

Käynnistääkö tuki käyttövoimamurroksen?

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
14.01.2021 00:00



Simeonin Volvo kuljettaa kaasua nesteytetyn kaasun voimalla.

Kaasukuorma-autojen hankintatuella pyritään vähentämään päästöjä. Samalla se tasoittaa hintaeroa perinteiseen tekniikkaan nähden ja luultavasti lisää kaasukuorma-autojen kysyntää.

Liikenteen ympäristövaikutuksiin puututaan parhaiten tiellä olevan autokannan uudistuksella. Henkilöautojen uusimista vähäpäästöisempiin on jo aiemmin vauhditettu romutuspalkkiolla. 1.12.2020 alkaen linja jatkuu. Tavoitteena on saavuttaa liikenteessä vuoteen 2030 mennessä päästötaso, joka on puolet vuoden 2005 tasosta. Keinona henkilöautoissa on hankintojen suuntaaminen voimakkaasti sähköiseen maailmaan.

Raskaan kaluston päästöjen ohjaamisessa on suositeltu erilaisten biodieselpolttoaineiden käyttöä. Sähkökäytön yleistymisen kuorma- autoissa on paljon haasteellisempaa kuin henkilöautoissa. Kuorma-autot ovat vielä pitkään polttomoottorikäyttöisiä. Nyt täysin uutena ajatteluna kuorma-autokannan uudistumiselle on ohjata hankintoja vähäpäästöisempään suuntaan. Tämä toteutetaan antamalla kaasukäyttöisille kuorma-autoille suoraa tukea hankintaan.

Vain yli 16-tonnisille

Kuorma-autokaupassa merkittävin volyyymi tulee yli 16 tonnin kokonaispainoisista kuorma-autoista. Myös ajosuoritteet ovat usein miten suurimmat tässä kokoluokassa. Tämä saattaa olla pohjana sille, että hankintatuki on kohdistettu juuri tämän kokoluokkaan. Pienemmät kuorma-autot ajavat kuitenkin paljon asutuskeskusten jakoliikennettä, jolloin taajamien ilmanpuhtaus koskee suurempaa ihmisjoukkoa. Voidaan toki olettaa, että sähkö on täällä konkreettisempi vaihtoehto, mutta vasta tulevaisuudessa.



Hankintatuen tavoitteena on vähentää liikenteen päästöjä edistämällä kaasun käyttöä raskaassa liikenteessä sekä nopeuttaa kaasunjakeluverkoston laajentumista lisäämällä liikennekaasun kysyntää.

Kaasu ratkaisee

Hankintatuki on katsottu selvästi erisuuruiseksi, kun kyseessä on joko nesteytetty tai paineistettu kaasu. Nesteytetyn LNG-kaasun käyttäjät saavat 15 000 euron hankintatuen. Sen sijaan paineistetun CNG-autojen hankintatuki on 5 000 euroa.

Maakaasun lisäksi voidaan käyttää myös biokaasua. Täysin uudistuvan biokaasun käytöllä voidaan vähentää polttoaineen elinkaaren aikaisia kasvihuonepäästöjä jopa 90

Käynnistääkö tuki käyttövoimamurroksen?

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
14.01.2021 00:00

prosenttia ja maakaasullakin 20 prosenttia verrattuna perinteisiin polttoaineisiin.

Tuen hakee auton ostaja tai pitkäaikaisvuokraaja Traficomilta. Kampanja on voimassa 30.11.2022 asti. Tuen rajausta vain viiden auton hankintaan herättää hieman kummastusta. Tällä saatetaan rajoittaa joitain isompia autonkäyttäjiä, kun kyseessä on kahden vuoden aikajänne.



Gasumin raskaan liikenteen myyntipäällikkö Ville Sipponen opetti kaasun tankkaamista Arctic Testissä vuonna 2019.

Tankkauspaikkoja löytyy ja lisää tulee

Energiavirasto järjesti lokakuussa 2020 kolmannen sähköisen liikenteen ja biokaasun liikennekäytön infrastruktuurin tukikilpailutuksen. Kilpailussa tuen hakijat antoivat tarjouksia tukisummista, joilla olisivat valmiita toteuttamaan biokaasun tankkausaseman tai sähköautojen joukkoliikenteen tai suuritehoisen latauspisteen investointihankkeen. Tarjouksia annettiin yhteensä 213, joista 35 koski biokaasun tankkauspisteitä, 14 linja-autojen latauspisteitä ja 164 sähköautojen suuritehoisia latauspisteitä. Kaasuasemahankkeista yli puolet on LNG/LBG-asemia.

Paineistetun kaasun tankkauspaikkoja löytyy Suomessa jo yli 50. Toki osa näistä on varsin ahtaita ja hankala käyttää kuorma-autojen tankkaukseen.

LNG-tankkausasemia on Suomessa yhdeksän. Näillä katetaan päätieverkosto kohtuullisesti, tosin pohjoisin LNG-asema Oulussa jättää Lapin liikenteen hankalammaksi toteuttaa.

- 1.12.2020 voimaan tullut kaasautojen hankintatuki nostanee autojen määrää, jolloin asemakattavuutta myös LBG:n osalta voidaan edelleen parantaa, uskoo raskaan liikenteen myyntipäällikkö **Jani Arala** Gasumilta.

Maatalouden yhteyteen on rakennettu kaikkiaan pari kymmentä kaasutuotantolaitosta. Lisäksi jätteiden keräysasemien yhteyteen on tullut näitä tuotantoyksiköitä. Oman haasteensa muodostaa näille jakelupisteen ja verkoston rakentaminen sekä kaasun puhtauden varmistaminen liikennekäyttöön.



Gasumin Turun jokin aika sitten avattu biokaasulaitos tuottaa LBG-kaasua edelleen jaettavaksi.

Biokaasua kentältä

Käynnistäkö tuki käyttövoimamurroksen?

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
14.01.2021 00:00

Valiolla on jo kokemusta LBG-autoista. Pian kaksi vuotta käytössä ollut Lahdesta operoiva Volvo on kerännyt kilometrejä jo 457 500.

- Kokemukset ovat hyvät ja auto on toiminut pääsääntöisesti moitteettomasti eikä matka ole koskaan keskeytynyt, kertoo autolla liikennöivä **Juhana Roimola**.

- Laskelmiemme mukaan ”polttoainekustannuksissa” säästöä on tullut, kun koko käyttöajan keskimääräinen kaasun kulutus on ollut 21,67 kg/100 km. vaikka käytämme ympäristöystävällisempää mutta kalliimpaa biokaasua, laskee kehityspäällikkö **Petteri Tahvanainen** Valiolta.

Valio on aloittamassa ensi vuoden alussa mielenkiintoisen kokeilun. Haapavedellä Vuorenmaan tilalla valmistetaan maatalouden jätteistä, lähinnä lannasta, biokaasua.

Tätä CBG-kaasua tullaan tankkaamaan neliakselisen Tridem-Scanian (malliltaan G410 B8X4) yhteensä 169,7 kg vetäviin tankkeihin. Laskennallisesti tämän pitäisi riittää yli 500 km ajoon.

Autoa tullaan käyttämään Haapaveden lähialueella niin, että auton optimaalinen suoritamatka riittää, kun tankkaus on kerran päivässä. Auton käyttö on pääasiassa keräilyajoa ilman perävaunua. Tällöin 410 hv teho riittää hyvin. Maatalouden biokaasun puhtaus on tärkeä tekijä. Valiolla on Virossa käytössä 3 CBG-kaasuautoa, jotka myös vetävät perävaunua. Tällöin kokonaispaino on 48 tonnia.

- Näillä parametreilla kulutus autoille on ollut keskimäärin 0,40 €/1 km dieselillä ja 0,20 €/km kaasulla. Kun huomioidaan paikalliset hintatasot sekä kaasussa että dieselissä, Virossa säästöä on saatu 20 €/100 km. Vuositasolla tällä saavutetaan jo ajomäärä huomioiden yli 30 000 euroa säästöä autoa kohden, kertoo Petteri Tahvanainen.



Valiolla on positiivisia kokemuksia kaasukäyttöisistä kuorma- autoista.

Käyttö ratkaisee

Isoissa kuljetusyrietyksissä autojen käyttö on monipuolista.

- Mikäli käyttö on ”linjamaista”, niin silloin kaasukäyttö on mahdollista, toteaa Simeonin toimitusjohtaja **Pontus Stenberg**.

- Vaikka meillä on kaikkiaan yli 250 autoa ajossa Suomessa, Ruotsissa ja

Käynnistääkö tuki käyttövoimamurroksen?

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus
14.01.2021 00:00

Baltiassa tällaista, niin tällaista varsinaista linja-ajoa on vähemmän. Toinen tekijä joka ohjaa meillä auton hankinnassa, on moottoriteho. Ajaessamme 68 tonnin kokonaispainoilla tehon tarve on 500-540 hv. Olemme toki hankkineet viime vuosien aikana käytännön kokemusta sekä LNG-moottoreista. Tavoittemme on myös tulevaisuudessa seurata tarkoin erilaista teknistä kehitystä ja huomioida se hankinnoissamme, jatkaa Stenberg.

Teksti | Matti Aarnio, kuvat | Henri Pakarinen, Gasum, Valio, Simeon

[TILAA AUTO, TEKNIikka JA KULJETUS!](#)