



Suomen ilmastopaneeli

Markku Ollikainen & Jyri Seppälä, sihteeristö Matti Sihvonen & Sally Weaver

Suomen ilmastopaneelin näkemykset toteuttamisvaihtoehtoihin

Ilmastopaneeli kannattaa vaihtoehtoa B, täydennettynä uudella elementillä tarjouskilpailulla, jossa yhteiskunta korvaa ennalta määrätyn osuuden latausasemien investointikustannuksista. Tarjouskilpailuun voisivat osallistua huoltoasemat, logistiikkakeskukset, sähköalan ja muut toimijat.

Perustelu. Vaihtoehto A on riittämätön vastaamaan sähköautokannan kasvutarpeeseen. Se tarjoaa alhaiset kannustimet latauspisteiden tarjontaan, joten oletettavasti latausverkosto kehittyi liian hitaasti sekä henkilö- että raskaiden ajoneuvojen tarpeisiin. Vaihtoehto C on ongelmallinen: huoltoasemille asetettu velvoite ei ole paras tapa edistää latausinfrastruktuurin tarjontaa, eikä se takaa yhteiskunnan kannalta optimaalista latausasemien sijoittelua. Velvoite voi myös vähentää huoltoasemien määrää, koska syrjäisemmällä sijainneilla ei välttämättä ole kannattavaa perustaa pika- ja suurteholatauspaikkoja. Vaihtoehto B:ssä pelkkä toimien tehostaminen ei riitä parhaan lopputuloksen saavuttamiseen.

Tarjouskilpailun etuja. Kustannuksia osittain korvaava tarjouskilpailu laskee toimijoiden kustannuksia ja kutsuu huoltoasemia ja muita toimijoita laajemmin mukaan. Tarjouskilpailun sääntöjen avulla latauspisteitä voidaan kohdistaa alueellisesti yhteiskunnan tarpeiden mukaisesti, samoin henkilö- ja raskaan liikenteen lataustarpeet voidaan ottaa paremmin huomioon. Huoltoasemat saisivat myös mahdollisuuden ulkoistaa tarjouksessaan latausasemien investointeja alan energiatoimijoille, mikä lisäisi asiantuntemusta ja loisi uutta synergiaa osaamisen tasolla samalla kun latausjärjestelmät lisäisivät oheistuotteiden kysyntää huoltoasemilla. Raskaan liikenteen latausinfrastruktuurin osalta tarjouskilpailu sallisi logistiikkakeskusten ja muiden kuljetusalan solmukohtissa toimivien tahojen osallistumisen tarjouskilpailuun, ja latausasemat järjestäytyisivät ammattiliikenteen kannalta parhaille paikoille.

Tarjouskilpailun toteuttaminen. Tarjouskilpailu tulisi toteuttaa sopivasti mitoitettulla tukiprosentilla huomioiden erilaiset painotukset ja tarpeet, kuten alueellinen jakauma, etäisyys olemassa oleviin latauspisteisiin, etäisyys ydin- ja kattavaan tieverkkoon sekä arvioituihin liikennemääriin ja sähköautokannan kehitykseen. Tarjouskilpailun avulla tuki tulisi suunnata tarkasti siten, että sen avustuksella saadaan mahdollisimman suuri vaikutus aina kulloiseenkin tarpeeseen. Tämä vaikutus saadaan kustannustehokkaasti. Tarjouskilpailujen järjestämisestä energia-alalla on Suomessa hyviä kokemuksia ja vaihtoehdossa B esitetyn asiantuntijatyöryhmän tehtävänä olisi laatia suunnitelma tarjouskilpailun toteuttamisesta. Tarjouskilpailu voidaan toteuttaa noin vuoden valmistelulla perustuen tutkimukseen ja asiantuntijoiden kuulemisiin. Optimaalisen tarjouskilpailun toteuttaminen vaatii ennusteita tulevaisuuden tarpeista ja autokannan kehityksestä. Valmistelu edellyttää muun muassa seuraavien asioiden tarkastelua:

- Mitkä ovat latausverkoston kannalta keskeiset liikenteen solmukohdat?
- Liikennevirrat eri ajanjaksoina ja energiatarpeen näkökulmasta?
- Sähköautokannan kehitys ja arvio sähkölatausinfrastruktuurin kannattavuuden kehityksestä olennaisissa tai syrjäisemmissä paikoissa?
- Kuinka huomioida tehotarve alueellisesti ja ajallisesti?

- Kuinka turvata kaksisuuntaisen latauksen toteutuminen?

Raskaan liikenteen osalta olennaista olisi analysoida

- Onko varikko- ja lastauspohjaiseen raskaan liikenteen latausinfraan suunnitteluun riittävä yhteisymmärrys ja tietopohja?
- Löytyykö henkilö- ja raskaan liikenteen latauksen järjestämisessä yhteisetuja?

Runkotieverkoston varrelle rakennetut yksityisten henkilöautojen ja raskaamman kaupallisen liikenteen yhteiskäyttöiset latauskentät voisi olla alkuvaiheen latausinfraa kasvattava ratkaisu, mihin voisi suunnata infratukea. Latausinfraa tulisi ulottaa myös terminaalien, varikkojen, logististen solmupisteiden ja raskaan kaluston hallien yhteyteen, koska ne ovat tavaraliikenteen kuljetuspalveluja tarjoavien ajoneuvojen luonnollisia latauspaikkoja. On myös syytä huomioida, että raskaimmalla kuorma-autokalustolla ja pitkillä ajomatkoilla vety on sähköä todennäköisempi käyttövoimavaihtoehto jo tällä vuosikymmenellä.

Tarjouskilpailu on oleellinen latausasemaverkoston luomisen alkuvaiheessa. Sähköautokannan kasvaessa kehitys edennee markkinaehtoisesti, jolloin tarjouskilpailulle ei enää ole tarvetta. On todennäköistä, että raskaan liikenteen osalta julkisen tuen tarve kestää pidempään kuin henkilöautojen tapauksessa.

Kadunvarsilatauksen haaste. Tarjouskilpailun ohella infratukea tarvittaisiin myös kaupunkien kadunvarsilataukseen, koska merkittävä osa kaupunkien autokannasta on kadunvarsipysäköitynä ja tarvitsee yön yli tapahtuvaa hidaslatausta. Kotilatausmahdollisuuksien puuttuminen ja julkisen latausverkoston kattavuuden kehitykseen liittyvä epäily ovat sähköauton korkean hankintahinnan lisäksi suurimpia esteitä ladattavan auton hankinnalle. Älykäs ja kaksisuuntainen kadunvarsilataus auttaisiin näiden esteiden voittamiseen ja kysyntäjousten luomiseen.