

Asia: VN/11483/2022

Lausuntopyyntö luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Lieksan kaupunki kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta kansalliseksi jakeluinfraohjelmaksi vuoteen 2035. Lausunnolla oleva luonnos sisältää monipuolisen tarkastelun jakeluinfraan ja ajoneuvokannan uusimiseen liittyvästä tilanteesta ja sen perusteella asetettavista tavoitteista.

Liikennesähkön, -metaanin ja -vedyn jakeluinfran sekä niitä hyödyntävän ajoneuvokannan uusiminen ja kehittäminen on välttämätöntä liikenteen nettohiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ilmakehään. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää realistista tilannekuvaa ja siihen pohjautuvia toteuttamistavoitteita sekä julkisten ja yksityisten toimijoiden hyvää yhteistyötä. Parhaimpaan lopputulokseen päästään erilaisten myönteisten kannustimien ja riittävien siirtymäaikojen avulla.

Lieksan kaupunki kiinnittää huomiota lausunnossaan jakeluinfraohjelman tavoitteiden realismiin. Esimerkiksi vetyä polttoaineena käyttävän raskaan liikenteen määrän kehittyminen ja siihen liittyvän vedyn polttoainejakeluverkoston kehittämistavoite ei vaikuta realistiselta. Tällä hetkellä teknologia on vasta kehitysvaiheessa. Lisäksi vetytalouteen liittyvän verkoston kehittyminen tulee viemään huomattavasti aikaa.

Samoin linja-autoliikenteen osalta tavoitteet vaikuttavat osin epärealistisilta. Vaikka kaupunkien sisäisessä liikenteessä sähköllä toimivat linja-autot ovat käyttökelpoisia, ei siitä voi vetää suoraa johtopäätöstä kaupunkien väliseen liikenteeseen ja tilausliikenteeseen. Kaupunkien välisessä liikenteessä ja tilausliikenteessä käyttövoimamurros ei ole yhtä nopeaa ja liikenteeseen liittyy sähkökaluston lataukseen liittyviä näkökulmia, esimerkiksi missä ja milloin voi ladata, julkisen latausverkon kattavuus sekä luotettavuus. Julkinen lataus- ja jakeluinfra (latauskentät, latauspoolit) on edellytys kaukoliikenteen ja tilausliikenteen linja-autojen käyttövoimamuutokselle. Liikenteen luonteen ja yritysliikenteen (paljon pieniä yrityksiä) vuoksi mahdollisuudet lataukseen aina omalla varikolla tai investoinnit esim. latausinfraan ovat rajalliset. Käyttövoimamuutoksen edistymiseen

vaikuttaa myös se, että kaukoliikenteen päätepiisteet ja tilausajoliikenteen kohteet sijaitsevat kaukana yrityksien varikoilta.

Edellä mainittuihin tekijöihin liittyvien haasteiden ratkaiseminen tulee hidastamaan sähköä käyttävien linja-autojen määrän lisääntymistä. Vaihto-ehtona sähkölle tulisi edelleen painottaa tässä vaiheessa biokaasutankkausverkoston kehittämistä ja biokaasun käyttöä linja-autoliikenteessä.

Biokaasu- ja synteettisen metaanin käyttömahdollisuus tieliikenteessä voisi selvitysten perusteella olla parhaillaan jopa 5000 GWh vuonna 2030. Kaasua olisi siis saatavissa riittävästi tieliikenteeseen. Biokaasuun siirtyminen olisi myös raskaassa liikenteessä tarkastelujaksolla realistisin energiamuoto. Vetyteknologian keskeneräisyys ja siihen liittyvän jakeluinfran puuttuminen estävät sen yleistymisen. Kuljetusyritysten näkökulmasta raskaan liikenteen sähköautoinvestoinnit ovat liian kalliita. Näin ollen tarkasteluajanjaksolla painopisteen tulisi olla kaasuautoilussa. Myös henkilöautojen osalta kaasuautoilu on edelleen suurelle osalle autoilijoita, erityisesti harvaan asutuilla alueilla, kaikista käyttökelpoisin vaihtoehto. Tämän takia biokaasuautoilta tulisi poistaa käyttövoimavero tavoitteen edistämiseksi ja pyrkiä edistämään biokaasulaitosinvestointeja merkittäväillä investointituilla. Biokaasulaitosverkoston tulisi olla laajuudeltaan sellainen, että nesteytyslaitosten rakentaminen kannattavasti mahdollistuisi hajautetusti. Nesteytetyn kaasutankkausasemaverkoston lisäksi tarvitaan myös paineistettujen asemien verkostoa. Konvertointitukijärjestelmää tulisi jatkaa.

Hajautettu biokaasujakeluasemien infra on myös huoltovarmuustekijä ja turvallisuuskysymys. Hajautettuun kotimaiseen energiatuotantoon nojaava tuotanto on kriisinkestävämpi ja vaikeammin eliminoitavissa kuin sähköön siirtämiseen voimalinjoilla nojaavat vaihtoehdot. Suomen tulisi toimia EU:ssa siten, että biokaasuun nojaava vaihtoehto tarkasteltaisiin rinnasteisesti vety- ja sähköteknologiaan. Tosiasiallisesti biokaasun käyttäminen energianlähteenä ei lisää kasvihuonekaasujen määrää, koska orgaanisen aineksen hajoamisesta syntyvä hiilidioksidi ja metaani joka tapauksessa päätyisi ilmakehään. Tämän takia Suomen tulisi toimia aktiivisesti siten, että kaasutankkausasemaverkoston kehittäminen tulisi Euroopan komissiossa hyväksytyksi.

Yleisesti ottaen voisi todeta, että jakeluinfraan liittyvässä suunnittelussa on jossain määrin huomioitu alueiden erilaisuus ja tarkasteltu siihen liittyviä ratkaisuvaihtoehtoja. Itä-Suomen raja-aluekuntien ja toimijoiden näkökulmasta on haasteellista, että tarkastelluissa vaihtoehtoisissa Itä-Suomen alueet erityisesti Pohjois-Karjalassa, Kainuussa ja Lapissa jäävät heikkoon asemaan suhteessa muuhun maahan. Selvityksessä olisi huomioitava, että kyseiset alueet ovat biotalouden, muun muassa puu-raaka-aine, osalta keskeisiä resurssialueita, joista raaka-aineita kuljetetaan tuotantolaitoksiin. Myös alueellinen huoltovarmuus ja turvallisuusnäkökulmat puoltavat sitä, että kyseisten alueiden jakeluinfran toimivuuteen kiinnitettäisiin erityistä huomiota ottaen huomioon pitkät etäisyydet ja alueen harva asutus.

Hyvärinen Marika
Lieksan kaupunki