

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 290/2020 vp

Vastaus kirjalliseen kysymykseen asfalttimateriaalin laadusta

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Suna Kymäläisen /sd näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 290/2020 vp:

- 1) Päällystetäänkö Suomen teitä asfalttimassalla, joka koostuu suurelta osin vanhasta asfaltista,*
- 2) sääteleekö lainsäädäntö mitenkään asfalttimateriaalin koostumusta,*
- 3) huomioidaanko asfaltin laatu julkisten päällysteiden kilpailutuksissa ja valvotaanko asfalttimassan laatua mitenkään?*

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Tienpidon vaatimuksista on säädetty maanteistä ja liikennejärjestelmästä annetussa laissa. Maanteiden päällystyksessä käytettävien materiaalien ominaisuuksista ei säädellä lainsäädännössä. Päällysteiden teknisiä ominaisuuksia on määritelty muun muassa eurooppalaisissa standardeissa.

Väylävirasto vastaa maantieverkon omistajan tehtävistä, tienpidon tehtävistä ja ohjaa elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksia tienpidon tehtävien hoitamisessa. Lain vaatimukset on huomioitava muun muassa kunnossapidon ja korjaamisen urakkasopimuksia solmittaessa ja toimeenpannassa. Liikenne- ja viestintävirasto valvoo edellä mainittujen lain laatuvaatimusten sekä niiden nojalla annettujen säännösten ja määräysten noudattamista.

Suomessa päällystettyjä maanteitä on noin 50 000 km. Maanteiden päällystämiseen vuonna 2020 on käytettävissä 200 miljoonaa euroa. Tämä on enemmän kuin koskaan 2010-luvulla ja mahdollistaa jopa 4 000 km päällystämisen.

Uusiopäällysteiden osuus päällystyksestä on viime vuosina ollut noin 75 %. Vähäliikenteisillä teillä vanhaa asfalttia hyödynnetään kantavassa kerroksessa, joka päällystetään uudella asfalttimassalla. Vilkasliikenteisillä teillä päällysteissä hyödynnetään vanhaa asfalttia. Materiaalien ja päällysteiden tulee täyttää samat vaatimukset riippumatta siitä, käytetäänkö raaka-aineena uutta kiviainesta ja bitumia vai korvataanko niistä osa vanhan asfaltin sisältämällä kiviaineksella ja bitumilla.

Uusiopäällysteiden kestoikä on lyhyempi kuin uusista materiaaleista tehdyn päällysteen. Uusiopäällysteen valmistushinta on merkittävästi halvempi, joten vuosikustannus käyttöikä kohden on edullisempi (Uusiopintausten menetelmien kestoikäanalyysit, Liikenneviraston tutkimuksia

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 290/2020 vp

ja selvityksiä 39/2018). Nämä tutkimustulokset perustuvat vuosina 1990-2015 tehtyjen päällysteiden kestävyYTEEN. Jatkotutkimuksilla on parannettu uusiopäällysteen koostumusta ja ne kestävät entistä paremmin nykyisiä muuttuvia talviolosuhteita.

Asfaltin uusiokäytön kehittäminen on tärkeää sekä korkealaatuisen luonnon kiviaineksen, että bitumin säästämiseksi. Uusiokäytössä säästyy myös energiaa ja päästöt vähenevät. Asfaltti on arvokas kierrätettävä materiaali, jota ei kannata hukata toisarvoiseen käyttöön tai jättää käyttämättä. Hyvin nastarenkaita kestävä kiviaines kannattaa käyttää samassa kohteessa uudelleen.

Tienpitäjä valvoo töiden toteuttamista seuraamalla, että urakoitsija tekee työt laatimiensa työ-, laatu- ja turvallisuussuunnitelmien mukaisesti. Satunnaisesti tilaaja teettää pistokoeluontoista laadun valvontaa. Laadunseurannassa ja -valvonnassa hyödynnetään entistä enemmän automaattisin mittauksin tuotettua tietoa.

Helsinki 7.5.2020

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka