Suomen CEF-rahoitushakua koskeviksi hankkeiksi.