

# Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Huomio käytetystä terminologiasta

Jakeluinfraohjelmassa käytettyä sähköisten ajoneuvojen latausinfraan liittyvää terminologiaa olisi hyvä selkiyttää, ja terminologian yhtenäistäminen eri strategioiden, selvitysten ja muiden dokumenttien välillä olisi yleisemminkin tarpeen. Ongelmallista on muun muassa se, että latausasema-termiä käytetään viitatessa latauskenttiin tai -sijainteihin, eikä pelkästään viitatessa fyysiseen latauslaitteistoon, jossa voi olla yksi tai useampi latauspiste. Olisi myös hyödyllistä, että termien englanninkieliset käännökset ja mahdolliset eroavaisuudet jakeluinfra-asetuksen (AFIR) kanssa olisi listattu.

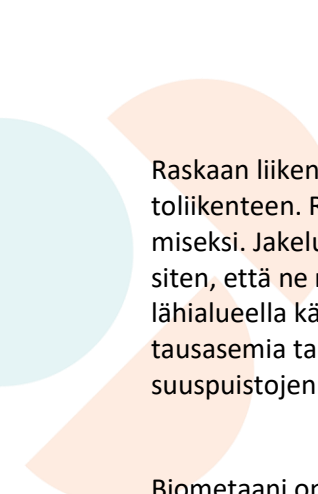
Latausinfraan kehittäminen erilaisissa yhdyskuntarakenteissa

Sähköisen latausinfraan kehitykseen kaupungeissa liittyy kysymyksiä mm. infrastruktuurin luomien tilantarpeiden ja investointien yhteensopivuuteen kestävien ja aktiivisten kulkumuotojen (kävely ja pyöräily) kehittämisen kanssa, etenkin tiiviillä keskusta-alueilla. Olisikin tärkeää arvioida, missä määrin rajallinen kaupunkitila mahdollistaa mm. kadunvarsilatauksen kehittämisen, vai olisiko latauspisteet tarkoituksenmukaisempaa keskittää autoille varatun tilan rajoittamiseksi. On myös tärkeää panostaa käyttäjäystävällisyyteen ja kuluttajien käytössä oleviin reaaliaikaisiin tietojärjestelmiin, niin ettei toimivan ja vapaan latauspaikan etsiminen aiheuta turhia ajokilometrejä ja niihin liittyviä haittavaikutuksia. On mahdollista, että toimivin latausinfra on erityyppinen erilaisissa kaupunkikudoksissa (ns. jalankulkukaupunki, joukkoliikennekaupunki ja autokaupunki). Kaupunkikudosajattelu ja kaupunkitilaan liittyvät kysymykset olisikin hyvä tuoda mukaan tuleviin selvityksiin latausinfra-ratkaisujen kategorisoinnin lisäksi (yksityinen/julkinen, hidas/suurteho, kadunvarsi/määränpää, jne.).

On myös todennäköistä, että latausinfraan kehittämisessä tulee vastaan konflikteja niiden luomien haittojen ja hyötyjen suhteen: esimerkiksi latauspisteiden määrän rajoittaminen voi olla ristiriidassa sähköautojen akkujen sähköverkolle tarjoamien palveluiden hyödyntämisen kanssa, mikä edellyttäisi (lähes) jatkuvaa kytköstä jakeluverkkoon. Näitä ristiriitoja tulisi ennakoida ja punnita.

Maaseudun taajamissa taloyhtiöt ovat rakentaneet latausmahdollisuuksia hitaammin kuin kaupungeissa. Tässä kontekstissa julkisella latausinfraalla on tällöin merkitystä niille asukkaille, jotka eivät pysty lataamaan autoaan kotona. Myös matkailijat ja kakkosasukkaat tarvitsevat latausmahdollisuuksia. Osassa maaseudun taajamia latauspisteitä on tällä hetkellä saatavilla hyvin niukasti. LATAAVA-hankkeen analyysi myönnettyjen yksityisen latausinfra-tukien kohdentumisesta osoitti myös, että Aran tuet ovat edistäneet taloyhtiöiden latausmahdollisuuksien kehittymistä lähinnä kaupunkiseuduilla (hankkeen loppuraportti: <https://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-364-7>).

Raskaan liikenteen ja työkoneneiden tilanne



Raskaan liikenteen ja työkoneiden sähköistyminen on hitaampaa kuin kevyemmän henkilö- ja pakettiautoliikenteen. Raskaan liikenteen ja työkoneiden sähköistäminen on kuitenkin tärkeää päästöjen vähentämiseksi. Jakeluinfra-asetuksen toteutuksessa tulisi suunnitella ja toteuttaa raskaan liikenteen latausasemat siten, että ne mahdollistavat kuljettajille mm. pakolliset lepoajat latauksen yhteydessä sekä myös latauksen lähialueella käytettäville työkoneille. Jakeluinfra-asetuksen kaupunkien ja tieliikenneverkoston lisäksi latausasemia tarvitaan raskaan liikenteen ja työkoneiden päästökeskittymiin mm. kaivosten, satamien, teollisuuspuistojen ja suurten logistiikkakeskusten yhteyteen.

Biometaani on välittömästi hyödynnettävissä raskaan liikenteen polttoaineena ja säilyttää asemansa pitkään. Maatalouden biomassojen metaanintuottopotentialista hyödynnetään nykyisellään vain murto-osa. Hyödyntäminen voi vähentää maatalouden ilmastopäästöjä. Erityisesti nesteytetyn biometaanin jakeluverkkoa ja -kapasiteettia on kehitettävä alueellisesti nykyistä laajemmaksi. Tämä palvelee myös työkoneiden päästöjen vähentämistä biometaanilla toimivien koneiden osalta, sillä niiden on sijaittava jakeluinfran lähellä tai polttoaine on saatava paikan päälle kuljetettuna. Työkoneiden osuus taakanjakosektorin CO<sub>2</sub>-päästöistä oli vuonna 2022 noin 9 %.