

1. ryhmäkeskustelu: Latausinfra edistäminen koko Suomen alueella

Kierros osallistujien kesken:

► Mitä kysymyksiä ja kommentteja alustus herätti?



Mitä ajatuksia alustus herätti - ryhmissä keskusteltua:

- ▶ Lainsäädäntö (esim. AFIR) koetaan jäykäksi -> toivotaan käytännönläheisempää ja markkinaehtoista kehittämistä ennemmin kuin sääntelyn ohjaamaa.
 - ▶ Logistiikkatoimijoiden omat tarpeet tulisi huomioida paremmin kuin pelkät AFIR-määritykset.
- ▶ Julkiselle latausverkolle on edelleen tarvetta vaikka lataus on pitkälti tällä hetkellä siirtynyt muualle kuin ns. huoltoasemille
 - ▶ Pienyrityksillä ei ole omaa latausinfrastruktuuria, joten julkiset latauspaikat ja myös latausinfran toteuttamisen tuki on tärkeää
 - ▶ Ylipäättäen on tarve pohtia laajasti, mihin julkista rahaa tulisi käyttää latausinfran kehittämisessä
- ▶ Yritykset sähköistävät ensin helpoimmat ja liikenteellisesti suotuisimmat reitit.
 - ▶ Latausverkon tulisi kehittyä aluksi vakioreiteille, myöhemmin myös vähemmän käytetyille alueille.
- ▶ On epäselvää, minkä kokoiset ja kapasiteetiltaan millaiset latausasemat ovat riittäviä eri tarkoituksiin.
 - ▶ Akkuvarastoja voidaan hyödyntää erityisesti alueilla, joissa sähköverkko on heikko tai kaukana.
- ▶ Melu- ja maisemavaikutukset (erityisesti kulttuuriympäristöissä) on huomioitava latausasemien suunnittelussa.

Latausinfran edistäminen koko Suomen alueella

Väite 1: Tieto latausasemille eri tavoin sopivista ja mahdollisista sijainneista on hajanaista ja vaikeasti saavutettavissa.

- ▶ Huomioita, vastalauseita tai lisäyksiä väitteeseen?
- ▶ Mitä keinoja on erilaisen tiedon koostamiseen ja yhdistämiseen?
- ▶ Keiden tulisi osallistua tiedon tuottamiseen? Miten eri tahojen tiedot ja tietotarpeet kannattaa yhdistää?
- ▶ Minkä tyyppiset tiedot (esim. kaavatilanne, sähköverkko, esteet, pysäköinti) on erityisen kriittistä saada yhteen paikkaan?
- ▶ Miten latausoperaattorien ja kuntien välistä tiedonkulkua voisi parantaa?

Väite 1 – ryhmissä keskusteltua

- ▶ Raskaalle liikenteelle sopivien latausasemien sijaintitieto on hajallaan eikä keskitetysti saatavilla.
 - ▶ Olemassa olevistakin latausasemista on saatavilla vain rajallista ja epäyhtenäistä tietoa.
 - ▶ Maakuntakohtaisia selvityksiä on tehty, mutta ne ovat paikallisia, eriaikaisia ja vailla valtakunnallista koontia.
 - ▶ Henkilöautojen latauspaikoille on karttapalveluja, mutta raskaalle liikenteelle ei ole vastaavaa ajantasaista palvelua.
 - ▶ Metsätehon MESI-hankkeessa toteutettu karttapalvelu on hyödyllinen, mutta tietotarpeita olisi laajemmalle ja reaaliaikaisemmalle tietolähteelle.
- ▶ Latausoperaattoreiden tulisi jakaa tietoa nykyisistä ja suunnitteilla olevista asemista kattavammin.
 - ▶ Fintrafficin NAP voisi toimia alustana tiedon kokoamiselle, mutta kattavuus edellyttää yhteistyötä.
- ▶ Kuntien tulisi tunnistaa ja osoittaa raskaalle liikenteelle soveltuvat latausalueet sekä arvioida niiden fyysinen saavutettavuus.
 - ▶ Yhteistyötä tarvitaan latausoperaattoreiden, kuntien ja valtion välillä, jotta sijoituspaikat voidaan tunnistaa ja arvioida yhdessä (ml. tie- ja alueinfra).

Latausinfran edistäminen koko Suomen alueella

Väite 2: Pääväylien varrella raskaan liikenteen latausinfran suurin haaste on sopivien ja riittävien maa-alueiden saaminen latauskäyttöön.

- ▶ Huomioita, vastalauseita tai lisäyksiä väitteeseen?
- ▶ Valtakunnallisesti tärkeiden latauspaikkojen käyttöönoton/käytön laajentamisen esteet?
- ▶ Miten voitaisiin varmistaa, että esim.
 - ▶ vapautuvat oleelliset huoltoasematontit ohjautuvat latauskäyttöön?
 - ▶ taukopaikkojen yhteyteen muodostuu latauskenttiä ja tarvittavat palvelut?
- ▶ Mitä toimenpiteitä valtio tai alueet voisivat tehdä omien pääväylän varrella sijaitsevien alueittensa suhteen, jotta ne ohjautuisivat tehokkaammin latauskäyttöön?

Väite 2 – ryhmissä keskusteltua

- ▶ Raskaan liikenteen taukopaikkoja ja latausinfraa tulisi tarkastella kokonaisuutena, suuret ajoneuvot eivät mahdu mihin tahansa.
 - ▶ Esim. pääkaupunkiseudulla tukeudutaan jo naapurikuntien tarjontaan.
 - ▶ Latausinfra tulisi olla osa liikenneinfrastruktuuria.
- ▶ Suurin haaste on tilan riittävyys sekä maankäytön vaihtoehtoiset tarpeet. Kysynnän ja tilan suhde on paradoksaalinen: tilaa on siellä missä ei ole kysyntää, ja kysyntää siellä missä ei ole tilaa.
 - ▶ Seudullinen liikennejärjestelmäsuunnittelu on keskeinen väline varmistaa, että jakelu- ja latausinfra sijoittuu tarkoituksenmukaisesti erityisesti silloin, kun yksittäinen kunta ei halua osoittaa maa-alueita tähän tarkoitukseen.
 - ▶ Kaupunkien tahtotilasta ja suunnitelmista tarvitaan enemmän näkyvyyttä ja vuoropuhelua, jotta kysyntä ja maankäyttö voidaan yhteensovittaa
 - ▶ Latauspalvelujen tulisi sisältyä luontevasti osaksi olemassa olevaa toimintaa, esim. satama- ja logistiikkatoimintoihin ilman kaavamuutostarvetta -> kaavan tulkinta vastaamaan tämän päivän tarpeita!
- ▶ Tulisi tukeutua jo olemassa oleviin palveluihin ja sijoittaa raskaan liikenteen latausinfra näiden yhteyteen
 - ▶ Maapinta-alan rajallisuus rajoittaa uuden latausinfraan rakentamista, joten kehittäminen on realistisinta toteuttaa olemassa olevien palveluiden yhteydessä.
 - ▶ Kuljettajille on varmistettava toimivat taukomahdollisuudet latauksen aikana, jotta infra palvelee käytännön tarpeita.

Väite 3: latauspaikat on sijoitettava ja suunniteltava varaus ja aikataulutus mahdollistaen ja kuljettajien tauko- ja palvelutarpeet huomioiden, jotta ne ovat aidosti käytettäviä.

- ▶ Huomioita, vastalauseita tai lisäyksiä väitteeseen?
- ▶ Mitä ovat tarvittavat palvelut (esim. turvallisuus, pysäköintitila, yöpyminen...) latauksen yhteydessä? Miten niiden olemassaoloa latauspaikoilla voidaan edistää?
 - ▶ Mikä taso riittää?
 - ▶ Onko tarpeen määrittää vähimmäispalvelut? Mitä ne olisivat ja milloin/missä niitä voisi vaatia?
- ▶ Digitaalisten palveluiden (varaus, reaalinen käyttöaste, ...) hyödyt ja esteet?
- ▶ Miten kaupallisia palveluja voitaisiin integroida niin, että latauspaikat ovat taloudellisesti houkuttelevia?

Väite 3 – ryhmissä keskusteluta

- ▶ Kun puhutaan latauksen hybridimalleista, voidaan puhua kahdesta asiasta, joilla molemmilla voidaan saavuttaa kustannustehokkuutta ja joustavuutta:
 - ▶ raskaan ja kevyen kaluston yhteiset latausalueet tai/sekä
 - ▶ julkisen ja yksityisen latauksen yhdistämisestä
 - ▶ Julkisen ja yksityisen latauksen hybridimalli voi toimia erityisesti logistiikkaterminalien ja teollisuusalueiden yhteydessä, esimerkiksi sijoittamalla osa latauksesta aidatun alueen sisälle ja osa ulkopuolelle
- ▶ Raskaan ja kevyen kaluston sijoittaminen samalle latauskentälle vaatii huolellista suunnittelua, sillä rekkoja ei yleensä haluta alueille, joissa jalankulkijoita ja henkilöautoja liikkuu paljon
 - ▶ Voidaan kuitenkin pohtia myös ajallista hajauttamista, tapahtuuko suuri henkilöautojen määrä samaan aikaan kuin rekkojen lataustarve?
 - ▶ Metsäteollisuuden näkökulmasta hybridimallit ovat kiinnostavia, mutta kuljettajapalveluille ei aina löydy riittävästi tilaa, ja raskaalle ja kevyelle kalustolle saatetaan tarvita erilliset alueet turvallisuussyistä.
 - ▶ Pelkästään raskaalle liikenteelle rakennettu palvelukonsepti ei useinkaan ole taloudellisesti kannattava, joten kevyen liikenteen käyttäjämäärää tarvitaan kokonaisuuden elinvoimaisuuden varmistamiseksi.
- ▶ Sähköliittymien ja energiainfran osalta yhteiskäyttö on luontevaa: sama kapasiteetti voi palvella sekä raskasta että kevyttä liikennettä.
 - ▶ Satamissa raskaan ja kevyen kaluston yhdistäminen on haastavaa rajallisen maankäytön vuoksi, vaikka sähköverkon teho ei yleensä muodostakaan merkittävää rajoitetta. Pääpaino on logistiikan palvelemissa.

Latausinfran edistäminen koko Suomen alueella

Väite 4: Parhaiksi latauksen ratkaisuiksi nousevat hybridimallit, joissa julkinen/yksityinen ja raskaan/kevyen kaluston lataus yhdistyvät.

- ▶ Huomioita, vastalauseita tai lisäyksiä väitteeseen?
- ▶ Missä määrin hybridimallit voisivat vähentää maankäytön tarvetta ja lisätä kapasiteettia? Mitkä ovat toiminnan esteet?
- ▶ Mitä (ja millä ehdoin) ei-julkisia alueita olisi mahdollista/järkevintä tarjota latausoperaattorien julkiseen(kin) käyttöön? Missä määrin niitä (esim. satama-, varikko- tai logistiikka-alueita, ym.) voisi avata osittain myös julkiselle lataukselle?
- ▶ Mitä lataustoimintojen velvoittamis/lisäys/yhdistämismahdollisuuksia kunnan/valtion omistamilla maa-alueilla oleviin palveluihin on olemassa? Mitä tämä vaatisi?
- ▶ Mitkä ovat edellytykset ja esteet olemassa olevien palvelujen (esim. huoltoasemien) yhteyteen tulevalle ja laajennettavalle lataustoiminnalle?

Väite 4 – ryhmissä keskusteltua

- ▶ Yöpymispaikkojen ja latauspalvelujen kehittäminen kannattaa keskittää alueille, joilla on jo olemassa olevia palveluasemia
 - ▶ tyhjästä on vaikea rakentaa toimivia kokonaisuuksia
- ▶ Yöpymisalueilla suihku- ja hygieniapalvelut ovat tärkeitä, mikä ohjaa sijoittumista palveluiden läheisyyteen
 - ▶ Kaupunkialueilla perushuoltoasema riittää moniin tarpeisiin, mutta liikkuvaa työtä tekevät kuljettajat tarvitsevat myös sisätiloja taukojen pitoon
- ▶ Varauspalveluiden toimivuudesta kaivataan kansainvälisiä esimerkkejä ja kokemuksia jatkokehityksen tueksi.
 - ▶ Suomessa ei vielä ole juurikaan tietoa suunnitelmista varauspalvelujen käyttöönottoon liittyen.
 - ▶ Varauspalvelujen arvioitiin olevan todennäköisesti tarpeellisia erityisesti raskaan liikenteen latauspaikoilla.
 - ▶ Satamissa varausjärjestelmät voisivat auttaa hallitsemaan kysyntäpiikkejä silloin, kun laivat saapuvat ja suuri määrä ajoneuvoja tarvitsee latausta yhtä aikaa.
 - ▶ Kysyntäpiikkejä syntyy satamissa sekä laivojen saapuessa että lähtiessä, mikä korostaa ennakkoinnin ja kapasiteetin hallinnan tarvetta.
 - ▶ Varausjärjestelmien nähtiin olevan keskeinen keino vahvistaa kuljettajien luottamusta saatavilla olevaan kapasiteettiin erityisesti satama-alueilla.