



**§ 168**

**Esitys Helsingin ekologisesti kestävästä rakentamisesta 2012-2018, osa B, infrarakentaminen**

HEL 2011-000466 T 10 00 00

**Päätös**

Teknisen palvelun lautakunta päätti antaa esittelijän ehdotuksen mukaisen lausunnon.

**Esittelijä**

toimitusjohtaja  
Timo Martiskainen

**Lisätiedot**

Antero Taipale, yksikönjohtaja, puhelin: 310 39810  
antero.taipale(a)hel.fi

**Liitteet**

- 1 [Esitys Helsingin kaupungin ekologisesti kestävästä rakentamisesta 2012-2018, osa B, infrarakentaminen.pdf](#)

**Päätösehdotus**

Teknisen palvelun lautakunta päättää antaa seuraavan lausunnon:

Ekologisesti kestävästä rakentamisesta 2012-2018, osa B, infrarakentaminen, on monipuolisesti tarkasteltu käytettävissä olevia keinoja ja toimenpiteitä ekologisesti kestävästä infran suunnittelun, rakentamisen ja ylläpidon edelleen kehittämiseksi ja lisäksi ohjelmaan on koottu onnistuneesti runsaasti asiaan liittyvää aineistoa.

Lautakunta kommentoi Helsingin ekologisesti kestävästä rakentamisesta 2012-2018, osa B, infrarakentaminen ohjelman kohtia:

- lisätään kaavoituksessa massatalouden ohjaamista (5.3)
- rakentaminen (7)
- toimijatahojen rooli ja tehtävät (10) liittyen lautakunnan alaisten virastojen toimintaan liittyen.

Lisätään kaavoituksessa massatalouden ohjaamista (5.3)

Lautakunta pitää erittäin tärkeänä ja kiireellisenä kaivumaiden välivarastointiin ja käsittelyyn sekä ylijäämämaiden loppusijoitukseen soveltuvien alueiden varaamista ensisijaisesti Helsingin kaupungin alueelta kuljetusmatkojen vähentämiseksi. Tällä hetkellä alueellisia välivarastoja on mm Jätkäsaaren ja Kalastaman alueilla, mutta ne ovat täyttymässä ja alueet tulevat aivan lähivuosina rakentamisen piiriin.



Vantaan kaupungin kanssa tehty sopimus ylijäämämaiden viemisestä Pitkäsuon ylijäämämaiden vastaanottoaikalalle päättyi 31.1.2011. Sen jälkeen ylijäämämaat on viety kilpailutuksen kautta Uudenmaan alueella sijaitseville vastaanottoaikoille useiden kymmenien kilometrien päähän ja lisäksi maiden vastaanotto kohteissa ei ole toiminut kunnolla. Tilanne ylijäämämaiden sijoittamisessa on tällä hetkellä vastoin useita ekologisesti kestävästä rakentamisen ohjelman tavoitteita.

## Rakentaminen (7)

Ekologisten hankintakriteerien määrittely, linjaukset ympäristösertifikaattien ja ekologisen osaamisen sekä sanktioiden määrittelyt tulee laatia yhteistyössä muiden julkisten hankkijoiden, kuntien ja valtion, kanssa yhteisten käytäntöjen saamiseksi Helsinkiä laajemmalle taholle.

### 7.1

Ohjelmassa on linjattu materiaali-, kalusto- ja palveluhankinnat siten, että hankintoihin sisällytetään ekologiset vaatimukset. Esitetyistä toimenpiteistä erityisesti matalan CO<sub>2</sub> jalan jäljen sekä päästö- ja energiankulutuksen käyttämistä hankintakriteereinä voidaan pitää tehokkaina keinoina rakentamisen ympäristövaikutusten pienentämiseksi.

Kone- ja kalustohankinnoissa noudatetaan jo tänä päivänä kestävästä kehityksen politiikkaa siinä laajuudessa kuin se on mahdollista. Ensisijainen vaatimus on varmistaa koneen toimintakyky. Hankittaessa kalustoa käytetään tällä hetkellä kriteereinä CO<sub>2</sub>-päästöjä, melupäästöjä sekä kuljettajan ergonomiaan liittyviä vaatimuksia. Omien lisäkriteerien asettaminen EU:n vaatimien sertifikaattien lisäksi on mahdotonta, koska jo nykyisellään tarjouskilpailuun osallistujien määrä on monissa tapauksissa liian alhainen. Lisäksi Suomen kone- ja automarkkinat ovat liian pienet, jotta tälle markkinalle tehtäisiin omien vaatimusten mukaista kalustoa.

Ohjelman tavoite asettaa koneille ja kalustolle päästö- ja energiankulutusrajoja on haastava. On hyvä, että tähän työhön on varattu aikaa vuosiksi 2012-2014. ISO 14001 sertifikaatin vaatiminen yhteistyökumppaneilta voi osoittautua mahdottomaksi, sillä hankintaoikeudellisesti ei voitane kelpuuttaa vain yhtä sertifikaattia vaan hankintayksikön on hyväksyttävä muutkin vastaavat ympäristötoimenpiteet.

Kolmannessa toimenpidekohdassa esitetty mahdollisten sanktioiden käyttö on kaupungin hankintatoiminnassa vielä melko uutta ja siitä on vain vähän kokemuksia. Näin ollen on noudatettava erityistä tarkkuutta



mikäli em. ehtoihin hankinnan yhteydessä päädytään.

## 7.2

Kaluston päästöarvoista on jo nykyisellään tarkat tiedot eikä niiden lisälistaus ole tarpeen. Kalustoa uusitaan vuosittain poistosuunnitelman mukaisesti talousarviossa myönnettyjen määrärahojen puitteissa. Määrärahat eivät ole viime vuosina riittäneet kaluston laadun säilyttämiseksi sekä uusien vaatimusten mukaisen kone- ja autokaluston hankkimiseksi toivotussa tahdissa.

Kone- ja kuljetuspalveluiden kilpailutuksessa on jo useamman vuoden ajan käytetty päästöporrastuksen mukaisia kriteerejä kertoimena tarjottuihin urakkahintoihin. Niiden vaikuttavuus on suurehko, tällä hetkellä moderni ja vähäpäästöinen kalusto saa jopa 20 % edun verrattuna vanhimpiin hyväksytyihin laitteisiin.

Renkaiden pesu pilaantuneiden maiden kuljetuksissa Jätkäsaarella yhteiskäyttöhuoltotunnelissa ei ole mahdollista, koska sinne ei olla rakentamassa yhteiskäyttöhuoltotunnelia. Jätkäsaarella on vireillä yhteinen kallioilahanke, jossa ei ole varauduttu kyseisen kaltaiseen toimintaan ja se valmistuu aikaisintaan 2015. Jätkäsaarella pilaantuneiden maiden kaivut, kuljetukset ja välivarastointi tapahtuvat pääosin päällystetyillä pinnoilla, jolloin renkaiden likaamien ajoväylien puhtaanapito on hoidettavissa tavanomaisella puhtaanpidolla, harjauksella ja pesulla.

## Toimijatahojen rooli ja tehtävät (10)

Staran rooli ja nykytila on kuvattu varsin hyvin. Stara tuottajayksikkönä tulee keskittymään rakentamisen ja ylläpidon vaiheiden toimenpiteisiin, mutta mahdollisuuksien mukaan tulee jatkossakin antamaan palautetta suunnittelusta vastaaville tahoille ja erityisesti tilaajille.

Staralle on kirjattu rooli joko vastuu- tai yhteistyöyksikkönä lukuisissa tavoitteiden saavuttamiseksi esitetyissä toimenpiteissä yhdessä muiden virastojen kanssa tai joissakin tapauksissa yksin. Nämä roolien tuomat vastuut ja käytännön toimet tulee määritellä tarkemmin ohjelmaa toteutettaessa. Tuottaja-asetaan johtuen Stara joutuu keskittymään pääasiassa oman toimintansa puitteisiin. Muiden samoja tehtäviä tekevien toimijoiden tulee saada ohjeensa tilaajayksiköiden kautta.

Staran roolitus toimenpideohjelmassa on pääosin oikea ja erittäin haasteellinen muiden kehitystehtävien rinnalla tehtäväksi. Staralla on tällä hetkellä käynnissä ja käynnistymässä lukuisia kehitysprojekteja, jotka liittyvät ja palvelevat myös Ekologisesti kestävästä rakentamisesta ohjelmassa esitetyjä toimenpiteitä. Ekologisesti kestävä rakentaminen



ja ylläpito on usein myös kustannuksiltaan halvin tapa toimia ja tukee sitä kautta tuottavuuden parantamista.

## Esittelijä

Hallintokeskus on pyytänyt teknisen palvelun lautakunnalta lausuntoa ehdotuksesta koskien Helsingin ekologisesti kestävästä rakentamisesta ohjelman osaa B, joka käsittelee infrarakentamista. Ohjelma on jatkoa kaupunginhallituksen v. 2009 hyväksymälle kaupungin toimitilojen ekologisen rakentamisen ohjelmalle.

### Esittelijä

toimitusjohtaja  
Timo Martiskainen

### Lisätiedot

Antero Taipale, yksikönjohtaja, puhelin: 310 39810  
antero.taipale(a)hel.fi

## Liitteet

- 1 [Esitys Helsingin kaupungin ekologisesti kestävästä rakentamisohjelmasta, osa B, infrarakentaminen.pdf](#)

## Päätöshistoria

### [Ympäristölautakunta 23.08.2011 § 264](#)

HEL 2011-000466 T 10 00 00

### Päätös

Ympäristölautakunta päätti antaa seuraavan lausunnon.

Helsingin ekologisesti kestävästä rakentamisesta ohjelman osa B, eli infrarakentamisen osa, on laadittu perusteellisesti ja se kattaa infrarakentamisen elinkaaren eri osien kattavan tarkastelun. Sen valmistelussa on ollut mukana useita virastoja, joille on myös määritetty toimenpiteitä ohjelman toteuttamisessa.

Ohjelmaluonnos jatkaa ekologisesti kestävästä toimitilarakentamisesta ohjelman linjoilla. Sen linjaukset ovat valmisteilla olevan kaupungin ympäristöpolitiikan luonnoksen linjausten mukaisia ja konkretisoivat niitä infrarakentamisen osalta. Ohjelman voi myös nähdä osana kuuden suuren kaupungin kaupunginjohtajien ilmastoverkoston aloitteen "Energiaviisaan rakentamisen tiekartta" toteuttamista.

Ohjelmaluonnos sisältää yhteensä 18 tavoitetta, joista jokaisen alla on listattu lukuisia toimenpiteitä. Tavoitteiden ja toimenpiteiden runsas määrä tekee ohjelmasta raskaslukuisen ja vaikeasti lähestyttävän. Sen



tavoitteista tulisikin nostaa esiin ohjelman kärkihankkeet ja -tavoitteet, jotka ovat ohjelmakokonaisuuden kannalta keskeisimmät ja vaikuttavimmat. Esimerkiksi Helsingin kaupungin ilmansuojelun toimintaohjelman 2008-2016 toimenpiteiden täytäntöönpanoa tehostettiin valitsemalla kymmenen strategisesti tärkeintä kärkihanketta.

Ohjelmassa esitetyt tavoitteet ovat luonteeltaan varsin yleistasoisia ja osittain turhan epämääräisiä. Ohjelmaa terävöittäisi, jos edes joitakin tavoitteita asetettaisiin määrällisiksi tavoitteiksi. Esimerkiksi tavoitteena voisi olla tietty määrä infrahankkeita, joissa tehtäisi elinkaari- ja/tai hiilijalanjäljen arvio. Myös kaupungin infrarakentamisen hiilijalanjäljen pienentämiselle voitaisi asettaa määrällinen tavoite, joka perustuisi kaupungin ilmastotavoitteisiin ja esiselvitykseen HKR:n vaikutuksista ilmastonmuutokseen.

Ohjelman taloudellisia vaikutuksia on arvioitu kolmeen luokkaan sen mukaisesti, kuinka suuri resurssitarve kullakin toimenpiteellä on arvioitu olevan. Tämän lisäksi olisi tarpeen arvioida ohjelman toteuttamisen taloudellisia hyötyjä. Esimerkiksi maamassojen välivarastoinnin ja loppusijoituksen paremmalla ohjauksella on arvioitu olevan kaupungille jopa miljoonien eurojen säästöpotentiaali. Myös energiatehokkaan kaluston hankinnalla ja käytöllä voidaan saada aikaan merkittäviä säästöjä vähentyneinä polttoainekustannuksina. Mikäli ohjelmaan valitaan kärkihankkeita, ennen kaikkea niiden taloudellisia vaikutuksia tulisi arvioida.

Ekologisten vaatimusten sisällyttäminen kaikkiin materiaali-, kalusto- ja palveluhankintoihin on kunnianhimoinen ja kannatettava tavoite. Se on myös linjassa kaupunginhallituksen hyväksymän hankintastrategian kanssa. Sen toteuttamisessa olisi luonnoksessa mainittujen tahojen (HKR, Stara, HKL) lisäksi hyödyllistä tehdä yhteistyötä ja tietojen vaihtoa myös hankintakeskuksen ja ympäristökeskuksen kanssa.

Ohjelmaluonnoksessa on kohtia, jotka korostavat ympäristöasioiden yhteyttä rakentajan ja rakennuttajan laadunhallintaan. Esimerkiksi kohdat 7.3 (Lisätään rakentamisessa ja vastaanotossa suoritettavaa toimintavaatimusten ja laadun seurantaa) sekä 8.5 (Lisätään takuuajana suoritettavaa toimintavaatimusten ja laadun seurantaa) ovat tällaisia, ja ne voisi tässä ohjelmassa esittää tiiviimmin kytkemällä näiden asioiden edistäminen nimenomaan rakentajien ja rakennuttajien toiminta- ja laatujärjestelmien soveltamiseen myös ympäristöasioissa. Lisäksi rakentajien ja rakennuttajien ympäristöjohtamisen edistäminen tulisi näkyä ohjelmassa selkeämmin.



Ohjelman rakennetta selkeyttäisi, jos osa A (Ohjelman taustat) muutettaisiin lyhyeksi johdannoksi ja kansallisten ja kaupungin linjausten tarkempi esittely siirrettäisi liitemateriaaliksi.

Ekologisesti kestävä infrarakentamisen ohjelman luonnos on perusteellisesti laadittu ja sisältää oikeansuuntaisia toimenpiteitä. Ympäristölautakunnan mielestä ohjelman toimeenpanoa kuitenkin helpottaisi, jos nimettäisiin ohjelman kärkihankkeet ja -tavoitteet tai muulla tavoin priorisoitaisiin sen sisältöä.

Määrällisten tavoitteiden asettaminen lisääisi ohjelman konkreettisuutta ja seurannan havainnollisuutta. Toimenpiteiden taloudellisten vaikutusten arvioinnissa olisi tarpeen arvioida myös taloudellisia hyötyjä, ei pelkkiä kustannuksia. Ohjelman toteuttamisessa keskeistä on myös sen integroiminen infrarakentamisen toimijoiden olemassa olevaan ohjaukseen ja johtamiseen. Ympäristö- ja laatujärjestelmien hyödyntäminen on tässä työssä keskeistä.

Esittelijä

ympäristötutkimuspäällikkö  
Päivi Kippo-Edlund

Lisätiedot

Markus Lukin, johtava ympäristösuunnittelija, puhelin: +358 9 310 31606  
markus.lukin(a)hel.fi