

Kilpailu rakennusjätteistä kiihtyy

Valtaosa rakennus- ja purkutyömaan jätteistä voidaan uusiokäyttää kevyen prosessoinnin jälkeen. Rakennustyömaiden jätejakeilla on positiivista rahallista arvoa usein ilman käsittelyäkin. Siksi näiden jätevirtojen hallinnasta kilpaillaan.

Juhani Laukkanen

Rakennustyömaan jätelavallisen arvo on noussut. Työmaiden roskien keruusta on tullut merkittävää liiketoimintaa. Öljyn hinnan nousu ja päästökauppa ovat muuttaneet suhtautumista rakennusjätteisiin. Jätemuovit ovat muuttuneet taloudellisesti houkutteleviksi materiaaleiksi. Myös pahvi kierrätyskuidun lähteenä on hieman kallistunut.

Kaikkein kovin nousu on kuitenkin kohdistunut metalleihin. Niiden osuus varsinaisen rakentamisen jätteistä on vaatimaton, mutta purku- ja saneerausjätteistä merkittävä. Kaiken tämän seurauksena lajitteluyritysten intresseissä on entistä useampien jätejakeiden saaminen myyntikelpoisiksi.

Kilpailua rakennusjätteistä on 2000-luvulla käyty pääasiassa alan kahden suuren toimijan Kuusakoski Oy:n ja Lassila & Tikanoja Oyj:n välillä. Oman lisänsä hintakilpailuun tuovat vielä lukuisat pienet kuljetusliikkeet, jotka koettavat saada elintilaa toiminnalleen.

”Nyt kuljetushinnoissa on menty niin alas, että kohta katsotaan, kenen silmäkuopat kostuvat”, kuvailee tilannetta erään jäteyrityksen myyntimies.

Pääkaupunkiseudun jätteet houkuttelevat

Koska rakentaminen on Suomessa painottunut hyvin voimakkaasti pääkaupunkiseudulle ja Uudellemaalle, on myös jätteistä käytävä kissanhännänveto keskittynyt sinne.

Aluksi kisaan lähdettiin luomalla varsinaisten lajittelulaitosten rinnalle vastaanottopisteet, jotta palvelut olisivat rakennusliikkeiden



Juhani Laukkanen

Suurten työmaurakoiden rakennusjätteet olisivat jätteenkäsittely-yrityksille kullannarvoisia.

helposti tavoitettavissa. L&T:n varsinaisen keskuspaikan Keravan lisäksi jätteitä on otettu vastaan myös Helsingin länsipuolelle sijoittuvassa Konalassa ja itäpuolisessa Viikissä.

Kuusakosken hankittua ensiksi Espoon Ämmäsuon Ekopark-lajittelulaitos omistukseensa se on avannut pääkaupunkiseudulle vastaanottoaikan myös Viikkiin. Lisäksi Kuusakoski ottaa vastaan pienempiä eria lähes kaikissa muissakin toimipaikoissaan.

Betoni- ja tiilijätettä vastaanottava Lohja-Rudus on omalla sektorillaan johtavassa asemassa. Se on luonut ympäri Suomea kattavan vastaanottoverkon: kiviainesjätteitä vastaanotetaan pääkaupunkiseudulla Ämmäsuolla, Konalassa ja Vantaan itänurkassa Länsisalmessa sekä 18 paikkakunnalla muualla Suomessa.

Suurten rakennusliikkeiden asiakkuuksista kamppaillaan

Kovin kilpa käydään luonnollisesti suurista rakennusliikkeistä. Skanskan, Lujatalon, SRV:n, Palmbergin, Lemconin, Hartelan, NCC:n tai PEAB:in suurten työmaa-urakoiden rakennusjätteet olisivat jätteenkäsittely-yrityksille kullannarvoisia.

L&T:llä näyttää olevan kenttä hyvin hallussa, sillä yhtiön kuljetuslavoja on näkynyt useiden edellä mainittujen rakennusliikkeiden työmaila.

Kuusakoski Oy solmi viime vuonna valtakunnallisen sopimuksen NCC:n kanssa, mutta Kuusakosken viestintäpäällikkö **Harri Mäkelä** kertoo, ettei tämä valtakunnallinen sopimus

■ ”Kyllä kaatopaikan pitäjät luonnollisesti haluaisivat hyödyntää sen, mitä (ympäristö)luvissa on heille myönnetty, niin kauan kuin se on mahdollista.”

ole enää voimassa. Paikallisesti NCC:n työmaat saattavat edelleen käyttää Kuusakosken palveluita.

Kuljetus avainasemassa

Tiheä vastaanottoverkko on tärkeää silloin, kun jätettä tuottava rakennusliike itse järjestää jätteiden kuljetuksen. Jos kilpailijat muutoin ovat tasaveroiset, valitsee rakennusliike todennäköisesti lyhyimmän matkan vaihtoehdon.

Kuljetusten hallitseminen voi olla avain jätevirtojen hallitsemiseen. Sekä L&T että Kuusakoski tarjoavatkin rakennuksille kokonaispakettia, joka sisältää kuljetukset, astiat ja vastaanoton.

Asiakkaita houkuttelee myös kuljetusten edullinen hinnoittelu. Tässä suhteessa kilpailusta on ollut etua myös jätteen tuottajille. Kuljetusten hintoja on voitu pudottaa tehokkaudesta nostamalla ja kuljetuksia yhdistelemällä. Vetoauton ja täysperävaunun yhdistelmä voi ottaa kerralla kyytiin kolme erillistä jätelavaa.

L&T on tarjonnut työmaiden jätehuoltoon myös jätepakkaaja-autoja. Pussitettujen pehmeiden jätelavojen kuljetuksiin sopii jopa tavallinen takaa lastattava pakkari. Muuta sekajätettä varten työmaalle voidaan toimittaa etukuormauspakkaria varten sille sopivat astiat. Tyhjennys on tällä tavoin erittäin nopeaa ja vaivatonta, koska koko tyhjennysprosessi hoituu kuljettajan astumatta ulos autostaan.

Kunnalliselle kaatopaikalle vai yksityiseen käsittelylaitokseen?

Yksityiset rakennusjätelaitokset sanovat kilpailevansa myös kaatopaikkojen kanssa. Jätteenkäsittelijät ovat väittäneet, että YTV pyrki kääntämään jätevirtoja pois heidän laitoksistaan ja näin täyttämään Ämmäsuon kaatopaikkaa kierrätyksen sijaan.

Vauhtia nämä puheet saivat viime kesänä YTV:n ilmoitettua, että puujätteen vastaanotto aloitetaan uuseen vuoden tauon jälkeen uudelleen. Samalla asiakkaille tarjottiin mahdollisuus tuoda rakennusjätteen syntypaikkalajittelusta jäänyttä rejektiä Ämmäsuolle aiempaa edullisemmin, hintaan 61 euroa tonnilta.

YTV:n käyttöpäällikkö **Pertti Ruuskasen** mukaan puujätteen vastaanotto aloitettiin, koska YTV:n kompostointilaitos tarvitsee jatkuvasti haketta kompostin tukiaineeksi. Taloudellisesti on mielekästä haketta se itse Ämmäsuolla. Puujätettä ei myöskään haluta ottaa enempää kuin mitä omaan käyttöön kuluu.

”Rakennusjätterejektiksi kutsuttu jae otettiin hinnastoomme, jotta saisimme rakennusliik-

keitä kannustettua parempaan syntypaikkalajitteluun. Vastaanottoehtojen mukaan rejekti ei saa sisältää mitään hyödynnettävissä olevia jakeita kuten puuta, pahvia tai metallia”, muistuttaa Ruuskanen.

”Oli kuitenkin yllätys, miten vähäinen mielenkiinto tätä kohtaan on ollut. Toistaiseksi sopimuksia vastaanotosta ei ole tehty kuin ehkä kymmenkunta. Tuntuu siltä, että kuljetusliikkeet tekevät sopimukset rakennusliikkeiden kanssa sellaistenkin jätteiden viemisestä lajitteeluun, jotka eivät enää sisällä hyödynnettäviä jakeita. Asioita paremmin järjestämällä olisi kuitenkin voitu saada aikaan selvää säästöä”, Ruuskanen pohtii.

Kaatopaikkojen loppukiri alkanut

Ruuskanen muistuttaa, että yksi tärkeä tekijä jätemarkkinoilla on ensi vuoden marraskuun lähestyminen. Silloin uusien kaatopaikkojen ja jätteen loppusijoitusalueiden on täytettävä tiukentuneet kaatopaikkadirektiivin vaatimukset.

”Marraskuu tulee olemaan käännekohta. Jos ajatellaan, että nykyisin keskimääräinen jätteen käsittelymaksu veroineen kaatopaikalla on noin sata euroa tonnilta, tulee se varmasti jossain vaiheessa nousemaan 50 prosenttia uusien määräysten mukaan rakennetuilla kaatopaikoilla”, Ruuskanen laskee.

Monilla nykyisillä kaatopaikoilla jää kuitenkin ympäristöluvissa myönnettyä täyttökapasiteettia käyttämättä, sillä aikaa vanhojen kaatopaikkojen käyttöön on enää vuosi. Ruuskanen arvelee, että tämä asia vaikuttaa nykyisiin jätemarkkinoihin.

”Kyllä kaatopaikan pitäjät luonnollisesti haluaisivat hyödyntää sen, mitä luvissa on heille myönnetty niin kauan kuin se on mahdollista. Vuoden 2007 jälkeen siirrytään niin kalliille alueelle, ettei sitä kannata ainakaan turhilla jätteillä täyttää”, Ruuskanen näkee.

Rakennustyömaiden jätteistä on tullut merkittävää liiketoimintaa. Jätteiden keruusta kilpaillaan.

Jätematkailu ihmetyttää

YTV:n mukaan sillä ei kuitenkaan ole halua eikä tarvetta kilpailla jätteistä yksityisten lajittelulaitosten kanssa. Viime vuosina lisääntynyt ”jätematkailu” on kuitenkin herättänyt ihmetystä.

”On vaikea nähdä, miten on mielekästä kuljettaa esimerkiksi Ämmäsuon Ekoparkista jätettä Lahteen, vaikka 300 metrin päässä olisi vastaanottoaika. On tuhlausta kuljettaa jätteitä pitkin Etelä-Suomea”, sanoo Ruuskanen.

Jättekiviaineksen vastaanottajana YTV:n Ämmäsuon kaatopaikka on merkittävä tekijä pääkaupunkiseudulla. Nykyaikaiset jäteautot on suunniteltu asfalttipäällysteisille teille. Siksi niiden kulku kaatopaikalla edellyttää jatkuvaa tukevoittamista, jotta vältettäisiin kiinnijuuuttumiset ja alustan rikkoutumiset.

”Hyvin runsaasti käytämme asfalttia, jota tulee tietöistä ja pihatöistä. Asfalttia voi meille tuoda pelkän perusmaksun hinnalla. Tällä hetkellä vastaanotamme myös lievästi pilaantuneita maita, joita käytetään suljettujen osien maisemointiin”, jatkaa Ruuskanen.

