

RENKAANKIERRÄTYS

Suomen Rengaskierrätys Oy:n tiedotuslehti 2/2007



EI PÖLLÖMPÄÄ!
Yli 90% renkaista
uusiokäyttöön!
SUOMEN
Rengaskierrätys Oy
www.rengaskierrätys.fi

RENGASALA
–tuottajavastuun
edelläkävijä

Kenttäotos asiakkaiden
renkaankierrätystietämyksestä

Anne Rikalalle
tuplasti MM-hopeaa

RENKAANKIERRÄTYS

Sisällys

| | |
|---|----|
| Pääkirjoitus | 2 |
| Rengasala tuottajavastuun edelläkävijä..... | 3 |
| Kenttäotos asiakkaiden renkaankierrätystietämyksestä..... | 4 |
| Rengasala toimii hyvin hoidetun tuottajavastuujärjestelmän esikuvana..... | 7 |
| Rengas-Net kierrättää ja pinnoittaa..... | 10 |
| Anne Rikalalle tuplasti MM-hopeaa..... | 10 |
| Roska päivässä pitää ympäristön siistinä..... | 11 |

Julkaisija:

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

palaute@rengaskierratys.com

Päätoimittaja:

Harry Sjöberg

Valokuvaaja:

Aimo Virtanen
Iguistus Oy

Toimittaja:

Jari Peltoranta

Ulkoasu:

AD Krista Jännäri
Mainospalvelu Kristasta Oy

Painatus:

Graficolor Ky, 2007
Painosmäärä 3 500 kpl

www.rengaskierratys.com

Pääkirjoitus



Käytöstä poistettu rengas

Käytöstä poistettu rengas ja sen elämä varsinaisen käytön jälkeen on puhuttanut ja askarruttanut ihmisiä niin kauan kuin renkaita on valmistettu. Aikojen kuluessa niitä on viety kuormakaupalla kaatopaikoille, käytetty laitureiden törmäyssuojina, poltettu juhannuskokoissa, tehty räjäytysmattoja toiminnan ollessa – kaatopaikoille vientiä lukuun ottamatta – varsin vaatimatonta. Varsinaisesta hyötykäytöstä tai kierrätyksestä ei voitu puhua. Varsinkaan ei ennen rengastoimialan 12 vuotta sitten perustaman Suomen Rengaskierrätys Oy:n toiminnan käynnistymistä.

Yhtiön toiminta toi maanrakennusalalle uuden tuotteen. Rengasrouheen, jota nyt rahdataan muista maista vähintäänkin kotimaassa syntyvä määrä. Siis kysyntää on. Käytettävissä on materiaali, joka ominaisuutensa johdosta on mitä soveltuvin erilaisiin maanrakennuskoh-teisiin.

Suomen Rengaskierrätys Oy:n tapa toimia on suora jatke rengastoimialan yksituumaisuudesta, jolla yhtiön toimintatapa luotiin. Kun verrataan myöhemmin perustettujen eri tuotteiden tuottajayhteisöiden taaperrusta hyötykäytön ja kierrätyksen karulla saralla ei voi kuin ihmetellä sikäläisten päättäjien aivoituksia ja oman toimialan yhteistyön puutetta. Raaka-aineiden maailmanmarkkinahinnat ovat houkutelleet tuottajayhteisöiden vastuuhenkilöitä yrittämään tehdä businesta käytöstä poistetulla tuotteella, vaikka uusien tuotteiden myynti pitäisi olla se, millä eletään.

Ei kaikki vika aina ole viranomaisissa tai muissa kuin itsessä.

Harry Sjöberg
päätoimittaja

RENKAANKIERRÄTYS

Suomen Rengaskierrätys Oy on käytöstä poistettujen ajoneuvorenkaiden tuottajavastuun hoitamiseksi perustettu yhtiö, joka toimii 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.

RENGASALA

– tuottajavastuun edelläkävijä

Käytetyt ajoneuvorenkaat olivat ennen 1990-luvun puoliväliä ympäristöongelma. Sitä seuraavien kahdentoista vuoden aikana renkaista on tullut erinomainen ja haluttu raaka-aine maanrakennukseen. Kevyenä, vettä läpäisevänä ja edullisena materiaalina renkaat ovat kuin luotuja pehmeiden kosteikkopaikkojen maapohjien rakennusaineksi. Moottorina tässä muutoksessa on ollut yhteisö nimeltä Suomen Rengaskierrätys Oy.

Rengasalan keskeiset toimijat perustivat Suomen Rengaskierrätys Oy:n vuoden 1995 lopussa, ja toimintansa yritys aloitti keväällä 1996. Taustalla oli ensimmäinen Suomessa annettu viranomaispäätös tuottajavastuun toteuttamisesta.

– Rengasala on ollut todellinen tuottajavastuun edelläkävijä maassamme. Alan toimijat perustivat keräyksestä ja hyötykäytöstä vastaavan yhtiön oma-aloitteisesti ja yksittäimäisesti ilman keskinäisiä kyräilyjä. Tällä on varmasti ollut merkityksensä erinomaisen tulosten saavuttamisessa. toteaa Suomen Rengaskierrätys Oy:n toimitusjohtajana perustamisesta saakka toiminut **Harry Sjöberg**.

Suomi on edellä lähes kaikkia Euroopan maita siinä, että keräämme lähes kaikki käytöstä poistetut renkaat ja myös hyödynnämme ne hyötykäytössä.

Käytettyjen renkaiden hyötykäytölle asetettu 90 prosentin kierrätystavoite saavutettiin suunniteltua nopeammin jo vuosituhaten vaihteessa. Järjestelmä toimii kuin hyvin rasvattu kone – kysyy sitä keneltä tahansa asiantuntijalta.

Hyötykäytöllä neljän portaan hierarkia

Vuonna 1995 annettu valtioneuvoston asetus kielsi renkaiden viemisen kaatopaikoille, joten niille oli pakko keksiä

hyötykäyttökohteita. Samalla tuli määriteltyä hyödyntämishierarkia, jonka mukaan rengasmateriaali pitää hyödyntää. Hierarkian mukaisesti pitää ensisijaisesti pyrkiä vähentämään jätteen syntyä. Käytännössä tämä voisi olla autolla ajon minimoimista.

Seuraavana tasona on pyritävä palauttamaan rengas uudelleen hyötykäyttöön eli pinnoittamaan. Pinnoitus on varsinkin kuorma-autonrenkaissa merkittävä käyttökohde. Henkilöautonrenkaissa pinnoituskäyttö on vähäisempää, mutta kuitenkin selkeä vaihtoehto.

Kolmannen tason käyttötapa pyritään käytetty rengas käyttämään aineena tai materiaalina. Jos materiaalille ei löytyisi mitään hyötykäyttöä, se pitää varastoida erilleen muusta jätteestä.

Käytännössä kolmas taso eli renkaiden käyttäminen materiaalina on pääasiallinen



Suomessa poistuu vuosittain käytöstä vajaa 40 000 tonnia ajoneuvorenkaita.

renkaiden hyötykäyttötapa. Käytetyistä renkaista tehtyä rengasrouhetta käytetään maanrakennusaineena erityisesti kaatopaikkarakenteissa ja tiepohjissa.

– On paljon parempi käyttää maanrakennuksessa rengasrouhetta, kuin räjäyttää pois perinneharjua soran saamiseksi, Sjöberg sanoo.

Ennen erilleen varastointia on hierarkiassa vielä hyötykäyttö energiana, jota ei toistaiseksi ole käytetty kuin koemielessä. Kokeissa todennettu materiaalin hyvyudet ja heikkoudet.





Renkaalla on puolensa

Renkaiden määrittelyminen jätteeksi on tuottanut paljon haittaa hyötykäytölle erilaisen luvanhakumenettelyjen vuoksi. Ympäri Eurooppaa on työskennelty sen eteen, että rengasmateriaalin status voitaisiin määrittellä raaka-aineeksi, jolloin lupamenettelystä päästäisiin eroon.

Rengas on lähes ongelmaton materiaali haitallisten päästöjen osalta. Esimerkiksi maanrakennuskäytössä renkaista ei liukene merkittävästi mitään haitallisia aineita, jotka estäisivät materiaalin käyttöä, vaikka tästä on joillakin tahoilla perusteettomia ennakkoluuloja.

Suomi on ollut vahvasti mukana kansainvälisen rengasrouhestandardin määrittämisessä maanrakennuskäyttöön. Tielaitos eli nykyinen Destia on alusta asti suhtautunut positiivisesti rengasmateriaalin käyttöön tienrakennuksen yhteydessä, erityisesti meluvälleissa.

Käytetyllä renkaalla on hyvät ja huonot puolensa raaka-aineena. Esimerkiksi renkaan pyöreän muodon vuoksi siitä on vaikea saada suoraa raaka-ainekappaletta irti. Tämä rajoittaa renkaan käyttöä materiaalina monessa yhteydessä.

Toisaalta renkaasta tehty materiaali kestää lähes mitä vain ja säilyy lähes muuttumattomana erittäin kauan. Rengas on myös elastinen, mistä on etua joissakin kohteissa ja haittaa toisissa kohteissa.

Maanrakennus rengasrouheen pääasiallinen käyttökohde

– Suomessa syntyy nykyisin vajaa 40 000 tonnia käytöstä poistuvia ajoneuvorenkaita vuodessa. Se on juuri sellainen määrä, joka on kiusallinen silmissä, mutta ei kuitenkaan kannan päällensä mitään suuria teollisia investointeja, Sjöberg toteaa.

Renkaan ominaisuuksia on osattu oikein hyödyntää oikeastaan vasta tuottajavastuujatuksen läpilyönnin myötä. Ensimmäisenä merkittävänä käyttökohteena olivat meluvallit, jossa kiviaines korvattiin kevyemmällä rengasrouhemateriaalilla. Näin säästettiin paalutuksilta ja muilta tukirakenteilta.

Yhdysvalloissa ja Kanadassa rengasmateriaalia on käytetty teiden päällysteenä. Suomessa nastarenkaat syövät niin voimakkaasti tien pintaa, että se vaikuttaa rengasmateriaalin käyttöön tien pinnoitteena.

Vuosituhanneen vaihteessa tulivat merkittäväksi käyttökohdeeksi suljettavien ja perustettavien kaatopaikkojen rakenteet. Rouhe sopii keveytensä ja vedenläpäisevyytensä

vuoksi erinomaisesti kuivaus- ja kevennysmateriaaliksi sekä routaeristeeksi näihin rakenteisiin. Rengasrouhetta saa käyttää rakennusmateriaalina kaatopaikkarakenteissa, mutta kokonaisia renkaita ei saa viädä jätteeksi kaatopaikoille.

Kysyntä ylittää kotimaisen tarjonnan

Kuluneen reilun kymmenen vuoden aikana on käytetyistä renkaista saatu sellainen artikeli, jota käytetään maassamme enemmän kuin sitä täällä syntyy. Sen vuoksi rengasmateriaalia tuodaan Suomeen oman rengaskeräyksen täydennykseksi.

– Lopputuotetta on saatavissa maailmanmarkkinoilla vaikka kuinka paljon. Rengasrouheen ympäristöhyötyä kuitenkin menetetään, jos sitä joudutaan tuomaan kauempaa, Sjöberg toteaa.

Uusia maanrakennuskäyttökohteita kehitetään jatkuvasti. Esimerkkinä voidaan mainita ratsastuskentät ja maneesit, joihin rengasrouhe on lähes täydellinen materiaali joustavuutensa, vedenläpäisevyytensä ja keveytensä vuoksi. Ruotsissa tutkitaan käytöstä poistettujen ajoneuvorenkaiden hyötykäyttömahdollisuuksia useassa yliopistossa.

REN

Kenttäotos
asiakkaiden
rengaskierrätys-
tietämyksestä



GAS KIERTÄÄ



Renkaankierrätys-lehti kävi ottamassa pikaotoksen renkaanvaihtajien kierrätystietämyksestä Rengasasemalla Helsingin Konalassa. Liikkeessä myydään sekä henkilöautojen että raskaan liikenteen renkaita. Haastatteluajankohtana renkaidenvaihtoon ajaakin juuri kaksi suurta rekka-autoa...

Meille tulee vuosittain tuhansia henkilöautorenkaita ja satoja kuorma-autorenkaita. Joka toinen viikko tulee rengaskierrätyskontti täyteen. Kiireaikana kontti tyhjenetään monta kertaa viikossa. Ketjussamme on muitakin toimipisteitä, ja tuomme itse renkaita pakettiautolla pienemmistä myymälöistä tänne Konalan konttiin, kertoo myyjä **Petteri Kyrklund**.

Rekkakuski **Seppo Törmänen** tulee vaihtamaan puhtauttaan kiiltelevään Scanian perävaunuun neljää uutta rengasta liian kuluneiden renkaiden tilalle. Tarkemmassa tarkastelussa vaihdon yhteydessä käy ilmi, että vaihtoon menee vielä viideskin rengas.

Törmänen ajaa säännöllisesti Euroopan läpi Espanjaan, jonne lähtee menomatalla erilaisia teollisuuden raaka-aineita. Paluumatkalla perävaunu on

Euroopan läpi Espanjaan säännöllisesti ajava Seppo Törmänen pyrkii kuitenkin hoitamaan tarvittavat rengastyöt kotimaassa.

täynnä Espanjan auringon kypsyttämiä hedelmiä. Yhden edestakaisen reissun pituudeksi tulee keskimäärin 5 000 kilometriä, joten renkaiden kulutus on kovaa. Edestakainen matka Helsingistä Helsinkiin kestää kymmenisen päivää.

– Uusilla kuorma-autorenkailla ajaa yleensä noin 400 000 km, sen jälkeen ne lähtevät ensimmäiseen pinnoitukseen. Käsittääkseni kuorma-auton renkaat voi pinnoittaa 2–3 kertaa. Nyt alla olevilla renkailla on ajettu noin 300 000 kilometriä, Törmänen kertoo.

Törmäsen ajokilometreillä renkaat kestävät noin kaksi puoli vuotta ennen kuin ne pitää vaihtaa uusiin.

– Pyrimme tekemään rengastyöt aina Suomessa. Se on jotenkin helpompaa. Tänäänkin tilasin rengasliikkeestä vaihtoajan puoli tuntia sitten. Etelän reiteillä pitää autossa ja peräkärryssä olla aina pinnoittamattomat renkaat. Pinnoitetut eivät kestä kovassa kuumuudessa.

– Minulla on vararenkaina mukana yksi vetoauton rengas ja yksi peräkärryn rengas.

Kysymykset ja oikeat vastaukset

1. Kuka vastaa rengaskierrätyksen hallinnoinnista Suomessa?

Suomen Rengaskierrätys Oy

2. Kuka on käytännön toimija? Kuusakoski Oy

3. Mitä käytöstä poistetuille renkaille tehdään?

Suurin osa käytöstä poistetuista renkaista hyödynnetään maanrakennuskäytössä, kuten erilaisissa kentissä, kaatopaikkojen pohjarakenteissa, melusteissa sekä teiden pohjarakenteissa. Parhaimmat rengasrungot pinnoitetaan uudelleen. Raskaista renkaista tehdään räjäytysmattoja. Energiakäyttökin on kokeiltu.

4. Mitä käytöstä poistetun renkaan jättäminen liikkeeseen maksaa?

Ei mitään. Renkaiden kierrätysmaksu peritään uusien renkaiden ostohinnassa. Kierrätysmaksu on henkilöauton- ja pakettiautonrenkaille 1,85 euroa kappaleelta. Raskailta renkailta peritään hieman korkeampi kierrätysmaksu.

5. Tunnetko Renkaan-kierrätys-lehden, oletko lukenut sitä?

Joskus olen joutunut itsekin vaihtamaan renkaan matkan varrella rengasrikon vuoksi. Keski-Euroopassa voi renkaan vaihtaminen tulla erittäin kalliiksi, jos auto joudutaan hinaamaan pois esimerkiksi moottoritien reunasta. Laskuksi voi tulla yli 3 000 euroa. Myös sakot kuluneista renkaista ovat kovia. Saksassa sakkoa tulee 600 euroa, jos sikäläinen 4 millin kulutus-pintaraja alittuu, Törmänen kertoo.

Seppo Törmäsen vastaukset kysymyksiin:

1. ja 2. – Olen kyllä jostakin lukenut asiasta, mutta en saa nyt nimiä mieleen.

Hieman autettuna Törmänen muistaa käytännön operaattorin Kuusakoski Oy:n nimen. Suomen Rengaskierrätys Oy:stä hän ei muista kuulleensa.

3. – Muistan lukeneeni, että renkaat murskattaisiin jatkokäyttöä varten. Ehkä energiakäyttö on? Pinnoitukseen menee ainakin parempia renkaita.

4. – Renkaan kierrätysmaksua en muista, koska laskut menevät firman kautta. Olisiko kuorma-autonrenkaissa kolmekymppiä per rengas?

5. – Olen kyllä joskus ainakin nähnyt Renkaan-kierrätys-lehden ja lukenutkin sitä.



Toni Salokangas

Joutsalainen rengasryhtijä **Toni Salokangas** on Helsingissä asioimassa yrityksensä asioissa ja lastaa samalla matkalla maasturiinsa 20 kappaletta renkaita Joutsaan vietäväksi. Tämä kuorma on menossa myyntiin Salokankaan omaan firmaan, jossa myydään noin tuhat rengasta vuodessa.

Salokankaan maasturissa on erittäin hyväkuntoiset renkaat, jotka on uusittu tänä keväänä.

– Rengaskierrätysjärjestelmä toimii meillä asiallisesti. Kontti tuodaan pihaan

ja haetaan tyhjennettäväksi, kun tulee täyteen. Siitä ei tule yritykselleni mitään kuluja. Kontti tyhjennetään noin kolme kertaa vuodessa, Salokangas kertoo. Salokangas kokee kuitenkin ongelmaksi sen, että jotkut asiakkaat tuovat vanhat renkaat liikkeeseen vanteineen. Tällöin ryhtijä joutuu poistamaan vanteet ennen renkaiden laittamista keräyskonttiin.

Toni Salokankaan vastaukset kysymyksiin:

1 ja 2. – Nimet eivät tule heti mieleen, vaikka olen kyllä kuullut ne ja lukenut lehdestä. Paikallinen keräysrittäjä on se taho, jonka kanssa käytännössä asioin.

Salokangas muistaa autettuna Suomen Rengaskierrätys Oy:n ja Kuusakoski Oy:n ja tietää, että paikallinen yrittäjä on Suomen Rengaskierrätys Oy:n kanssa sopimuksen tehnyt kuljetusyrittäjä.

3. – Olen lukenut lehdestä, että rouhittuja renkaita käytetään ainakin hevosenkenttien ja maneesien pohjamateriaalina sekä meluvalleissa. Niistä tehdään myös räjähdysmattoja.

4. – Renkaiden jättäminen liikkeeseen ei maksa mitään, mutta uusista renkaista peritään kierrätysmaksu oston yhteydessä. Kierrätysmaksu on 1,85 euroa henkilöautorenkaasta.

5. – Tunnen lehden ja luen sitä kyllä.

Klaukkalalainen yrittäjä **Pentti Romo** on rengasliikkeessä paikkauttamassa puhki mennyttä rengasta. Hän on liikkeellä 15 vuotta vanhalla Saabilla, joka on ollut jo edesmenneen vaimon käytössä.

Autossa on alla entiset nastarenkaat, joista on nypitty nastat pois. Ajo-ominaisuudet eivät kuulemma vastaa kesärenkaita, mutta menettelevät vähäisessä käytössä.

Romo välittää työkseen takkاپuita pääkaupunkiseudulle ja pääasiallisina kuljetusvälineinä ovat pakettiauto ja kuorma-auto.

– Paku on lähinnä se, johon tulee kilometrejä. Siinä on kunnan renkaat alla. Kokeilin joskus kitkarenkaita, mutta kerran auto lähti alamäessä luisumaan jarrut pohjassa tien penkkaan saakka. Sen jälkeen siirryin talvella nastarenkaihin, Romo kertoo.

Pentti Romon vastaukset kysymyksiin:

1. ja 2. – Hämärää on, ei tule mieleen. Autettuna Pentti Romo muistaa kuulleensa Suomen Rengaskierrätyksestä ja Kuusakoski Oy:stä.

3. – Kierrätysmaksun suuruutta en muista.

4. – Ainakin paremmat renkaat pinnoitetaan. Räjäytysmattoja tehdään myös.

5. – En ole nähnyt lehteä.



Rengasala toimii hyvin hoidetun tuottajavastuujärjestelmän esikuvana

Suomen jätelainsäädännössä toteutui merkittävä muutos tuottajavastuun osalta syyskuussa 2004. Silloin määrättiin tiettyjen tuotteiden valmistajille ja maahantuojille pakollinen velvollisuus ilmoittautua valtakunnalliseen tuottajatie-dostoon joko suoraan itse tai virallisesti hyväksytyyn tuottajayhteisön jäsenenä.

Tuottajavastuu tarkoittaa tuotteiden valmistajien ja maahantuojien velvollisuutta järjestää tuotteidensa jätehuolto, kun tuotteet poistetaan käytöstä.

Renkaiden tuottajavastuu koskee kaikkia moottorikäyttöisen tai muun ajoneuvon ja laitteen renkaiden.

Tuottajia ovat renkaiden ja renkailla varustettujen ajoneuvojen ja laitteiden ammattimaiset valmistajat, maahantuojat sekä renkaiden pinnoittajat. Renkaiden tuottajavastuu perustuu jätelakiin ja valtioneuvoston päätökseen käytöstä poistettujen renkaiden hyödyntämisestä ja käsittelystä.

Tuottajavastuulainsäädäntö koskee ajoneuvorenkaiden lisäksi sähkö- ja elektroniikkalaitteita, paperia, pakkauksia sekä ajoneuvoja.

Suomen ensimmäinen tuottajayhteisö

Suomen Rengaskierrätys Oy hyväksyttiin Suomen ensimmäiseksi viralliseksi tuottajayhteisöksi lainmuutoksen jälkeen. Sen jälkeen on eri aloilla hyväksytty noin kaksikymmentä tuottajayhteisöä merkittäväksi Pirkanmaan ympäristökeskuksen ylläpitämään tuottajatie-dostoon. Pirkanmaan ympäristökeskus on tuottajavastuun toteutumista valvova viranomainen koko Suomessa, lukuun ottamatta Ahvenanmaata.

Suomen Rengaskierrätys Oy on rengasalan ainoa suuri ja valtakunnallisesti toimiva tuottajarekisteriin hyväksytty tuottajayhteisö. Tuottajayhteisöön liittymällä rengasalan yritykset voivat hoitaa tuottajavastuunvelvoitteen.

Suomen Rengaskierrätys Oy huolehtii alan tuottajavastuusta yhteistyössä Kuusakoski Oy:n kanssa.



Tuottajayhteisö perii renkaiden tuottajilta pienen kierrätysmaksun jätehuollon kustannusten kattamiseksi. Viime kädessä kierrätyksen maksaa renkaiden käyttäjä, jolta kierrätysmaksu peritään uusien renkaiden oston yhteydessä. Näin maksu kohdistuu renkaiden todelliseen käyttäjään.

Kuluttajat voivat veloituksetta tuoda käytöstä poistamansa ajoneuvojen renkaat rengas-

liikkeisiin. Koko maan kattava keräysjärjestelmässä on noin 60 alueellista ja yli 2 000 paikallista keräyspaikkaa.

”Tämä järjestelmä toimii”

– Viranomaisena toivoisimme, että eri tuottajayhteisöt tekisivät mahdollisimman paljon itse töitä sen eteen, että kaikki saataisiin virallisen



Ylitarkastaja Sirje Stén Pirkanmaan ympäristökeskuksesta toivoo, että rengasalan viimeisetkin vapaamatkustajat kantaisivat vastuunsa.

järjestelmän alle. Vielä edelleen on rengasalallakin joitakin vapaamatkustajia. Sadan prosentin peittävyyttä ei ehkä ikinä saavuteta, mutta yli 90 prosentin keräystavoite on rengaskierrätyksessä jo ylitytty, toteaa ylitarkastaja **Sirje Stén** Pirkanmaan ympäristökeskuksesta.

Tuottajavastuuviranomaisilla on joka vuosi aina jokin tuottajavastuuala erityistarkas-

tuksen alaisena. Ensi vuoden toimintasuunnitelmaan on kirjattu, että rengasala olisi erityistarkastusvuorossa.

– Tämä ei johdu siitä, että rengasalalla olisi ongelmia, vaan syynä on pikemminkin alan ongelmattomuus. Ensi vuonna meille tulee voimakas kuormitus, kun akut ja paristot tulevat uutena alueena tuottajavastuurekisteröinnin piiriin. Ongelmaton rengasala syö meiltä vähemmän

resursseja kuin muut tuottajavastuualat, joten resursseja säästyy työlääseen uuden alan valvonnan käynnistämiseen.

– Rengaskierrätyksen kanssa ei yleensä ole ollut mitään ongelmia. Kaikki sujuu tavantomaisen hyvin. Tämä järjestelmä toimii, Sirje Stén toteaa.



”Rengaskierrätysjärjestelmä on ollut keräysjärjestelmistä ja tuottajayhteisöistä kaikkein ongelmattomin.”

Myös ympäristöministeriössä on pantu merkille rengaskierrätysjärjestelmän hyvä toimivuus.

– Rengasala on malliesimerkki siitä, kuinka tuottajat toimivat yhteistyössä ja hoitavat asiat yksituumaisesti.

– Muut tuottajavastuujärjestelmät voisivat ottaa rengaskierrätyksestä mallia, luonnehtii jäteasioiden vastaava vastuuhenkilö, yli-insinööri **Hannu Laaksonen** ympäristöministeriöstä.

– Järjestelmää rakennettiin hyvässä yhteistyössä viranomaisten sekä alan yritysten ja järjestöjen kanssa. Mukana olivat kotimainen valmistaja, kaikki merkittävät maahantuojat ja Autonrengasliitto sulassa sovussa. Juuri tämä koko alan yhteistoiminta oli keskeinen syy sille, että järjestelmä lähti heti hyvin liikkeelle ja on toiminut hyvällä, jopa esimerkillisellä tavalla.

Rengasnet-ketju kierrättää ja pinnoittaa



Juhani Kyrklund

Gallupkohteemme Konalan Rengasasema kuuluu Rengasnet Oy -ketjuun, jolla on kaksi myyntipistettä Helsingissä ja yksi piste Espoossa, Vantaalla, Hyvinkäällä, Lahdessa, Turussa, Jyväskylässä ja Lappeenrannassa. Lappeenrannan yksikkö on perustettu renkaiden viientä varten. Puolet Rengasnet Oy:n liikevaihdosta tulee raskaiden ajoneuvojen renkaista, mutta myös henkilöautolla liikkuvat saavat Rengasasemilla asiantuntevaa palvelua.

– Meille tulee vuosittain kierrätettäväksi 5000–6000 henkilöautorenkasta ja satoja kuorma-autorenkaita pelkästään Konalan myymälään. Joka toinen viikko tulee rengaskierrätyskontti täyteen. Kiireaikana kontti tyhjenetään monta kertaa viikossa. Tuomme myös itse renkaita pakettiautolla pienemmistä myymälöistämme tänne Konalan konttiin, koska pienemmissä yksiköissä ei kaikissa ole omaa kierrätyskonttia, kertoo Konalan Rengasaseman vastaava myyjä **Petteri Kyrklund**.

Myyntipisteiden lisäksi Rengasnet Oy:llä on Vihdissä oma pinnoittamo kuorma-autojen ja muiden raskaiden ajoneuvojen renkailla. Omista rengasmyymälöistä kertyvät pinnoituskelpoiset raskaat renkaat viedään suoraan Vihtiin pinnoitettaviksi.

– Pinnoittamo tekee noin viisituhatta rengaspinnoitusta vuodessa. Raskaiden ajoneuvojen renkaissa on paksut ja kestävätkä rungot, joten ne voidaan pinnoittaa uudelleen 2–3 kertaa ennen muuhun hyötykäyttöön siirtämistä, kertoo Rengasnet Oy:n toimitusjohtaja **Juhani Kyrklund**.

Ketjun palveluverkostoon kuuluu vielä neljä huoltoautoa, jotka tarvittaessa lähtevät raskaan liikenteen asiakkaiden luokse maantielle rengasvaihtoja ja pieniä huoltoja tekemään.

– Koko ketjun tasolla renkaita tulee kierrätettäväksi noin 35 000 rengasta vuodessa, Juhani Kyrklund kertoo.

– Merkittävä asia kierrätyksen suhteen on se, että renkaiden kierrätys on täysin ongelmaton kohta rengasalalla, vaikka alalla muuten olisi-kin ongelmia. Ihmiset ovat yllättyneitä siitä, että renkaiden jättäminen rengasliikkeeseen ei maksa mitään, koska maksu on jo peritty uuden renkaan oston yhteydessä. Järjestelmästä ei ole tullut minkäänlaista valitusta asiakkaiden suunnalta, Kyrklund kertoo.



Anne Rikalalle tuplasti MM-hopeaa

ka aukeaa. Joka tapauksessa yksikkömelonnassa saatiin nyt olympialaisten maapaikka.

Suomen Rengaskierrätys Oy:n tukeman naismelojakaksikon toinen osapuoli, **Anne Rikala**, meloi kajakkikyksiköiden MM-hopeaa sekä 500 metrillä että 200 metrillä Saksan Duisburgin maailmanmestaruuskisoissa.

Annen kakkossija 500 metrillä toi Suomelle kymmenen vuotta odotetun olympiamaapaikan Pekingin olympialaisiin.

Anne Rikalalla on jo ennestään MM-tason pronssimitali kajakkikaksikoissa yhdessä melojaparinsa Jenni Honkasen kanssa. Duisburgin mitali oli nyt ensimmäinen henkilökohtainen MM-mitali Annel-le. Hänellä on nyt pohdinnassa, osallistuuko olympialaisissa yksikköön, kaksikkoon vai molempiin, jos kaksikkopaik-

Yksilömenestyksestä huolimatta Anne jatkaa kilpailua kaksikoissa **Jenni Honkasen** kanssa. Jenni Honkanen osallistui Duisburgin MM-kisoihin tällä kertaa **Laura Inhan** parina. Pari selvisi lopulta finaalissa kymmenen parhaan joukkoon, sijalle 9.

Koko Suomen melontajoukkue kuljetti kajakkinsa Duisburgin MM-kisoihin Suomen Rengaskierrätys Oy:n mainosin varustetulla kuljetusperäkärryllä. Kärry vetää kaikkiaan kymmenen kajakkia, joista yhdeksän kuljetuspaikkaa oli MM-kisamatkalla käytössä.

Suomen Kanoottiliiton toiminnanjohtaja **Pia Kuva** kertoo melojien ja liiton olevan erittäin tyytyväisiä Suomen Rengaskierrätys Oy:n tukeen.



Roska päivässä

pitää ympäristön siistinä

Toimittaja Tuula-Maria Ahosen vuonna 2000 perustama Roska päivässä –kansalaisliike on levinnyt nopeasti läpi Suomen. Jäseniä löytyy Suomen lisäksi jo kaikilta maailman mantereilta.

Roska päivässä -aate läpäisee kaikki ikäryhmät, poliittiset ja etniset ryhmät. Mukana on monia julkisuuden henkilöitä pääministeristä lähtien. Suomen Rengaskierrätys Oy on päättänyt osallistua roskakoloihin ja tukee Roska päivässä -liikkeen tiedotustoimintaa taloudellisesti.

Suomen Rengaskierrätys Oy kerää hyötykäyttöä varten vuosittain noin 40 000 ajoneuvonrenkaita, mikä on yli 90 prosenttia kaikista käytöstä poistuvista renkaista. Roska päivässä -liikkeen jäsenten keräämien roskien määrää ei ole tilastoitu eikä jäsenmääräkään.

Selvää on kuitenkin, että jäseniä on paljon. Jo yksi sitoutunut jäsen kerää vähintään 364 roskaa vuodessa. Sata tuhatta jäsentä kerää 36,4 miljoonaa roskaa vuodessa. Eli suurella joukolla määrät ovat suuria, vaikka yhden ihmisen vaiva on mitätön.

Maanteiden taukopaikat kuntoon

Roska päivässä -liikkeen jäsenyys on tehty mahdollisimman yksikertaiseksi. Jäsenet lupaavat kerätä päivittäin ai-

nakin yhden roskan ja haastaa lisäksi ainakin yhden uuden ihmisen kansakerääjäksi roskaa keräämään. Roskien kerääminen sopii hyvin myös autoilijoille selännotkistamiseksi.

– Olen joskus autolla liikkeessä ihmetellyt taukopaikkojen sotkuisuutta. Itse olen taukojumppana kerännyt roskaa levähdyspaikoilta, jotta paikka jäisi siistimmäksi seuraavia tulijoita varten. Jos useat autoilijat toimisivat samoin, siistiytyisivät taukopaidat nopeasti, Ahonen sanoo.

Kaikkia ei toisten heittämiä roskien siivoaminen innosta. Motivaatiota lisää ehkä tutkimustieto, jonka mukaan siistiä ympäristöä ei roskata niin helposti kuin jo valmiiksi roskaista ympäristöä. Välinpitämättömyys kasvattaa välinpitämättömyyttä ja välittämisen välittämistä.

Tumpit purkkiin ja purkki taskuun

Tuula-Maria Ahosella ja Roska päivässä -liikkeellä on ratkaisu myös kaikkiolla maassa lojuvien tupakantumppien ehkäisemiseen. Liikkeen jäsenet ovat tänä kesänä jakaneet tupakoitsijoille käytetyistä filmpurkeista tehtyjä ilmatiiviitä matkatuhkakuppeja, jotka on



Tuula-Maria Ahonen ja matkatuhkikset.

koristeltu luontotarroilla. Tupakantumpit voi laittaa näihin matkatuhkakuppeihin, jotka sitten tyhjennetään sopivaan suurempaan roskapönttöön.

Matkatuhkakupit ovat saaneet erittäin hyvän vastaanoton ja nuorisokin tuntuu innostuneen niistä. Matkatuhkakuppeja voi helposti tehdä itsekin mistä tahansa tiiviistä purkeista. Itse tuunattu matkatuhkakuppi on myös persoonallinen lahja tupakoitsijalle annettavaksi.

Roska päivässä -liikkeen kotisivut löytyvät helposti netistä lyömällä hakukoneeseen hakusanaksi vaikkapa sanan ”roska”.



KYNNETTÖMÄT RAATELEMME KAPPALEIKSI!

Kaljuimmatkin kulkijat ovat meille kelpo saalista. Käytännössä kaikille pitonsa menettäneille renkailla löytyy uutta, järkevää käyttöä. Osa revitään rouheeksi ja osa toimitetaan kokonaisina rengasrunkoina uusiokäyttökohteisiinsa. Hyväkuntoisimmat rungot pinnoitetaan uudelleen ja ne jatkavat tuttua kulkuaan liikenteessä.

Yli 90 % vuosittain käytöstä poistuvista renkaista kerätään maassamme kierrätykseen ja uusiokäyttöön! Vuonna 1995*) aloitetun jättiurakan aikana satojatuhansia tonneja arvokasta mustaa raaka-ainetta on saatu **Suomen Rengaskierrätys** kautta takaisin järkevään käyttöön - säästämään rahaa ja korvaamaan uusiutumattomia luonnonvaroja. Ja vastuullinen urakointi jatkuu yli kolmen miljoonan renkaan vuosivauhdilla!

SUOMEN
Rengaskierrätys Oy
www.rengaskierratys.com

*) Valtioneuvosto velvoitti 12.10.1995 päätöksessään nro 1246 rengasalan toimijat huolehtimaan käytöstä poistettujen renkaiden toimittamisesta hyötykäyttöön. Tätä maamme ensimmäistä tuottajavastuuseen perustuvaa viranomaispäätöstä toteuttamaan perustettiin samana vuonna Suomen Rengaskierrätys Oy, joka organisoii kierrätyksen ja jonka valtuuttamana operaattorina tällä hetkellä toimii Kuusakoski Oy.