

Anu Kärkkäinen
Juha Laurila
Pekka Vuorinen

4.5.2018

Liikenne- ja viestintäministeriö
PL 31
00023 Valtioneuvosto
kirjaamo@lvm.fi
kaisa.kuukasjarvi@lvm.fi

Viite: lausuntopyyntö LVM029:00/2018 ja LVM/678/01/2018

Rakennusteollisuus RT ry:n ja Infra ry:n lausunto Liikenneinfrastruktuurin puurakentamishjelmasta

Rakennusteollisuus RT ry ja Infra ry (RT) kiittävät saamastaan mahdollisuudesta lausua Liikenne- ja viestintäministeriön laatimaan luonnokseen liikenneinfrastruktuurin puurakentamishjelmasta.

RT toteaa, että yleinen tavoite edistää puun käyttöä infrarakentamisessa ja etenkin kohdeissa, joissa käyttö on teknistaloudellisesti ja elinkaarikustannukset huomioiden perusteltua, on hyvä. Ohjelmassa RT näkee hyvänä tiedon ja osaamisen lisäämisen sekä puun pitkäaikaiskestävyyteen liittyvien haasteiden ja lisätutkimustarpeen tunnistamisen. RT kuitenkin haluaa kiinnittää lausunnossaan seuraavassa esitettäviin ohjelman kohtiin.

RT katsoo, että tavoite nostaa puusiltojen osuus 10 %:in on ristiriidassa ohjelman yleiseksi tavoitteeksi asetetun teknologianeutraalisuuden kanssa. Asettamalla selkeästi yhdelle materiaalille tavoite vaikuttaa hankintakriteereihin siten, että niistä tulee materiaalia suosivia. RT näkee, että asetetut tavoitteet eivät todellisuudessa edistä erilaisten ympäristövaikutusten vähennystavoitteiden saavuttamista; jos ohjelmassa esitettyjä isoja haasteita pitkäaikaiskestävyyden ja käytettyjen haitallisten aineiden osalta ei ensin ratkaista, elinkaaren aikaiset päästöt, ympäristöhaitat ja elinkaarikustannukset voivat päinvastoin nousta. RT huomauttaa, että infrarakentamisessa on jo nyt käytössä teknistaloudellisia ja myös ympäristötehokkaita vaihtoehtoja, joille on löydetty ratkaisut em. haasteisiin julkisen sektorin, suunnittelun ja teollisuuden eri toimijoiden yhteistyönä tapahtuneen pitkäaikaisen tuote- ja rakenneratkaisukehityksen myötä.

Infrarakentamisen lähtökohtana tulee olla materiaalineutraliteetti ja hankinnan keskeisenä kriteereissä tulee painottaa rakenteen koko elinkaaren merkitystä. Keskittymällä ainoastaan elinkaaren alkuun saatetaan vaikuttaa merkittävästi hoito- ja kunnossapidon määrään sekä

rakenteen kestävyteen. Hiilijalanjäljen laskennan huomioiminen edellyttää nykyistä huomattavasti enemmän tutkimustietoa. Lisäksi kestävässä infrarakentamisessa tulee pelkän hiilijalanjäljen lisäksi huomioida myös muut oleelliset kestävyteen liittyvät näkökohdat. Etenkin infrarakenteiden kestävyden arvioinnissa oleellista on huomioida esimerkiksi silta-rakenteiden suuret huolto- ja korjausvälit, joilla on vaikutusta esimerkiksi väylien esteettömyyteen ja liikenteen häiriöttömyyteen, kestävyys eri onnettomuustilanteissa (esimerkiksi törmäykset ja tulipalot) sekä em. liittyen elinkaarikustannukset. Lisäksi on oleellista huomioida elinkaaren lopulla syntyvät huomattavat jätemäärät ja niiden laatu etenkin kierrätettävyyden ja kiertotalouden näkökulmasta.

Ohjelman nykytilaosassa todetaan, että puusiltojen käytöstä aiheutuu alemmat hiilidioksidipäästöt ja toisaalta yhdeksi tavoitteeksi on asetettu päästövähennysten ja hiilijalanjäljen käyttäminen hankintakriteereissä. RT:n käsityksen mukaan käytön osalta vertailua eri materiaalien välillä käyttötarkoituksiltaan vastaavissa silloissa ei ole tehty. Laskennoissa tulisi huomioida todellisen todennetun käyttöikä-tiedon pohjalta mm. korjaus- ja kunnossapidon vaikutukset kokonaisuudessaan eli läpinäkyvästi koko elinkaari. RT toivoo, että kyseiset tutkimukset liitetään ohjelmaan, jotta niiden yksityiskohtaisempi tutkiminen olisi mahdollista.

Hallitusohjelma on kirjannut yhdeksi kärkihankkeekseen materiaalitehokkuuden ja laajemmin kiertotalouden edistämisen. Suomi on myös Sitran julkistaman, kansainvälistäkin huomiota saaneen kiertotalouden tiekartan myötä edistämässä rakennussektoriin keskeisesti liittyviä materiaalitehokkuuden toimia. Kiertotalouden ja materiaalitehokkuuden edistymistä tukeksaan RT katsoo, että keskeistä on saada nykyiset materiaalivirrat paremmin kiertämään ja samanaikaisesti poistaa haitalliset aineet kierrosta. Käytöstä poistettava kreosotikyllästetty puu on luokiteltu vuoden 2002 alusta lähtien vaaralliseksi jätteeksi, joten se on toimitettava erilliskeräilyyn, eikä sitä saa luovuttaa kuluttajille. Ohjelman tavoitteet kyllästetyn puun käyttömahdollisuuksien turvaamiseksi infrarakentamisessa ovat ristiriidassa niin EU-tason kuin kansallisten materiaalitehokkuutta ja laajemmin kiertotaloutta edistävien ohjelmien tavoitteiden kanssa.

Liikenneinfrastruktuuriin liittyvät rakenteet ovat aina kosketuksissa ympäröivään luontoon. RT toteaa, että kiertotalouden ohella ongelma on myös kreosootin mahdollinen liukeneminen maaperään. Kreosootin aineosat voivat pilata pohjaveden sekä haitata maaperän ja veden eliöstöjä. Ympäristöministeriön laatiman kansallisen vaarallisia kemikaaleja koskevan ohjelman väliarvioinnissa (Suomen ympäristö 4/2017) todetaan kemikaaliohjelman yhdeksi tavoitteeksi se, että kemikaalit eivät aiheuta Suomessa merkittävää terveys- ja ympäristöhaittaa vuonna 2020. Toisaalta myös painotetaan, että kiertotaloutta edistettäessä tulee huomioida materiaalien sisältämien haitallisten aineiden riskit ja mahdollisuudet korvata ne haitattomilla vaihtoehdoilla. Kreosootin käytön edesauttaminen on ristiriidassa ympäristöministeriön laatiman kemikaaliohjelman kanssa.

Suomessa kreosootin käyttö tulisi lopettaa ja keskittyä muiden mahdollisten ympäristökelpoisuuden kriteerit täyttävien kyllästysaineiden tutkimukseen. RT toteaa, että Suomessa ei tulisi edistää vaarallisen jätteen syntyä eikä edesauttaa kreosootin käyttöä, koska se olisi ristiriidassa hallitusohjelmassa esiin nostetun kiertotalouden edistämisen kanssa ja samalla myös tämän liikenneinfrastruktuurin puurakentamisohjelmaan sisällytettyjen ympäristövaikutusten vähentämistavoitteiden kanssa. RT muistuttaa, että sama haaste koskee laajemminkin puun pitkäaikaiskestävyyttä parantavien kyllästysaineiden käyttöä.

RT lopuksi toteaa, että puu tulee jatkossakin olemaan kilpailukykyinen materiaali osassa liikenneinfrastruktuurin rakenteita. Yksittäisen materiaalin osuutta eri ratkaisussa ei kuitenkaan tule määritellä, vaan materiaalivalinnat tulee tehdä aina tapauskohtaisesti palvelutuottajan ja materiaalitoimittajien kanssa. Puurakentamisen osalta ohjelma listaa vaativia haasteita, jotka on ensin ratkaistava. Jos materiaalivalintoihin tuodaan mukaan esimerkiksi elinkaarenaikaisten ympäristövaikutusten arviointia, ne tulee tehdä läpinäkyvästi ja uskottavasti sekä myös laajasti kestävyys eri näkökohdat huomioiden. RT katsoo, että vain näin menetellen edesautetaan myös liikenneinfrastruktuurin kestäviä rakenneratkaisuja ja innovaatioita sekä alan kehittymistä.

Tämä lausuntokirje on lähetetty sähköpostiosoitteisiin kirjaamo@lvm.fi ja kaisa.kuukasjarvi@lvm.fi

Rakennusteollisuus RT ry



Aleksis Randell
toimitusjohtaja

Infra ry



Paavo Syrjö
toimitusjohtaja