

Kaupunginhallitus 29.08.2022 § 252

§ 252

Valtuustoaloite hybridi- ja sähköautojen latauspisteiden lisäämiseksi kaupungin julkisten tilojen yhteyteen (Kv-asia)

Valmistelijat / lisätiedot:
Kaila Emil
Nyberg Johanna
Martinsen Kimmo
etunimi.sukunimi@espoo.fi
Vaihde 09 816 21

Päätösehdotus Kaupunkiympäristön toimialajohtaja Isotalo Olli

Kaupunginhallitus ehdottaa, että valtuusto merkitsee tiedoksi selostusosan vastauksena valtuutettu Markku Sistosen ym. 24.1.2022 tekemään valtuustoaloitteeseen hybridi- ja sähköautojen latauspisteiden lisäämiseksi kaupungin julkisten tilojen yhteyteen ja toteaa aloitteen loppuun käsitellyksi.

Käsittely

Päätös

Kaupunginhallitus:
Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Selostus

Valtuustoaloite

Markku Sistonen ja 28 muuta valtuutettua ovat jättäneet 24.1.2022 valtuustoaloitteen hybridi- ja sähköautojen latauspisteiden lisäämiseksi kaupungin julkisten tilojen yhteyteen. Valtuustoaloitteessa pyydetään kaupunkia selvittämään, kannattaako kaupunki omistaa itse vaihtovirta (AC) asemat, jotta hinnoittelulta latauspisteille säilyy Espoolla. Lisäksi ehdotetaan, että latausasemien hinnoittelussa huomioidaan julkisten latureiden mahdollisimman tasapuolinen ja monipuolinen käyttö. Valtuustoaloitteessa nostetaan esille, että latausasemien käyttöä ei saa rajata vain tietyn operaattorin asiakkaille, vaan latausasemissa pitää pystyä asioimaan kaikkien normaalien standardien mukaan toimivilla asiakkaille.

Vastaus valtuustoaloitteeseen

Kaupunkitekniikan keskus on ollut mukana toteuttamassa julkisia latauspisteitä muutamalle urheilu- ja virkistysalueiden pysäköintialueille, tiiviille asuinalueille sekä liityntäpysäköintialueelle. Näissä kohteissa kaupunki on vastannut infran rakentamisesta (putket, kaapelit, sähkökaappi ja -liittymä) ja latausoperaattori on vastannut latauspalvelusta, eli latauslaitteista, niiden operoinnista ja huollosta. Valittu malli on osoittautunut toimivaksi latureiden toimintavarmuuden ja huollon järjestämisen näkökulmasta. Mikäli kaupunki omistaisi laturit itse, lisäisi tämä kaupungin oman työn määrää ja kustannuksia.

Nykyisessä mallissa kaupunki on hankkinut sähköliittymät yleisten alueiden latauskohteisiin ja toiminut sitä kautta latausverkoston kehittymisen mahdollistajana. Tämä on pienentänyt latausoperaattoreiden investointikynnystä ja lisännyt operaattoreiden halukkuutta toteuttaa latauspalvelua pilottikohteissa. Sähköliittymän omistus mahdollistaa myös sen, että samaan kohteeseen voi tulla muita operaattoreita nykyisten rinnalle, mikä mahdollistaa operaattoreiden välisen hintakilpailun latauksen tarjoamisen osalta.

Kaupunki voi sopia latauksen hinnoittelusta operaattoreiden kanssa, mutta nykyisissä pilottikohteissa hinnoittelu on operaattoreiden määrittämä. Nykyisissä pilottikohteissa kokeillaan sekä minuuttiperusteista että kWh-perusteista hinnoittelua. Suurin osa pilottikohteiden latauksista veloitetaan kWh-kulutuksen pohjalta, mutta muutamissa kohteissa hintaan lisätään kolmen tunnin latauksen jälkeen minuuttipohjainen taksa. Latauksen hinnoittelulla voidaan tehostaa latureiden käyttöä esimerkiksi niin, että laturit palvelevat päivällä lyhytaikaista asiointi- ja vieraspysäköintiä ja yöllä taas pidempiaikaista asukkaiden latausta. Hinnoittelussa tulisi aina huomioida sekä maankäyttö että pysäköinnin tavoite.

Sopimuksissa latausoperaattoreiden kanssa kaupunki on edellyttänyt, että lataustapahtumaan tulee olla syrjimätön pääsy, mikä tarkoittaa käytännössä kertamaksumahdollisuutta. Käyttäjän tunnistautuminen tulee tehdä yleisimmillä käytössä olevilla tunnistautumismenetelmillä, tunnistautuminen tulee olla mahdollista vähintään kahdella eri menetelmällä. Näin latausasemien käyttöä ei rajata vain tietyn operaattoreiden asiakkaille.

Nykyisten pilottikohteiden sopimukset ovat 5-7 vuoden mittaisia, jonka jälkeen kaupungilla on mahdollisuus kilpailuttaa kohteet uudestaan. Siihen mennessä on jo kertynyt paljon dataa ja kokemuksia yleisten alueiden latauspaikkojen kysynnästä, käytöstä ja tulevasta potentiaalista.

Tilapalvelut liikelaitoksen toteutusvastuulla olevien hankkeiden suunnitelmiin on vuodesta 2018 alkaen sisällytetty latausasemien edellyttämät kaapeloinnit. Tällä on pyritty välttämään mm. myöhempiä latauspisteiden kaapelointien edellyttämiä maakaapelointeja. Lisäksi Tilapalvelut on lisännyt latauspisteitä toimistotilojen yhteyteen kuten esim. Tekniikantien 15 toimistorakennuksen ja Virastopihan pysäköintialueille. Uudishankkeissa on pyritty varautumaan pieneen määrään hitaita latauspisteitä. Erityisinä kohteina voidaan erikseen mainita pysäköintilaitokset, joihin latauspisteitä on pyritty toteuttamaan kattavammin. Esimerkkinä voidaan mainita Suviniityn pysäköintilaitos 1, johon toteutettiin 240 mobiiliohjattavaa latauspistettä. Näistä 235 oli hitaan latauksen pistettä ja samalla lämmitystolppana toimivaa sekä 5 puolinopeaa latauspistettä. Tynnyripuiston pysäköintilaitoksessa, jossa kaupunki on osakkaana, on toteutettu 12 puolinopeata latauspistettä kaupungin omistamaan osaan.

Kaupunkiympäristön toimialalla Kaupunkitekniikan keskus ja Tilapalvelut selvittävät parhaillaan sähköautojen latauspisteiden toteuttamismallia Espoon kaupungissa yleisillä katualueilla ja julkisten tai puolijulkisten kiinteistöjen (kuten koulujen, toimistotilojen jne.) alueilla. Samalla selvitetään latauspalvelua tarjoavat yksityiset palveluntuottajat. Tavoitteena on ensisijaisesti pyrkiä hyödyntämään latauksen järjestämisessä markkinoilla olevia palveluntarjoajia ja -tuottajia. Toimintamalli näissä on riippuvainen kulloisenkin kiinteistön omistajasta ja vuokranantajasta.

Lisäksi kaupunki selvittää latauspisteiden lisäämisen mahdollisuutta kaupungin omissa tuotantotiloissa, kuten varikoilla ja tukikohdissa, jotta voidaan mahdollistaa kaupungin omien tuotantoautojen latausmahdollisuus työpäivien aikana.

Päätöshistoria

Liitteet

Oheismateriaali

- Valtuustoaloite hybridi- ja sähköautojen latausasemien lisääminen kaupungin julkisten tilojen yhteyteen

Tiedoksi