

## Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma

Vaihtoehtoisia käyttövoimia hyödyntävien, ammattiliikenteessä toimivien raskaan liikenteen autojen määrä Kymenlaaksossa on vielä vähäinen. Uusiutuvien käyttövoimien käyttö tulee ammattiliikenteessä lisääntymään hitaasti ja pääasiassa kevyempien kuljetusautojen kuten pakettiautojen käytössä. Raskaamman kaluston osalta siirtymistä vaihtoehtoihin käyttövoimiin rajoittaa investointien kova kustannustaso.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien kehitystä ja lopullista merkitystä on vaikea ennustaa, mikä vaikeuttaa jakeluinfran edellyttämän tilan ennakointia huomattavasti. Julkisen lataus- ja tankkausinfran sijoittaminen tulee todennäköisesti muodostumaan kaikkein suurimmaksi jakeluverkoston kehittämishaasteeksi.

Ilman erillisiä kannusteita sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen määrä autokannassa ei kasva tavoitteiden mukaisesti. Varsinkin lähivuosina raskaan sähkökäyttöisen kaluston määrä on vielä pieni ja julkisen latausinfran ei voida ennakoida kehittyvän markkinaehtoisesti.

Tavoitteissa on sivuttu rajoitetussa käytössä olevaa latausinfraa, joka täydentää julkista latausinfraa. Kuorma-autojen sähköistymisen nopeuttamiseksi tukea tulisi kohdistaa myös varikko- ja terminaalilatauksen kehittämiseen.

Vaikka pääosa sähkökuorma-autojen liikenteestä nojaa vielä toistaiseksi varikkolataukseen, rajoitetussa käytössä olevasta pisteestä tehdyllä välilatauksella sähköistä toimintamatkaa voidaan pidentää merkittävästi. Tällä hetkellä ongelmana on jakelupisteiden vähäisyys. Jakeluverkkoa tulisivin laajentaa merkittävästi, jotta ammattiliikenne maakunnissa pystyy suoriutumaan jakelutehtävistään tarkkaan aikataulutetussa jakeluliikenteessä ja henkilöliikenteen palveluissa.

Kokonaan puuttuva jakeluinfra ei vielä toistaiseksi mahdollista vedyn liikennekäyttöä eikä luo investointivarmuutta vetykäyttöisiin ajoneuvoihin ammattikäytössä. Vedyn liikennekäytön yleistymisen voi tapahtua ennakoitua nopeamminkin, mikäli vedyn jakeluinfra laajenisi ja vihreän vedyn saatavuus liikennekäyttöön olisi hyvä.

Kansallisen jakelu- ja latausinfrastruktuurin tuet ovat tärkeitä kannusteita erityisesti raskaan kaluston latausverkoston sekä nesteytetyn metaanin ja vedyn jakeluasemaverkoston rakentumisessa.

Ohjelmassa on hyvin tunnistettu vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran sijoittamiseen liittyvä maankäytöllinen ongelma. On erittäin tärkeää, että jakeluinfran tarpeet otetaan huomioon alueidenkäyttöä koskevan lainsäädännön uudistustyössä, liikennejärjestelmäsuunnitelmissa sekä valtion ja suurimpien kaupunkiseutujen välisissä MAL-sopimuksissa sekä maakuntakaavassa, jotta ne huomioidaan rahoituspäätöksissä ja niiden toteutumista seurataan.

Eryteisesti raskaan liikenteen käyttövoimien jakeluinfra tarvitsee paljon tilaa, mikä edellyttää varautumista jo hyvissä ajoin etukäteen maankäytön suunnittelussa.

Euroopan komission mukaan TEN-verkoilla on oltava levähdysalueita 60 kilometrin välein ja turvallisia (SSTPA) raskaan kaluston pysäköintialueita 100 kilometrin välein. Raskaan liikenteen taukopaikat ovat osa CEF-rahoituskelpoisia hankkeita.

Raskaan liikenteen päästövähennysten edistäminen edellyttää yhteiskunnan tukea sekä uusia käyttövoimia käyttävien ajoneuvojen hankintaan että jakeluinfran kehittämiseen. Kaluston hankintahinnat ovat toistaiseksi varsin korkeita ja kaluston tehokas käyttö edellyttää kattavaa latausinfraa.

Julkisen jakeluinfraverkoston kehittäminen on tehtävä käyttäjälähtöisesti. Käyttäjille merkittäviä asioita ovat sijainti, latausteho sekä digitalisaation mahdollisuudet, kuten helpot maksutavat.