

RENKAANKIERRÄTYS

Suomen Rengaskierrätys Oy:n tiedotuslehti 1/2005

Keravan kierrätyspuistoon uusi rengasterminaali

Lassila & Tikanoja Oyj:n Keravan kierrätyslaitoksen tai -puiston yhteyteen rakennettiin viime kesän ja syksyn aikana uusi rengasterminaali, joka korvaa käytöstä poistetun Keimolan rengasterminaalin.

Keravan kierrätyspuistossa käsitellään kaupasta, toimistoista, teollisuudesta ja rakentamisesta tulevaa käsittelykelpoista jätettä. Laitoksella on luvut 170 000 tonnille kierrätysjätettä. Kierrätyspuisto vastaanottaa paperia, pahvia, rakennusjätettä, muovia, metallia, sähkö- ja elektroniikkaromua.

- Ensisijaisesti pyrimme keräämään mahdollisimman paljon kierrätysmateriaaleja, joille löytyy uusi elämä. Me puhumme jätteen sijasta kierrätysjakeesta. Meillä on kahdeksan pudotuspaikkaa, joista lähtee satoja jakeita puhtaita polttoaineita ja puhtaita materiaaleja, kertoo kierrätyspäällikkö **Kimmo Laaksonen** Lassila & Tikanoja Oyj:stä.

Asiakas hyötyy pienemmän vastaanottomaksun muodossa sitä enemmän, mitä enemmän on tehty jätteen syntypaikkalajittelua. Puhdas paperi, pahvi ja tietyt jakeet saa tuoda hyvin edullisesti pientä kuormamaksua vastaan. Sitä vastoin paljon työvaiheita sisältävästä rakennusjätteestä otetaan vastaanottomaksua. Kierrätyspuiston hinnastossa on tällä hetkellä noin 60 tuotetta.

- Lisäksi meillä on tarjottavana tietoturvapalvelut asiakkaille. Toimintoillemme on myönnetty laatu-, ympäristö- ja työturvallisuussertifikaatit, Laaksonen kertoo.



Kierrätyspäällikkö Kimmo Laaksonen Lassila & Tikanoja Oyj

Suurempi ja toimivampi kuin Keimolan vanha rengasterminaali

Keravan uusi rengasterminaali on 3-4 kertaa isompi ja samalla paremmin toimiva kuin vanha käytöstä poistettu Keimolan terminaali. Koko kierrätyspuiston laajuus on noin 12 hehtaaria, josta rengaskentän osuus on noin 2 hehtaaria.

Kierrätyspuiston laidassa on EU-tason kaatopaikka, jonka rakenteisiin on käytetty 10 000 tonnia rengasrouhetta. Samoin rouhetta on käytetty rengasterminaalikentän kuivatusrakenteissa.

Rengaskentän hoidossa tarvitaan yksi työntekijä vuoroa kohti. Keravan kierrätyslaitoksella on jo

ennestään kaivinkoneet, kauhakuormaajat, vaaka yms. tarvittavat välineet, joten niitä ei ole tarvinnut hankkia erikseen. Tämä on tietysti vähentänyt rengasterminaalin kuluja.

- Olemme ohjeistaneet asiakkaita entistä parempaan syntypaikkalajitteluun, mikä on lisännyt esimerkiksi talteen otettavien muovien ja pahvien määrää. Monimuotomateriaaleista on taas löydetty polttoainemahdollisuus. Näin kaatopaikalle päätyvän jätteen määrä on koko ajan vähentynyt, Laaksonen toteaa.



Sami Aaltonen käy hakemassa Keravalta pinnoituskelpoisia renkaita.



viikossa. Keravan lisäksi käyn hakemassa renkaita Turusta ja Tampereelta. Kaikkiaan 3-4 kertaa viikossa käyn eri terminaaleissa, kertoo "runkomies" Sami Aaltonen Hämeenlinnasta. Hän kerää renkaita ammattimaisesti oman yrityksensä Tmi Aaltonen Sami puitteissa.

- Hiljaisena aikana monesti jää pakettiauton tavaratila vajaaksi, mutta renkaidenvaihtoaikana ei kalusto meinaa riittääkään. Näin hiljaisena aikana saamme kerralla ehkä 50 kappaletta rengasrunkoja pinnoitukseen.

Sami Aaltonen kertoo olevansa kaikin puolin tyytyväinen uuteen terminaaliin.

- Tämä on hyvä paikka. Ei ole mitään moitittavaa. Kierrätysysteemi toimii täällä ja renkaat ovat väljästi, niin kuin pitääkin. Tämä suosii kierrätystä. Turku ja Tampere toimivat kyllä hyvin nekin. Sen sijaan käytöstä poistettu Keimolan terminaali oli vähän hankalampi kerääjän kannalta, Aaltonen sanoo.

- Rengasmateriaalin käsittely me osaamme. Joidenkin uudempien materiaalien käsittelyä vielä opettelemme. Haemme koko ajan myös uusia käyttötapoja niin renkaille kuin muillekin materiaaleille.

"Tämä suosii kierrätystä"

Rengaskentällä on saapuessamme pakettiauto, jonka takakonttiin kaksi miestä kerää läjistä renkaita.

- Keräämme pinnoitukseen meneviä renkaita. Keravalla käyn hakemassa kuorman ehkä kerran



RENKAANKIERRÄTYS - TIETOLEHTI - OTA ILMAISEKSI !

Suomen Rengaskierrätys Oy on käytöstä poistettujen ajoneuvorenkaiden hyötykäyttöön saattamiseksi perustettu yhtiö, joka toimii uuden jätelain muutoksen mukaisena, maamme ensimmäisenä tuottajayhteisönä.

Omistajat: Autonrengasliitto ry, Bridgestone Finland Oy, Continental Rengas Oy, Goodyear Dunlop Tires Finland Oy, Nokian Renkaat Oyj ja Oy-Suomen Michelin Ab.





Tuottajat vastuuseen, kun niin määrätään

Menneen vuoden 2004 syyskuussa annetun jätelain muutoksen vaikutukset konkretisoituivat maaliskuun alussa, jolloin kuuden kuukauden siirtymäaika päättyi. Kaikkien tuottajien, joita jätelain muutos koski, tuli ilmoittautua joko itse tai heitä edustavan tuottajayhteisön kautta Pirkanmaan ympäristökeskuksen ylläpitämään valtakunnalliseen tuottajarekisteriin.

Jo nyt on selvää, että kaikki tuottajat tai heitä edustavat yhteisöt, joita asia koskee, eivät tule selviytymään vaadituista ilmoituksista annetun siirtymäajan puitteissa, mikä seikka antaa huonon lähdön koko tuottajavastuuasialle.

Kullakin tuottajaryhmällä on varmasti lukuisia syitä ja niiden selityksiä myöhästymiseen, perusteltuja ja ei.

Huonoin kuulemani selitys on kuitenkin se, että koko jätelaki on vanha, huono, torso ja vaikka mitä. Näin ehkä onkin, mutta näillä eväillä eletään kunnes uutta tulee.

Ajoneuvorenkaiden tuottajia edustava Suomen Rengaskierrätys Oy on asiansa hoitanut, ollen ensimmäinen jätelain muutoksen mukainen hyväksytty tuottajayhteisö.

Näin meillä. Kierrätyskin tarvitsee esikuvia.

HARRY SJÖBERG
Suomen
Rengaskierrätys Oy



Kuusakoski Oy mukaan valtakunnalliseksi renkaiden kierrättäjäksi

Kierrätyspalveluihin erikoistunut Kuusakoski Oy laajentaa toimintaansa renkaiden kierrätykseen. Yritys on allekirjoittanut palvelutuottajasopimuksen Suomen Rengaskierrätys Oy:n kanssa. Näin Kuusakoski Oy:stä tulee toinen valtakunnallinen palvelutuottaja rengaskierrätyksen alalle Lassila & Tikanoja Oyj:n rinnalle. Kuusakosken erityisalueena ovat romutettavien autojen mukana tulevat käytöstä poistettavat renkaat.

Teimme joulukuussa 2004 sopimuksen Suomen Rengaskierrätys Oy:n kanssa ja olemme nyt aloittelemassa toimintaa täältä osin. Meillä on vielä oppimista itse renkaan murskaus- tai leikkausprosessissa. Sen sijaan kierrätysliiketoiminnan ansaintalogiikka on meille tuttua. Teemme rengaskierrätystäkin pienimuotoisesti jo Baltiassa, ja ala kiinnostaa meitä Baltian lisäksi myös Venäjän ja Suomen osalta, kertoo Kuusakoski Oy:n palveluliiketoimintojen johtaja **Risto Pohjanpalo**.

Kuusakoski Oy käsittelee vuosittain noin 80 000 autonromua. Yrityksellä ja sen tytäryhtiöllä on yhteensä kolme murskainta, joissa loppukäsittely tapahtuu Vantaalla, Kuopiossa ja Heinolassa. Niiden syötämäärästä autonromun osuus on noin 25 prosenttia. Autonromujen käsittelypisteistä Heinola on suurin.

Renkaat keskitetysti Heinolaan

Käytöstä poistetut renkaat toimitetaan keskitetysti Heinolan kaatopaikan yhteydessä olevaan terminaaliin, jonne tuodaan aluksi rengasmurskain virolaisesta tytäryhtiöstä Tallinnasta. Murskain tuodaan Heinolaan maaliskuun aikana, kun paikalle saadaan kerättyä riittävä rengasvolyyymi murskattavaksi.

- Tallinnasta tuotava murskain leikkaa melko isoa palakokoa renkaista. NykYTEKniikalla renkaita voidaan hyödyntää lähinnä maanrakennuksen tarpeisiin. Maanrakennus ei kuitenkaan voi pitkällä aikavälillä olla rengasmateriaalin ainoa käyttötarkoitus, vaan materiaalin mahdollisuuksia muuhun käyttöön selvitetään, Pohjanpalo sanoo.

Kuusakoski -konserniin kuuluu insinööriyhtiö Kuusakoski Recycling Technologies, joka myy myös ulos erilaisia murskauslaitteita. Tytäryhtiön insinöörit ovat saaneet tehtäväkseen miettiä, miten murskaus jatkossa toteutetaan.

-Uskon, että jo vuoden päästä meillä on uusi ratkaisu olemassa, Pohjanpalo sanoo.

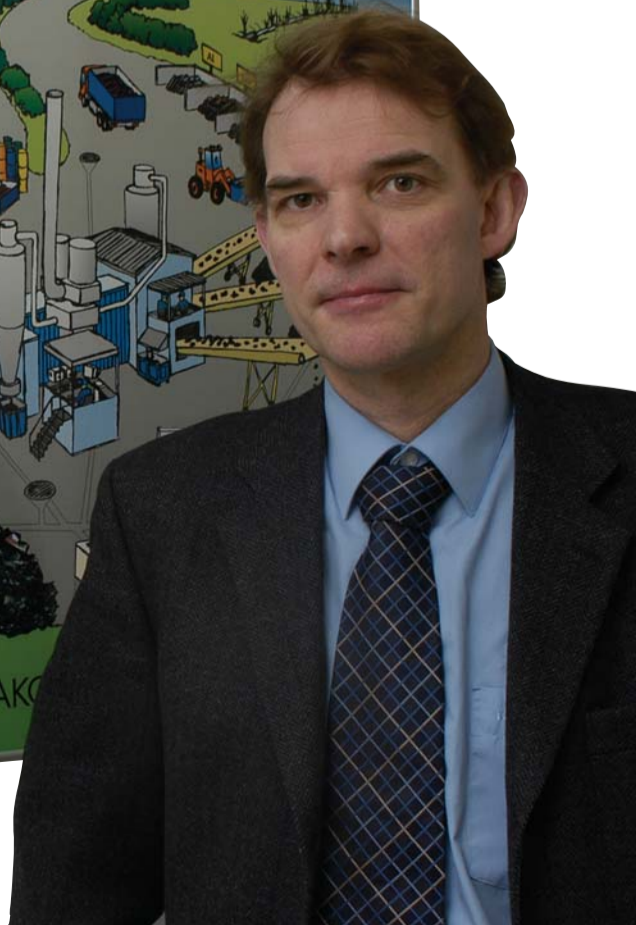
Oman kaatopaikan rakenteisiin

Hyötykäytön suhteen meillä on tällä hetkellä sikäli hyvä tilanne, että meillä on akuutti tarve omalla teollisuuden kaatopaikallamme Heinolassa. Siellä tarvitaan rengasmursketta noin 10 000 tonnia kaatopaikan pohjarakenteisiin seuraavan vuoden aikana, joten alkuvaiheessa suurin osa rengasmateriaalista ajetaan sinne, Pohjanpalo arvioi.

Käynnistysvaiheessa Kuusakoski Oy:lle tulee renkaita käytännössä lähinnä murskattavaksi tuotujen autojen mukana. Renkaita pitäisi Pohjanpalon mukaan tulla 320 000 – 350 000 kappaletta vuodessa, kun vararenkaat lasketaan mukaan. Lisäksi yritykselle on tulut joitakin erillisiä rengastoimintuksia ulkopuolisilta toimittajilta.

Kuusakosken tulo mukaan rengaskierrätykseen tuo toimialalle kilpailua, mikä on omiaan tehostamaan alan toimintoja.

- Minusta on selvää, että materiaalin käsittelyketju ei ole joka kohdassa tehokkain mahdollinen ilman kilpailua. Uskon, että pystymme tarjoamaan ainakin osalle rengasyrityksiä potentiaalisen mahdollisuuden renkaiden toimittamiseen hyötykäyttöön meidän kauttamme. Meillä on hyvä 25 terminaalin kattava verkosto Suomessa ja kuljetamme jo nyt niin paljon materiaalia edestakaisin, että renkaat sopivat meille logistisesti erittäin hyvin. Renkaat saadaan kerättyä muun materiaalin ohella jo olemassa olevilla ajoreiteillä.



Palveluliiketoimintojen johtaja
Risto Pohjanpalo, Kuusakoski Oy

Suomen viidestä teräksen erotteluun kykenevästä laitoksesta kolme on Kuusakoski Oy:n omistuksessa



Romukasassa näkyy esimerkiksi erilaisia autonjousia. Ne ovat niin joustavia, että koneet eivät murskaa niitä. Kasassa on 25 prosenttia autoa.

Kuusakoski Oy on kansainvälinen kierrätyspalveluyhtiö

Kuusakoski Oy on Itämeren alueen johtava metallipitoisten tuotteiden kierrättäjä ja maailman suurimpia kierrätysmetallin toimittajia ja jalostajia. Suomessa yrityksellä on yli 20 palvelupistettä. Yritys toimii myös Baltian maissa, Venäjällä, Ruotsissa, Taiwanissa ja Puolassa. Kuusakoski Oy:n liikevaihto oli noin 417 miljoonaa euroa vuonna 2003 ja siitä se on edelleen kasvanut.

Romuauton purkukaavio

Tuottajavastuulain mukaan ajoneuvon viimeisellä omistajalla on velvollisuus toimittaa ajoneuvonsa virallisen kierrätysjärjestelmän piiriin.

Kun omistaja palauttaa ajoneuvon Kuusakoski Oy:n purettavaksi, tarkistetaan ensimmäiseksi, että tuoja on ajoneuvon virallinen omistaja tai tämän valtuuttama henkilö, eli hänellä on oikeus tuoda auto purettavaksi. Hänelle kirjoitetaan ajoneuvosta romutustodistus dokumentiksi siitä, että hän on hoitanut velvollisuutensa. Tämä katkaisee omistajalta kaikki vakuutus- ja veroluonteiset maksut.

Autojen purku linjalla

Ensimmäiseksi ajoneuvosta poistetaan renkaat alta. Seuraavana vaiheena on niin sanottu kuivaus eli ajoneuvon kaikki nesteet, polttoaineet, öljyt, jarru- ja jäähdytin-

nesteet poistetaan. Kuivauksen jälkeen auton tiedot syötetään atk-järjestelmään, jolloin Kuusakosken purkaamokumppaneilla on mahdollisuus tarkistaa, onko autossa heille järkeviä varaosia hyödynnettäväksi.

- Yleensä hyödyntämisessä on raja vedetty vuosiluvun mukaan. Tällä hetkellä vuosi 1993 on raja, jota nuoremmat autot vielä kiinnostavat purkaamoja. Jos auto kiinnostaa purkaamoja, heillä on mahdollisuus hakea auto vielä osien irrottamista varten. Mikäli ei kiinnosta, mikä on tavallinen tilanne, auto menee kuivauksen jälkeen murskauslinjalle, Pohjanpalo sanoo.

Murskauslinjalla autosta erotetaan magneettinen metalli, jota on noin 70 prosenttia autosta sekä ei-magneettinen metalli, jota on noin 5 prosenttia. Ne saadaan erilleen murskausprosessissa eri kasoihin ja jäljelle jäävä jäte omaan erottelukasaansa.

Heti valmista maailmanmarkkinaalaatua oleva teräsromu myydään eteenpäin terästehtaille raa-

kaaineeksi. Teräksen erotteluun kykeneviä niin sanottuja shredder-laitoksia on Suomessa viisi, joista kolme on Kuusakoski Oy:n omistuksessa.

Ei-magneettinen metalli tai non-ferrous -metalli viedään Heinolan tehtaille, jossa upotus – kellutus – menetelmällä erotellaan alumiini, sinkki ja kupari toisistaan. Alumiinista Kuusakoski tekee itse alumiiniharkkoja, jotka käytetään taas autoteollisuudessa uusien autojen valmistamiseen. Vaikka autossa on vain viisi prosenttia ei-magneettisia metalleja, on niiden arvo yhtä suuri kuin autosta tulevan määrältään nelitoistakertaisen teräsromun arvo.

Ei-magneettisten metallien erottelu toisistaan vaatii jo sellaista osaamista, että siihen kykeneviä laitoksia on vain kaksi Skandinaviassa ja neljä Euroopassa. Materiaalia tuodaan myös muualta Euroopasta Heinolaan käsiteltäväksi.

1. Asiakkaalle annetaan romutus todistus, ja auto poistetaan rekisteristä
2. Renkaat poistetaan
3. Akku, öljyt, jarru- ja jäähdytinnesteet, polttoaine, turvatyyny ja turvavyön kiristin poistetaan
4. Auto murskataan ja metallit erotellaan
5. Metallit sulatetaan ja valetaan harkoiksi
6. Hyötymateriaali palautuu teollisuuden käyttöön
7. Jätteet loppusijoitetaan
8. Prosessi raportoidaan



Kuusakoski Oy käsittelee vuosittain yhteensä 100 000 tonnia metalliromua, josta 25 000 tonnia on automateriaalia.

Kuusakoski Oy huolehtii teollisuuden, kaupan, toimiston, rakennusteollisuuden ja kuluttajan kierrätystarpeista asiakaskohdittaisesti. Yritys on myös erikoistunut kierrätyslaitteiden ja -laitosten suunnitteluun, rakentamiseen ja toimittamiseen teollisuusasiakkaille.

Asiakkaalleen Kuusakoski Oy tarjoaa kokonaisvaltaisia kierrätyspalveluja. Yritys kerää kierrätettävät materiaalit, prosessoi ne sekä myy metalliraaka-aineita teollisuusasiakkaille. Kuusakoski Oy:ssä ja sen tytäryhtiöissä on noin 2600 työntekijää, joista Suomessa noin kolmannes.

Käytöstä poistettujen renkaiden uusiokäyttöideoita

Aki Kotkaksen innovatiivisen ajattelun tuloksena syntynyt näppärä rengasratkaisu arkielämän tarpeisiin.

Rengaspaaleja tutkitaan keventeenä Tampereen läntisellä kehätiellä

Suomen ensimmäiset kierrätysrenkaista puristetut rengaspaalit ovat joutuneet tositoimiin kolmostien Tampereen läntisellä kehätiellä. Paaleista kasattiin kevennys- ja vakautusrakenne Rajaniemen eritasoliittymän savipohjaisen rampin penkereeseen. Kohteesta tehdään useita eri tutkimuksia.

Kevennyksenä käytetyt rengaspaalit paalattiin viime kesänä Tampereen terminaalissa Lassila & Tikanoja Oyj:n Yhdysvalloista hankkimalla paa-lauskoneella. Yhdessä paalissa on tiukasti puristettuna hieman yli sata rengasta.

Rengaspaalirakenteen elinikä on nykytietämyksen mukaan pitkä, sillä autonrenkaat eivät hajoa biologisesti, ja teräslangatkin kestävät 30 vuotta. Vaikka langat lopulta katkeaisivatkin, pitää paali tutkimusten mukaan hyvin kutinsa sen jälkeenkin vakaannuttuaan rakenteeseen. Rengaspaali on rakenteeltaan vakaampi kuin irtonainen rengasrouhe, sillä paali puristuu rakenteessa kokoon vain noin viisi prosenttia, mikä on kolmasosa rengasrouheen painumasta.



Rengaspaalit asennettiin vauhdikkaasti paikoilleen rampin penkereeseen syksyllä 2004. Paaleja käytettiin 130 metrin matkalla noin 560 kappaletta eli 517 tonnia. Paalit ladottiin yhteen kerrokseen lähes sadan paalin päivävauhdilla ja ympäröitiin alta ja sivuilta lujitekankaalla. Paalikerroksen päälle asennettiin vielä teräsverkko lisäämään kantavuutta. Teräsverkon päälle tulivat hieman yli metrin paksuiset päällysrakennekerrokset. Koerakenne saadaan lopulliseen viimeistelyyn kuntoon ensi kesän aikana.

Paaleilla on monia ylittämättömiä etuja kilpaileviin rakennemateriaaleihin verrattuna erityisesti kosteilla paikoilla. Rengaspaalit ovat esimerkiksi 30-50 prosenttia halvempi rakennemateriaali kuin kevytsora. Paalien asentaminen on helppoa ja nopeaa. Niiden tilavuuspaino on pieni, joten veden aiheuttamaa nosteongelmaa ei ole. Paaleilla on helppo toteuttaa myös jyrkkiä luiskia tai jopa pystysuoria seiniä.

Koska rengaspaalirakenteita ei ole aikaisemmin käytetty Suomessa, selvitetään rakenteeseen liittyviä asioita monin eri tavoin. Tieliikelaitoksessa on tekeillä insinööri Työ Tampereen ohitustien kohteesta. Myös Teknillisessä korkeakoulussa on tekeillä diplomityö rengaspaalien käytöstä maarakenteissa.

Kohteeseen asennettiin ympäristölupaehdojen mukaisesti vesien keräilyjärjestelmä. Siitä seurataan, luukeneeko rakenteesta mitään epäpuhtauksia. Ulkomaisten tutkimusten pohjalta tiedetään, että paalit

aiheuttavat rengasrouhetta vähemmän ympäristöpäästöjä, koska renkaan metallikudokset pysyvät koko prosessin ajan renkaan sisällä kumin suojaamina. Rengasrouheenkin päästöt ovat niin pieniä, ettei niistä ole ympäristölle haittaa.

Suurempi kohde suunnitelmissa

Uudenmaan tiepiirin suunnitelmissa on toteuttaa vastaavanlainen, mutta lähes kymmenen kertaa suurempi hanke Sipoon Östersundomissa. Siellä heikoilla maapohjilla oleva tie jää toistuvasti tulvien alle.

Kohteeseen arvioidaan tarvittavan 4000-5000 tonnia rengaspaaleja. Paalit on tarkoitus lataa kahteen kerrokseen, joista alempi kerros jää pysyvästi veden alle.

- Arvioitu säästö tässä rakenteessa on noin 800 000 euroa vaihtoehdoiseen paalurakenteeseen verrattuna, arvioi ryhmäpäällikkö **Mikko Smura** Tieliikelaitoksesta.

Lassila & Tikanoja Oyj:n kehitysjohtaja **Mikko Talola** uskoo paalien läpilyöntiin lähitulevaisuudessa. Siksi yritys puristaa ja varastoi paaleja pienen määrän jo ennakkoon tulevaa käyttöä varten, jotta seuraava työkohta voidaan käynnistää lyhyellä varoajalla.



Suomen Rengaskierrätys Oy on hyväksytty maamme ensimmäiseksi uudistetun jätelain mukaisesti tuottajietdostoon rekisteröidyksi tuottajayhteisöksi. Helmikuun viimeisenä päivänä kului umpeen uuden lain mukainen kuuden kuukauden siirtymäaika tuottajaksi rekisteröitymisessä.

Muiden toimialojen tuottajavastuuasiat eivät näytä olevan aivan yhtä moitteettomassa kunnossa kuin rengasalalla.

- Eri toimialoilla on esimerkiksi yhdistyspohjaisia toimijoita, jotka ilmoittavat olevansa tuottajayhteisöjä. Yhdistys ei kuitenkaan kantaa lain tarkoittamaa tuottajavastuuta. Yhdistykset pitäisi ensin

Rengasala edelläkävijänä taas kerran

muuttaa osakeyhtiöiksi. Miten nämä yhdistykset aikovat vastuunsa kantaa? Toivon, että muutkin toimialat saavat asiansa kuntoon, sanoo suomalaisesta rengaskierrätysjärjestelmästä vastaavan Suomen Rengaskierrätys Oy:n toimitusjohtaja **Harry Sjöberg**.

Jätelain tuottajavastuu koskee ajoneuvorenkaiden lisäksi jätteenpaperin sekä pakkausjätteen tuottajia, romuajoneuvoja ja seuraavassa vaiheessa myös sähkö- ja elektroniikkaromua.

Pirkanmaan Ympäristökeskus valvoo valtakunnallisena viranomaisena tuottajia, tuottajayhteisöjä ja tuottajavastuuta koskevien säännösten noudattamista. Laissa tuottajavastuulla tarkoitetaan tuottajan markkinoille luovuttamien tuotteiden ja niistä syntyvän jätteen uudelleenkäytön, hyödyntämisen ja muun jätehuollon järjestämistä sekä näiden kuluista vastaamista.

Tuottajayhteisö ei synny tyhjästä

Kaikkein vähiten olen huolissani rengaskierrätyksen osalta tässä lakimuutoksessa, totesi tuottajietdoston ylläpidosta vastaava ylitarkastaja **Teemu Virtanen** Pirkanmaan ympäristökeskuksesta jo en-

nen lakimuutoksen voimaantumista.

Virtanen tiesi mistä puhui. Suomen Rengaskierrätys Oy on hoitanut tonttinsa huolellisesti, minkä vuoksi rengasalan tuottajavastuuasiat ovat kunnossa.

- Pirkanmaan ympäristökeskusta moititaan aiheuttomasti liian suuren kakun haukkaamisesta lain toimeenpanossa. Minusta tällainen kritiikki on aiheetonta. Tuottajien pitää paneutua tuottajavastuun asiaan tosissaan. Ei se hoidu vasemmalla kädellä. Suomen Rengaskierrätys Oy valmisteli tuottajayhteisöksi rekisteröitymistään lähes vuoden ajan. Hakemuksen tekeminen oli mittava työ. Käytimme paljon aikaa lait ja direktiivit täyttävän kierrätysjärjestelmän luomiseen. Päätöstä pohdittiin monilla eri tasoilla ja työssä tarvittiin juristia ja eri alojen asiantuntijoita, Sjöberg kertoo.

Suomen Rengaskierrätys Oy onkin rakentanut runsaan hieman vajaa kymmenen toimintavuotensa aikana koko maan kattavan renkaiden kierrätysjärjestelmän. Sen avulla uudelleen käytetään, hyödynnetään tai muuten lain mukaisesti käsitellään vuositasolla yli 95 prosenttia kaikista Suomessa käytöstä poistetuista renkaista.

Suomen Rengaskierrätys Oy:n kierrätysjärjestelmä rakentuu yhtiön ja eri rengasalan eri toimijoiden välisille sopimuksille. Varsinaisen käytännön keräämisen ja hyötykäytön toteuttavat valtakunnallisesti toimivat alihankkijat, joiden kanssa on tehty yhteistyösopimukset.

Jätelaki puutteellinen – silti velvoittava

Jätelaki tarvitsee uudistusta, sen tietää jokainen, joka on vähänkään tekemisissä lain kanssa. Lakimuutos ei kuitenkaan synny hetkessä. Niin kauan kuin vanha laki on voimassa, sen mukaan pitää elää. Jos jotkut eivät hyväksy lakia, heidän pitäisi aktiivisesti toimia lain muuttamiseksi. Siihen saakka eletään nykyisen lain säädösten mukaan, Sjöberg toteaa painokkaasti.

Sjöberg ja Suomen Rengaskierrätys Oy ovat toimineet puheiden mukaisesti. Sen todistaa yli neljännesmiljardi kiloa hyötykäyttöön toimitettuja käytöstä poistettuja ajoneuvorenkaita. Rinnakkain asetettuna renkaat riittäisivät pitkälti toiselle kierrokselle Suomen rajojen ympäri.

RENKAANKIERRÄTYS

Julkaisija:

Suomen Rengaskierrätys Oy
Iso Roobertinkatu 1 A 9
00120 HELSINKI
Puh. (09) 6126 880
Fax (09) 6126 8810

palautte@rengaskierratys.com

Päätöimittaja:

Harry Sjöberg

Valokuvaaja:

Aimo Virtanen
Iguistus Oy

Toimittaja:

Jari Peltoranta

Ulkoasu:

AD Krista Jännäri
Mainospalvelu Kristasta Oy

Painatus:

Graficolor Ky, 2005
Painosmäärä 20 000 kpl

www.rengaskierratys.com