



10.12.2014

Kj/10

§ 412

Kj / Den av ledamoten Jasmin Hamid väckta motionen om anskaffning av stadens personbilar i form av elbilar

HEL 2014-008250 T 00 00 03

Beslut

Stadsfullmäktige beslutade i enlighet med stadsstyrelsens förslag anse den av ledamoten Jasmin Hamid väckta motionen vara slutligt behandlad.

Dessutom godkände stadsfullmäktige följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att det utreds om stadens upphandlingsanvisningar kan uppdateras så att vid sidan av anskaffningspriset också upphandlingens pris i förhållande till hela livscykeln för det som upphandlas beaktas i högre grad än nu. (Jasmin Hamid)

Behandling

Efter att ha förklarat diskussionen avslutad anförde ordföranden såsom redogörelse att ledamoten Jasmin Hamid understödd av ledamoten Tuomas Rantanen under diskussionen hade föreslagit följande hemställningskläm:

Stadsfullmäktige förutsätter att det utreds om stadens upphandlingsanvisningar kan uppdateras så att vid sidan av anskaffningspriset också upphandlingens pris i förhållande till hela livscykeln för det som upphandlas beaktas i högre grad än nu.

Redogörelsen befanns vara riktig.

På förslag av ordföranden godkände stadsfullmäktige först stadsstyrelsens förslag enhälligt.

Ordföranden framställde och fullmäktige godkände följande omröstningsproposition: Den som godkänner ledamoten Jasmin Hamids förslag till hemställningskläm röstar ja; den som motsätter sig klämman röstar nej.

2 omröstningen

JA-förslag: Stadsfullmäktige förutsätter att det utreds om stadens upphandlingsanvisningar kan uppdateras så att vid sidan av



10.12.2014

Kj/10

anskaffningspriset också upphandlingens pris i förhållande till hela livscykeln för det som upphandlas beaktas i högre grad än nu.

NEJ-förslag: Motsätter sig

Ja-röster: 76

Zahra Abdulla, Outi Alanko-Kahiluoto, Hennariikka Andersson, Maija Anttila, Paavo Arhinmäki, Harry Bogomoloff, Gunvor Brettschneider, Mika Ebeling, Matti Enroth, Yrjö Hakanen, Jasmin Hamid, Fatbardhe Hetemaj, Mari Holopainen, Veronika Honkasalo, Nina Huru, Nuutti Hyttinen, Suzan Ikävalko, Sirkku Ingervo, Ville Jalovaara, Jukka Järvinen, Seppo Kanerva, Helena Kantola, Tarja Kantola, Arja Karhuvaara, Emma Kari, Otso Kivekäs, Dan Koivulaakso, Laura Kolbe, Kauko Koskinen, Tuuli Kousa, Minerva Krohn, Heimo Laaksonen, Timo Laaninen, Päivi Lipponen, Eija Loukoila, Jape Lovén, Pekka Majuri, Petra Malin, Sami Muttilainen, Seija Muurinen, Björn Månsson, Terhi Mäki, Sari Mäkimattila, Jarmo Nieminen, Matti Niiranen, Jan D Oker-Blom, Hannu Oskala, Sara Paavolainen, Pia Pakarinen, Dennis Pasterstein, Jaana Pelkonen, Terhi Peltokorpi, Erkki Perälä, Sirpa Puhakka, Mari Puoskari, Mika Raatikainen, Timo Raittinen, Marcus Rantala, Tuomas Rantanen, Tatu Rauhamäki, Risto Rautava, Nasima Razmyar, Jukka Relander, Laura Rissanen, Wille Rydman, Pekka Saarnio, Anni Sinnemäki, Osmo Soininvaara, Päivi Storgård, Leo Stranius, Johanna Sumuvuori, Ilkka Taipale, Kaarin Taipale, Pilvi Torsti, Ulla-Marja Urho, Anna Vuorjoki

Blanka: 8

Sirpa Asko-Seljavaara, Eero Heinäluoma, Rene Hursti, Terhi Koulumies, Harri Lindell, Tom Packalén, Tuomo Valokainen, Jan Vapaavuori

Frånvarande: 1

Osku Pajamäki

Stadsfullmäktige hade godkänt ledamoten Jasmin Hamids förslag till hemställningskläm.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Juha Viljakainen, projektchef, telefon: 310 36276
juha.viljakainen(a)hel.fi

Bilagor

1 Jasmin Hamidin aloite (18.6.2014)

Utdrag

Postadress
PB 10
00099 HELSINGFORS STAD
kaupunginkanslia@hel.fi

Besöksadress
Norra esplanaden 11-13
Helsingfors 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Telefon
+358 9 310 1641
Telefax
+358 9 655 783

FO-nummer
0201256-6
Kontonr
FI0680001200062637
Moms nr
FI02012566



10.12.2014

Kj/10

Utdrag

Aloitteen tekijä

Bilagor till utdrag

Muutoksenhakukielto, valmistelu

Beslutsförslag

Beslutet stämmer överens med förslaget.

Föredragandens motiveringar

Ledmoten Jasmin Hamid och 30 andra ledamöter har 18.6.2016 lämnat in en fullmäktigemotion i vilken de föreslår att de personbilar som Helsingfors stad anskaffar i fortsättningen ska vara elbilar.

Stadsstyrelsen konstaterar att det i stadens strategiprogram 2013–2016 bl.a. ingår ett mål enligt vilket koldioxidutsläppen år 2020 ska vara 30 % mindre än år 1990.

Stadsstyrelsen beslutade 9.6.2014 (§ 673) justera kriterierna som ställs i stadsstyrelsens beslut 9.5.2011 (§ 476) för fordon med låga emissioner så att följande justerade kriterier ska beaktas, i tillämpliga delar, i anskaffningen av stadens bilar:

1. Bensin- och dieseldrivna bilar med låga emissioner (inkl. hybridbilar), vars koldioxidutsläpp är högst 100 g/km (energiklass A),
2. Bifuel-, dvs. gasbilar, med låga emissioner, vars koldioxidutsläpp är högst 150 g/km (energiklass D) och
3. Flexifuel-, dvs. etanolbilar, med låga emissioner, vars koldioxidutsläpp är högst 150 g/km (energiklass D).
4. Alla ovannämnda fordon hör enligt utsläppsklassificering Euro minst till Euro 5.
5. Alla elbilar och eldrivna mopedbilar har låga emissioner.
6. Bensin- och dieseldrivna kombinationsfordon och stationsvagnar (inkl. hybridbilar) som staden anskaffar för transportbruk har koldioxidutsläpp på högst 130 g/km (energiklass C).
7. Då stadens fordonsmateriel konkurrensutsätts räknas koldioxidutsläppen från fordon som använder förnybara bränslen (till exempel bifuel- och flexifuelbilar, inkl. paketbilar) med hjälp av en koefficient som grundar sig på de kalkyler om certifierad utsläppsminskning för bränslen som avtalsleverantörerna av bränsle tillhandahåller och som stämmer överens med RES-direktivet (2009/28/EG). En säkerhetsmarginal på 10 procentenheter dras av från utsläppsminskningen som räknats ut enligt RES-direktivet.



I anvisningarna för efterlevnad av budgeten anges dessutom att koldioxidutsläppen i fråga om stadens tjänstebilar ska vara under 100 g/km.

Miljöaspekter har beaktats i konkurrensutsättningen av ramarrangemanget för Helsingfors stads personbilar från och med år 1999. De fordon som anskaffats till förvaltningar och affärsverk har redan en längre tid varit modeller med låga emissioner, om det inte har varit befogat att avvika från regeln. Helsingfors samarbetar med andra stora städer i fråga om anskaffning av materiel.

Inköpspriset på elbilar begränsar ett mera omfattande ibrukttagande av elbilar i Helsingfors. År 2014 är inköpspriset inkl. moms för fordon med förbränningsmotor som konkurrensutsatts för stadens användning som billigast 12 720 euro. Inköpspriset på marknadens förmånligaste elbil är 32 138 euro. På motsvarande sätt är priset på den förmånligaste laddningsbara hybridbilen 40 790 euro. Arbets- och näringsministeriet beviljar till utgången av år 2017 energiinvesteringsstöd bl.a. för elbilar och laddningsbara hybridbilar. Några beslut om fortsatt stöd har inte fattats. För närvarande krävs det för stöd t.ex. anskaffning i leasingform. Stöd beviljas inte för köp av en bil. Stödbeloppet är 30 % av månadskostnaderna enligt leasingavtalet. Än så länge har det varit förmånligast för staden att skaffa personbilar antingen i stadens ägo genom köp eller också med finansieringsleasingavtal. Formen med finansieringsleasing har inte varit tillgänglig för anskaffning av elbilar. I syfte att få erfarenheter av att använda elbilar har serviceleasing utnyttjats vid anskaffning av bilar avsedda för sambruk inom några förvaltningar. Det har också anhängits om energiinvesteringsstöd för elbilar som skaffats genom serviceleasing. I fortsättningen försöker staden för sin del påverka i syfte att energiinvesteringsstöd ska fås också för sådana bilanskaffningsformer som passar staden, såsom köp. Också finansieringsleasingavtal för anskaffning av elbilar är i högre grad möjliga i fortsättningen, då bilens restvärde, som väsentligt påverkar leasingkostnaderna, kan slås fast bättre utifrån erfarenheterna av att använda elbilar. Staden följer vid sidan av möjligheterna att använda elbilar också dessas prisutveckling och bedömer liksom nu bilanskaffningen ur totalekonomisk synvinkel från fall till fall. I detta läge är det därmed ändamålsenligt att avancera via enskilda elbilsanskaffningar genom att samla erfarenheter av användningen.

En annan faktor som begränsar användningen av elbilar är bilarnas begränsade operationella kapacitet. Trots att bilarnas batterier blivit allt bättre, räcker de inte i alla arbetsuppgifter till för behoven under hela arbetsdagen. Den fordonsmateriel som staden anskaffar måste lämpa sig för effektivt bruk.



Kraven i direktiv 8309/14 om byggande av laddningsinfrastruktur förutsätter att det i Finland byggs ett omfattande laddningsnätverk före år 2020. I Helsingfors eftersträvas ett relativt omfattande laddningsnätverk i framtiden. Antalet allmänna laddningsställen kommer att ligga kring 400–600. I huvudstadsregionen finns för tillfället 70 allmänna laddningsställen för elbilar. Utvidgningen av nätverket sker i faser och i frågan förs ett intensivt samarbete med stadens förvaltningar och andra stora städer. Frågan kommer att främjas av det nationella laddningssystemet som skapas inom den närmaste framtiden.

Helsingfors Energi har byggt totalt 35 st. allmänna laddningsställen för elbilar i Helsingfors, vars placering grundar sig på en översiktsplan för laddningsnätverket som Helsingfors stads styrgrupp för elektrifierad trafik tagit fram. Helsingfors Energi följer användningen av laddningsställena och bygger nya laddningsställen efter behov. Grundtanken bakom laddningstjänsten är att byggandet och underhållet av laddningsnätverket på längre sikt kan finansieras genom avgifter som användarna betalar. Hittills har laddningen varit gratis för användarna, men tjänsten blir avgiftsbelagd före utgången av året.

Under slutet av år 2013 bildade Helsingfors Energi tillsammans med 17 andra energiföretag bolaget Liikennevirta Oy som erbjuder laddningstjänster för elbilar. Målet då bolaget bildades var att få till stånd en nationell laddningslösning som betjänar eltrafiken och är tillgänglig för alla elbilister. Genom samband av laddningsställen uppnås mindre kostnader per enhet, en högre användningsgrad för laddningsställena och en bättre användarupplevelse för alla som använder laddningsställena. Liikennevirta Oy fungerar som operatör av de laddningstjänster som Helsingfors Energi erbjuder och dessutom har bolaget slutit flera samarbetsavtal med internationella laddningsoperatörer.

Bilar med låga emissioner som grundar sig på olika teknologiska lösningar kommer att bli allt vanligare i framtiden. EU:s direktivförslag för en infrastruktur för ren trafik och strama krav för att begränsa koldioxidutsläppen sporrar biltillverkare till modelländringar och stater och städer till aktivitet inom främjandet av eltrafik. Till exempel laddningsbara fordon beräknas utgöra en viktig del av den europeiska fordonsmarknaden under slutet av decenniet och kring dessa bildas en snabbt växande marknad av produkter och tjänster.

Helsingfors stad har satsat på att skaffa elbilar och bilar med låga emissioner och att bygga laddningsnätverket som användningen av elbilar förutsätter. Staden har också varit grundande delägare i ett bolag som erbjuder laddningstjänster för elbilar. För tillfället är det på



10.12.2014

Kj/10

grund av elbilarnas operationella kapacitet och höga pris inte möjligt att i enlighet med motionen köpa in endast elbilar. Staden följer dock den teknologiska utvecklingen och bedömer kriterierna för fordon med låga emissioner med några års mellanrum. Elbilarnas operationella kapacitet och användningsförutsättningar förbättras då laddningsnätverket blir tätare och utvidgas i fortsättningen. Även priset på elbilar kan antas sjunka genom den framtida utvecklingen på fordonsmarknaden.

Stadsfullmäktige ändrade 4.6.2014 (§ 217) sin arbetsordning i fråga om motionerna. Ledamoten Jasmin Hamids motion väcktes 18.6.2014, och den behandlas därför i enlighet med den ändrade arbetsordningen.

Stn anser det ovannämnda vara en tillräcklig utredning i saken.

Föredragande

Stadsstyrelsen

Upplysningar

Juha Viljakainen, projektchef, telefon: 310 36276
juha.viljakainen(a)hel.fi

Bilagor

1 Jasmin Hamidin aloite (18.6.2014)

Utdrag

Utdrag
Aloitteen tekijä

Bilagor till utdrag
Muutoksenhakukielto, valmistelu

Beslutshistoria

Kaupunginhallitus 01.12.2014 § 1258

HEL 2014-008250 T 00 00 03

Päätös

Kaupunginhallitus päätti esittää kaupunginvaltuustolle seuraavaa:

Kaupunginvaltuusto päättää katsoa valtuutettu Jasmin Hamidin aloitteen loppuun käsitellyksi.

17.11.2014 Pöydälle

10.11.2014 Pöydälle

Esittelijä

kaupunginjohtaja



10.12.2014

Kj/10

Jussi Pajunen

Lisätiedot

Juha Viljakainen, hankepäällikkö, puhelin: 310 36276
juha.viljakainen(a)hel.fi

Yleisten töiden lautakunta 23.09.2014 § 352

HEL 2014-008250 T 00 00 03

Lausunto

Yleisten töiden lautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Kaupungin vuosien 2013 - 2016 valtuustostrategian mukaisesti Helsingin tavoitteena on vähentää hiilidioksidipäästöjä 30 % vuoden 1990 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Lisäksi kaupungin pitkän tähtäimen tavoitteina on mm. hiilineutraali kaupunki vuoteen 2050 mennessä, liikenteen pakokaasupäästöjen tuntuva vähentyminen sekä ympäristömelun ohjearvoissa pysyminen. Tavoitteisiin pääseminen edellyttää mm. liikenteen pakokaasupäästöjen tuntuva alentumista ja autojen moottoriäänien pienenemistä.

Yleisten töiden lautakunta pitää tärkeänä, että kaupunki toimii itse suunnannäyttäjänä hankkimalla omaan käyttöön vähäpäästöisiä ja hiljaisia ajoneuvoja. Vähäpäästöisyyteen on kuitenkin tarjolla useita teknisiä ratkaisuja ja onkin tärkeää, että kaupungin käyttöön hankitaan kulloiseenkin työtehtävään soveltuvia ajoneuvoja.

Rakennusvirasto hankkii henkilöautot käyttöönsä Helsingin kaupungin rakentamispalvelu Staran logistiikkapalveluiden kautta. Hankittavat autot ovat aina kaupungin ohjeistuksen mukaisia. Ohjeistuksen päästöraajat ovat tiukentuneet ja tulevat todennäköisesti jatkossakin tiukentumaan autotekniikan kehittymisen myötä. Vuonna 2013 rakennusvirastolla oli käytössään 40 henkilöautoa. Autokanta jakautui käyttövoiman mukaan seuraavasti:

- bensiini 31 kpl
- diesel 6 kpl
- hybridi 1 kpl
- ladattava hybridi 0 kpl
- täyssähköautot 2 kpl

Sähköautojen käyttöä rajoittaa niiden kallis hinta. Yleisesti ottaen sähköautojen hankintahinta on kaksin-kolminkertainen vastaaviin bensiinikäyttöisiin autoihin verrattuna ja viraston autoista Staralle



maksama kuukausivuokra on sähköautoilla noin kaksinkertainen bensiautojen vuokraan verrattuna.

Toinen sähköautojen käyttöä rajoittava tekijä on niiden rajallinen toimintakapasiteetti. Vaikka autojen akut ovat jatkuvasti parantuneet, eivät ne kaikissa työtehtävissä riitä koko työpäivän tarpeisiin. Ongelmia on esiintynyt mm. sähköautojen käytöstä pysäköinninvalvontatehtävissä. Sen sijaan HKR-Rakennuttajan kokemukset ovat positiivisia. Yleisten töiden lautakunta pitäääkin tärkeänä, että varmistutaan hankittavien ajoneuvojen soveltuvuudesta kulloisiinkin työtehtäviin.

Sähköautojen käyttöä rajoittaa myös riittävien latausmahdollisuuksien puute. Perinteinen yön yli tapahtuva hidaslataus ei tuota ongelmia, koska siihen yleensä riittää tarjolla oleva kiinteistöjen sähköverkko, mutta viimeaikoina sähköautoissa yleistynyt pikalataus edellyttää tehokkaampaa sähköverkkoa. Toiminnan kannalta olisi tärkeää, että autoja voisi ladata tehokkaasti työpäivän aikana asioitaessa kaupungin eri toimipisteissä, mutta useamman auton samanaikainen lataus edellyttäisi tehokkaan latausverkon rakentamista kaupungin toimipisteisiin.

Rakennusvirasto on mukana kaupungin sähköisen liikenteen kehittämistyöryhmässä, jonka tehtävänä on mm. kehittää julkista latauspisteverkostoa. Tällä hetkellä Helsingin yleisille alueille on toteutettu 35 latauspistettä ja kaupunki on laatinut yleissuunnitelman yhteensä sadan latauspisteen toteuttamisesta. Lisäksi uuden EU-direktiivin mukaan Helsinkiin tulisi toteuttaa noin 600 julkista latauspistettä vuoteen 2020 mennessä. Julkiset latauspisteet eivät kuitenkaan ole ratkaisu työkäytössä olevien kaupungin ajoneuvojen lataamiseen, vaan latauksen tulee tapahtua pääsääntöisesti kaupungin omissa toimipisteissä.

Yleisten töiden lautakunta pitää tärkeänä, että ajoneuvohankinnoissa suositaan vähäpäästöisyyttä ja meluttomuutta. Sähkö-, hybridi- ym. vähäpäästöisten ja hiljaisten ajoneuvojen osuutta kaupungin ajoneuvokannassa tulee kasvattaa. Samalla tulee kuitenkin varmistua siitä, että kulloisiinkin työtehtäviin on käytössä niihin parhaiten soveltuvat ajoneuvot. Sähköautojen laajaan käyttöön liittyy vielä rajoitteita, jotka täytyy ottaa huomioon ajoneuvojen hankinnassa. Jos kaupunki päättää jatkossa hankkia tuntuvasti enemmän sähköautoja, tulee kasvavat ajoneuvokustannukset huomioida myös hallintokuntien rahoituksessa.

Esittelijä

osastopäällikkö
Silja Hyvärinen



10.12.2014

Kj/10

Lisätiedot

Juhani Sandström, valaistuspäällikkö, puhelin: 310 38521
juhani.sandstrom(a)hel.fi

Helsingin Energian johtokunta 16.09.2014 § 62

HEL 2014-008250 T 00 00 03

Lausunto

Helsingin Energian johtokunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Helsingin Energia perusti vuoden 2013 lopulla yhdessä 17 muun energiayrityksen kanssa sähköautojen latauspalveluita tarjoavan yhtiön Liikennevirta Oy. Tavoitteena yhtiön perustamisessa oli saada aikaan valtakunnallinen sähköistä liikennettä palveleva sähköautojen latausratkaisu kaikille sähköautojen käyttäjille. Latauspisteiden yhteiskäytön avulla saavutetaan pienemmät yksikkökustannukset, latauspisteiden korkeampi käyttöaste sekä parempi käyttäjäkokemus kaikille latauspalvelun käyttäjille. Liikennevirta Oy toimii Helsingin Energian tarjoamien latauspalveluiden operaattorina minkä lisäksi yhtiö on tehnyt yhteistyösopimuksia kansainvälisten latausoperaattoreiden kanssa.

Helsingin Energia on toteuttanut Helsinkiin yhteensä 35 kpl sähköautojen julkista latauspistettä, joiden sijainti perustuu kaupungin sähköistyvän liikenteen ohjausryhmän laatimaan latausverkoston yleissuunnitelmaan. Helsingin Energia seuraa latauspisteiden käyttöä ja toteuttaa uusia latauspisteitä kysynnän mukaan. Latauspalvelun perusajatus on, että pitemmällä tähtäimellä latausverkoston rakentaminen ja ylläpito voidaan rahoittaa latauspalveluiden käyttäjiltä perittävillä maksuilla. Toistaiseksi lataus on ollut palvelun käyttäjille ilmaista, mutta se muuttuu maksulliseksi kuluvan vuoden loppuun mennessä.

Suurin osa Helsingin Energian omassa käytössä olevista autoista on työkäyttöön varusteltuja pakettiautoja ja kevyitä kuorma-autoja, joille sähköautojen valmistajilta ei löydy kilpailukykyisiä vaihtoehtoja. Käytössä on tällä hetkellä henkilöautoja 29 kpl, joista täyssähköautoja ja ladattavia hybridejä on yhteensä 4 kpl. Kokonaiskustannuksiltaan sähköautot ovat toistaiseksi olleet selvästi polttomootoriautoja kalliimpia.

Sähköautoja voidaan hankkia Helsingin Energian työtehtäviin vain rajoitetusti, koska sähköautojen käyttö tunneleissa on paloturvallisuussyistä kielletty. Helsingin Energia tulee kuitenkin



10.12.2014

Kj/10

lisäämään sähköautojen määrää asteittain niissä työtehtävissä, joissa em. rajoituksia ei ole.

Esittelijä

Toimitusjohtaja
Pekka Manninen

Lisätiedot

Markus Lehtonen, Kehitysjohtaja, puhelin: +358 9 617 2475
markus.lehtonen(a)helen.fi

Teknisen palvelun lautakunta 11.09.2014 § 136

HEL 2014-008250 T 00 00 03

Lausunto

Teknisen palvelun lautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon.

Kaupungin vuosien 2013 - 2016 valtuustostrategiassa kiinnitetään huomiota meluhaittojen ja ilmansaasteiden torjuntaan. Helsingin tavoitteena on vähentää hiilidioksidipäästöjä 30 % vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Kaupungin pitkän tähtäimen ympäristöpoliittisina tavoitteina on mm. hiilineutraali kaupunki vuoteen 2050 mennessä, liikenteen pakokaasupäästöjen merkittävä vähentymä sekä ympäristömelun ohjearvojen alittaminen, jotta ihmiset eivät altistu pitkäaikaiselle terveyden vaikuttavalle melulle.

Teknisen palvelun lautakunta pitää tärkeänä Helsingin kaupungin käyttöön hankittavan ajoneuvokaluston moottori- ja melupäästöjen vähentämistä. Melun ja moottoripäästöjen vähentäminen tapahtuu useaa eri lähestymistapaa yhdistelemällä. Kaupungin käyttöön hankittavan ajoneuvokaluston on oltava tehokkaaseen työkäyttöön soveltuvaa ja silti mahdollisimman vähäpäästöistä.

Hankittavien henkilöautojen tulee aina olla voimassa olevan kaupungin ohjeistuksen mukaista. Nykyisen kaupungin talousarvion noudattamisohjeen mukaan henkilöautojen CO₂-moottoripäästöt saavat olla enintään sata grammaa kilometriä kohden. Tätä tavoitetta on jatkossa pyrittävä alentamaan henkilöautojen osalta, jotta ympäristöpolitiikan tavoitteet toteutuisivat. Lisäksi kaupungin autojen hankintaan ja käyttöön on kiinnitettävä erityinen huomio. Kaupungin käytössä olevien henkilö- ja pakettiautojen lukumäärän on oltava mahdollisimman vähäinen ja autojen käyttöasteen on oltava mahdollisimman suuri. Osaa hankittavista henkilöautoista tulee tulevaisuudessa voida käyttää useiden eri hallintokuntien kesken yhteiskäytössä.



10.12.2014

Kj/10

Helsingin kaupungin omien täyssähköautojen hankinta on sinänsä perusteltua, mutta hankinnan kohteen määrittelyn yhteydessä on kuitenkin aina varmistettava tarvekartoituksella, että täyssähköauto todella soveltuu käyttötarkoitukseen. Kaluston hankinnassa on painotettava ensisijaisesti hankittavien autojen soveltuvuutta niille tarkoitettuihin työtehtäviin, jotta kalustoa voidaan hyödyntää työtehtävissä kustannustehokkaasti. Kaupungin autohankinnoissa on hyödynnettävä kaikkia mahdollisia keinoja vähentää autokaluston melua ja saastuttamista. Kaupungin on sähköisen liikenteen lisäksi lisättävä vaihtoehtoisten biopolttoaineiden käyttöä.

Täyssähköhenkilöautot ovat ainakin tällä hetkellä huomattavasti kalliimpia kuin käyttötarpeisiin soveltuvat halvimmat vaihtoehdot. Tällä hetkellä täyssähköhenkilöauton arvonlisäveroton nettohinta on noin kaksinkertainen verrattuna kaupungin käyttöön hankittavien vähäpäästöisten polttomoottorikäyttöisten henkilöautojen hankintahintoihin. Mikäli Helsingin kaupunki hankkii jatkossa hybridautoja tai täyssähköautoja, on kalliimpiin investointeihin ja koko elinkaaren ajan ylläpitokustannuksiin syytä varautua myös hallintokuntien tulevien vuosien talousarvioissa.

Käsittely

11.09.2014 Esittelijän muutetun ehdotuksen mukaan

Korjaus kappaleeseen 4, henkilöautojen CO₂-moottoripäästöt saavat olla enintään sata grammaa kilometriä kohden, eikä sata grammaa sataa kilometriä kohden.

Esittelijä

toimitusjohtaja
Timo Martiskainen

Lisätiedot

Sami Aherva, yksikönjohtaja, puhelin: 310 78571
sami.aherva(a)hel.fi