

15.5.2020

**Fossiilittoman liikenteen tiekartta
Meri- ja sisävesiliikenteen alatyöryhmä, kokous 11/2020**

Aika 14.5.2020 klo 12.00 – 14.00

Paikka Skype

Osallistujat	Eero Hokkanen (pj.)	LVM
	Satu Hänninen (siht.)	Traficom
	Elina Andersson	Meriteollisuus ry
	Mats Björkendahl	Suomen Varustamot ry
	Miikka Hakala	Gasum Oy
	Sinikka Hartonen	Suomen Varustamot ry
	Vilja Klemola	YM
	Seppo Kykkänen	LVM
	Martti Larmi	Aalto-yliopisto
	Jyrki Mikkola	VTT
	Anita Mäkinen	Traficom
	Ville Räisänen	Traficom
	Anita Silanterä	TEM
	Kirsti Tarnanen-Sariola	Suomen Satamaliitto ry
	Ulla Tapaninen	Helsingin kaupunki

Kokouksen avaus

Puheenjohtaja avasi kokouksen klo 12.02.

Käytiin läpi alatyöryhmän työn jatkoa. Luonnos alatyöryhmän raportista tulee todennäköisesti tällä viikolla työryhmän jäsenille kommentoitavaksi. Sitä muokataan ja hiotaan toukokuun viimeisellä viikolla. Alatyöryhmä esittelee työnsä ylätyöryhmälle 2.6. Ylätyöryhmästä ainoastaan tielikennettä koskeva osuus etenee tiekarttana Valtioneuvostoon. Meri- ja sisävesiliikenteen alatyöryhmän työn pohjalta valmistellaan ilmastostrategia, jonka jatko selviää tarkemmin syksyllä. Se tulee ainakin osaksi LVM:ssä ensi vuoden aikana valmisteltavaa meri- ja sisävesiliikenteen ilmasto- ja ympäristöstrategiaa.

Kokouksessa kuultiin kolme esitelmää ja keskusteltiin alatyöryhmän raportista.

Polttokennot ja vety

Jyrki Mikkola, VTT, kertoi kahdesta EU-projektista, joissa demonstroidaan vetykäyttöisten polttokennojen käyttöönottoa yhteensä kolmessa aluksessa, Liite 1. FLAGSHIPS-projektissa suunnitellaan ja rakennetaan matkustaja-autolautta ja työntöalus ja niitä myös operoidaan 18 kuukautta. Norjan Stavangeriin tuleva matkustaja-autolautta (600 kW polttokennoteho, 200 matkustajaa, 60 autoa) operoi 260 km (19 h) päivittäin ja se tankataan kerran vuorokaudessa. Ranskan Lyoniin jokikäyttöön tuleva työntöalus (400 kW polttokennoteho) operoi noin neljä tuntia päivässä ja sen vetyvarastokontti vaihdetaan noin 10 päivän välein. MARANDA-projektissa asennetaan merentutkimusalus Arandalle polttokennojärjestelmä (165 kW), jonka avulla on mahdollista operoida seitsemän tunnin ajan ilman diesel-koneita. Esitelmässä suositeltiin, että Suo-

messä voidaan edistää päästötavoitteiden saavuttamista tekemällä esiselvitys kotimaiseen kohteeseen soveltuvista polttokennojärjestelmistä, vedyn säilyttämisestä, tuotannosta ja tankkauslogistiikasta, tukemalla kotimaisten yritysten pilottiprojekteja aiheeseen liittyen ja kansallisen regulaation avulla (esim. vaatimalla päästövähennyksiä osana reittiliikenteen kilpailutuksia).

Aiheesta käydyssä keskustelussa kävi ilmi mm., että vetypolttokennoja voitaisiin tuoda esimerkiksi lauttaliikenteeseen myös jälkiasennuksina.

Advancefuel-projekti

Martti Larmi, Aalto-yliopisto, kertoi Advancefuel-projektista, jonka tavoitteena on edesauttaa biopolttoaineiden käyttöönottoa, Liite 2. Projektista löytyy useita raportteja netistä ja siihen liittyen Aalto-yliopisto julkistaa kesän alussa työkalun, jolla voidaan tarkastella polttoaineiden ominaisuuksien vaikutuksiin päästöille. Larmi on toimittanut aiemmin Hokkaselle projektin poliittisia suosituksia koskevan raportin, joka tosin keskittyy pääosin tieliikenteeseen.

Laivaliikenteen murros

Ulla Tapaninen, Helsingin kaupunki, kertoi laivaliikenteen taustadynamiikasta ja murroksesta, Liite 3. Päästövähennystavoitteiden toteuttamisessa on kyse erittäin merkittävästä murroksesta, jota voisi verrata purjeista höyryyn siirtymiseen. Esitelmän korostettiin merenkulku olevan äärimmäisen ”heiluvaa” liikennettä, jossa talouden muutokset näkyvät kaksin tai kolmin kertaisina. Myös monet muut tekijät vaikuttavat heiluntaan, ajankohtaisena esimerkkinä koronavirus tulee mahdollisesti hiljentämään risteilybisnestä useaksi vuodeksi. Erilaisia muutoksia tapahtuu koko ajan ja niiden seurauksena esimerkiksi konttien ja laivojen ostohinnat muuttuvat. Kuljetusnopeuden liittyvinä näkökulmina esitelmässä kerrottiin kuljetusnopeuden olevan sitä suurempi mitä arvokkaampi lasti on, lastausnopeuden merkityksestä sekä alusten alentavan omaehtoisesti nopeutta kulujen karsimiseksi. Nopeuden alentamisen mainittiin helpoimmaksi tavaksi vähentää päästöjä, mutta muitakin keinoja tullaan käyttämään tavoitteiden saavuttamiseksi. Laivakonseptit tulevat muuttumaan joka tapauksessa. Nykyiset liikennöintikonseptit vastaavat nykyistä tilannetta. On mahdollista löytää joku muu tasapainopiste, jos esimerkiksi polttoaineen hinta nousee merkittävästi tai tulee uusi kansainvälinen määräys.

Aiheeseen liittyvässä keskustelussa oli esillä mm. pienten toimijoiden vaikeus investoida vähempi päästöisiin vaihtoehtoihin, rahti- ja matkustajaliikenteen eriytymiseen liittyviä näkökulmia sekä energiayhtiöiden rooli maasähköinvestoinneissa.

Alatyöryhmän raportti

Käytiin läpi raporttiluonnosta päästökaupan osalta. Keskusteltiin mm. päästökaupan aiheuttamasta hallinnollisesta taakasta, mahdollisesta kuljetusten siirtymisestä tieliikenteeseen ja siitä, mitä aluksia päästökauppa koskisi (esim. EU:n sisäinen liikenne, EU:n aluevesillä tapahtuva liikenne, EU:n ulkopuolelta EU:hun tuleva liikenne). Raporttiin tulee mahdollisesti erillinen laivasuunnittelua koskeva kappale.

Kokouksen päättäminen

Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 14.05. Seuraavassa kokouksessa käydään läpi alatyöryhmän raporttia ja sen ajankohdasta tulee tieto sähköpostitse.