

Det nationella distributionsinfrastrukturprogr ammet fram till 2035

Hur distributionsinfrastrukturen för nya
bränslen inom vägtrafiken utvecklas i
Finland

Slutsatser och centrala åtgärder för hur distributionsinfrastrukturen för nya drivmedel ska utvecklas i Finland

Allmänt

- För att främja energiomställningen inom trafik och transport måste Finland förbättra täckningen för distributionen av såväl el och gas för transport som väte för transport.
- Utvecklingen av distributionsinfrastrukturen för nya drivmedel och utvecklingen av det fordonsbestånd som använder dem har ett nära samband. Båda måste främjas parallellt.
- EU:s AFIR-förordning innehåller krav som Finland ska uppfylla i fråga om distributionsinfrastrukturen för såväl el och gas för transport som väte för transport. Förhandlingarna om förslaget till förordning pågår ännu.
- Målet är att distributionsinfrastrukturen för alternativa drivkrafter inom trafik och transport ska utvecklas i huvudsak på marknadsvillkor i Finland. Till den del det ännu inte finns förutsättningar för utveckling på marknadsvillkor (tung trafik, glest trafikerade områden) behövs det offentligt stöd och andra sätt att främja infrastrukturen.
- Som en av Finlands styrkor har identifierats i synnerhet tillhandahållandet av skalbara, intelligenta laddningstjänster. Finland har dessutom ambitiösa mål när det gäller utvecklande av en väteekonomi. Dessa är viktiga för utvecklingen av nationell infrastruktur och erbjuder också möjligheter till export.

Infrastruktur för elladdning som betjänar person- och paketbilar

- Den offentliga infrastrukturen för elladdning som betjänar person- och paketbilar har i Finland utvecklats rätt bra samtidigt som bilbeståndet har ökat.
- Kraven enligt AFIR-förordningen på den offentliga laddningsinfrastrukturen som betjänar person- och paketbilar torde 2025 uppfyllas genom TEN-T-stomnätet. Det ser även ut som om de krav som gäller det övergripande TEN-T-nätet kommer att uppfyllas 2030 när det gäller person- och paketbilar. Utan ytterligare åtgärder kan det inom de mest lågtrafikerade områdena inom det övergripande TEN-T-nätet bildas skuggområden.
- Att minimikraven enligt AFIR-förordningen uppfylls är inte till alla delar tillräckligt för att täcka behoven av offentlig laddning av person- och paketbilar. Laddning behövs överallt i Finland, också i områdena utanför TEN-T-nätet.
- För att undvika orimliga laddningstoppar på de livligast trafikerade områdena behövs det fler laddningsstationer för effektiv laddning än vad som förutsätts enligt AFIR-förordningen.
- Som nationellt mål ställs att det
 - för varje helt eldrivna person- och paketbil finns uteffekt på minst 3 kW via offentliga laddningsstationer och för varje hybridfordon finns uteffekt på minst 0,66 kW i slutet på varje år,

- i Finland för tillryggaläggande av långa sträckor finns minst 1,5 mycket snabba laddningsstationer med hög effekt på minst 150 kW per 100 helt eldrivna person- och paketbilar i slutet på varje år, och
- 2030 finns laddningsstationer på minst 150 kW längs huvudvägnätet i hela landet inom en radie av 50 kilometer.

Vid sidan av offentlig laddning med hög effekt spelar hemmaladdning och långsamare destinations- och gatuladdning en viktig roll när det gäller en bra användbarhet för elbilar.

Laddningsinfrastruktur för elektrifierad tung trafik

- I Finland finns det i nuläget ingen offentlig laddningsinfrastruktur för tung trafik.
- Elektrifieringen av busstrafiken i städerna har framskridit snabbt. När det gäller transporter som omfattar korta sträckor, såsom distributionstrafiken i städer, har elfordonsparker tagits i bruk och elektrifieringen förutspås öka i takt inom den närmaste framtiden. Ett offentligt laddningsnätverk behövs för att utvidga användningsområdet för tunga elfordon.
- Förslaget till AFIR-förordning förutsätter, beroende på slutresultatet av förhandlingarna, minst åtta offentliga laddningspooler för tung trafik inom TEN T-stomnätet senast 2025 och cirka 60 laddningspooler senast 2030.

Tankningsinfrastruktur för väte

- I Finland finns det i nuläget ingen offentlig tankningsinfrastruktur för väte.
- Det finns inte ett enda vätgasdrivet tungt fordon i Finland. Vätgastekniken är under utveckling och priserna på fordonen har hittills varit höga. Att det byggs tankningsinfrastruktur utgör också en förutsättning för att vätgasdrivna fordon ska bli vanligare.
- Det är ändamålsenligast att väte används i de objekt som inte kan elektrifieras direkt. Dessa användningsobjekt är i synnerhet tunga fordon som används för krävande transportuppgifter. Att transporter är krävande kan vara en följd av att transporterna utförs på avlägsna orter, att stopptiden är kort, att lasterna väger mycket eller kombinationer av dessa faktorer.
- Förslaget till AFIR-förordning förutsätter, beroende på slutresultatet av förhandlingarna, minst sju offentliga tankningsstationer för väte 2030.

Tankningsinfrastruktur för metan

- Distributionsnätverket för metan är glest och koncentrerat till södra Finland.
- I krävande transportuppgifter är metan med tanke på fordonstekniken ett omedelbart användbart alternativ. I person- och paketbilar håller metan däremot på att försvinna från urvalet av drivkraft i nya bilar till följd av EU:s nya CO₂-gränsvärden.
- I fråga om metan förutsätter förslaget till AFIR-förordning att en tillräcklig infrastruktur säkerställs för flytande metan inom TEN-T-stomnätet till och med 2025.
- Utifrån det målsatta antalet metangasdrivna fordon bör det i Finland finnas minst 30 distributionsstationer för flytande biometan 2025, minst 90 stationer 2030 och minst 180 stationer 2035. Dessutom bör det i Finland finnas minst 100 distributionsstationer för komprimerad biometan 2025. Det antal fordon som behövs för

att halvera växthusgasutsläppen från trafik och transport 2030 har uppskattats i det politiska scenariot för växthusgasutsläppen från trafik och transport (WAM).

Behövliga åtgärder

- Centrala åtgärder för att utveckla laddningsinfrastrukturen för person- och paketbilar är att infrastrukturstödet för trafik och transport riktas till uppkomsten av en offentlig laddningsinfrastruktur med hög effekt som uppfyller kraven enligt AFIR-förordningen samt att stödet för hemma- och arbetsplatsladdning fortsätter. Det görs en utredning av stödets effekter, och den främjar även identifieringen av framtida ändringsbehov. Det är viktigt att kommuner och andra aktörer är aktiva när det gäller att utreda användarbehoven, utbyta erfarenheter och anvisa plats för laddningsstationer för långsammare laddning.
- För att främja AFIR-kraven på och utsläppsminskningarna inom den tunga trafiken behövs det enligt den nationella distributionsinfrastrukturarbetsgruppens uppskattning 61–95 miljoner euro i offentligt stöd före 2030. Behovet av stöd preciseras sannolikt under 2023, när förhandlingarna om de bindande åliggandena på EU-nivå avslutas.
- När infrastrukturstöd för trafik och transport beviljas ska uppfyllandet av AFIR-kraven beaktas.
- Att minimikraven enligt AFIR-förordningen uppfylls är inte nödvändigtvis till alla delar tillräckligt för att täcka behoven till följd av den gröna omställningen inom den tunga trafiken. Därför måste situationen kontinuerligt följas upp och målen ses över vid behov.
- Samanvändning av infrastrukturen bör främjas för att förbättra lönsamheten hos projekt som gäller laddningsinfrastruktur för tung trafik.
- Kapaciteten hos elnäten och eventuella behov av förstärkning innebär utmaningar särskilt när det gäller tidtabellerna och kostnaderna för genomförandet av laddningsfält för tung trafik. Laddningsaktörerna ska således börja planera laddningsprojekt i ett tillräckligt tidigt skede tillsammans med det lokala elnätsbolaget. Det är också viktigt att tillståndsprocesserna görs smidigare.
- Smarta lösningar ska utnyttjas i utvecklingen av hanteringen av belastningen av elnäten och förutsättas i projekt som stöds av staten.
- För laddningsfält för tung trafik och tankningsstationer för väte och metan behövs det mycket plats, vilket ska beaktas i planeringen av markanvändningen. Detta innebär en särskild utmaning i tätbebyggda stadsområden.
- Uppkomsten av laddningstoppar inom livligt trafikerade områden ska följas upp. Inom mer glest trafikerade områden ska utvecklingen av laddningsinfrastrukturen följas upp och behovet av ytterligare åtgärder ses över.
- Med tanke på funktionssäkerheten ska det säkerställas att det finns alternativ till laddnings- och tankningsstationer också inom samma geografiska områden. Situationer ska undvikas där det inom ett område finns endast en laddnings- eller tankningsstation.
- Möjligheterna att använda data bör utnyttjas fullt ut vid planeringen av distributionsinfrastrukturen och främjandet av användarvänligheten.
 - Information om laddnings- och tankningsstationer ska vara digitalt och i realtid tillgänglig för konsumenterna. Förutom läget, laddningseffekten

och antalet laddningsstationer är även funktionsdugligheten en väsentlig uppgift.

- Information om de offentliga laddnings- och tankningsstationerna för alternativa drivkrafter ska på det sätt som förutsätts enligt AFIR-förordningen lämnas till den nationella kontaktpunkten. Det bör också bedömas om det ska föreskrivas om sådant lämnande av information till kontaktpunkten som överstiger AFIR-kraven.
- Möjligheterna att förbättra den information som tillhandahålls invid vägarna ska utredas.
- Prissättningen av laddning ska vara transparent och så långt det är möjligt basera sig på kilowattimmar. Det ska vara möjligt för konsumenterna att betala laddning och tankning med kort, och kompatibiliteten mellan andra betalningssätt ska främjas.
- Vid sidan av infrastrukturen ska anskaffningen och användningen av tunga fordon som använder nya drivkrafter stödjas genom anskaffningsstöd och beskattning. EU-finansieringsmöjligheterna och EU-bestämmelserna ska utnyttjas fullt ut.
- Att nya drivkrafter blir vanligare ska främjas också genom rådgivning, informationsutbyte och forskning.
- Utvecklingen av distributionsstrukturen ska följas upp regelbundet och behovet av att fastställa åtgärder ska bedömas i enlighet med denna uppföljning. Hur kraven som gäller 2035 uppfylls bör bedömas mer noggrant närmare tidpunkten i fråga.
- I fortsättningen ska målen för och utvecklingen av distributionsinfrastrukturen för nya drivkrafter granskas som en del av den nationella trafiksystemplaneringen (Trafik12). Dessutom ska behoven av en distributionsinfrastruktur för nya drivkrafter inom sjö- och flygtrafiken beaktas.