

Kaupunginhallitus 02.05.2022 § 147

§ 147

## **Valtuustoaloite sähköautojen latausverkoston riittävydestä Espoossa (Kv-asia)**

Valmistelijat / lisätiedot:  
Nyberg Johanna  
Pääatalo Mari  
etunimi.sukunimi@espoo.fi  
Vaihde 09 816 21

### **Päätösehdotus**

Kaupunkiympäristön toimialajohtaja Isotalo Olli

Kaupunginhallitus ehdottaa, että valtuusto merkitsee selostusosan tiedoksi vastauksena Mia Noreksen ym. 13.9.2021 jättämään valtuustoaloitteeseen latausverkon riittävydestä Espoossa ja toteaa valtuustoaloitteen loppuun käsitellyksi.

### **Käsittely**

### **Päätös**

Kaupunginhallitus:  
Esittelijän ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

### **Selostus**

#### **Valtuustoaloite**

Mia Nores ja 32 muuta valtuutettua ovat jättäneet 13.9.2021 valtuustoaloitteen, jossa esitetään, että Espoon kaupunki toteuttaa monipuolisia ja nopeita toimenpiteitä varmistaakseen sähköautojen latausverkon riittävyden Espoossa.

#### **Vastaus valtuustoaloitteeseen**

Sähköautoilun edistäminen on tärkeä osa Espoon tavoitetta olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä.

Fossiilittoman liikenteen tiekartta on valtioneuvoston periaatepäätös 22.6.2021 kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa todetaan mm. seuraavaa.

- Tavoitteena on, että Suomessa olisi vuonna 2030 vähintään yksi julkinen pikalatausasema sataa täyssähköautoa kohti ja että jokaiselle täyssähköautolle löytyisi latauspiste myös yön yli tapahtuvaan lataukseen.
- Jotta ihmiset ja yritykset ympäri Suomen voivat tulevina vuosikymmeninä siirtyä liikenteessä pois fossiilisesta bensiinistä ja dieselistä muihin käyttövoimiin, tarvitaan koko maan kattava sähköautojen julkinen latausverkko.

- Ladattavia autoja ladataan pääosin kotona ja työpaikalla – julkisia latauspisteitä käytetään vielä harvakseltaan. Lähes 85 prosenttia ladattavien hybridien haltijoista ja noin 60 prosenttia täyssähköautojen haltijoista lataa autoaan kotona vähintään kolmesti viikossa. Kotilataamisen puute on monessa selvityksessä tunnistettu yhdeksi liikenteen sähköistymiskehityksen pahimmaksi pullonkaulaksi. Jos lataaminen kotipihassa ei onnistu, sähköauto jää helposti hankkimatta.

Fossiilittoman liikenteen tiekarttaan sisältyy myös erilaisia tukia vaihtoehtoisten käyttövoimien lisäämiseksi kuten *Jakeluinfratuki julkisille lataus- ja kaasuntankkausasemille ja Latausinfratuki taloyhtiöille ja työpaikoille*.

Espoon kaupungin strategian mukaisesti tarkoitus on edistää sähköautojen määrän kasvua. Koska latausasemien puute on merkittävä este sähköautojen määrän lisäämisessä, on latausasemaverkoston laajeneminen nostettu tärkeäksi asiaksi.

Sähköautojen latausinfraa täytyy edistää sekä Espoon kaupungin oman toimintapiiriin kuuluvissa kohteissa että yksityisissä kohteissa, kuten kauppakeskuksissa, työpaikoilla ja asunto-osakeyhtiöissä. Sähköautojen latausinfraa käsitellään kokonaisuutena, jossa yksityisten kohteiden latausinfraa pyritään tarvittaessa täydentämään julkisilla latauspisteillä.

Espoon kaupungin oman toiminnan piiriin kuuluvat ainakin kaupungin (omassa käytössä olevat) kiinteistöt, kaupungin omistuksessa olevat pysäköintiyhtiöt, yleiset alueet ja Espoon Asunnot.

Tällä hetkellä on virkavalmistelussa toimialojen ja Kestävän Espoon osaamiskeskuksen yhteistyössä Espoon kaupungille yhteiset linjaukset ja tavoitteet sille, miten sähköautojen latausinfraa näissä paikoissa kehitetään. Tarkoitus on, että yhteiset kehittämissuunnitelmat mahdollistavat sähköautojen latausinfraan nopean ja taloudellisen toteuttamisen.

Espoon kaupungin kaupunkitekniikan keskus on edistänyt julkisen latausverkoston kehittämistä yhteistyössä latausoperaattoreiden kanssa. Kaupunki on rakentanut latauspisteiden vaatimat sähköliitännät ja palveluntarjoaja on vastannut latauspisteen asentamisesta ja ylläpidosta. Kaupungin ei näin ollen tarvitse investoida latausinfraan, kuten aloitteessa myös mainitaan, mutta on kuitenkin syytä huomioida, että tarvittavien putkitusten ja kaapelivetojen rakentaminen sekä sähköliittymän hankkiminen aiheuttaa kaupungille noin 15 000 € kustannuksen latauspaikkaa kohden.

Keväällä 2021 Tapiolaan ja Leppävaaraan katuverkolle asennetut latauspisteet sijaitsevat asutusalueilla, joissa asukkailla ei välttämättä ole autolle omaa pysäköintipaikkaa. Kohteet valikoituivat pilotoimaan latausta asuinalueilla ja tarkoituksena on saada tietoa latauskäyttäytymisestä ja latausmäärästä. Näistä ja aiemmin asennetuista latauspisteistä saadun tiedon perusteella saadaan parempi tilannekuva, millaisille alueille latauspisteitä tulisi rakentaa.

Kaupungin oman toiminnan ulkopuolelle jää laaja joukko yksityisiä alueita, kauppakeskuksia, työpaikkoja ja taloyhtiöitä, joiden latausinfraan kehittyminen on tärkeä asia, mutta johon kaupungin vaikutusmahdollisuudet ovat rajallisemmat. Tärkein asia on mahdollistaa yksityisten investointien teko sähköautojen latausinfraan syntymiselle

mahdollisimman joustavasti. Tämä voi tarkoittaa esimerkiksi sitä, että kaupunki pyrkii löytämään keinoja, joilla sähköautojen latausinfraa voidaan Espoossa toteuttaa.

Espoon kaupunki toteuttaa parhaillaan myös ulkoisen rahoituksen hankkeita, joissa on tarkoitus tietoa jakamalla, ohjeistamalla ja markkinoimalla lisätä sähköautojen latausinfraan rakentamista mm. taloyhtiöissä. Sähköautojen latausinfraan kehittämiseksi tehdään yhteistyötä myös VTT:n kanssa kehittämällä puhtaan liikenteen testialustaa ZEM-hubia, jonka tavoitteena on kehittää sähköisten ajoneuvojen ja energian varastoinnin ratkaisuja myös ammattiliikenteen käyttöön.

Laki 733/2020 (Laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä) astui voimaan 29.10.2020 ja sen soveltaminen alkoi 11.3.2021. Kyseinen laki velvoittaa uusien ja laajamittaisesti korjattavien asuinrakennusten varustamista latauspistevalmiuksilla. Lisäksi muille kuin asuinrakennuksille laki vaatii tietyn määrän latauspisteitä parkkipaikkojen määrästä riippuen. Esimerkiksi olemassa olevat asuinrakennukset, joiden yhteydessä on yli 20 pysäköintipaikkaa, joutuvat 31.12.2024 mennessä hankkimaan vähintään yhden latauspisteen. Pitkällä aikavälillä lain vaatimukset tulevat näkymään latauspisteiden lisääntymisenä mutta aloitteessakin mainitut vanhat kerros- ja rivitaloalueet ovat haastavia.

### **Yksityiset tontit**

Yksityisillä tonteilla kuten kauppakeskuksissa tapahtuvaa latausta hallinnoi pääsääntöisesti kiinteistön omistaja, eikä kaupungin tulisi lähteä ensisijaisesti näille alueille latauspisteitä lisäämään. Suurelta osin näissä kohteissa ainakin joitakin latauspisteitä jo löytyy ja viimeistään vuoden 2024 loppuun mennessä lain 733/2020 vaatimuksien mukaisesti näin tulisi olla. Suurin huomio kaupungin edistämässä hankkeissa tulisi kohdistaa tiiviisti asutetuille asuinalueille sekä liikennemääriltään vilkkaille alueille kuten Kehä I:n, Turunväylän ja Länsiväylän varsille. Tiivillä asutusalueilla omien parkkipaikkojen hankkiminen saattaa olla vaikeaa tai omaan latauspisteeseen investoiminen koetaan liian kalliiksi, jolloin hitaamman yön yli tapahtuvan latauksen lisääminen helpottanee päätöstä sähköauton hankinnasta. Vilkkaiden pääteiden varsille sen sijaan on kaavailtu suurteholatauspisteitä sisältäviä latauskenttiä, koska ennako-oletuksena on, että myös käytön aikaista latausta suurempien väylien varrella kaivataan. Kaikki tosin riippuu lopulta ihmisten latauskäyttäytymisestä ja tarkennuksia nykyisiin oletuksiin tehdään tarvittaessa.

Espoon kaupunki haluaa organisaationa käydä jatkuvaa vuoropuhelua energiayhtiöiden, latausinfraa toteuttavien yritysten ja kaupunkilaisten kanssa. Fossiilittoman liikenteen edistäminen on myös keskeinen valtakunnallisesti asetettu tavoite.

Espoo seuraa aktiivisesti sähköautojen määrää Espoossa sekä koko autokannan että ensirekisteröinnin muodossa. Jo toteutettujen julkisten latauspaikkojen käyttödataa seurataan aktiivisesti. Sähköautojen latausinfraan puute ei saa olla sähköisen liikenteen edelläkävijyyden esteenä Espoossa.

### **Päätöshistoria**

### **Liitteet**

**Oheismateriaali**

- Valtuustoaloite sähköautojen latausverkoston riittävydestä  
Espoossa

**Tiedoksi**