

Suna Kymäläinen sd

Kirjallinen kysymys asfalttimateriaalin laadusta

Eduskunnan puhemiehelle

Esitän, että ministeriössä on syytä selvittää, miten teitä Suomessa päällystetään, ja kuinka paljon teiden päällysteseoksessa käytetään vanhasta asfaltista jyrskyttä materiaalia. Voiko tilanne Suomessa olla se, että teitä päällystetään valtaosin vanhasta asfaltista sulatetulla materiaalilla? Säädellykö asfalttimateriaalin koostumusta Suomessa millään tavalla, kuten monessa muussa Pohjoismaassa on tehty?

Suomen teiden huono kunto on laajalti tunnettu asia, josta olen erittäin huolissani. Suomen tietöä vaivaa valtava korjausvelka, jota yritetään koko ajan kuroa umpeen. Parlamentaarisesti on sovittu 300 miljoonan euron perusväylänpidon pysyvistä tasonkorotuksesta, jolla pyritään taistelemaan tätä korjausvelkaa vastaan. Vuosittain perusväylänpitoon käytetään yli miljardi euroa, kuluvana vuonna perusväylänpidon momentille on osoitettu yli 1,4 miljardia euroa, josta teiden päällystämiseen on varattu noin puolet, yli 700 miljoonaa euroa.

Asfaltti on seos, joka koostuu murskeesta, mineraaliyhdisteistä ja bitumista. Näitä ainesosia täytyy sekoittaa tietyssä suhteessa, jotta saadaan mahdollisimman kestävä asfalttimassa. Jos suhde on väärä tai seassa on muita aineita, seoksesta ei luonnollisesti muodostu yhtä kestävä. Asfaltin teossa voidaan pienissä määrin hyödyntää myös vanhasta päällysteestä jyrskyttä ja sulatettua asfalttia. Tämä on perusteltua esimerkiksi ympäristösyistä. Vanhassa asfaltissa on kuitenkin seassa myös muita aineita, kuten hiekaksi murskautunutta kiveä. Jos vanhaa asfalttia käytetään uuden asfaltin pääasiallisena raaka-aineena, asfalttimassan kemiallisesta koostumuksesta tulee vääränlainen, eikä päällysteestä tule yhtä kestävä, vaan uudelleenpäällystetty pinta alkaa rapautua jo huomattavasti aikaisemmin kuin oikean asfaltin.

Vuosittain teiden päällystämiseen käytetään satoja miljoonia euroja. Aikoinaan Suomessa toimi vahvasti valtionyhtiö Destia. Toimiessaan Destia käytti vanhaa asfalttia vain pienissä määrin uutta asfalttimassaa sekoittaessaan. Asfalttimassa koostui pääasiassa murskeesta, mineraaleista ja bitumista. Se ei käyttänyt vanhaa päällystettä pääasiallisena raaka-aineena, millä olisi voinut olla päällysteen laatua heikentävä vaikutus.

Valtionyhtiö Destian myymisen jälkeen Suomessa toimii tällä hetkellä muutama pörssiyhtiö, jotka huolehtivat koko Suomen teiden päällystämisestä. Suomen teiden kunnosta on oltu viime vuosina erityisen huolissaan, ja yhdeksi syyksi onkin esitetty nykyisen asfaltin seoslaatua. Tietojeni mukaan yhtiöt hyödyntävät asfalttimassan teossa suurelta osin vanhasta päällysteestä jyrskyttä ja sulatettua asfalttia. Vanhan asfaltin osuus asfalttimassasta on yleisesti jopa 70 prosenttia tai enemmän.

Kirjallinen kysymys KK 290/2020 vp

Tästä seuraa, että nykyään uudelta näyttävä asfaltti ei saavuta läheskään samanlaista kestävyyttä kuin alusta asti kunnan raaka-aineista sekoitettu asfaltti. Tämä tarkoittaa, että nyt päällystetyssä tiessä voidaan jo muutaman vuoden kuluttua havaita lohkeamia, töyssyjä tai kohoumia, ja sitä joudutaan korjaamaan taas uudestaan. Ministeriön on syytä selvittää, johtuuko tämä seosmassan kestävydestä. Samaan aikaan, kun pyritään taittamaan perusväylänpidon korjausvelkaa, on huolena se, että hukataan huomattavia summia valtionvaroja teiden päällystämiseen muutaman vuoden välein uudelleen.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitän asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Päällystetäänkö Suomen teitä asfalttimassalla, joka koostuu suurelta osin vanhasta asfaltista,

säätelökö lainsäädäntö mitenkään asfalttimateriaalin koostumusta,

lisäksi kysyn, huomioidaanko asfaltin laatu julkisten päällysteiden kilpailutuksissa ja

valvotaanko asfalttimassan laatua mitenkään?

Helsingissä 16.4.2020

Suna Kymäläinen sd