

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Kaupunginhallitus, § 225, 15.05.2023
Yhdyskuntalautakunta, § 138, 03.05.2023

§ 225

Valtuustoaloite sähköautojen latauspaikkojen edistämissuunnitelman laatimiseksi - Jaakko Mustakallio ja Iiris Suomela

TRE:4666/08.00.01/2021

Kaupunginhallitus, 15.05.2023, § 225

Valmistelija / lisätiedot:
Mikko Nurminen

Valmistelijan yhteystiedot

Liikenneinsinööri Pekka Stenman, puh. 040 163 7226, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Lisätietoja päätöksestä

Kaupunginlakimies Jouko Aarnio, puh. 040 514 4884, etunimi.
sukunimi@tampere.fi

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Juha Yli-Rajala, Konsernijohtaja

Päätösehdotus

Esitetään valtuuston päätettäväksi:

Jaakko Mustakallion ja Iiris Suomelan valtuustoaloite ja
yhdyskuntalautakunnan vastaus merkitään tiedoksi.

Aloite ei tässä vaiheessa anna aiheita muihin toimenpiteisiin.

Tiedoksi

Jaakko Mustakallio, Iiris Suomela, Pekka Stenman, Mika Kulmala, Ari
Vandell, Virpi Ekholm, Kari Kankaala, Henri Lievonen, Niko Suoniemi

Liitteet

1 Valtuustoaloite

Yhdyskuntalautakunta, 03.05.2023, § 138

Valmistelijat / lisätiedot:
Kari Kankaala

Päätös

Päätösehdotus hyväksyttiin.

Esittelijä: Mikko Nurminen, Johtaja

Päätösehdotus oli

Esitetään kaupunginhallitukselle ja edelleen valtuuston päätettäväksi:

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Jaakko Mustakallion ja Iiris Suomelan valtuustoaloite ja siihen annettu vastaus merkitään tiedoksi.

Aloite ei tässä vaiheessa anna aihetta muihin toimenpiteisiin.

Perustelut

Jaakko Mustakallio ja Iiris Suomela ovat 14.6.2021 jättämässään valtuustoaloitteessa esittäneet, että Tampereen kaupungin tulisi laatia sähkölatauspaikkojen edistämissuunnitelma. Perusteluina aloitteen tekijät käyttävät erityisesti kaupungin hiilineutraaliustavoitetta, jonka saavuttamisessa sähköautoilla on todettu olevan merkittävä rooli Hiilineutraali Tampere 2030 -tiekartassa. Aloitteen tekijät myös toteavat, että Tampere on jäänyt latauspisteiden määrässä jälkeen pääkaupunkiseutuun verrattuna.

Tampereen kaupunki on rakentanut omalla kustannuksellaan sähköautojen julkisia latauspisteitä vuodesta 2016 lähtien 12 eri kohteeseen. Tampereen ensimmäinen sähköisen liikenteen toimenpidesuunnitelma laadittiin vuosille 2015-2018 ja se on myöhemmin uusittu vuosille 2019-2025. Nykyisessä toimenpidesuunnitelmassa on tunnistettu latauksen tarve niin yleisillä alueilla, kaupungin omistamilla kiinteistöillä kuin yksityisillä kiinteistöillä. Lisäksi toimenpidesuunnitelmassa on esitetty toimenpidetarpeita bussien, kevyiden ajoneuvojen, työkoneiden ja logistiikan ajoneuvojen lataustarpeiden ratkaisemiseksi tulevaisuudessa.

Em. toimenpidesuunnitelmassa esitettiin julkisten latauspisteiden osalta ensimmäiseksi toimenpiteeksi vuodelle 2019 "määritellä julkisen latauspisteverkoston toteutusvaihtoehdot". Liikennejärjestelmän suunnittelu -yksikkö toteutti keväällä 2020 valmistuneen selvityksen, jossa selvitettiin erilaisia toteutusvaihtoehtoja latauspisteverkoston kehittämiseksi. Selvityksessä tunnistettiin, että soveltuvan toteutustavan valinta riippuu hyvin pitkälti siitä, mihin ympäristöön (kaupungin kiinteistö, yleinen alue, yksityinen kiinteistö) latauspisteitä toteutettaisiin.

Selvityksessä sekä sen jälkeisissä keskusteluissa mm. latauspisteoperaattoreiden kanssa on todettu, että täysin markkinaehtoisesti toteutuva latauspisteverkosto yleisille alueille ei vielä vaikuta realistiselta vaihtoehdolta, vaan kaupungin osallistumista latauspisteiden kustannuksiin tarvitaan monin paikoin, mikäli latauspisteverkoston rakentamista halutaan vauhdittaa. Sittemmin EU-direktiivin ja sen kansallisen lainsäädännön (laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä, hyväksytty 29.10.2020) tuomien vaatimusten myötä latauspisteiden toteutuminen muuhun kuin asumiseen tarkoitetuilla kiinteistöillä on lähtenyt vahvasti liikkeelle etenkin yksityisellä sektorilla, mikä on vähentänyt kiirettä rakentaa latauspisteitä julkisin varoin. Kaupungin kannalta paras tilanne olisi yleisesti ottaen se, ettei kaupungin tarvitsisi tehdä liiallisia investointeja latauspisteisiin itse, vaan markkinatoimijat toteuttavat pääasiassa

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

verkostoa itsenäisesti, mahdollisesti myös kaupungin hallinnoimille alueille. Kaupungin tulee kuitenkin varmistaa latausverkon rakentuminen omien kiinteistöjensä ohella erityisesti niillä alueilla, joilla latausverkostoa ei välttämättä muuten markkinaehtoisesti synny.

Tampereen kaupunki on toteuttanut sähköautojen latauspisteiden yleissuunnitelman loppuvuodesta 2020. Yleissuunnitelman yhteydessä selvitettiin, että Tampereen kaupungin tulisi asentaa kiinteistöilleen 76 kpl latauspisteitä vuoden 2024 loppuun mennessä, kuten laki edellyttää. Näiden lisäksi arvioitiin, että latauspisteiden verkostollisen kattavuuden saavuttamiseksi olisi tarpeen asentaa 23 kpl latauspisteitä muihin kohteisiin, kuten muille kiinteistöille tai kaupungin hallinnoimille pysäköintialueille. Kustannusarvioksi näiden toteuttamiseksi arvioitiin n. 300 000-400 000 €. Yleissuunnitelma toimii pohjana tuleville toteutuksille.

Tampereen ensimmäiset toteutetut latauspisteet ovat jo saavuttaneet elinkaarensa pään, ja osa laitteista on jouduttu poistamaan toimimattomina. Myös vuonna 2015 kilpailutetut latauslaitteiden toimitussopimukset ovat päättyneet, ja korvaavan hankinnan valmistelu on ollut hidasta. Tampere on kuitenkin saamassa latauslaitteiden toimittamisen ja niiden operoinnin kilpailutuksen liikkeelle viimeistään kesälomakauden 2023 jälkeen. Kaupungin tavoitteena kilpailutuksessa on saada aikaan toimintamalli, jossa kaupungin osuus investoinneista olisi mahdollisimman pieni ja jossa valittu toimija voi itse vaikuttaa latausverkoston laajuuteen ja toteutukseen mahdollisimman paljon. Valtuustoaloitteessa toivottu edistämissuunnitelma tullaankin käytännössä tekemään yhdessä kaupungin ja valitun toimijan kesken kilpailutuksen jälkeen, ja kilpailun voittajan kanssa lähdetään välittömästi toteuttamaan ensimmäisiä uusia latauspisteitä.

Tämän hetken tiedon mukaan hankittavien latauslaitteiden toteuttamisen kustannuksista merkittävä osuus tulee yhä kaupungin maksettavaksi, mutta lopullisesti tämä ratkeaa vasta kilpailutuksessa. Kilpailutuksen valintaperusteet ovat vielä auki, mutta yhtenä valintakriteerinä hinnan ohella voitaisiin pitää tavoiteltavan latausverkoston laajuutta ja toisena verkon rakentamisen nopeutta. Tällä tavoin kaupunki voisi antaa signaalin siitä, että mahdollisimman laaja, nopeasti rakentuva ja toimiva verkosto on kaupungin tavoitteissa. Kaupunki määrittäisi kilpailutuksessa vaadittavan latausverkoston laajuuden minimitason, joka todennäköisesti noudattelee pitkälti laaditun latauspisteiden yleissuunnitelman tasoa.

Sikäli jos laaja, osittain julkisin varoin toteutettava latausverkosto on kaupungin toiveissa, tulee kaupungin määrittellä budjetti, jonka raameissa latausverkkoa toteutettaisiin. Pelkästään kaupungin kiinteistöjen varustaminen latauspisteillä lain vaatimalla tavalla tullee maksamaan kaupungille vähintään 200 000 €. Mitä laajempaa verkostoa ja mitä kattavampaa latauspalvelua kaupunki haluaa tarjota, sitä suurempi on myös kustannus. Hinnat riippuvat tulevan kilpailutuksen määrittämästä tasosta. Valtuustoaloitteessa esitetään, että keskusta-alueen

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

pintapysäköinnistä tulisi 20 % varustaa latauspistein. Tarkastelualueen laajuudesta riippuen tämä tarkoittaisi n. 800-1200 autopaikan sähköistämistä, mistä syntyisi miljoonaluokan kustannukset, jos yhden latauspaikan toteuttaminen maksaisi kaupungille n. 3000-5000 €.

Latauspisteiden määrän maksimoiminen nimenomaan keskustan kadunvarsien pysäköintipaikoilla ei todennäköisesti olisi kustannustehokasta, sillä kadunvarsipaikkojen varustaminen latauspisteillä valtuustoaloitteen toivomassa laajuudessa edellyttäisi merkittäviä kaivuutöitä ympäri keskustaa. Lisäksi on huomattava, että etenkin keskustan asiointipaikoilla autopaikkojen vaihtuvuus halutaan pitää nopeana, mutta kadunvarsipaikoille ei ole käytännössä mahdollista rakentaa pikalatausta, vaan hitaampaa perus- tai keskinopeaa latausta. Käytännössä näistä syistä sähköautojen latausta on ajateltu pääasiassa keskittää laajempiin kokonaisuuksiin eli laajemmille pysäköintialueille sekä keskustan pysäköintilaitoksiin. Asuinvaltaisilla alueilla tullaan myös arvioimaan hitaamman latauksen mahdollistamista kadunvarsipaikoilla.

Valtuustoaloitteessa esitettiin lisäksi, että taloyhtiöille laadittaisiin ohjepaketti latauspisteiden toteuttamisesta. Tällaisia ohjeistuksia on Suomessa laatinut jo mm. Motiva ja Kiinteistöliitto, eikä päällekkäiselle ohjeistukselle liene siten tarvetta, vaan näitä ohjeita voidaan kaupungin toimesta jakaa tietoa tarvitseville. Tampereen kaupunki on myös jo vuosia sitten järjestänyt infotilaisuuden taloyhtiöille sähköautojen latauksesta, ja vastaavia tilaisuuksia voidaan järjestää vastaisuudessaakin, mikäli niille on tarvetta. Samanlaisia tilaisuuksia on järjestetty myös muiden sidosryhmien, kuten Kiinteistöliiton, järjestämänä. Myös Ekokumppanit on järjestämässä asiasta koulutusta isännöitsijöille tulevana syksynä.

Tiedoksi

kh

Liitteet

1 Valtuustoaloite

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu päätöksentekojärjestelmässä.

Muutoksenhakukielto

§225

Muutoksenhakukielto

Oikaisuvaatimusta tai kunnallisvalitusta ei saa tehdä päätöksestä, joka koskee:

-vain valmistelua tai täytäntöönpanoa (KuntaL 136 §)

-virka- tai työehtosopimuksen tulkintaa tai soveltamista ja viranhaltija on jäsenenä viranhaltijayhdistyksessä, jolla on oikeus panna asia vireille työtuomioistuimessa (KVhl 50 § 2 mom.)

-etuusto-oikeuden käyttämättä jättämistä (EtuostoL 22 §)