

Asia: VN/3876/2022

## **Lausuntopyyntö sähköautojen latausverkoston kansallista kehittämistä koskevasta arviomuistiosta**

### Lausunnonantajan lausunto

**Mikä arviomuistiossa kansallisen sähköautojen latausverkoston kehittämiseksi esitetyistä toteuttamisvaihtoehdoista (A-C) on lausunnonantajan näkökulmasta paras vaihtoehto?**

Toteuttamisvaihtoehto B: nykytilan jatkaminen ja toimenpiteiden tehostaminen

**Miksi tämä toteuttamisvaihtoehto on lausunnonantajan näkökulmasta paras vaihtoehtoista?**

Vaihtoehto C on tarpeeton, sillä huoltoasemille on syntynyt ja sähköautojen yleistymisen kiihtyessä syntyy yhä enemmän latauspisteitä markkinaehtoisesti. Latauspisteiden perustaminen on huoltoasemayrittäjälle tapa pitää kiinni asiakasvirroista liikenteen sähköistyessä. Vaihtoehto C on myös periaatteellisen ongelmallinen, koska yrityksille sanelluilla velvoitteilla tulisi olla erittäin painavat perusteet eikä hallinnollistaloudellista taakkaa tule tarpeettomasti lisätä.

Vaihtoehto A, nykytilan jatkaminen, ei poista pullonkaulaa, joka liittyy kotilatauspisteiden puuttumiseen. Omakotitaloihin latauspisteen toteuttaminen on helppoa, mutta taloyhtiössä hidas päätöksentekoprosessi, tiedon puute, murrosvaiheen epätietoisuus sekä joissain tapauksissa henkilöstiriidat ja asenneongelmat voivat estää latauspisteiden toteuttamisen.

Vaihtoehto B on paras vaihtoehto, mikäli ryhdytään toimenpiteisiin, joilla mahdollistetaan kotilatauspaikan saaminen sitä tarvitsevalle. Taloyhtiön asukkaalla voi olla tällä hetkellä tilanne, että omaa latauspaikkaa ei saa edes rahalla, joten markkinaehtoisuuskaan ei toteudu.

**Mihin jatkovalmistelussa tulisi kiinnittää erityistä huomiota?**

Tutkitun tiedon käyttöön toimenpiteiden suunnittelussa ja ohjaamisessa. Sähköautot eivät ole enää marginaalinen tuote, joten esimerkiksi haastatteluihin ja valmiisiin data-aineistoihin perustuvalla tieteellisellä tutkimuksella tai laadukkaalla selvitystyöllä saadaan kartoitettua pullonkauloja ja eri

toimenpiteiden vaikuttavuutta. Suomalaisista puolelta asuu muualla kuin pientaloissa [1] (kerros- rivitaloissa sekä liikerakennuksissa), joten taloyhtiölatauksen mahdollistaminen on tärkeässä roolissa liikenteen sähköistämiseksi. Toinen haastava paikka ovat suurten kaupunkien keskustat, joiden taloyhtiöillä ei ole välttämättä omia pysäköintipaikkoja ollenkaan tai niitä on vain harvoille asukkaille. Tällaisissa kohteissa tulisi panostaa kaupungin, kaupungin energiayhtiön tai vastaavan tahon kadunvarsipysäköintiin tai julkisiin pysäköintilaitoksiin toteutettavaan latausmahdollisuuteen.

Norja on monella tavalla samankaltainen maa Suomen kanssa – liikennettä ajatellen pinta-ala, väkiluku ja ilmasto erittäin samanlaiset. Norjalaisten kokemuksia ja tutkimuksia liikenteen sähköistymisen ja siihen liittyvän infrastruktuurin tukemisesta ja toteuttamisesta tulee tarkastella ja ottaa sekä mallia toimivista käytännöistä että välttää toistamasta mahdollisia virheitä.

[1] Tilastokeskus 2018 [https://www.stat.fi/til/asas/2017/asas\\_2017\\_2018-05-17\\_fi.pdf](https://www.stat.fi/til/asas/2017/asas_2017_2018-05-17_fi.pdf)

### **Lausunnonantajat voivat tuoda esiin myös yleisesti näkemyksiään vaihtoehtoisten käyttövoimien infrastruktuurin ja erityisesti sähkölatausinfrastruktuurin kehittämisestä Suomessa.**

Pikalataus- ja suurteholatausinfrastruktuuria syntyy jo markkinaehtoisesti riittävästi: esimerkiksi 31.12.2021 Suomessa oli rekisteröitynä 6450 Tesla-merkkistä täyssähköautoa. Teslan omia suurteholatauspisteitä oli 78. Suhdeluku pikalatauspisteiden määrässä on siten 1:83, eli hieman parempi kuin 1:100. Teslan latausasemilla ei ole havaittu mainittavia ruuhkaongelmia edes juhannuksena ja vastaavina lomakausina. Yksi myötävaikuttava tekijä on, että Teslan latausasemilla on useita, tyypillisesti 8 pikalatauspistettä. Mikäli kaikki ovat käytössä, on todennäköistä, että joku asemista vapautuu pian.

Toimenpiteissä tulisi kiinnittää huomiota siihen, että erityisesti suurteholatauspisteitä perustetaan keskittymiksi TEN-T verkon alueelle ja liikenteen solmukohtiin. Tällöin autoilija löytää samasta paikasta todennäköisesti vapaan latauspisteen ja suuriin keskittymiin on myös taloudellisesti kannattavaa perustaa palveluita autoilijoille. Keskittäminen tuo skaalautuja myös sähköistykselle ja kunnossapidolle.

Paikkoihin, joissa vietetään pidempiä aikoja, kuten kaupunkien keskustoihin, riittää pienempi latausteho. Lisäksi on epätarkoituksenmukaista ohjata muuten ohiajavaa liikennettä kaupunkien keskustoihin lataamaan.

Muistiossa on käytetty ansiokkaasti lähdeviitteitä, mutta etenkin kohdissa, joissa viitataan ”moniin selvityksiin” (s. 12) tai ”useisiin tutkimuksiin” (s. 4), olisi hyvä käytäntö viitata edes muutamiin niistä.

Raportissa lukee, että ”Yksityiskohtaista tietoa huoltoasemilla sijaitsevista sähköautojen latauspisteistä ei ole kootusti saatavilla.” Sähköautojen pikalatauspaikkoja on 430, joten on

kohtuullisella vaivalla laskettavissa käsin, kuinka moni niistä sijaitsee huoltoaseman yhteydessä. Yleensä päätieverkon varrella sijaitsevat pikalatauspisteet sijaitsevat juuri huoltoasemilla.

Yleisesti ottaen muistio on laadukkaasti laadittu ja Sähköinsinöörit – SIL ry jäsenineen tarjoaa mielellään asiantuntemustaan liikenteen sähköistykseen liittyvissä kysymyksissä.

Linja-aho Vesa  
Sähköinsinöörit – SIL ry