

Turun liikennepodin kausi 1, jakso 2: Kaupunki sähköistää liikennettä

Äänitteen kesto: 37 min

Litterointimerkinnot

Haastattelija:	Jalmari Salaterä
Vastaaja:	Juha Pulmuranta
sa-	sana jää kesken
(sana)	epävarmasti kuultu jakso puheessa tai epävarmasti tunnistettu puhuja
(-)	sana, josta ei ole saatu selvää
(--)	useampia sanoja, joista ei ole saatu selvää
, . ? :	kieliopin mukainen välimerkki tai alle 10 sekunnin tauko puheessa

[alkumusiikki]

Jalmari Salaterä: Tervetuloa seuraamaan Turun liikennepodia, joka on tällä kaudella osa EU-rahoitteista USER-CHI-hanketta. Tänään keskustelemme Turun kestävästä liikenteestä: miten Turun liikenne sähköistyy, mikä on kaupungin rooli tässä, ja mihin kaupunkiliikkumisen tulevaisuus on menossa. Minä olen kaupunkiliikkumiseen erikoistunut toimittaja Jalmari Salaterä, ja tänään vieraanani on Turun kaupungin kehittämisasiantuntija Juha Pulmuranta. Tervetuloa studioon Juha.

Juha Pulmuranta: Kiitos.

Jalmari Salaterä: Ennen ku aloitetaan ni on ihan pakko kysyy, että millä kulkuvälineellä sä saavuit tänään paikalle?

Juha Pulmuranta: Tänään tulín töihin kimppakyydillä vaimon kanssa Mynämäeltä ja kulkuvälineenä oli kesällä käytettynä ostettu sähköauto. Eli sähköseen liikkumiseen ollaan pikkuhiljaa meidänkin perheessä siirrytty.

Jalmari Salaterä: Sähkönen liikenne on sulle siis aika arkinen asia varmaan?

Juha Pulmuranta: Joo, nyt ainaki sanotaan viimeisen kahden vuoden aikana, että ensin hankittiin sähköpyörä perheen käyttöön ja nyt sitten sähköauto eli sen verran tuttu.

Jalmari Salaterä: Sä oot tosiaan kehittämisasiantuntija kaupungilla. Tää titteli nyt ei ihan hirveästi kerro, et mitä sä teet. Mitä kaupunkiliikkumisen ratkaisut esimerkiksi tarkoittaa tässä sun tapauksessa, jos nyt ihan suomeks tai täs tapauksessa turuksi halutaan selittää. Mitä kaupunkiliikkumisen ratkaisut tarkoittaa?

Juha Pulmuranta: Turun kaupungilla on hyvin kunnianhimonen tavoite olla hiilineutraali tän vuosikymmenen loppuun mennessä, ja suurin kanto kaskessa on tää liikenne ja liikkuminen. Eli sitä pitäis saada vähäpäästöisemmäksi. Meidän yksikön tehtävä on kehittää uusia ratkasuja siihen, että miten tää temppu saatais hoidettua. Tai näin ehkä pähkinäkuoressa, mutta todellisuus on tietty laajempi ja monitahosempi. Mutta tää on tiivistetysti se meidän idea.

Jalmari Salaterä: Entäs sun henkilökohtanen työnkuva täs yksikössä, niin mitä sä teet?

Juha Pulmuranta: Mä aloitin täs tehtävässä kesäkuun alussa, ja sitä ennen tätä tehtävää tai edes tehtävänimikettä ei ollu meidän yksikössä eikä koko kaupungissa. Eli ihan koko tehtävänkuva ei viel oo selvillä, mutta sanoisin että kehittämisasiantuntija, tämmönen kestävä liikumisen moniottelija. Eli vähän tilanteen ja tarpeen mukaan valitaan ne työtehtävät. Mutta tällä hetkellä päällimmäisenä on kestävä kaupunkiliikkumisen suunnitelman laatiminen ja Turun sähkölatauksen yleissuunnitelman tekeminen. Eli tällaset työtehtävät.

Jalmari Salaterä: Sä sanoit, et tän kaupunkiliikkumisen suunnitelma... mikä tää on? Miks tällanen tehdään? Onks tää pakko tehdä vai mistä on kyse?

Juha Pulmuranta: Tää liittyy nimenomaan siihen Turun tavoitteeseen siitä hiilineutraalista kaupungista eli liikenteen ja liikkumisen päästöt on edelleen liian suuria. Ja toisaalta esimerkiksi yksityisautoilu on liian yleistä, jotta hiilineutraaliustavoite voitais saavuttaa. Sen takii tarvitaan hyvin konkreettisia toimenpiteitä kaupungilta, että kaupunkilaisten liikennettä ja liikkumista saatais kestävämpään suuntaan. Tää kaupunkiliikkumisen suunnitelma on käytännössä asiakirja, mikä määrittelee ne toimenpiteet, joita kaupunki voi seuraavan viiden vuoden aikana tehdä edistääkseen kestävää liikkumista. Ja toisaalta sit viel määrittelee niille toimenpiteille mittarit ja vuosittaiset tavoitteet ja myös arvioi niitten eri toimenpiteiden vaikuttavuutta, että mitä toimenpiteitä kannattaa tehdä ja missä järjestyksessä ja niin edelleen.

Jalmari Salaterä: Onko tää semmonen mikä on muillaki kaupungeilla käytössä? Onks Turku tässä ainoa vai mistä on kyse?

Juha Pulmuranta: Turku ei oo ainoa eikä Suomessakaan ensimmäinen, että monet kaupungit kuten Lahti, Helsinki, Tampere on tehny jo vastaavan asiakirjan. Turussaki toki on on jo tämmönen seudullinen suunnitelma tehtynä muutaman vuoden takaa, ja tää uus suunnitelma nyt koskee lähinnä tätä Turun kaupungin aluetta ja täydentää tän seudullisen suunnitelman toimenpiteitä. Että nää, ja toki ulkomaille tän kestävä kaupunkiliikkumisen suunnitelman konsepti on tosi suosittu ja kymmenet, ellei jopa sadat eurooppalaiset kaupungit on sellasen suunnitelman tehnyt, ja se on levinny myös Euroopan ulkopuolelle. Eli tää on semmonen hyvä käytäntö, mikä Euroopas on

kehitetty ja mitä myös EU on halunnu entisestään tukea. Ja jatkossa vuoteen 25 mennessä eurooppalaisen verkoston kaupunkisolmukohdat on velotettuja tekemään nimenomaan tällanen suunnitelma. Eli Turku on yks näist solmukohdista, ja se on yks syy minkä takii Turulla on nyt tarpeena tehdä se dokumentti.

Jalmari Salaterä: Eli tää on EU-tasolta tullu määräys, et tämmönen pitää kaupungin tehdä?

Juha Pulmuranta: Kyllä. Täs on oikeestaa moniakin syitä minkä takii kaupunki nyt lähti sitä tekemään. Tää on yks niistä, mutta toki ne on mun mielestä tärkeimpiä vielä ne kaupungin omat tavoitteet. Että se oikeesti tarvitaan se suunnitelma ja ne konkreettiset toimenpiteet ja vastuiden määrittelyt, että kuka vastaa mistäkin toimenpiteistä ja niin edelleen.

Jalmari Salaterä: Onko tää nyt semmonen, et tää ohjaa kaupunkii? Vai onks täs nyt kyseessä taas yksi selvitys, mikä haudataan pöytälaatikkoon vuosiksi pölyttymään? Vai uskallaks sä täs vaiheessa sanoo, et minkälaisii konkreettisii toimii sielt on ehkä tulossa?

Juha Pulmuranta: Hyvä kysymys. Mutta tohon ensimmäiseen kysymykseen, mitä esitit, niin sanon, että tää tulee poikkeamaan niistä aiemmista ohjelmista. Kestävään liikkumiseen liittyenki on tehty hyvin paljon erilaisii suunnitelmii ja ohjelmii. Lähdetään nyt vaikka pyöräilyohjelmasta tai kävelyn ja oleilun ohjelmasta liikkeelle. Niin suunnitelmii on, mutta ongelma niis on ollu se, että niitä toimenpiteitä ei oo ehkä vastuutettu kenellekään, niitten edistämistä. Ja toisaalta myöskään sitä toimenpiteiden seurantaa tai mittarointii ei oo viety kovin pitkälle niissä ohjelmissa. Tai niitten vaikuttavuutta ei ole arvioitu kovin tarkkaa. Eli esimerkiksi, että miten jokin tietty toimenpide vaikuttaa vaikkapa kulkutapajakaumaan eli suomeksi sanottuna siihen, että millä kulkupeleillä kaupunkilaiset liikkuu eli autoilla vai pyörillä vain jalan vai jollain jaetulla tai yhteiskäyttösellä kulkuneuvolla. Eli tämä kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma tulee nimenomaan panostamaan siihen, et se ois vaikuttava, ja sit pystyttäis seuraamaan sitä ohjelman ja niitten toimenpiteiden edistymistä paljon paremmin ku aikasemmin. Mutta toki nää toimenpiteet, mitä suunnitelmaan tulee mukaan, niin niis hyödynnetään niitä ideoita, ajatuksii, mitä jo aikasempiin ohjelmiin, kirjoihin ja kansiin on laadittu.

Jalmari Salaterä: Sä mainitsitki tässä nää eri kulkumuodot ja kulkutavat kaupunkiliikkumisessa, ku puhutaan paljon täst kestävästä liikkumisesta. Millanen rajanveto voidaan vetää, et mikä liikkuminen on kestävä ja mikä ei? Miten kaupunki jaottelee tän?

Juha Pulmuranta: Tää on tosi hyvä kysymys. Helppo vastaus tähän on se, että kestävi kulkumuotoja on kävely, pyöräily ja joukkoliikenteen käyttö. Mutta sit voidaan samaan hengenvetoon miettiä vaikkapa etätyön tekemistä, että siinä se liikkumisen tarve on poistettu. Eli voidaan väittää, että se ois se kaikist kestävin

kulkumuoto, jos tarkastellaan näit ympäristövaikutuksi. Toki sitte jos mietitään tätä päättynyttä korona-aikaa ja ajatellaan sosiaalista kestävyyttä, niin se ei välttämättä oookkaan niin mielekäs vaihtoehto se etätyö. Eli aina riippuu siit näkökulmasta, että mikä on kestävää ja mikä ei. Mut toki semmonen raaka jaottelu on se, että kaikki tämmöset aktiiviset, fyysistä aktiivisuutta vaativat kulkumuodot on kovin kestäviä. Joukkoliikenne on siellä kestävien puolella, ja sit taas yksityisautoilu on vähemmän kestävää, lentoliikenteestä puhumattakaan. Ehkä tämmösellä jaottelulla voitais mennä.

Jalmari Salaterä: Entä ku tää liikenne nyt on sähköistymässä, niin onks tässä ratkaseva käyttövoima? Et onks silloin kyseessä kestävä liikenne vai ei? Vai onko nimenomaan se kulkutapa tässä nyt se ratkaseva, et onks se kestävää vai ei?

Juha Pulmuranta: Täst tulee jonkun verran työkavereiden kanssakin keskusteltuu. Jos mietitään vaikkapa sähköautoo tuol kaupunkiliikenteessä, niin kyllähän se sähköauto on auto siinä missä polttomoottoriautokin. Se vaatii sen saman tilan sielt kaupunkitilasta ja toisaalta tuottaa myös esimerkiksi saman verran sitä rengasmelua ku se polttomoottoriauto, ellei jopa enemmän, koskaniitten paino on suurempi ku perinteisissä autoissa. Mutta sitte jos tarkastellaan näit ilmastopäästöjä, niin toki sähköinen kulkuneuvo on puhtaampi ku sit tämmönen perinteinen polttomoottoriauto.

Jalmari Salaterä: Tää kaupunkiliikkuminen on muuttunut Turussa viime vuosina. On tullu näitä skuuutteja, yhteiskäyttötavarapyörii ja erilaisii uusii ratkasui. Minkälaisii projektei Turus on tällä hetkel kehitteillä tohon kaupunkiliikkumiseen liittyen? Ainakin ite huomasin tossa Kupittaalla pyörätallin, kun tulin tänään kaupunkiin. Et onks jotain muita täl hetkellä menossa tai tulossa?

Juha Pulmuranta: Joo, nyt on yllättävän paljonkin erilaisii toimenpiteitä ja eri kokoisia. Tää Kupittaan pyörätalli on yks hyvä esimerkki siitä, että mitä tässä USER-CHI EU-hankkeessa on tehty. Siinä hankkeessa on yhteistyökumppanina Turusta myös TVT Asunnot, Vaso ja Turku Energia. He on sit täs hankkeessa kehittäny omia latausratkasuja heidän asiakkailleen. Eli latausratkaisuja niin sähköpyörän käyttäjille kuin sähköpotkulautojen käyttäjille ja toisaalta myös sitten sähköautoilijoille. Eli kaikille sähkösen liikenteen käyttäjille löytyy ratkaisuja ja nimenomaan innovatiivisii ratkasuja, jois on hyödynnetty aurinkopaneelia. Aurinkopaneeli tuottaa sen sähkö, tai ainaki pääosan siit sähköstä, mitä näis latureissa sitten tarvitaan. Sit toki meil on muitaki toimenpiteitä. Meil on esimerkiks linja-autoaseman kanssa tällä hetkellä yhteistyötä siitä, että miten me saatais sinne linja-autoaseman aulatiloihin tämmönen säilytysratkasu, mitä on monta vuotta asiakkaiden toimesta pyydelty sinne. Ja myös sitten miten voitais sitä linja-autoaseman asemalaiturien opastusta parantaa. Tai ylipäätään opastusta siel linja-autoaseman alueella. Sit jos palataan viel sähköiseen liikkumiseen, niin meil on sähköautokoulu ja kestävän liikkumisen neuvontaa Skanssin Monitorissa tarjolla. Kaupungin palvelukarttaan on kehitetty kaupunkilaisii palveleva liikkumisnäkyä, mist näkee monenlaisii tietoja

liikenteeseen ja liikenneolosuhteisiin liittyen. Meil on kaikenlaista. Monia eri toimenpiteitä liittyen sähköseen liikkumiseen, mutta myös tämmöseen perinteeseen kestävästä liikkumisesta edistämiseen. Matkaketjuajattelu ja niin edelleen. Täs nyt ehkä muutamia niistä.

Jalmari Salaterä: Sähköautot, jos niistä nyt puhutaan. Kun mainitsit tän selvityksenkin, minkä kanssa työskentelet tällä hetkellä, kun sähköautot on lisääntymässä. Jos nyt katsoin oikein, heinäkuussa täyssähköautoja oli reilut 63 000 ja hybridautoja siihen päälle vielä 118 000. Liikenne sähköistyy, henkilöautoilu sähköistyy. Ja tää sit tietty vaatii näitä sähkölataustolppia myös tänne Turkuun. Millanen tää Turun nykyinen julkinen sähkölatausverkosto on? Onks se kuinka kattava, kuinka kovalla käytöllä, osaaks sä siihen sanoo mitään?

Juha Pulmuranta: Turussa on tällä hetkellä noin 350 julkisessa käytössä olevaa latauspistettä, ja se pitää sisällään niin kadunvarsilta löytyvät paikat kuin sitten esimerkiksi huoltoasemien tai kauppojen pihalta, hotellien pihoilta, löytyvät paikat. Eli kaikki ne latauspisteet, joita kuka tahansa voi vapaasti käyttää. Käyttöasteesta meillä ei oo tarkkaa tietoa. Suurin osa näistä 350:stä paikasta on tosiaan yksityisten tahojen tarjoomii. Otetaan esimerkiksi K-lataus tai ABC-lataus, niin ne on sellasii, jotka tiedot heillä vaan on. Näitten yksityisten lisäksi kaupungin kaduilla, julkisella katualueella, on Turku Energian noin 10 vuotta sitten asentamii latauspisteitä, ja niistä meil on ehkä jonkun verran tarkempaa tietoa. Ja toki niit on ehkä helpompi seuratakin. Et tos meidän ja meidän yksikön vieressä on tää Puutarhakadun latauspiste, ja jos kattoo sitä käyttöastetta päivisin, niin se on todella, todella korkea. Eli kyl niille selvästikin tarvetta on. Me ollaan osana tätä sähkölatauksen yleissuunnitelman laatimista laadittu tämmönen laaja verkkokysely erilaisille sidosryhmille, ja sen myötä sit saatu myös tarkempaa kuvaa siitä, et minkälaisii tarpeita ihmisil on. Ja eri käyttäjäryhmil.

Jalmari Salaterä: Viime keväänä moni kaupunkilainen saattoi verkossa löytää tämmösen sähkölatauksen yleissuunnitelman kyselyn, johon asukkaat sai vastata ja osallistuu. Sä mainitsit tän tos alkupuolella, mut mikä tää yleissuunnitelma siis on, ja miks semmonen tehtiin?

Juha Pulmuranta: Sähkölatauksen yleissuunnitelma haluttiin tehdä, koska tää sähkönen liikkuminen on yleistymässä niin voimakkaasti ja nopeesti. Ne ratkaisut, joita kaupunki 10 vuotta sitten teki sähkölatauksen suhteen, niin ne ei enää päde, ja markkinat on kehittyneet. Erilaisii toimijoita on tullut lisää alalle ja tää sähkölataussuunnitelma laatii yhteiset pelisäännöt eri toimijoille, että mikä on kenenkin rooli tän liikenteen sähköistämisessä. Toisaalt sähkölataussuunnitelma myös varmistaa, että kaikilla kaupunkilaisilla ois tasapuoliset mahdollisuudet sähköseen liikkumiseen siirtymiselle. Kaupungin rooli on myös varmistaa osana sitä suunnitelmaa, että se latauksen hinnoittelu on sellaista, et se on reilua käyttäjille. Toki kaupungin pitää myös ottaa huomioon se, että näit latausoperaattoreita on

paljon, ja antaa heille myös tasapuolisia mahdollisuuksia liiketoiminnan tekemiseen. Eli tän kaltaisia juttuja ensisijaisesti on ajateltu tähän suunnitelmaan sisällyttää.

Jalmari Salaterä: Täs kun katsoin tätä kyselyä, niin sidosryhmii täs oli viis eli ammattiliikenne, asukkaat, taloyhtiöt, kaupallisen kiinteistön omistajat ja viimeisenä oli yritykset. Millasii sähköön lataamiseen liittyvii tarpeit näil eri sidosryhmillä on? Onks kaupunki niitä miettinyt tai millainen millainen rooli niillä on?

Juha Pulmuranta: Tähän kyselyyn kaiken kaikkiaan vastas lähes 500 henkilöä. Eniten edustettuna oli asukkaat ja sitten taloyhtiöt, eli heistä meil on nyt tarkin kuva siitä, et mitä he kaipaa ja he tarvitsee. Nää muut sidosryhmät, jotka mainitsit, niin niistä saatiin paljon vähemmän vastauksia ja joudutaan vielä hakee lisätietoa. Ottamaan suoraan yhteyttä esimerkiksi taksialan yrittäjiin, joka täs jo loppukesästä tehtiinkin. Yllättävän monelta puuttuu tää latausmahdollisuus kotoa eli he nimenomaan kaipaa sitä, et ois paljon julkisii latauspaikkoja. Ja se mikä yllätti täs kyselyssä myös oli se, että hyvin moni nimenomaan haluais jatkossa ladata sen oman autonsa esimerkiksi näillä tämmösillä julkisilla kadunvarsipaikoilla. Eli esimerkiksi huoltoasemat tai kaupat ei korostunu niin paljon, mitä sitten nää kadun varren paikat. Eli ollaan tulkittu niin, että täs nimenomaan asukkaat kaipaa esimerkiksi sitä, että he vois yön yli jättää sen sähköauton lataukseen kadun varteen. Eli sellasii latauspaikkoja ainaki tarvittais. Oliko siin vielä jatkokysymystä näistä muista tarpeista, niin taloyhtiöistä toki kans on nyt sitten tarkempaa tietoa, et mikä se heidän tilanne on. Taloyhtiöt kovasti nyt sitten selvittelee mahdollisuuksia saada niitä latauspaikkoja sinne heidän parkkipaikoilleen, ja siihen liittyen selvittelee sitä, miten ne rahotetaan. Ja toki taloyhtiössä on vähän erilaiset sopimukset ja tilanteet, et joissaki parkkipaikat on taloyhtiön hallinnassa ja joissaki kiinteistönomistajien hallinnassa. Et se vaikuttaa asiaan. Se mikä taloyhtiöiden suunnasta tuli viestinä, oli se, että ainakaan tässä vaiheessa taloyhtiöt ei ole valmiita avaamaan niitä omia latauspaikkoja julkiseen käyttöön eli kenelle tahansa käyttöön, vaan he näkee, että ne on nimenomaan niille asukkaille varattuna ja ehkä pelkää sitä, että ne laitteet saattaa mennä rikki tai että ne latauskustannuksia ei pystytä sitten osottamaan selvästi sille lataajalle, vaan että ne jäis joksikin yleiskustannukseksi taloyhtiölle. Tämmösii asioit ainaki nousi esille.

Jalmari Salaterä: Onks nyt täs ideana kehittää tätä latausverkostoa markkinaehtaisesti vai minkälainen rooli kaupungil täs on?

Juha Pulmuranta: Kaupungin rooli lähinnä on tarjota sitä kaupungin maata latauskäyttöön eli mahdollistaa se latausverkoston syntyminen ja katsoo, et siitä latausverkostosta tulee tarpeeksi kattava. Eri puolilla kaupunkii ovat ihmiset pääsee suht helposti hyödyntämään näit latauslaitteita. Se nyt ainakin on keskeistä. Ja sit toki kaupunki sähköistää myös omia kiinteistöjään. Se tulee ihan lainki velvottamana, että tietty määrä latauspisteitä pitää olla näis kaupungin kiinteistöissä. Myös niiden avaamista julkiseen käyttöön valmistellaan. Ideana siin ois tietty se, että ne latauslaitteet, mitä on rakennettu ois tehokkaasti hyödynnettyjä eikä jäis vajaakäytölle.

Jalmari Salaterä: Sä näit kyselyn tuloksii täs nyt aika paljon jo avasit, et niit on ilmeisesti jonkun verran ehditty jo analysoimaankin. Oliko siel jotain totaalisen yllättävää sinulle vai oliko kaikki vastaukset semmosii mitä odotittekkin?

Juha Pulmuranta: Ehkä se tosiaan yllätti, että miten moni ilmotti että heillä ei oo sitä omaa latauspaikkaa tai ei oo kodin yhteydessä sellasta selvää latauspaikkaa missä he kävis sen sähköautonsa lataamassa. Se oli ehkä yks. Sit toinen mikä yllätti, oli se, että kun kysyttiin, että mitkä on käyttäjille tärkeitä tai ihmisille tärkeitä asioita, kun he valitsee sitä latauspaikkaa, niin yleensä puhutaan paljon siitä, että tämmöset oheispalvelut, kuten vaikka kioski tai kauppa tai kahvila, on tärkeitä lataajalle. Niin se ei lainkaan näkyny meidän kyselyssä. Eli tärkeempi oli sen latauspisteen sijainti, latauspisteen teho ja sitten myös se latauksen hinta. Ne nousi näiden oheispalveluiden edelle. Eli voi osittain tulkita sitä vastausta niin, että julkisten latauspisteiden teho on noussu niin paljon, et se lataustapahtuma itsessään on nopeemmin ohi. Että jo vartissa sä saat ehkä 100–200 kilometrii ajomatkaa lisää siihen sun sähköautoon. Ni sun ei tarvii siin yhteydes mennä sit mihinkään kahvilaan istumaan, vaan sä pystyt vaan jalottelee sen aikaa tai vaan yksinkertaisesti autossa odottelee, että se auto on tarpeeks latautunut ja sit jatkaa matkaa.

Jalmari Salaterä: Tässä vähän sivuttiinkin näit yksityishenkilöitä ja taloyhtiöitä. Et se sähköauto on varmaan suht helppo jättää yöksi laturiin ja mennä painamaan hirsii sillä välin. Miten vaivattomasti sit yksityishenkilö tai taloyhtiö pystyy tämmösen latausjärjestelmän asentaa sun mielestä? Ja onks kaupungil jotain porkkanaa, et miten kaupunki pystyy täs olee mukana?

Juha Pulmuranta: Kaupunki nyt jo pelkästään tän USER-CHI-hankkeen puitteissa on tosiaan tätä sähköautokouluu pitänyt ja julkassu tämmösen latausoppaan sähköautojen käyttäjille, missä esitellään eri vaihtoehtoja. Mutta jos mietitään sitä tilannetta, niin omakotitaloasujalle tilanne on helppo tai yksinkertainen siin mielessä. Et hän vaan soittaa jollekki sähköalan urakoitsijalle ja tilaa sopivan latauslaitteen, joka tulee asentamaan sen sitten kotiin, ja se on siinä. Mut sit heti jos asutaan taloyhtiössä, niin tilanne on vähän hankalampi. Helpoin tilanne siinä on se, jos taloyhtiö päättää, että he investoi latauslaitteisiin ja sähköistää kaikki tai suurimman osan niistä lataus- tai pysäköintipaikoista, mitä taloyhtiössä on. Sillon se on yksinkertainen tilanne. Mutta jos näin ei oo, ni sit siel on erilaisii vaihtoehtoja, mihin löytyy ohjeet sieltä latausoppaasta. Ja myös Varsinais-Suomen kiinteistöliitto on julkassu oman ohjeen ja varmasti tarjoaa myös apua sit taloyhtiöille, jos tukee siihen tarvitsee.

Jalmari Salaterä: Miten tää sähkölatauksen yleissuunnitelma tästä nyt sit etenee? Menneeks se poliittiseen päätöksentekoon vai minkälainen tie sillä on nyt edessä?

Juha Pulmuranta: Joo, se ois tarkoitus viedä poliittiseen päätöksentekoon. Sen jälkeen sitä aletaan toteuttaa eli tarkoittaa sitä, että yhdessä valitun operaattorin

kanssa pystytetään näitä latauslaitteita kadun varsille. Ja toki ruvetaan myös tarkemmin selvittää sitä sähköverkon tilaa, et mihin ois ehkä helpoin saada niitä latauslaitteita ja minkä tehosi laitteita saadaan ja niin edelleen.

Jalmari Salaterä: Itelle tuli täs nyt mieleen semmonen, kun viime talvena vierailin vanhan DDR:n paikkeilla Dresdenissä. Siel oli teknillinen yliopisto. Todella hieno kirjasto, kannattaa käydä siellä. Siellä silmiini pisti sähköautojen latauspisteet, joita oli todella paljon, muistan sen. Jos taas vertaan Turun yliopistoon, vanhana alumnina, latauspisteitä siellä on paljon vähemmän. Mieleeni tuli tästä, et onks kaupunki huomannu tai kartottanu joitain paikkoja, missä sähkölataamisella ois tällä hetkellä erityistä tarvetta? Ja mitä nämä paikat mahdollisti on?

Juha Pulmuranta: Tää työ on edelleen käynnissä eli osana sähkölatauksen yleissuunnitelman tekemistä kaupunki on päässy testaamaan tällaista tietynlaista suunnittelutyökalua, mikä tuli tän USER-CHI-hankkeen kautta. Siinä on tunnistettu niitä tietynlaisii hotspotteja, että mihin näitä latauspaikkoja tarvittaisiin. Se tarkka suunnitelma tulee osaks sitten sähkölatauksen yleissuunnitelmaa eli siin selviää vielä tarkemmin. Myös tässä meidän verkkokyselyssä, mikä me tehtiin, me esitettiin tällainen karttapohjanen kysymys kyselyyn vastaajille. He sai sitten lisätä ehdotuksia kartalle, et mihin he haluais näit sähkölatauspaikkoja. Siel korostu asuinalueet, kaupungin keskusta totta kai, liikenteelliset hubit, pääväylät, niiden varret, ne korostu siellä. Eli tavallaan sen suhteen ei tullu juurikaan yllätyksiä. Ne missä liikutaan ja missä liikkumisen tarve on suuri tai mis on tarve pysäköidä pidemmän aikaan, niin ne on ne paikat, missä ois sitte luontevinta hoitaa se lataus.

Jalmari Salaterä: Jos tässä loppupuolella nyt siirrytään sähköautoilusta sähköpyöriin ja muihin kevyempiin kulkuvälineisiin. Ne ehkä jää julkisessa keskustelussa kuitenkin sähköautojen lataamisen varjoon. Miten tää sähköpyörien lataaminen on nyt kehittymässä Turussa? Ilmeisesti siellä linja-autoasemalla ollaan ainakin keskittymässä siihen vai?

Juha Pulmuranta: Linja-autoasemalla oli tos parisen vuotta sitten tällainen latauskaappi tarjolla, mutta se liittyy erääseen kokeiluun, joka nyt on jo päättynyt. Ja sillen samoihin aikoihin myös kauppakeskus Hansan sisäänkäynnin yhteydessä oli latauskaappi ja myös pääkirjaston tiloissa oli yks latauskaappi. Mutta näitä ei nyt tällä hetkellä oo. Tähän sähköpyörien lataukseen: se on tosiaan ehkä keskusteluis jääny osittain sähköautojen lataustarpeiden jalkoihin ja asetelma siin on vähän erilainen. Sähköpyörien akut mahdollistaa sen vajaan 100 kilometrin matkan, ja harva ihminen kuitenkaan tekee esimerkiksi työmatkaa pidempää kuin 10 tai 15 kilometriä yhteen suuntaan. Eli hyvin oletettavaa on, että se sähköpyörän akku kestää koko sen päivän ajan. Eli semmost täydennyslatauksen tarvetta harvemmin on. Mä oon keskustellu tän suomalaisen latauskaappeja valmistavan firman toimitusjohtajan kanssa, ja he on painottanut sitä paloturvallisuutta näissä. Eli nää heidän latauskaapit on paloturvallisia. He on nostanu esiin sen, että maailmalla varsinkin, on monii tapauksii, missä on saattanu syttyä hyvinkin tuhoisa palo, kun

vaikkapa sähköpyörän akku on ladattu asuintiloissa. Eli vaikkapa taloyhtiössä vois olla hyvä miettiä vaihtoehtoja, et oisko syytä tarjota asukkaille sit tällöinen paloturvallinen vaihtoehto sen lisäksi vielä.

Jalmari Salaterä: Onko tää paloturvallinen vaihtoehto joku kaappi vai millaisesta puhutaan?

Juha Pulmuranta: Joo, nimenomaan tää latauskaappi on sellanen ihan suomalainen innovaatio mitä on kehitetty, mikä on tähän tarkotukseen sitten tehty. Eli tää on se yks vaihtoehto. Mutta kyllähän se vallitseva tapa nimenomaan nykyään on, että se akku ku helposti useimmiten lähtee irti siitä sähköpyörästä, niin se otetaan mukaan ja sitten ladataan kotona tai työpaikalla, ja se on sillä sitten hoidettu. Mutta monesti ne lataustehot on niin heikkoja, että se lataus saattaa kestää 5–6 tuntia, jolloin se on sitte yön yläki useimmiten latauksessa. Ja silloin tietty se riski kasvaa, että jos kuitenkin syttyy tulipalo, niin sitä ei asukkaat helposti sitten huomaa. Mutta tää nyt oli tosiaan yks kokeilu, ja varmaan täs meidän sähkölatauksen yleissuunnitelmassakin tullaan tähän liittyen vielä linjaamaan, että miten esimerkiksi taloyhtiöiden kannattais ottaa tää asia, tämä paloriski, sitte huomioon. Mutta sit toki USER-CHI-hankkeessa on kehitetty myös näitä sähköpyörien ja sähköpotkulautojen latausratkaisuja. Esimerkiksi TVT Asunnot ja Turun kaupunki on ottamas käyttöön tällöistä hankkeesta kehitettyä latauslaitetta, mikä on tarkotettu sekä potkulaudoille että sähköpyörille.

Jalmari Salaterä: Ehkä viimeisenä kysymyksenä... En tiedä, et onko tää sun asiantuntemuksen alalla tai sun asioiden alalla minkä kanssa työskentelet, mut kiinnostaa nää sähköiset yhteiskäyttöautot. Onks näiden verkostoo mietitty ja mikä näissä tilanne on? Et löytyykö tällöisiä sähköisiä yhteiskäyttöautoja nyt Turusta ensinnäkään?

Juha Pulmuranta: Tätä selvittelin kollegan kautta ja vastaus oli, että tällä hetkellä ei vielä löydy Turusta. Mutta on ainakin yks yhteiskäyttöauto-operaattori, joka olisi kiinnostunu tuomaan tänne sähköautoja myös kaupunkilaisten käyttöön. Osittain esteenä on varmasti se, että tätä julkista latausverkostoo on vielä niin vähän. Tää on semmonen mihin kaupungin pitää myös ottaa kantaa ja miettiä, että miten me annettais näille operaattoreille parempi mahdollisuus sähköistää sitä heidän kalustoo. Taksiautoilijat on myös yks ryhmä, mikä totta kai on kiinnostunu niistä latausmahdollisuuksista. Ja viimeimmän tiedon mukaan jo tommonen 10–20 prosenttia turkulaisista taksiautoista on sähkökäyttöisiä. Eli se on varmasti kasvava ilmiö ja sen suhteen käydään neuvotteluja taksialan yrittäjien kanssa, jotta pystytään niihin tarpeisiin vastaamaan. Mutta samantyyppisiä tarpeita on toki myös sitte näillä yhteiskäyttöauto-operaattoreilla. Ehkä muillakin yrityksillä, jotka pitää kaupungin pystyy sitte ottaa huomioon ja kohtelee tasapuolisesti, et kaikki pystyy siirtymään siihen sähköiseen liikkumiseen.

Jalmari Salaterä: Selvä. Meidän aika näyttää olevan täynnä tältä päivältä. Kiitos Juha tästä keskustelusta. Ja kuulijoille – nähdään taas ensi jaksossa. Heippa.

Juha Pulmuranta: Kiitos paljon.

[loppumusiikki]