



§ 392

Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle valtuutettu Laura Kolehmainen ym. valtuustoaloitteesta koskien sähköautojen latauksen ja sähkön kulutuksen optimointia

HEL 2024-005250 T 00 00 03

Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Valtuustoaloitteessa esitetään, että kaupunki varmistaa tarvittavin toimenpitein kaikkien toimijoiden kanssa, että latauspisteissä ei seiso autoja, joiden akut ovat täynnä ja kaupunki edellyttää, että lataamisen hinnoittelussa selvitetään pörssisähköperusteisuuden käyttöönottoa.

Helsingin kaduille ja yleisille alueille on toteutettu latausasemia kolmessa vaiheessa. Ennen ensimmäistä kilpailutusta Helsingissä toteutettiin pilottina noin 50 latauspistettä 21 eri sijainnissa. Toteuttaminen tehtiin vuosina 2011 - 2016. Ensimmäinen julkisten latausasemien kilpailutus toteutettiin vuonna 2018. Kilpailutukseen sisältyi noin 20 latausasemaa ja 59 latauspistettä. Toinen kilpailutus tehtiin vuonna 2022. Latauspisteitä toteutettiin vuoden 2023 aikana noin 140 kappaletta.

Latauspisteiden käyttöä rajoitetaan liikennemerkkein sekä operaattoreiden hinnoittelumalleilla. Vuoden 2018 kilpailutuksen tuloksena toteutettujen latauspisteiden yhteydessä on lisäkilpi "Vain sähköautojen lataukseen" tai lisäkilpi "Sähköautojen lataus sallittu" ja vuoden 2022 kilpailutuksen perusteella toteutetuissa paikoissa on lisäkilpi H 22 "Sähköauton latauspaikka". Säästöpankinrannassa on 4 tunnin aikarajoitus sähköautojen pysäköintiin. Liityntäpysäköintipaikkojen yhteydessä olevilla latauspisteillä on tekstillinen lisäkilpi "Vain sähköautojen lataukseen 12 h". Käyttäjästävällisyyttä parannetaan varmistamalla, että myös ennen vuotta 2018 toteutetut latauspisteet varustetaan lisäkilvellä, joka ohjaa paikan käytön vain sähköauton lataukseen.

Muissa latauspisteissä Säästöpankinrannan ja liityntäpysäköintipaikkojen latauspisteitä lukuunottamatta ei ole sallittua seisottaa ladattavaa ajoneuvoa akut täynnä. Jotta latauspisteellä voi seisottaa ajoneuvoa laillisesti, latauksen tulee olla käynnissä. Liityntäpysäköintipaikkojen latauspisteillä ajoneuvoa voi seisottaa latauspisteellä maksimissaan 12 tuntia, vaikka akut olisivat täynnä. Tähän on syynä latauspisteiden käytettävyyden liityntäpysäköintitarkoituksessa. Säästöpankinrannan latauspisteelle asennetaan lisäkilpi H 22 "Sähköauton latauspaikka", jolloin siellä ei voi laillisesti seisottaa ajoneuvoa, jonka akut ovat täynnä.



Kunnallinen pysäköinninvalvonta valvoo kaduilla ja yleisillä alueilla sijaitsevien latausasemien käyttöä, vaikka alueet on vuokrattu latausoperaattorin käyttöön. Jos ajoneuvo on pysäköitynä latausasemalle latausjohto kiinnitettynä mutta akku on täyttynyt, pysäköinninvalvonta voi antaa ajoneuvolle pysäköintivirhemaksun. Vuoden 2024 aikana 10.6.2024 mennessä virheellisestä pysäköinnistä sähköautojen latauspaikalle on annettu 521 pysäköintivirhemaksua. Laki ajoneuvon siirtämisestä ei mahdollista ajoneuvon välitöntä siirtämistä pois latauspaikalta akun täyttyttyä. Yksityisellä tontilla tapahtuvan julkisen latauksen pysäköinninvalvonnasta vastaa kiinteistön omistaja tai haltija.

Nykyisissä kaduilla ja yleisillä alueilla sijaitsevissa latausasemissa kaupunki ei säätele latauksen hintaa. Se muodostuu markkinaehtoisesti operaattorin toimesta. Nykyisissä latausasemien operointia koskevissa sopimuksissa ei määrätä mitään lataamisen hinnan suuruudesta. Pörssisähköperusteiseen hinnoitteluun siirtymisestä on tiedusteltu latausoperaattorin mielipidettä. Operaattorin mukaan pörssisähköperusteista ja muita dynaamisia hinnoittelumalleja on tarkasteltu, mutta ainakaan vielä niitä ei ole otettu käyttöön. Kaupungin on mahdollista lisätä latausinfra hankinta-ehdoin latauksen hinnoitteluperiaatetta koskevia vaatimuksia. Markkinaehtoisien toiminnan hinnoitteluperiaatteen sääntelyn järjestyminen kaupungin toimesta tulee kuitenkin miettiä tarkasti. Samalla palvelun hinnoittelun tulee mahdollisuuksien mukaan tukea kaupungin päästövähennystavoitteita sekä sähkönkäytön optimointia. Pörssisähköön perustuvaa sekä muita dynaamisia hinnoittelumalleja tulee selvittää tarkemmin operaattorin toimesta, jotta olisi mahdollista arvioida mahdollisia hinnoitteluperiaatteiden asettamisen hyötyjä. Yksityisillä tonteilla sijaitsevan julkisen latausinfra hinnoitteluperiaatteisiin kaupunki ei voi vaikuttaa.

Tulevaisuudessa ladattavien ajoneuvojen määrät lisääntyvät, jolloin myös markkinaehtoisien latausinfra toimintaedellytykset paranevat. Kilpailu latausoperaattoreiden kesken lisääntyy, jolloin latausoperaattorit todennäköisesti kehittävät hinnoittelumallejaan kilpailukykyisemmiksi ja laadukkaammiksi ilman kaupungin myötävaikutustakin. Kaupunki varmistaa liikennemerkein, että yleisten alueiden latauspisteillä, lukuun ottamatta liityntäpysäköintipaikkoja, ei voi laillisesti seisottaa autoa latauksen päätyttyä.

Käsittely

Vastaehdotus 1:

Mia Haglund: Lisätään lausuntoehdotukseen kappaleeseen 4 viimeiseksi virkkeeksi: "Käyttäjästävällisyyttä parannetaan varmistamalla, että myös ennen vuotta 2018 toteutetut latauspisteet varustetaan lisäkivellä, joka ohjaa paikan käytön vain sähköauton lataukseen."



27.08.2024

Kannattaja: Olli-Pekka Koljonen

Vastaehdotus 2:

Mia Haglund: Lisätään lausuntoehdotukseen kappaleeseen 7 toiseksi viimeisen virkkeen jälkeen: "Samalla palvelun hinnoittelun tulee mahdollisuuksien mukaan tukea kaupungin päästövähennystavoitteita sekä sähkökäytön optimointia. Pörssisähköön perustuvaa sekä muita dynaamisia hinnoittelumalleja tulee selvittää tarkemmin operaattorin toimesta, jotta olisi mahdollista arvioida mahdollisia hinnoitteluperiaatteiden asettamisen hyötyjä."

Kannattaja: Olli-Pekka Koljonen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Mia Haglundin vastaehdotuksen 2 mukaan muutetun ehdotuksen.

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Mia Haglundin vastaehdotuksen 1 mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 5

Silja Borgarsdottir Sandelin, Marleena Isomaa, Otto Meri, Katri Penttinen, Risto Rautava

Ei-äännet: 7

Mia Haglund, Otso Kivekäs, Olli-Pekka Koljonen, Sami Kuusela, Oona Käyhkö, Tuomas Nevanlinna, Saana Rossi

Tyhjä: 0

Poissa: 1

Jenni Pajunen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä Mia Haglundin vastaehdotuksen 1 mukaan muutetun ehdotuksen äänin 7–5 (1 poissa).

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Juha Hietanen, liikenneinsinööri: 09 310 37120
juha.hietanen(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuustoaloite 10.04.2024 Kolehmainen Laura sähköautojen latauksen ja sähkön kulutuksen optimoiminen



Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Valtuustoaloitteessa esitetään, että kaupunki varmistaa tarvittavin toimenpitein kaikkien toimijoiden kanssa, että latauspisteissä ei seiso autoja, joiden akut ovat täynnä ja kaupunki edellyttää, että lataamisen hinnoittelussa selvitetään pörssisähköperusteisuuden käyttöönottoa.

Helsingin kaduille ja yleisille alueille on toteutettu latausasemia kolmessa vaiheessa. Ennen ensimmäistä kilpailutusta Helsingissä toteutettiin pilottina noin 50 latauspistettä 21 eri sijainnissa. Toteuttaminen tehtiin vuosina 2011 - 2016. Ensimmäinen julkisten latausasemien kilpailutus toteutettiin vuonna 2018. Kilpailutukseen sisältyi noin 20 latausasemaa ja 59 latauspistettä. Toinen kilpailutus tehtiin vuonna 2022. Latauspisteitä toteutettiin vuoden 2023 aikana noin 140 kappaletta.

Latauspisteiden käyttöä rajoitetaan liikennemerkkein sekä operaattoreiden hinnoittelumalleilla. Vuoden 2018 kilpailutuksen tuloksena toteutettujen latauspisteiden yhteydessä on lisäkilpi "Vain sähköautojen lataukseen" tai lisäkilpi "Sähköautojen lataus sallittu" ja vuoden 2022 kilpailutuksen perusteella toteutetuissa paikoissa on lisäkilpi H 22 "Sähköauton latauspaikka". Säästöpankinrannassa on 4 tunnin aikarajoitus sähköautojen pysäköintiin. Liityntäpysäköintipaikkojen yhteydessä olevilla latauspisteillä on tekstillinen lisäkilpi "Vain sähköautojen lataukseen 12 h".

Muissa latauspisteissä Säästöpankinrannan ja liityntäpysäköintipaikkojen latauspisteitä lukuunottamatta ei ole sallittua seisottaa ladattavaa ajoneuvoa akut täynnä. Jotta latauspisteellä voi seisottaa ajoneuvoa laillisesti, latauksen tulee olla käynnissä. Liityntäpysäköintipaikkojen latauspisteillä ajoneuvoa voi seisottaa latauspisteellä maksimissaan 12 tuntia, vaikka akut olisivat täynnä. Tähän on syynä latauspisteiden käytettävyyden liityntäpysäköintitarkoituksessa. Säästöpankinrannan latauspisteelle asennetaan lisäkilpi H 22 "Sähköauton latauspaikka", jolloin siellä ei voi laillisesti seisottaa ajoneuvoa, jonka akut ovat täynnä.

Kunnallinen pysäköinninvalvonta valvoo kaduilla ja yleisillä alueilla sijaitsevien latausasemien käyttöä, vaikka alueet on vuokrattu latausoperaattorin käyttöön. Jos ajoneuvo on pysäköitynä latausasemalle latausjohto kiinnitettynä mutta akku on täyttynyt, pysäköinninvalvonta voi antaa ajoneuvolle pysäköintivirhemaksun. Vuoden 2024 aikana 10.6.2024



mennessä virheellisestä pysäköinnistä sähköautojen latauspaikalle on annettu 521 pysäköintivirhemaksua. Laki ajoneuvon siirtämisestä ei mahdollista ajoneuvon välitöntä siirtämistä pois latauspaikalta akun täytyttyä. Yksityisellä tontilla tapahtuvan julkisen latauksen pysäköinninvalvonnasta vastaa kiinteistön omistaja tai haltija.

Nykyisissä kaduilla ja yleisillä alueilla sijaitsevissa latausasemissa kaupunki ei säätele latauksen hintaa. Se muodostuu markkinaehtoisesti operaattorin toimesta. Nykyisissä latausasemien operointia koskevissa sopimuksissa ei määrätä mitään lataamisen hinnan suuruudesta. Pörs-sisähköperusteiseen hinnoitteluun siirtymisestä on tiedusteltu latausoperaattorin mielipidettä. Operaattorin mukaan pörs-sisähköperusteista ja muita dynaamisia hinnoittelumalleja on tarkasteltu, mutta ainakaan vielä niitä ei ole otettu käyttöön. Kaupungin on mahdollista lisätä latausinf-ran hankinta-ehdoin latauksen hinnoitteluperiaatetta koskevia vaatimuksia. Markkinaehtoisen toiminnan hinnoitteluperiaatteen sääntelyn järkevyyden kaupungin toimesta tulee kuitenkin miettiä tarkasti. Yksityisillä tonteilla sijaitsevan julkisen latausinf-ran hinnoitteluperiaatteisiin kaupunki ei voi vaikuttaa.

Tulevaisuudessa ladattavien ajoneuvojen määrät lisääntyvät, jolloin myös markkinaehtoisen latausinf-ran toimintaedellytykset paranevat. Kilpailu latausoperaattoreiden kesken lisääntyy, jolloin latausoperaattorit todennäköisesti kehittävät hinnoittelumallejaan kilpailukykyisemmiksi ja laadukkaammiksi ilman kaupungin myötävaikutustakin. Kaupunki varmistaa liikennemerkein, että yleisten alueiden latauspisteillä, lukuun ottamatta liityntäpysäköintipaikkoja, ei voi laillisesti seisottaa autoa latauksen päätyttyä.

Esittelijän perustelut

Valtuustoaloite

Valtuutettu Laura Kolehmainen ja 26 muuta valtuutettua ovat tehneet 10.4.2024 seuraavan valtuustoaloitteen:

"Valtuustoaloite sähköautojen latauksen ja sähkön kulutuksen optimoimiseksi

Yhä useampi helsinkiläinen omistaa, vuokraa tai käyttää sähköautoja. Helsingin kaupungilla on tavoitteena, että vuonna 2030 sähköautojen osuus muodostaa 30 prosenttia Helsingin ajoneuvokannasta. Vuonna 2022 sähköautojen määrä jatkoi kasvuaan: liikennekäytössä oli 25 100 ladattavaa henkilöautoa.

Ladattavien autojen suhde kaikkiin liikennekäytössä oleviin autoihin Helsingissä oli noin 11,4 prosenttia, kun vuonna 2021 vastaava luku oli 8,4 ja vuonna 2020 3,4 prosenttia.



Helsingissä yleisillä alueilla on noin 110 julkista sähköautojen latauspistettä, ja kuluvan vuoden loppuun mennessä on tarkoitus toteuttaa kymmeniä latauspisteitä lisää. Latausinfraa tarvitaan edelleen lisää, jotta sähköauton käyttäminen on vähintään yhtä sujuvaa kuin polttomoottoriautonkin, ja liikenteen päästövähennyssitoumuksiin päästään.

Myös nykyisen latausinfraan käyttämistä on tehostettava välittömästi. Kaupungin on varmistettava, että täyteen ladatut autot poistetaan latauspisteistä heti, eikä niitä jäädä varaamaan turhan päiten. Erityisesti teholatauspisteissä, joissa akun täyteen lataaminen kestää noin tunnin, hukkakäytöstä on päästävä eroon pikimmiten. Näin sähköauton käyttäjän ei tarvitse päivystää puhelimen eri toimijoiden sovelluksista turhan pitkään, milloin autoa pääsee lataamaan. Osassa pisteitä asiaa on hoidettu pysäköintirajoituksilla, osassa hinnoittelumallilla, osassa ei mitenkään tyydyttävästi. Kaikissa pisteissä pitää olla toimiva systeemi.

Tämän lisäksi sähköautokannan kasvaessa on pohdittava, voisiko latauksen hinnoitteluperiaatteen asettaa seuraamaan pörssisähkön hintoja. Tällöin lataaminen olisi halvempaa öisin ja kalliimpaa kulutuspiikkien kohdalla. Koko yhteiskunnan energiankulutuksen on sähköistymisen myötä joustettava. Autojen lataaminen on yksi paikka, jossa kysyntäjoustoa kannattaa alkaa soveltamaan.

Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että

kaupunki varmistaa tarvittavin toimenpitein kaikkien toimijoiden kanssa, että latauspisteissä ei seiso autoja, joiden akut ovat täynnä ja

kaupunki edellyttää, että lataamisen hinnoittelussa selvitetään pörssi-sähköperusteisuuden käyttöönottoa."

Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakuntaa antamaan lausunnon kaupunginhallitukselle 3.9.2024 mennessä.

Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Ville Lehmuskoski

Lisätiedot

Juha Hietanen, liikenneinsinööri: 09 310 37120
juha.hietanen(a)hel.fi

Liitteet

1 Valtuustoaloite 10.04.2024 Kolehmainen Laura sähköautojen latauksen



27.08.2024

Asia/6

ja sähkön kulutuksen optimoiminen

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 20.08.2024 § 385