

Renkaan*kierrätys*

Suomen Rengaskierrätys Oy:n tiedotuslehti

1 • 2016

RENKAAT LIIKKUIVAT ENNÄTYSTAHTIIN 2015



Kumia asfalttiin kryotekniikalla • Talvikauden rengasvaatimukset raskaalle kalustolle
Ympäristökäsikirja avuksi yrityksille • Noutopalvelu pelaa joka säässä

1/2016

3 Pääkirjoitus

Harry Sjöberg on poissa.

4 Tien päällä

Suomen tilastot.

6 Hyötykäyttö

Kumia asfalttiin.

8 Yrittäjä

Kari Maunu, KM-RRR Yhtiöt Oy.

9 Turvallisuus

Mallia naapureista talvikeileille?

10 Turvallisuus

Ympäristökäsikirja yrityksille.

12 Alan vaikuttaja

Ari Steiner.

14 Kierrätys

Noutopalvelu pelaa.

15 Kolumni

Tomi Tuominen.



S.8

*"Pidän nykyistä
kierrätysmallia hyvänä, ja
kierrätysmaksutkin ovat
pienentyneet vuoden alussa."*

Kari Maunu
KM-RRR Yhtiöt Oy

Pioneeri on poissa

Suomen Rengaskierrätys Oy:n entinen toimitusjohtaja, eläkkeellä ollut Harry Sjöberg on nukkunut pois vaikean sairauden uuvuttamana torstaina 25.2. Harry sai kaksikymmentä vuotta sitten tehtäväkseen luoda Suomeen renkaiden kierrätysjärjestelmän. Tehtävä ei ollut helppo, koska sellaista järjestelmää ei ollut täydessä toiminnassa missään. Utterana ja toimeliaana miehenä Harry loi yhden Euroopan parhaiten toimivista rengaskierrätysjärjestelmistä. Hän ehti ennen eläkkeelle siirtymistään luotsata yhtiötä kuusitoista vuotta. Nyt joudumme suruksemme toteamaan, että alan todellinen pioneeri on poissa.

VUONNA 2015 kerättiin käytöstä poistettuja renkaita ennätyksellisesti 55 453 tonnia, jossa kasvua edellisvuoteen oli peräti 11,3 %. Renkaita hyödynnettiin 52 253 tonnia pääasiassa maanrakennus- ja energiatarpeisiin.

ALENSIMME KIERRÄTYSMAKSUJA vuoden vaihteessa keskimäärin 10 %, suurimpia maansiirtokonerenkaita lukuun ottamatta. Esimerkiksi henkilöauton renkaan kierrätysmaksua alennettiin 2,17:stä 1,92 euroon ja kuorma-auton renkaan 10,60:stä 9,49 euroon kappaleelta.

VIIME SYKSYNÄ lanseerasimme vastaanottopisteillemme uuden renkaiden noutopalvelutilausjärjestelmän, eServicen. Se on saanut hyvän vastaanoton, ja palvelun käyttäjiä tulee lisää viikoittain. Jos et ole jo kirjautunut eServicen käyttäjäksi, se kannattaa tehdä mahdollisimman pian. Se onnistuu helposti nettisivuillamme.

RENGASKIERRÄTYS OY lanseeraa kevään aikana rengastoimialalle ympäristökäsikirjan. Se on tarkoitettu rengasliikkeiden ympäristöasioiden ja tärkeimpien työturvallisuuskysymysten hallinnan avuksi. Ympäristökäsikirjasta voit lukea lisää tämän lehden sivuilta 10-11.

Turvallisia kilometrejä,

Risto Tuominen
toimitusjohtaja



Renkaankierrätys

**SUOMEN
RENGASKIERRÄTYS**

Julkaisija Suomen Rengaskierrätys Oy **Päätoimittaja** Risto Tuominen **Tuotanto** A-lehdet Dialogi Oy

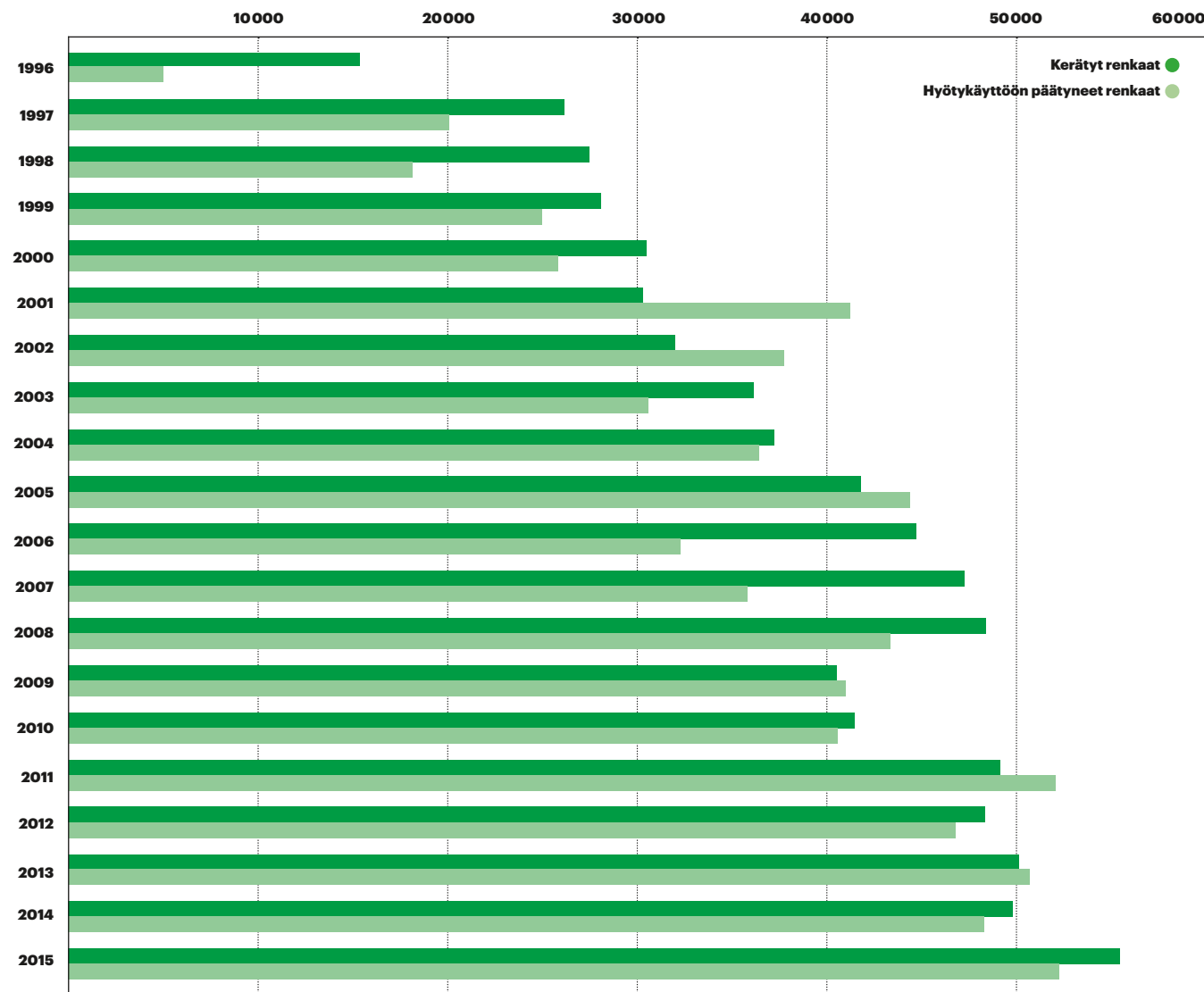
Toimituspäällikkö Jouko Vuorela **Art Director** Iida Kiviranta, Jesper Vuori **Kansikuva** Jukka Pylväs

Valokuvaaja Antti Vetterranta **Paino** Forssa Print **palaute@rengaskierratys.com** **www.rengaskierratys.com**

Tilaa Renkaankierrätys-lehti nettisivuiltamme: www.rengaskierratys.com

Jälleen uusi ennätys

Suomen Rengaskierrätys Oy keräsi vuonna 2015 talteen 55 453 tonnia käytettyjä renkaita, mikä on uusi ennätys. Edellinen on vuodelta 2013, jolloin keräystulos oli 50 111 tonnia. Suomen Rengaskierrätys on hoitanut renkaiden vastuullista kierrättämistä hyötykäyttöön nousujohteisesti jo 20 vuotta.



Näin kierrätettiin renkaita 2015

KÄYTTÖSTÄ POISTETUISTA renkaista meni viime vuonna 66,1 % materiaali- ja 12,4 % muuhun hyötykäyttöön, 19,3 % energiaksi sementtiteollisuudelle, 1,6 % uudelleen pinnoitettaviksi ja 0,6 % vientiin. Valtaosa renkaista hyödynnetään kokonaisina, leikkeenä tai rouheena tie- ja maanrakennustyömailla. Kumigranulaattia käytetään joustoa vaativien alustojen, kuten keuhonurmiin sekä urheilu- ja leikkikenttien pintarakenteissa. Hienojakoinen kumipuuteri sopii asfaltin sideaineeksi vähentämään rengasme-lua ja ehkäisemään tien kulumista. Käytöstä poistetuille renkailla kehitellään koko ajan uusia hyötykäyttöratkaisuja.

Mistä haluaisit lukea tässä lehdessä? palaute@rengaskierratys.com

1,6–4,0 MM

Kesärenkaiden pääurien syvyyden pitää olla vähintään 1,6 mm. Pääurilla tarkoitetaan leveitä uria noin kolmen neljänneksen leveydellä renkaan kulutuspinnan keskiosassa. Vetusilla keleillä turvasuositus urasyvyydelle on vähintään 4 mm.



100 KM

Tee jälkikiristys, kun olet renkaiden vaihdon jälkeen ajanut noin sata kilometriä. Erityisen tärkeää se on, jos autossasi on alumiinivanteet.

4.4.

Tänä vuonna nastarenkaat pitää vaihtaa viimeistään maanantaina 4. huhtikuuta, tosin niitä voi käyttää senkin jälkeen, mikäli keli sitä edellyttää.

1–3,1 %

Kuorma-autoliikenteen kokonaiskustannuksista rengaskulut ovat vain 3,1 % Tilastokeskuksen indeksin mukaan. Rengasvalmistajien tutkimusten perusteella oikealla rengashuollolla niiden osuus on 1–3 %. Kuljetusliikkeen rengaskustannukset riippuvat rengashuollosta, kalustohuollosta sekä ajotehtävistä.



Raskas kalusto jumissa

Tieliikennekeskuksen Häiriötietojärjestelmään on kirjattu 2012–14 Raskas ajoneuvo jumissa -nimikkeellä 2 397 häiriötapausta. Useimmiten on kyse ollut siitä, että raskas ajoneuvo on jäänyt liukkaalla kelillä jumiin mäkeen tai risteykseen tukimaan liikennettä.

0,5 BAR

Tarkista rengaspaineet viileistä renkaista. Jo 0,5 barin vaje paineessa kasvattaa vesiliirron riskiä, lyhentää renkaan käyttöikää ja lisää bensankulutusta.

Vieraile verkkosivuillamme

Voit jättää käytetyt renkaasi ilmaiseksi johonkin yli 2700 vastaanottopisteestämme ympäri maan. Lähimmän löydät uudistettujen verkkosivujemme kätevästä karttapalvelusta: www.rengaskierratys.com



Vuokraa tai osta kontti!

Suomen Rengaskierrätys Oy myy ja vuokraa kunnostettuja kontteja käytöstä poistettujen renkaiden varastointiin. Kontteja on tarjolla edullisesti joko umpi- tai verkkokannella: www.rengaskierratys.com



PIMEÄ, KUIVA JA VIILEÄ

Säilytä renkaitasi oikein. Pimeä, kuiva ja viileä tila on oikea paikka renkaiden varastointiin. Jos käytössäsi ei ole sellaista, kannattaa tehdä varaus lähimpään rengashotelliin.

KUMIA ASFALTTIIN

Kryotekniikkaa apuna käyttäen kierrätysrenkaista voidaan tehdä uudenlaista asfalttia.

TEKSTI KIRSI HAAPAMATTI • KUVA ANTTI VETTENRANTA

Kierrätysrenkaista tehty kumirouhe matkaa syöttöalustaa pitkin -196 celsiusasteen kryotekniikkatunneliin. Siellä kumi jäätyy -86 asteeseen. Kumin lisäksi jäätyvät myös rengasmateriaalin sideaineet ja kemikaalit. Materiaali muuttuu kristallimaiseksi ja hauraaksi kuin jääriite syksyn ensimmäisillä pakkasilla. Jäädyltetty materiaali kulkeutuu vasaramyllyyn, joka murskaa aineksen tasakokoiseksi rakeeksi, kuin hienosokeriksi.

Edellä on lyhyesti kuvattu prosessi, jolla Desitech-Group valmistaa kierrätyskumista ja -muovista puuteria. Sitä bitumiin sekoittamalla saadaan erinomainen asfaltin sideaine. Yrityksen energia-asiantuntija **Reijo Määttä** kuvaa lopputulosta käänteentekeväksi:

– Kierrätys tehostuu, kustannukset laskevat ja asfalttipäällysteestä tulee pitkäikäisempää. Teiden tekeminen on edullisempaa ja ympäristöystävällistä. Teiden kunnostuksen kustannukset alenevat merkittävästi, Määttä luettelee.

Reijo Määttä edustama Desitech-Group on kansainvälisesti toimiva saksalaisyritys. Sen valmistama vasaramylly on oleellisessa roolissa kumipuuterin valmistamisessa.

– Syväjääditys on toki pitempään käytössä ollut tekniikka. Meidän laitteemme on ainutlaatuinen siinä, että lopputuote on täysin kierrätettävä yhdellä prosessin läpimenolla. Siitä on poistettu metalli ja tekstiilikuitu.

KIERRÄTYSKUMIN KÄYTTÖÄ asfaltissa on jo koeteltu Euroopassa: kumibaanaa on tuhansia kilometrejä ainakin Portugalin, Itävallan, Espanjan ja Saksan maaperällä. Mutta miten se sopii Pohjolan oloihin?

– Ruotsissa on kevään aikana valmistamassa Trafikverketin tutkimus kumiseosfaltin sopivuudesta pohjoihin oloihin. Jo kerrottujen tulosten mukaan kumiseosfaltti sopii ilmastoomme mainiosti, Reijo Määttä toteaa:

– Materiaali ei hapetu, ja se on elastinen myös kylmissä olosuhteissa. Routavaurioita esiintyy huomattavasti vähemmän kuin perinteisessä, joustamattomassa asfaltissa. Tiehen ei tule halkeamia. Renkaiden aiheuttama melutaso laskee.

Tähän kohtaan tulee sitten se kuuluisa mutta. Kuten kierrätysrengasmateriaali välillä, tämäkin menetelmä ja materiaali ovat kohdanneet epäilijöitä.

– Vastustajat esittävät, että materiaalista höyrystyisi haitallisia aineita, joille asfalttityöntekijät altistuisivat. Tutkimusten mukaan näin ei ole. Päinvastoin, kumipuuterirakeet pitävät sisällään materiaalin, joka auton renkaaseen on valmistuksessa laitettu, Määttä vakuuttaa.

Määttä mukaan menetelmässä kierrätyskumirouheelle annettava ”sokki-isku” ei aiheuta mekaanista hankausta, joka tuottaisi lämpöä ja muuttaisi materiaalin kemiallista koostumusta. Kumin alkuperäiset ominaisuudet, kuten jousto, valonkestävyys ja uv-säteilyn kestävyys säilyvät. Menetelmässä nämä renkaan parhaat ominaisuudet säilyvät ja siirtyvät sideaineessa asfaltin rakenteeseen.

– Toivon, että Suomessakin saisimme päättäjät vakuuttuneiksi menetelmän hyödyllisyydestä ja tarpeellisuudesta. Tavoitteena on, että jo tämän vuoden aikana Suomessa päällystettäisiin teitä kumiasfaltilla, Reijo Määttä sanoo.

– Se olisi iso askel kiertotalouden eteenpäin viemisessä Suomessa. •



Kierrätyskumista valmistettu puuteri on erinomainen asfaltin sideaine.

Kierrätyskumi jäädyltetään kryotekniikalla -86 asteeseen, minkä jälkeen se murskataan vasaramyllyssä tasarakeiseksi puuteriksi.

Itsenäisenä pohjoisessa

TEKSTI JARMO PASANEN • KUVA KAISA SIRÉN

– **ITSENÄINEN** maahantuoja joutuu Suomessa kamppailemaan asiakkaista isojen eurooppalais-ten tukkuliikkeiden kanssa, sanoo KM-RRR Yhtiöt Oy:n toimitusjohtaja **Kari Maunu**.

Maunu on ollut rengasalalla jo vuodesta 1975, jolloin hän sai kesätyöpaikan kemiläisestä Sera Oy:stä. Ensimmäisen oman yrityksensä hän perusti 1988 Ruotsin puolelle Haaparantaan.

Vuonna 2001 perustettu KM-RRR tuo maahan Hankook-, Nexen- ja Falken-renkaita. Ne tulevat Koreasta, Japanista ja Euroopan uusilta tehtailta. Pohjoinen sijainti ei Maunun mukaan haittaa, sillä tuotteet saadaan jälleenmyyjille ympäri maata päivässä tai viimeistään kahdessa.

UUSIA MALLEJA ja kokoja tulee markkinoille jatkuvasti. Se kuuluu bisnekseen. Sen sijaan nettikauppaan Kari Maunu suhtautuu hiukan nihkeästi.

– Nettikauppa myy tuotteita muualta maailmasta suoraan kuluttajalle usein pienemmällä alv-verolla ja hyödyntää tämän hintaetuna. Suomelta jää verotuloja saamatta, minkä lisäksi renkaan kierrätysmaksu jää maksamatta.

Nettikauppa aiheuttaa Maunun mukaan virallisille maahantuoille takuupyyntöjä. Usein huomataan, ettei tuote olekaan sama kuin Suomessa myytävä malli. Takuuselvityksiä aiheuttavat myös autotalliasennukset, joissa netistä ostettu rengas on asennusvaiheessa rikottu tai tasapainotettu väärin.

– Myös KM-RRR tekee nettikauppaa, mutta se on suunnattu vain rengasliikkeille, ei loppukuluttajille, Maunu huomauttaa.

MAUNU OLI perustamassa pohjoisen rengaskierrätystä, North Re-Tyre Oy:tä 2002. Sen liiketoiminta sulautettiin Suomen Rengaskierrätys Oy:öön 2013.

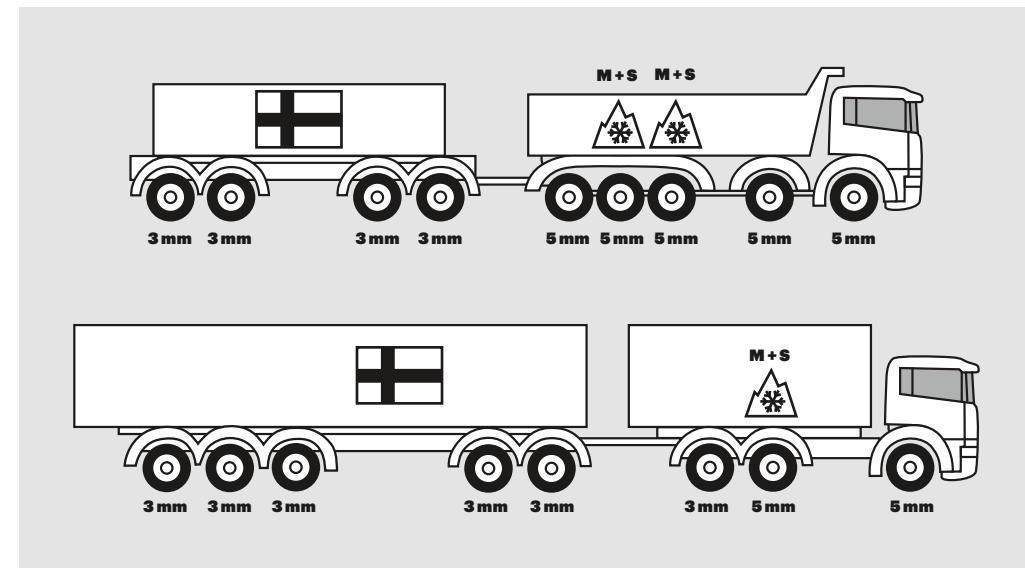
– Järjestelmämme hoiti veloitteensa hyvin, mutta se oli ehkä liian pieni toimiakseen koko Suomessa. Sen ylläpitäminen myös kasvatti henkilökohtaista työtaakkaani liikaa muiden töiden päälle, Maunu arvioi.

Hän pitää nykyistä mallia hyvänä, ja kierrätysmaksutkin ovat pienentyneet tämän vuoden alussa.

– Parantamisen varaa silti on. Valitettavasti alalla on myös suomalaisia harmaata tuontia harrastavia firmoja. Ne jättävät kierrätysmaksut maksamatta ja käyttävät sitä sumeilematta kilpailuetuna. Eniten toivon, että valtio asettaisi vielä tiukemmat lakipykälät, jotta lakisäätteistä vastuistaan luistavat vapaamatkustajat saataisiin aisoihin. •

Kamppailemme asiakkaista isojen tukkuliikkeiden kanssa."

KARI MAUNU



Esimerkkejä rengasalan teknisen foorumin ehdotuksesta raskaan kaluston talvikauden rengasvaatimuksiksi. Yllä olevassa autossa on kaksi ohjaavaa etu-akselia, kaksi vetävää akselia ja ohjaava teli-akseli. Alla olevassa vetoautossa on yksi ohjaava etuakseli, yksi vetävä akseli ja yksi jäykkä teli-akseli.

Naapureista mallia?

Suomessa eivät raskaan kaluston talvikauden rengasmääräykset ole samalla tasolla kuin naapurimaissamme.

TEKSTI JOUKO VUORELA • KUVITUS IIDA KIVIRANTA

Rengasalan tekninen foorumi on julkaissut ehdotuksen raskaan kaluston talvikauden rengasvaatimuksiksi Suomessa. Se koskee kuorma- ja linja-autoja sekä perävaunuja, joiden kokonaispaino on yli 3,5 tonnia.

Ehdotuksen mukaan auton vetävillä akseleilla tulisi joulu-helmikuussa käyttää M+S- tai 3PMSF-merkittyjä talvirenkaita. Renkaiden urasyvyyden ohjaavilla ja vetävillä akseleilla pitäisi olla vähintään 5 mm sekä muilla akseleilla ja perävaunuissa 3 mm.

Ehdotuksella tavoitellaan liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantamista. Uudet vaatimukset koskisivat myös Suomessa liikkuvia ulkomaisia ajoneuvoja. Tällä hetkellä yli 3,5 tonnin kuorma- ja linja-autoja sekä perävaunuja koskevat Suomessa samat määräykset niin kesällä kuin talvella: talvirenkaita ei tarvitse käyttää ja renkaiden pääurien syvyyden pitää olla vähintään 1,6 mm.

– Rengasvaatimuksia pitäisi kiristää naapurimaidemme määräysten suuntaan kaikkien keskeisten tekijöiden osalta samalla kertaa, rengasalan teknisen foorumin puheenjohtaja **Juha Mustakangas** sanoo.

Ruotsissa kuorma- ja linja-autojen renkaiden talvikauden minimiurasyvyys on 5 mm, ja vetävissä pyörissä pitää olla talvirenkaat. Perävaunuissa urasyvyys on vähintään 1,6 mm. Norjassa raskaalla kalustolla on talvirengaspakko ja minimiurasyvyys 5 mm. Talvirengaspakko on voimassa myös Venäjällä, jossa urasyvyyden pitää olla vähintään 4 mm. Ruotsissa määräykset ovat tulleet voimaan 2013 ja Norjassa ja Venäjällä 2015.

Autonrengasliitto, poliisi ja Liikenneturva tekivät Suomessa helmi-maaliskuussa 2015 tienvarsitarkistuksia, joissa selvitettiin kuorma-autojen ja perävaunujen renkaiden urasyvyys- ja tyyppejä.

– Tämän tutkimuksen valossa ehdotuksemme talvikauden urasyvyysvaatimuksiksi ei aiheuttaisi lisäkustannuksia raskaalle liikenteelle, koska renkaat harvoja poikkeuksia lukuun ottamatta täyttävät jo nyt ehdotetut vähimmäisurasyvyydet. Myös vetävien akselien talvirengasvaatimuksen aiheuttama kustannusvaikutus jäisi varsin vähäiseksi.

Muutosten valmistelu on käynnistetty liikenne- ja viestintäministeriössä vuoden alussa. Tienvarsitutkimuksen perusteella muutoksille ei ole kiirettä, joten kaikki renkaisiin liittyvät säädökset käsitellään osana tieliikennelain kokonaisuudistusta syksyllä 2016. •

NÄIN SÄÄSTÄÄ YMPÄRISTÖÄ JA RAHAA

Rengasnet on ottanut käyttöönsä rengasalan yritysten ympäristöohjelman, josta on iloa sekä asiakkaille että bisnekselle.

TEKSTI JA KUVAT JUHO PAAVOLA

Kumiset pinot nousevat korkeuksiin Rengasnetin hallissa Helsingin Konalassa, kuten ennenkin. Helmiku-sena maanantaiaamuna ilmassa väreilee kuitenkin poikkeuksellista innostusta, vähän jännitystäkin.

Yrittäjä **Jukka Kärnä** luotsaama Rengasnet on päättänyt ottaa käyttöön Suomen Rengaskierrätyksen hallinnoiman yritysten ympäristöohjelman. Alkuvuodesta Rengaskierrätys ja ympäristöohjelmaa auditoiva Apila Group ovat toteuttaneet pilottiprojektit Nummelassa ja Sa-

vonlinnassa. Rengasnet on ensimmäinen yritys, joka osallistuu rengasalalle räätä- löityä erikoistietoa tarjoavaan ohjelmaan virallisesti.

Apila Groupin konsultti **Pirjo Rinne- pelto** käy läpi papereitaan ja tenttaa Kär- nää. Tämä ei myönnä, että jännittäisi. Ky- seessä ei ole ratsia, vaan tarkoitus kat- soa, mikä yrityksen ympäristöasioissa on kohdallaan ja mikä kaipa vielä petrausta.

– Monessa kaltaisessamme rengasalan yrityksessä on kiinnostusta hoitaa ympä- ristöasiat kunnolla, mutta ei välttämättä aina tietoa siitä, miten se tapahtuu. Tämä on hyvä alku, Kärnä sanoo.

APUNAAN RINNEPELLOLLA on yrityksen ympäristökäsikirja, joka toimii työkaluna katselmusvaiheessa ja myöhemmin yri- tyksen toiminnassa. Siihen kirjataan yri- tyksen kaikkien ympäristöasioiden nyky- tila sekä niihin mahdollisesti tarvittavat muutokset.

Rengaspinojen keskellä Rinnepelto tenttaa Kärnää erotuskaivojen tilasta. Pal- jonko tulee öljyä ja santaa erotettavaksi jä- tevesistä? Missä erotuskaivot sijaitsevat?

– Nyt täytyy ottaa fifty–fifty tai sitten kilauttaa kaverille, Kärnä tuumii.

Selviää, että erotuskaivot löytyvät kiin- teistön molemmilta puolilta, joskaan Rengasnetin toiminnassa niille ei ole tar- vetta. Seuraavaksi Rinnepelto tiedustelee, miten yritys on vähentänyt kemikaalien kulutustaan. Rengasnetissä sillä tarkoite- taan lähinnä renkaan paikkauksessa tar- vittavia liimoja ja vanteiden puhdistukses- sa käytettäviä pehmeitä liuottimia. Kärnä aloittaa kertomalla kemikaalien käytön olevan pientä.

– Ihan täydellinen vastaus olisi se, että merkitsemme avatut ja avaamattomat purkit selkeästi, emmekä heitä mitään hukkaan, Rinnepelto sanoo, nauraa päälle ja taputtaa Kärnä olkapäälle.

Juuri nämä ovat niitä vinkkejä, joita Kärnä haluaakin kuulla.

– Meillä on ollut oma perussuunnitel- mamme, jonka mukaan keräämme ja la- jittelemme jätteet kaupungin edellyttä- mällä tavalla. Nyt opimme toimimaan en- tistä fiksummin, Kärnä sanoo.

YMPÄRISTÖOHJELMA SYNTYI rengasalan omasta toiveesta. Yrityksissä ilmeni tar- vetta käytännön ympäristövinkeille, mut- ta ei omaa osaamista tai aikaa asioiden



Yrittäjä **Jukka Kärnä** ja Apila Groupin konsultti **Pirjo Rinnepelto** kävivät läpi ympä- ristöohjelmaa Rengasnetissä Konalassa.

Ympäristöohjelman hyötyjä yrityksille:

1 Johdon ja henkilöstön tietoisuus ympäristö- vaikutuksista kasvaa.

2 Jätteiden oikea lajitte- lu vähentää käsittely- kuluja.

3 Vaaranpaikkojen sel- vittäminen minimoi työtatapaturmat.

4 Viesti ympäristöarvo- jen kunnioittamises- ta on kilpailuvaltti.

selvittelyyn. Syntyi hanke, jota Suomen Rengaskierrätys hallinnoi, ja Apila Group hoitaa koulutuksen ja katselmukset.

Yritykselle kouluttajan katselmuskäynti maksaa noin 800 euroa. Kärnä näkee sum- man kulun sijaan investointina, jota hän kuvailee nykypäivän rengasbisneksessä lähes välttämättömäksi.

– Siisti yleisilme on tätä päivää ja eten- kin tulevaisuutta. Kuluttaja-asiakkaat ovat yhä ympäristötietoisempia, ja kunnat voi- vat hyvinkin alkaa tarjouspyynnöissään vaatia selvitystä siitä, miten yritys hoitaa ympäristövelvoitteensa, Kärnä sanoo.

Ympäristöohjelma on alkumetreil- lä, mutta suunnitelmissa on kehittää sii- tä sertifikaatti, jota yritys voi hyödyntää toiminnassaan. Se säästää rahaa noudat-

tamalla ympäristöohjelman vinkkejä esi- merkiksi jätteen kierrätyksessä. Paikal- linen jätefirma voi markkinoida helppo- na palveluna sitä, että yritys saa heittää kaiken samalle lavalle, mutta helppous ei aina tarkoita samaa kuin edullisuus.

– Mitä enemmän osaamme lajitella jät- teitämme itse, sitä halvempaa on jätteen käsittely ja sitä enemmän saamme rahaa kierrätysmetalleista, Kärnä sanoo.

Kahdessa tunnissa alkukatselmus on ohitse. On yhteenvedon aika.

– Erittäin hyvältäähän täällä näytti. Yri- tyksessä on tehty paljon jo itse. Loputkin saadaan kuntoon viilaamalla pikkuasioita ja tarkastamalla, meneekö jotakin kierrä- tettävää vielä suotta sekajätteeseen, Rin- nepelto sanoo.

Rengasalalla 33 vuotta toiminut Jukka Kärnä tietää, että yrityksen menestys vaa- tii jatkuvaa kehitystyötä. Nyt hän sai Rin- nepelloilta selvät nuotit, mitä seuraavak- si pitää tehdä.

Jatkossa ympäristöohjelman vuosittai- set ylläpitotarkastukset voisi tehdä itse- kin, mutta Kärnä aikoo pyytää Rinnepel- lon uudestaan paikalle vuoden kuluttua. Kokenut yrittäjä tiedostaa, että jos itseensä luottaa liikaa väärässä paikassa, voi lais- kuus joskus päästä yllättämään.

– Mutta kun tietää, että ulkopuolinen on tulossa, asiat pysyvät kunnossa. Sitä kautta omaksumme uudet toimintata- vat osaksi jokapäiväistä työtämme. Silloin parannamme myös myyntiämme, Jukka Kärnä sanoo. •



Avatut ja avaa- mattomat purkit kannattaa merkitä selkeästi.

”

Laittelin jo 11-vuotiaana kintaat kädessä kuumaan paistomuottiin hokkeja, jotka vulkanoitiin kumin sisään.”



Ari Steiner tuli 1970-luvulla rengasalalla tutuksi Rengas Steinerin kasvoina.

EI ELÄKKEELLE

Ari Steinerin ura rengasmaailmassa alkoi jo vuonna 1958, mutta innostuneella yrittäjällä on työtahti päällä vielä eläkeiässäkin.

TEKSTI JA KUVA JUHO PAAVOLA

Puhelin soi. Nopea ja reilu anteeksipyyntö asiakkaalle. Pikainen yhteys Latvian tytäryhtiön asian selvittämiseksi. Puhelu takaisin asiakkaalle, ja kaikki on kunnossa. Innostus, omistautuminen ja palvelu ovat 68-vuotiaalle Ari Steinerille sekä arkea että menestyksen salaisuus.

Arin iässä viimeistään jäävät ihmiset tavallisesti eläkkeelle. Moni yrityksen-
sä myynyt lepäilee laakereillaan jo paljon nuorempana.

Molemmat vaihtoehdot olisivat mahdollisia Steinerille, joka sisarustensa kanssa myi perheyhtiö Rengas Steiner Oy:n Michelinille vuonna 1988. Joka aamu hän kuitenkin astelee 15 metrin työmatkan Naantalissa sijaitsevan kotitalonsa piharakennukseen.

Se on Green Tread Oy:n pääkonttori. Green Tread tarjoaa tytäryhtiöidensä kautta rengasalan palveluita Virossa, Latviassa ja Liettuassa. Steiner on vuonna 1994 poikansa Rudin kanssa perustaman yhtiön hallituksen puheenjohtaja.

– Pienessä perheyrietyksessä puheenjohtaja tekee kaikkea. En osaisi olla tekemättä mitään, Steiner myhäilee.

ARI STEINER tuli suomalaiselle rengasalalle tutuksi Rengas Steinerin kasvoina. Alun perin Porin Rengas -nimellä aloittaneen firman oli perustanut Arin isä vuonna 1958. Ari seurasi isäänsä kaikkialle. Hän käsvöi renkaiden keskellä.

– Silloin ei ollut nastarenkaita, vaan uudetkin renkaat karhennettiin. Laittelin jo 11-vuotiaana kintaat kädessä kuumaan paistomuottiin hokkeja, jotka sitten vulkanoitiin kumin sisään.

Rengasverstaas kasvoi 12 liikettä käsittäväksi osakeyhtiöksi, vaihtoi nimensä, työllisti satakunta henkeä ja teki sadan miljoonan markan liikevaihtoa. Arista tuli toimitusjohtaja vuonna 1973.

– Olimme Suomen kolmanneksi suurin rengasliike, ja kun Isko osti AKP:n, olimmekin yhtäkkiä toiseksi suurin, Ari Steiner muistelee.

Suomi eli 1980-luvun lopulla nousukautta. Suuret rengasyhtiöt Michelin, Continental ja Bridgestone olivat Euroopassa alkaneet hankkia jalansijaa myös jakelubisneksessä. Alkoi tuntua, ettei bisneksessä enää pärjäisi pääomiaan kasvatamatta – joko lainarahalla tai listautumalla pörssiin.

Kun Michelin teki tarjouksen, Steinerit laskivat yritykselleen arvon. Michelin maksoi pyydetyn hinnan, ja niin Rengas

Steiner muuttui Suomen Euromasteriksi joulukuussa 1988. Ari jäi yrityksen toimitusjohtajaksi neljäksi seuraavaksi vuodeksi. Pian Suomi sukelsi lamaan.

– On turha väittää, että olisin osannut ennakoida, mitä oli tulossa. Olimme vain todella onnekkaita, että myimme oikeaan aikaan.

ELÄKELÄISYYDESTÄ KIELTÄYTYVÄN Steinerin päivät kuluvat nykyisin Suomen ja Baltian myyntejä seuraamalla. Green Tread saa pääosan noin 15 miljoonan euron konserniliikevaihdostaan rengasmyynnistä. Sen ohessa Viron, Latvian ja Liettuan yhtiöt pinnoittavat noin 10 000 kuorma-auton ja 800 maansiirtokoneen rengasta vuodessa.

Rengasalan polttava kysymys on ylitarjonta. Steinerin mielestä Kiina suorastaan dumpkaa halpoja renkaita markkinoille hinnalla, joka ei voi kattaa tuotantokustannuksia. Halvat renkaat eivät kestä pinnoittamista, mikä näkyy erityisesti raskaiden renkaiden notkahtaneina pinnoituslukuina koko Euroopassa.

– Pitäisi saada EU-säädös, joka asettaisi vähimmäisvaatimukset renkaan pinnoitettavuudelle. Renkaan pinnoitus on erinomaista kierrätystä niin ympäristön kuin taloudenkin näkökulmasta. •

Renkaat liikkuvat joka säässä

Kun rengasliikkeessä on otettu muutama tärkeä asia huomioon, sujuu käytettyjen renkaiden nouto kierrätykseen joustavasti – vaikka räntäsateessa.

TEKSTI JA KUVA JUHA TAMMINEN

Tilavassa ja avoimessa Pentep Oy:n pihassa Parolassa odottaa täysi kontti kierrätykseen meneviä renkaita. Kontin vieressä puulavojen päällä on lisäksi useampi pino renkaita, joihin on selvästi kirjoitettu ”romu”.

– On hyvä, jos piha on avoin, jolloin autolla pääsee helposti mahdollisimman lähelle konttia. Jokaisella kuljettajalla on oma tapansa. Minä lastaan mieluummin kuljettajan puolelta, koska sieltä näkee paremmin, kertoo Kuljetus Sirjonen Oy:n **Roope Leppänen**.

Leppäsen mukaan on tärkeää, että etenkin kontin ulkopuolella olevat renkaat on merkitty selvästi. Parolassa niitä ei voi erehtyä, vaikka pihalla on muitakin rengaspinoja. Lisäksi Pentep Oy:stä oli ilmoitettu ennakoon, että kontin vieressä on pinoissa käytettyjä renkaita. Näin meneteltäessä kierrätykseen ei lähde vahingossa väärä renkaita.

– Kontin yläpuolella ei saa olla lankoja, rännejä tai kaosta. Sähköjohtojen alla ei nosturilla edes saa työskennellä. Kun kontille on esteetön pääsy ja myös lastaus on esteetöntä, nouto sujuu joustavasti, Leppänen painottaa.

Kuusakosken ajojärjestely laittaa tyhjennykset koneelle ja laatii arvioitujen kuutioiden mukaan sellaiset kierrokset, että noutoauton kaikki lavat tulisivat täyteen. Joistakin paikoista kuorman saa noutaa milloin tahansa, osasta vain virka-aikana.

– Jos käyn noutamassa kuorman virka-ajan jälkeen, soitin siitä aina etukäteen. Kun renkaat on kuormattu, täytän vastaanottolapun. Jos rengasliike on jo siltä päivältä sulkenut ovensa, jätän lapun postilaatikkoon tai ovenkahvaan, Roope Leppänen sanoo.

Pentepiltä renkaita noudetaan säännöllisesti kahden viikon välein. Aikaisemmin tyhjennys tilattiin puhelimitse tai netin kautta.

– Nyt olen tehnyt Kuusakosken kanssa sopimuksen säännöllisin välein tapahtuvista noudoista. Meidän puolelta tämä on toiminut tosi hyvin, ei voi moittia, kertoo Pentepin toimitusjohtaja **Teppo Vekka**.

– Kuusakoskella on jo muutaman vuoden tilastitikka meiltä tehdyistä noudoista, joten he tietävät, kuinka usein täällä pitää käydä tyhjentämässä. •



Pulloja ja oravia

Tekonurmikot. Ratsastusmaneesit. Räjähäytysmatot. Sementtiteollisuus. Kaatopaikkojen sadevesien ohjailu. Niin, mitä sitten? Äkkiä luettuna edellä mainitut eivät liity toisiinsa mitenkään. Eivät ne liitykään, suoranaisesti. Mutta kun asiaa katsoo ekologisesti,

niin yhtäläisyyttä alkaa löytyä. Millaista, sitä ei varmaan moni arvaa, kuten en minäkään vielä viime vuoden kesähelteillä. Oikea vastaus kun on kierrätysrenkaat.

Pääsin tutustumaan aiheeseen, kun minua pyydettiin juontamaan ja spiikkaamaan renkaiden kierrätyksestä kertovaa videota. Päivä päivältä vihreämmäksi muuttuneena innostuin asiasta koko ajan lisää. Minut yllätti totaalaisesti kaikki se, mihin käytöstä poistettuja renkaita käytetään ja kuinka monta kymmentä tuhatta tonnia niitä vuosittain kerätään. Suomessa tämä määrä on yli 50 000 tonnia. Se on valtavasti! Osa renkaista voisi myös maata jossain luonnon keskellä, mutta hyvään uskova minäni tietää ihmisten viisastuneen siinä määrin, että osaavat toimittaa käytöstä poistamansa renkaat kierrätykseen, ja se on vielä ilmaista! Suomi ei toki ole ainoa maa, jossa järjestelmä on käytössä. Maailmaa vuosikaudet kolonneena väitän kuitenkin Suomen olevan tässä lajissa kirkas ykkönen.

Tienpientareille heitetyt jätteet ovat suureksi onneksemme vähentyneet vuosi vuodelta. Muistan lapsena kohdanneeni usein – tai siltä ainakin tuntui – helloja, autonrenkaita, patjoja ja kaikkea muuta pois heitettyä kulutustavaraa paikoissa, jonne ne eivät todellakaan kuuluneet. Tietoisuuden lisääntyessä kasvaa myös sivistys. Yhtälö on varsin yksinkertainen.

Mutta kauniskaan puhe ei tehoa automaattisesti, vaan muutokseen on tarvittu sekä antajan että vastaanottajan tapojen kehittämistä. Ennen renkaita viskottiin mihin huvitti. Ei ollut ilmaista kierrätysjärjestelmää, ja kaatopaikalle kuljettaminen maksoi jonkun markan kuitenkin. Vaikka markka- tai euromäärä olisi ollut kuinka mitätön, niin itsekäs ihminen on senkin summan valmis säästämään, vain tuhlatukseen moninkertaisesti esimerkiksi keskioleuen tai tupakkaan. Kuulostaahan se tyhmältä, mutta oli ikävää faktaa. Renkaat, pahvit, peltipurkit, pullot, paperit, akut ja paristot. Esimerkiksi kaikki

nämä pystyy tänä päivänä kierrättämään veloituksetta hyvin vähällä vaivalla.

Kiersin muutaman vuoden Juho Hännisen kartanlukijana maailmalla, niin kisoissa kuin testeissäkin. Edellisen kartanlukija sivisti minua todeten, että ”päivät sitten väistelette oravia ja illat palautatte löytöpulloja”. Hänninen erottuikin todella edukseen näissä asioissa. Yhtään tyhjää juomapulloa ei viskattu luontoon, vaan ne kuljetettiin at-asemille ja annettiin pois vietäviksi. Ja kyllä niitä oraviakin väisteltiin.

Kaikista hupaisin tapaus sattui Saksan MM-rallin nuotituksessa. Tiimillämme oli mukana Suomesta hankittuja vesipulloja, joita sitten tyhjennettiin kisan aikana. Tyhjät pullot viskattiin tavalliseen tapaan roskikseen. Hänninen kuitenkin keräsi kaikki kotimaiset pullot ja kuljetti ne takaisin Suomeen palautukseen. Ja tämä tarina on tosi! Kenties pieni vihje Hännisen uudelle kartturille olisi aina paikallaan.





LB82

**UUSI
HINNASTO**

Kierrätysmaksut 1.1.2016

Ajoneuvorenkaiden kierrätys rahoitetaan uusien renkaiden oston yhteydessä perittävällä kierrätysmaksulla. Kierrätysmaksu määräytyy renkaiden kokoluokan mukaan.

Luokassa 106 on nimimuutos, puhutaan traktorin vapaasti pyörivistä eturenkaista.

Renkaiden noutopalvelu sopimuskumppaneille numerosta:

08000 6886

tai sähköpostilla:

rengas@kuusakoski.com

nouto@rengaskierratys.com

netissä:

<https://eService.kuusakoski.com>

Luokka		ALV 0%	ALV 24%
101	Mopon, skootterin ja moottoripyörän renkaat poislukien "vanhat" mopon renkaat 14", 16", 17", 18", 19" ja 21" nopeusluokkaan J	≥ 10,0"	1,40 1,74
102	Henkilöauton renkaat		1,55 1,92
103	Paketti- ja jakeluauton renkaat	< 17,5"	1,55 1,92
104	Kuorma- ja linja-auton renkaat	≥ 15,0"	7,65 9,49
105	Teollisuusrenkaat	≥ 15,0"	7,65 9,49
106	Traktorin vapaasti pyörivät eturenkaat, traktorin perävaunun renkaat, pienlaitteet, mönkijät ja teollisuusrenkaat poislukien ajoleikkureiden ja työntökärrien renkaat < 10"	< 15,0"	1,95 2,42
107	Maatalousrenkaat	< 20,0"	4,25 5,27
108	Maatalousrenkaat	≥ 20,0"	9,60 11,90
109	Työ- ja metsäkonerenkaat	< 300 kg	15,25 18,91
110	Työ- ja metsäkonerenkaat	≥ 300 kg	71,20 88,29
111	Pinnoitetut kuorma-auton renkaat		4,60 5,70
112	Pinnoitetut henkilöauton renkaat		0,00 0,00
113	Isot työkoneen renkaat	> 2000 kg	500,00 620,00



SUOMEN
RENGASKIERRÄTYS

www.rengaskierratys.com

Suomen Rengaskierrätys Oy • Teknobulevardi 3–5, 01530 Vantaa • Puh 09 612 6880 • Fax 09 6126 8810