

Asia: VN/31178/2023

Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Lausunnonantajan lausunto

Tieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

Ohjelmassa on tunnistettu oikein raskaan sähköisen liikenteen nykytila ja mahdollinen tulevaisuuden kehitys vuoteen 2030. Kuten luonnoksessa sanotaan, tällä hetkellä sähköisen raskaan liikenteen yleistymistä hidastaa se, että toimijoiden on käytännössä pakko investoida samanaikaisesti latausinfrastruktuuriin. Jos AFIR-asetuksen vaatimukset täyttävä liikennesähkön jakeluverkko kuitenkin valmistuu ohjelman mukaisessa aikataulussa ja on hinnaltaan kilpailukykyinen, voi raskas sähköinen kalusto yleistyä nopeamminkin kuin ohjelmassa arvioituun 4800 kuorma-autoon.

Tieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Vetykäyttöisten ajoneuvojen osalta ohjelmaluonnos asettaa kansallisesti tavoitteeksi 500 vetykäyttöistä kuorma-autoa. Ahola on kaikissa simulaatioissaan ja laskelmissaan todennut vedyn liikennekäytössä taloudellisesti kannattamattomaksi ratkaisuksi: kuten sähkökäyttöisissä kuorma-autoissa, ovat hankintakustannukset diesel-kalustoa kalliimmat - mutta myös huolto- ja käyttövoimakustannukset ovat kalliita.

Vetyajoneuvot siis yhdistävät sähkö- ja dieselkaluston huonot puolet, ja lisäksi niille on rakennettava kokonaan uusi jakeluinfrastruktuuri.

Vedyn tarpeellisuutta perustellaan ohjelmassa siten, että pitkillä matkoilla erittäin raskaissa kuljetuksissa suora sähköistäminen ei ole tällä hetkellä vaihtoehto. Näkemystä ei perustella. Katsomme, että suora sähköistys voi sopia pitkille matkoille hyvinkin pian lähitulevaisuudessa: kalusto kykenee jo nyt ajo- ja lepoaika-asetuksen mukaiseen akkukeston, ja sekä voimalinja, aerodynamiikka että akkuteknologia kehittyvät kovaa vauhtia.

Ymmärrettävästi vetyä koskevat linjaukset periytyvät EU-asetuksesta, mutta ohjelma antaisi oikean kuvan toimialan tilanteesta, jos siinä sanottaisiin suoraan, että toimialalla on myös erittäin suuria toimijoita, jotka eivät katso vetyä potentiaalisesti käyttövoimaksi liikennekäyttöön.

Kiitämme useita sähkölataukseen liittyviä toimenpiteitä. Esimerkiksi toimenpide T14 vastaa todelliseen tarpeeseen, johon törmäämme usein. Tätä kohtaa voisi kuitenkin vielä laajentaa: viranomaispuolella yhtenäisten käytäntöjen puutteesta eivät kärsi pelkästään sijoitusluvista vastaavat viranomaiset, vaan myös kuntatason rakennusvalvonta ja pelastustoimi. Käytännössä esimerkiksi latausinfraan yhteyteen kytkettävien energiavarastojen sijoitusmääräykset ovat erilaiset Suomen eri alueilla, ja paikallisen tulkinnan saa tietoonsa ainoastaan kokeilemalla - eli hakemalla rakennuslupaa.

Rautatieliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

Ei lausuttavaa

Rautatieliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Ei lausuttavaa

Lentoliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

Ei lausuttavaa

Lentoliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Ei lausuttavaa

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelmassa esitetty jakeluinfran ja markkinan nykytila sekä arvio tulevasta kehityksestä

Ei lausuttavaa

Meri- ja sisävesiliikenne: ohjelman tavoitteet ja toimenpiteet

Ei lausuttavaa

Muita huomioita ohjelmasta:

Ei lausuttavaa

Keto Jarmo
Oy Ahola Group Ab