

Heikki Vestman kok

Toimenpideoite sähköisen lentoliikenteen edistämisestä

Eduskunnalle

Lentäminen on tehokas ja suhteessa vähäpäästöinen tapa liikkua nopeasti. Tämä johtuu siitä, että vauhdin kasvaessa vastusvoimien rooli korostuu. Ilmassa ei muun muassa muodostu vastaavaa kitkavastusta kuin maalla. Vaikka pienissä yleisilmailukoneissa moottorit kuluttavat suhteessa paljon polttoainetta verrattuna autoihin, tähän on kehitteillä merkittävä muutos sähköistymisen myötä.

Alana lentoliikenne on kasvussa. Viime vuonna maailmassa tehtiin yli 4 miljardia lentomatkaa. Kasvua oli 7 prosenttia edellisvuodesta, ja määrän arvioidaan 20 vuodessa kaksinkertaistuvan. Suomessa lentoliikenne on viime vuosina kasvanut lähes 10 prosentin vuositahdilla. Myös Helsinki-Vantaan lentokentällä on viime vuosina varauduttu kasvuun. Ihmisillä on tarve liikkua nopeasti.

Lentämisen määrää ei ole järkevää vähentää. Ihmiset tekevät lyhyitä lentomatkoja pääsääntöisesti työnsä vuoksi. Liikkumisen helpottamista edistävä lentäminen tehostaa ihmisten ajankäyttöä ja siten luo osaltaan edellytyksiä työlle, kasvulle ja suomalaiselle hyvinvoinnille. Ihmisten aika ei ole ilmaista.

Samat teknologiset innovaatiot, jotka mahdollistavat toimintasäteeltään käyttökelpoiset sähköautot, mahdollistavat myös sähköisen lentämisen. Arvioiden mukaan uusien sähkömoottoreiden kulluttaman sähköhinnan murto-osa lentopolttoaineen hinnasta ja huoltokulut ovat huomattavasti edullisemmat verrattuna polttomoottoriin. Lentokoneiden propulsioon sähköistymistä on verrattu jopa siihen, kun teknologian kehittyessä suihkuturbiinit korvasivat mäntämoottorit liikennelentokoneissa.

Sähköinen lentäminen mahdollistaa edulliset operointikulut. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että kaupallisesti kannattavien lentoreittien määrä kasvaa huomattavasti. Verrattuna muihin liikennemuotoihin lentoliikenteen merkittävä etu on se, että se tarvitsee huomattavan vähän rakennettua infraa verrattuna tie- tai raideliikenteeseen. Lisäksi suora lentoreitti on keskimäärin viidenneksen lyhyempi kuin maareitti. Näiden hyötyjen lisäksi sähkölentokoneet tuovat mukanaan muitakin etuja, kuten 60 prosenttia vähäisemmän lentomelun sekä tiheimät lähdöt.

Lentämisessä turvallisuus on etusijalla. Tämä tarkoittaa käytännössä myös sitä, että nykyisissä polttomoottoreissakin luotetaan pitkällä aikavälillä luotettavaksi todettuun, mutta usein jo vanhahtavaan teknologiaan. Etenkin lentokonemoottorien huoltotoiminta on tarkkaan säänneltyä.

Toimenpidealoite TPA 11/2020 vp

Tiukan sääntelyn vastapainona olisi perusteltua, että julkiset viranomaiset myös edistäisivät toimialan kehittämistä.

Norja on asettanut strategiseksi tavoitteeksi ottaa ensimmäiset sähkölentokoneet Norjan sisäisessä matkustajaliikenteessä käyttöön vuonna 2025. Lisäksi Norjan hallitus on asettanut tavoitteeksi, että maan sisäinen lentoliikenne on kokonaan sähköistä vuoteen 2040 mennessä. Vastaavaa strategista asemoitumista on meneillään Ruotsissa, jossa lentoteollisuus kokoaa alan toimijat Elise-projektin kautta yhteen. Suomessa vastaa selvitystyötä ei ole tehty eikä tekeillä, vaikka kansainvälinen kilpajuoksu kaupallisen ilmailun sähköistämiseksi on vauhdissa. Suomen tulisi olla edelläkävijä muussakin kuin päästövähennystavoitteiden määrässä.

Huolimatta siitä, että sähköisen lentämisen edistämisessä ollaan takamatkalla, Suomessa on hyvät edellytykset ottaa käyttöön sähköinen maan sisäinen lentoliikenne. Maassamme on kattava lentokenttäverkosto ja myös useita pienkenttiä. Finavian verkostoon kuuluu 21 lentokenttää, ja muita virallisia lentopaikkoja on 60 kappaletta. Suomesta löytyy myös ilmailuteknologian kehittämiseen liittyvää osaamista. Useita pienyrityksiä on mukana kehittämässä sähköisiä ja muita ekologisia ratkaisuja lentokoneisiin. Haasteena näissä innovaatioyrityksissä kuitenkin on se, että alan erityispiirteenä kehitystyö vie vähimmillään 5—10 vuotta, jolloin pitkäaikaisen rahoituksen tarve korostuu.

Ilmailun osuus globaaleista kasvihuonepäästöistä on 2—3 prosenttia. Paine päästöjen vähentämiseen kasvaa merkittävää vauhtia. Ilmailu on ala, jonka piirissä teknologia kehittyy kovaa vauhtia, ja se tuo mukanaan mahdollisuuksia saavuttaa merkittäviä päästövähennyksiä. Suomen rooli voi parhaimmillaan olla tässä se, että edistetään vähäpäästöisen teknologian kehittymistä ja globaalia käyttöönottoa.

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin sähköisen lentoliikenteen kansallisen strategian laatimiseksi sekä tulevaisuuden sähköisen lentotekniikan hyödyntämiseksi ja arvioimiseksi osana liikenteen kokonaissuunnitelmaa ja

että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin ilmailun kehittämistehtävän asettamiseksi selvästi jonkin viranomaistahon vastuulle.

Helsingissä 5.3.2020

Heikki Vestman kok