

Renkaankierrätys

Suomen Rengaskierrätys Oy:n tiedotuslehti

2 • 2018



Kierrätysrenkaat maarakentamisessa [6](#) • Yritys Jatkuva Neliveto [8](#) • Raskaan kaluston rengasvauriot [9](#)
Alan vaikuttaja Erkki Ahlavuo [12](#) • Kolumnisti Jussi Halli [15](#)



MONI- PUOLINEN MÖNKIJÄ

Mönkijästä on moneksi. Siitä on paljon apua mitä erilaisimpiin huoltotöihin ja tavaroiden kuljetukseen. Mitä vaikeampi maasto, sitä suurempi hyöty.

Kalajoen Timantti-kairaus (KATI) palvelee kaivosalaa malminetsinnän näytekairaus-ten tekijänä erityisesti Ruotsissa, Norjassa ja Suomessa. KATI on alan ensimmäinen suomalainen yksityinen yritys. Se on perustettu 1980.

Kairaamisessa mönkijät ovat arkisia työkaluja, joilla on elintärkeä rooli alati kasvavassa liiketoiminnassa. Ne muodostavat kairaus-yksikön ja tukikohdan välisen napanuoran, joka vie miehistön työmaalle ja toimii myös polttoaineiden ja kivi-näytteiden kuljetusvälineenä.

Vaativimmat ajopaikat löytyvät Ruotsin ja Norjan suurtureilta. Ne nousevat melkein pystyyn kuin seinä, minkä takia etenemään pääsee vain kuusipyöräisellä lavamönkijällä.

KATI:n 20 mönkijän renkaat uusitaan olosuhteista riippuen keskimäärin vuosittain, joten myös kierrätettävää syntyy. Yhtiö on Jatkuvan Nelivedon vakioasiakas.

LUE LISÄÄ s. 6-7.

2/2018

4 Tien päällä

Renkaista johtuvat henkilö- ja pakettiautojen onnettomuudet ovat vähentyneet

6 Hyötykäyttö

MARA-asetus helpottaa kierätyksen renkaiden hyödyntämistä maarakentamisessa

8 Yrittäjä

Timo Saari, Jatkuva Neliveto/Bogger Europe

9 Turvallisuus

Kaivoslouheauton järeä rengas ei joskus voi mitään pienelle kivelle

10 Kierrätys

Limingassa käytetään kierrätysrenkaita ampumaurheilukeskusten rakentamisessa

12 Alan vaikuttaja

Erkki Ahlavo, RVK Uutisten päätoimittaja

14 Tuottajavastuu

Näin kierrätämme muovia

15 Kolumni

Jussi Halli: Auto ei häviä



"Jos minä en näitä myisi, eivät asiakkaat saisi renkaitaan välttämättä mistään."

Timo Saari

Jatkuva Neliveto/Bogger Europe

Erikoinen sää tuo ongelmia renkaille

LÄMPIMÄN KESÄN jälkeen kannattaa kesärenkaiden kunto tarkistaa huolella. Kuumen ja sateettoman sään vuoksi ajokelit ovat olleet koko kesän loistavat. Tämän takia ei monikaan ole tullut mietineeksi renkaidensa kuntoa. Syksyllä kelit muuttuvat kosteiksi ja teiden pinnat märiksi. Kuivalla kesäasfaltilla hyvin toiminut rengas ei enää toimikaan, kuten sen pitäisi.

Tieliikennelain määräämä minimiurasyvyys 1,6 mm ei syyskeleillä riitä, vaikka renkaat vielä olisivatkin lailliset. Alle neljän millimetrin urasyvyys ei takaa turvallista pitoa sateisilla keleillä, kun asfaltin päälle alkaa kertyä vettä. Kuluneet kesärenkaat kannattaa nyt vaihtaa uusiin, niin syksyllä voi ajaa ja keväällä taas lähteä liikenteeseen kesärenkailla turvallisesti mielin.

OLEMME UUDISTANEET verkkosivujamme. Ne ovat saaneet uuden etusivun, ja samalla sisältörakennetta on selkeytetty. Haluamme tarjota monipuolista tietoa renkaiden kierrätyksestä eri ryhmille niiden tarpeiden mukaan. Nyt niin rengasalan ammattilaiset, rengastietoa etsivät autoilijat kuin kouluesitelmää tekevä nuorikin löytävät tarvitsemansa tiedon entistä helpommin. Kannattaa käydä tutustumassa.

Kierrätysterveisin,

Risto Tuominen

päätoimittaja



Renkaankierrätys



SUOMEN
RENGASKIERRÄTYS

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

Tuottaja Jouko Vuorela • **Art Director** Mikko Hirvonen • **Kansikuva** Henri Luoto

Paino Forssa Print • **palaute@rengaskierratys.com** • **www.rengaskierratys.com**

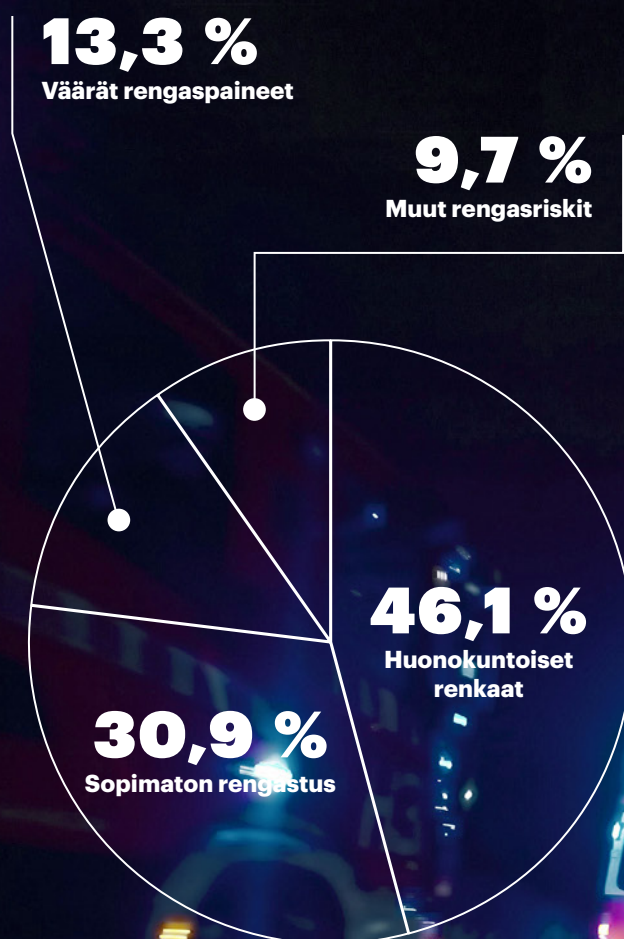
Tilaa Renkaankierrätys-lehti nettisivuiltamme: www.rengaskierratys.com

Rengasriski pienentynyt

Renkaista johtuvat henkilö- ja pakettiautojen onnettomuudet ovat vähentyneet viime vuosina. Esimerkiksi vuonna 2015 tapahtui 21 renkaiden kuntoon liittyvää kuolonkolaria, kun 2000-luvulla niitä oli vuosittain keskimäärin 29.

KUVA LEHTIKUVA

ONNETTOMUUDEN AIHEUTTAJIEN RENGASRISKIT 2000–15



RENGASRISKI	LKM	OSUUS
Huonokuntoiset renkaat	276	46,1 %
Kuluneet renkaat	164	
Heikkokuntoiset nastarenkaat	112	
Sopimaton rengastus	185	30,9 %
Keliin sopimattomat renkaat	119	
Ominaisuuksiltaan erilaiset renkaat	61	
Ajoneuvoon sopimattomat renkaat	5	
Väärät rengaspaineet	80	13,3 %
Liian alhaiset rengaspaineet	60	
Erilaiset rengaspaineet	20	
Muut rengasriskit	58	9,7 %
YHTEENSÄ	599	100 %

LÄHDE: AUTONRENGASLIITTO

”

Renkaat ovat 2000-luvulla olleet riskitekijä 14 %:ssa henkilö- ja pakettiautojen kuolonkolareista.

Kerro, mistä haluaisit lukea tässä lehdessä? palaute@rengaskierratys.com

3–5 mm

Joulu-, tammi- ja helmikuun aikana on käytettävä talvirenkaita (nastaren-
gas/nastaton), joiden kulutuspinnan
pääurien syvyys on vähintään 3 mm.
Lumisella ja jäisellä kelillä ajettaessa
turvasuositus urasyvyydeksi on
vähintään 5 mm.

www.autonrengasliitto.fi



EI KUMITETTUJA TELOJA, KIITOS!

Jos kumitettu tela joutuu rengasleik-
kuriin, se rikkoo leikkurin. Niitä ei saa
jättää Rengaskierrätyksen vastaan-
ottopisteisiin renkaiden sekaan.
Kumitettuja teloja käytetään pienkai-
vureissa ja moottorikel-
koissa.



YMPÄRISTÖASIAT HALLINTAAN

Suomen Rengaskierrätys Oy
on julkaissut jäsenyrityksilleen
suunnatun ympäristökäsikirjan.
Käy tutustumassa!

[www.rengaskierratys.com/
ymparistoohjelma](http://www.rengaskierratys.com/ymparistoohjelma)



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

Vieraile verkko- sivuillamme

Voit jättää käytetyt renkaasi mak-
sutta johonkin yli 2900 vastaan-
ottopisteestämme
ympäri maan.
Lähimmän löy-
dät verkko-
sivujemme
kätevästä
karttapal-
velusta.



www.rengaskierratys.com

VANTEET POIS LISÄMAKSULLA

Rengaskierrätyksen vastaanotto-
pisteet ottavat maksutta vastaan
vain vanteettomia renkaita. Van-
teita poistetaan rengasliikkeissä
erikseen sovittavaa korvausta
vastaan.



Runkomies- kortti uudistui

Uudet, oheisen kuvan
mukaiset runkomieskortit
on otettu käyttöön 1.1.2018.
Vanhat kortit eivät ole enää
voimassa.



**Ennen ympäristö-
luvan saaminen
saattoi kestää
jopa 3 vuotta,
nyt viranomaiset
voivat hyväksyä
käyttöilmoituksen
3 päivässä.**

**MARA-asetus
mahdollistaa kier-
rätysrenkaiden
käytön maaraken-
tamisessa ilman
ympäristölupaa.**

RAKENTAVA NORMINPURKU

Kiertotaloutta tukeva MARA-asetus on tehnyt rengasjätteen hyödyntämisestä maarakentamisessa helppoa ja suoraviivaista.

TEKSTI MARJUKKA PUOLAKKA KUVA ANTTI VETTENRANTA

MARA-asetus on vuoden alusta mahdollistanut rengasjätteen käytön maarakentamisessa ilman ympäristölupaa. Lupa-prosessin korvaa valtion valvontaviranomaiselle tehtävä ilmoitus.

”Ilmoitus on hyvinkin suoraviivainen ja nopea menettely, jonka myötä ympäristöviranomaisten tietojärjestelmään saadaan tieto jätteen laadusta, määrästä ja sijoituspaikasta”, kertoo asetuksen valmistelussa mukana ollut Suomen ympäristökeskuksen (SYKE) ryhmäpäällikkö **Jani Salminen**.

”Aiemmin moni rakennushanke ehti valmistua ympäristöluvan 1,5–3 vuoden käsittelyn aikana. Nyt esimerkiksi Haapaveden ampumaradan vallien korotuksissa päästiin tehokkaasti hyödyntämään rengasjätettä, kun ilmoitus hyväksyttiin kolmessa päivässä”, sanoo asetuksen valmisteluun niin ikään osallistunut Laatuinsinöörit Oy:n **Hannu Aurinko**.

MARA-ASETUS – valtioneuvoston asetus eräiden jätteiden hyödyntämisestä maarakentamisessa – koskee väylä-, kenttä- ja vallirakentamista sekä teollisuus- ja varastorakennusten pohjarakenteita. Kokonaisten renkaiden ja rengasleikkeen ohella sen piiriin kuuluvat muun muassa betoni- ja tiilimurske, eräät lentotuhkat, leijupeti- ja valimohiekat, kalkit sekä asfalttimurske ja -rouhe.

”Uudistus tuo kierrätysjätteitä samalle viivalle neitseellisten luonnonmateriaalien kanssa. Uskon, että se parantaa rengasjätteen asemaa ympäristöriskittömänä maarakentamismateriaalina”, Salminen toteaa.

”Rengasjätteellä on maarakentamisessa monia ylivertaisia ominaisuuksia esimerkiksi suojavalli-, kevenys-, kuivatus- ja täyttörakenteena”, sanoo Aurinko.

Rengasjätteellä voidaan keventää rakenteita esimerkiksi savipohjan päälle rakennettaessa, sillä sen paino kuutiometriä kohti on vain noin 500 kiloa (esimerkiksi kuutiometri vettä painaa 1000 kiloa). Se on myös

hyvä routaeriste. Rengasjätteen erinomaisesta vedenjohtokyvystä on puolestaan hyötyä esimerkiksi rakennuksen viereen parkkipaikalle tehtävässä vesivarastossa.

”Suomessa kertyy noin 55000 tonnia rengasjätettä vuodessa. Massana tämä on pieni määrä koko rakentamisessa. Rengasjätettä ei kannatakaan käyttää kohteissa, joissa sen ylivertaiset ominaisuudet jäävät hyödyntämättä”, Aurinko huomauttaa.

JÄTTEEN HYÖTYKÄYTTÖ maarakentamisessa edellyttää jätteen tuottajilta laadunvarmistusjärjestelmää, jolla materiaalin riittävä laatu voidaan etukäteen luotettavasti osoittaa.

”Rengasleikkeen jätevirta on yleensä tasalaatuista, mutta sitä koskevat samat laadunvarmistusvelvoitteet kuin muutakin asetuksen piirissä olevaa jätettä. Laadunvalvonnan tulokset liitetään viranomaiselle tehtävään rekisteröinti-ilmoitukseen”, Salminen sanoo.

Rengasjätteen ympäristökelpoisuuden raja-arvot määritetään polyaromaattisten hiilivetyjen eli PAH-yhdisteiden pitoisuuksina. Tämän suhteen Aurinko löytää asetuksesta epäkohdan, johon hän toivoo muutosta.

”Renkaiden valmistusta koskeva EU-direktiivi määrittää raja-arvot auton alla käytettävien renkaiden PAH-yhdisteille. Maarakentamisasetus edellyttää tietoja myös sellaisista PAH-yhdisteistä, joita ei EU-direktiivissä ole mainittu. Neljästi vuodessa vaadittava näytteenotto on turha, sillä rengasjätteen käsittelyprosessissa rengasmateriaalin koostumus ei muutu millään tavalla”, toteaa Aurinko.

MARA-asetuksen soveltamisohje on parhaillaan koekäytössä, ja siitä kerätään lausuntojen avulla palautetta.

”Mikäli epäselvyyksiä ilmenee, voidaan niihin tarvittaessa puuttua tarkistusten kautta”, sanoo Salminen. ●

Uusille urille

TEKSTI JUHA-PEKKA HONKANEN KUVA HENRI LUOMA

”**KONTILLISESSA OFF ROAD** -renkaita saattaa olla kiinni 100000 euroa. Jos erikoisrenkaiden päiväykset alkavat vanheta, voi tappiota tulla kymmeniä tuhansia euroja. Eihän tässä ole mitään järkeä!” puuskahtaa Jatkuva Neliveto -rengasliikkeen yrittäjä **Timo Saari**.

”Mutta jos minä en näitä myisi, eivät asiakkaat saisi renkaitaan välttämättä mistään.”

Palvelualltius on tullut Timo Saarelle verenperintönä. Erikoisrengasliike alkoi Saaren omana projektina Kalajoen Kumikorjaamossa, johon hän oli seurannut vanhempiensa **Sauli** ja **Kaisa Saaren** jalanjalkia kiireapulaiseksi, asentajaksi ja myyjäksi. Liikkeen oli perustanut isoisä **Urho Saari** vuonna 1945. Vianor osti perheyrittäjän liiketoiminnan vuonna 2016, mutta erikoisrenkaat jäivät kaupan ulkopuolelle.

VARASTOMYYMÄLÄSSÄ ON mönkijän renkaita ja off road -renkaita myös yleiskäyttöön, mutta erikoiseksi sen tekee bogger-renkaiden laaja valikoima. Termillä viitataan Saaren mukaan möyrimiseen syvimmissä mutasyvänteissä maastoautoilla ja mönkijöillä.

Kaupankäynti bogger-renkailla on haastavaa, sillä rengassarja voi maksaa tuhansia euroja. Harvinaisimpia malleja ei välttämättä edes valmisteta vuosittain, joten varastotilauksissa on pakko ennakoida roimasti. Riskinotto on tuonut kiitollisia asiakkaita. Saaren mukaan useat verkkokaupat pitävät bogger-renkaita valikoimissaan, vaikkeivät voisi toimittaa niitä välttämättä pitkäläkään odotusajalla. Kansainvälistä kauppaa Saari tekee Bogger Europe -aputoiminimellä.

”Erästä pietarilaista asiakasta oli aikaisemmin jymäytetty verkkokaupassa, joten hän ajoi tänne asti varmistukseen, että todellakin saa renkaat. Isä tarjosi mökkiämme yöpaikaksi, mutta hän pakkasi renkaat ja lähti saman tien kotiaan kohti.”

EI OLE tavatonta, että kasitien varteen Kalajoelle ajetaan rengaskaupoille Ruotsista pitkän päivämatkan takaa. Viime vuonna Saari myi valtaosan boggereistaan ulkomaille: Ruotsiin, Viroon, Slovakiaan ja Romaniaan.

”Venäläiset ja saksalaiset ovat löytäneet WhatsAppin, ja yhä useampi kauppa syntyy viestittelemällä.”

Kotimaan kauppaa Saari on tehnyt puhelimitse niin kiivaasti, että hänellä on kännykässään kanta-asiakkaiden numeroita yli 5000 kappaletta.

”Mönkijäharrastajat ovat tavallisesti parikymppiisiä miehiä, joten sehän meni siihen, että ensin saunassa puitiin rengasvalintoja ja sitten soitettiin minulle aika myöhäänkin, miten asia oikein on. Olin päättänyt olla aina tavoitettavissa, joten se kävi aluksi aika raskaaksikin. Nyt meno on asettunut”, Saari naurahtaa. ●

”
Yhä useampi kauppa syntyy nykyään viestittelemällä.



Ulkoisen esineen isku voi aiheuttaa järeällekin renkaalle viilto- ja kudolvaurion, jolloin se ei enää pysty pitämään painetta sisällä.

Ilman paineita

Oikea ilmanpaine on renkaalle ihan yhtä tärkeä kuin öljy moottorille.

TEKSTI JA KUVA JUSSI ESKOLA

Kaivoslouheauton rengas on järeä, mutta joskus sekään ei mahda mitään pienelle kivensirulle. Jos kulutuspintaan tullut pisto aiheuttaa kudolvaurion katkeamista eikä vauriota huomata, seuraukset voivat olla melkoiset.

”Jossain vaiheessa rengas ei enää jaksa pitää painetta sisällään ja se räjähtää”, Bridgestonen avainasiakaspäällikkö **Jouni Kalpio** kertoo.

”Tuollaisen 59/80R63-kokoisen renkaan ilmatila on noin 9800 litraa. Kun rengas on pumpattu seitsemän barin paineeseen, räjähtäessä siitä vapautuu noin 68 kuutiota ilmaa sekunnin murto-osassa.”

Siinä sitten vaurion aiheuttanut pikkukivi ja paljon muutakin lentää kauas. Onneksi tällaiset vauriot ovat nykypäivän laadukkailla renkailla harvinaisia. Rengasturvallisuus on teollisuudessa ja kaivoksilla varsin hyvällä mallilla, Kalpio kertoo 36 vuoden rengasalan kokemuksellaan.

”Ymmärrys ja tietous rengasasioista ovat selkeästi parantuneet. Työmailla tekeminen on pääsääntöisesti kontrolloitua, ammattimaista ja turvallista.”

Kuten pienemmissäkin renkaissa, tyypillinen järeä renkaan vaurio johtuu mekaanisista syistä. Kulutuspintaan tulee pisto tai kylkiosa viilto.

”Esimerkiksi louheen pala jää kiinni renkaan urien väliin ja painuu lopulta kumin sisään. Tällaiset vauriot näkee paljaalla silmälläkin.”

Jos korjausta ei tehdä heti, peli voi olla menetetty.

”Nykypäivän työkonerenkaassa on täysteräsrunko ja sen päällä täysteräsvyöpaketti. Kumi suoja terästä kosteutta vastaan. Jos suojaus pettää, ruostuminen alkaa heti, leviää nopeasti ja tuhoaa rungon.”

Vauriot saattavat aiheutua myös käyttövirheistä, ja niiden ehkäisemisessä kuljettajalla on suuri vastuu. Renkaan kuormitusta voidaan seurata tkph-arvolla, joka on luku, tonnia ja kilometriä tunnissa.

”Se tulee renkaan keskikuormasta ja työvuoron keskinopeuden summasta. Jos valmistajan antama tkph-arvo ylittyy, on vähennettävä kuormaa tai nopeutta.”

Työtehoja maksimoitaessa saatetaan kuitenkin sortua riskinottoon. Esimerkiksi kaivoslouheauto voi kantaa jopa 300–400 tonnin kertakuorman malmia. Vajaalla paineella rengas olisi tuolloin kovilla.

”Ilma kantaa kaiken kuorman. Rengasrunko on vain ikään kuin paineastian kuori, joka mahdollistaa sen, että ilma pysyy sisällä”, Kalpio kuvailee.

”Oikea ilmanpaine on renkaalle ihan yhtä tärkeä kuin öljy moottorille.” ●

RAKENNETAAN RENKAILLA

Pohjois-Pohjanmaalle nousee yksi Euroopan suurimmista ampumaratakeskuksista, Ruutikangas. Sen rakentamisessa käytetään kymmeniä tuhansia kuutioita kierrätysrenkaita.

TEKSTI JUHA-PEKKA HONKANEN KUVAT KAI TIRKKONEN

Projektipäällikkö **Janne Huovinen** Graniittirakennus Kallio Oy:stä (GRK) viittoon laajan hakkuuaukean toiselle laidalle ja luettelee rakennettavien ampumaratojen järjestyksen. Laitimmaisena on hirvikiväärirata.

”Hirvikiväärin luoti on tappava neljään viiteen kilometriin asti, joten suojausten pitää olla kunnossa”, Huovinen sanoo.

Harhalaukaukset estetään korkeilla suojavalleilla, jotka reunustavat jokaisesta Limingan ja Lumijoen kuntien rajalle rakennettavaa rataa. Kyse ei ole pienistä hiekkapenkoista, vaan matalimmillaan kolmemetrisistä ja korkeimmillaan kahdeksanmetrisistä töyräistä.

Ruutikankaan ampumaratakeskuksen kivääriradoille varattu valtava aukio on vain yksi nurkka 92 hehtaarin laajuudesta ampumarata-alueesta, joten korkeita valjeja rakennetaan yhteensä satoja metrejä. Samalla ne kahmaisevat uumeniinsa käytännössä kaikki Pohjois-Suomesta kertyvät kierrätysrenkaat muutaman seuraavan vuoden ajan.

”Kaikkiaan kierrätysrenkaita tarvitaan kymmeniä tuhansia kuutioita. Onhan se huima määrä”, Huovinen sanoo.

ENSIMMÄISTÄ KOLMEMETRISTÄ vallia on rakennettu syksyn kynnyksellä pari sata metriä. Operaattorina toimivan Kuusakosken autot ovat kärränneet rengaskuormia kasitien varrella sijaitseval-

le työmaalle jo muutaman viikon ajan. Renkaat asetetaan vallin rakenteisiin joko kokonaisina tai paalattuina. Ne kasaataan vallin ytimeksi, minkä jälkeen ne verhotaan maanpeitekankaalla ja päällystetään maa-aineksilla.

”Kokonaisilla renkailla rakentaminen on sujuvaa silloin, kun ne voidaan siirtää kuormasta suoraan rakenteeseen Kuusakosken koura-autoilla. Renkaat tai paalit asetellaan paikoilleen kahmarilla varustetulla kaivinkoneella.”

Kierrätysrenkaat sopivat Huovisen mukaan erinomaisesti maarakentamiseen niiden keveyden takia. Renkaista ei myöskään irtoa päästöjä maaperään. Kierrätysrenkaita käytetään lisäksi rouheena kevennyksenä pintakerrokselle.

4 × FAKTA

1 Ruutikankaan ampumaratakeskuksen koko on 92 hehtaaria.

2 Keskukseen tulee 35 ampumarataa.

3 Rakennushankkeen kustannusarvio on 11 miljoonaa euroa.

4 Ruutikankaan pysäköinti-alueella on parkkipaikka 800 autolle.

”Kaikkien näiden vuosien jälkeen aletaan kierrätysmateriaalien käytöstä olla vihdoinkin kunnolla kiinnostuneita”, toteaa Graniittirakennus Kallio Oy:n projektipäällikkö Janne Huovinen.

Toisin kuin kiviaines, rengasrouhe ei painu savimaahan.

”Rouhe tekee mielettömän hyvän kantavan patjan pehmeiden alustojen päälle. Suurimmat vallit pitäisi muussa tapauksessa paaluttaa, mutta kierrätysrenkaiden avulla ne voidaan rakentaa ilman paalutusta”, Huovinen sanoo.

Koko ampumaratahanke toteutetaan kiertotalousperiaatteella. Kierrätysrenkaiden lisäksi materiaaleina käytetään ylijäämämaata, betonimursketta ja teollisuuden sivutuotteita. Ratkaisu säästää rahaa ja tekee mahdolliseksi 11 ammunta-, metsästys- ja reserviläisyhdistyksen monivuotisen haaveen: vanhoja pohjavesialueille tehtyjä ratoja voidaan nyt sulkea, ja uusi rata mahdollistaa jopa MM-

tasoisten ammuntilkypailujen järjestämisen.

ELOKUUN LOPUSSA ampumaratakeskuksen taustajoukot odottavat päätöstä valtion rahoituksesta. Budjetti on noin 11 miljoonaa euroa, josta suurimman osan vie maansiirtotyöt.

Hanke etenee, sillä Huovinen kertoo GRK:n olevan siinä mukana myös omalla taloudellisella riskillään. Se halutaan ottaa, sillä työmaa mahdollistaa kiertotalouden menetelmien käyttämisen monella osa-alueella. Haasteita on riittänyt, esimerkiksi betonimurskeen välivarastointi vie melko lailla tilaa työmaalla.

”Rakentamisen vauhti riippuu saata-ville olevien kierrätysmateriaalien mää-

rästä. Yhdestä kohteesta purettava materiaali hyödynnetään parhaassa tapauksessa heti toisella työmaalla.”

GRK:lla odotetaan, että kierrätysmateriaalien, esimerkiksi kierrätysrenkaiden käyttö lisääntyy huomattavasti maarakentamurakoissa. Yritys on aktiivisesti mukana kierrätysmateriaalien monipuolisessa hyödyntämisessä työmailla. Kehitys on ollut mieluista jätteiden ja kierrätysmateriaalien hallinnan parissa 25 vuoden ajan työskennelleelle Huoviselle.

”Kaikkien näiden vuosien jälkeen kierrätysmateriaalien käytöstä aletaan vihdoinkin olla kunnolla kiinnostuneita. Tärkeintä on vakuuttaa kunnat ja valtio. Niiden takana ovat suuret rakennusmasinat, joilla muutos saadaan aikaiseksi.” ●

RENGASALAN YTIMESSÄ

Erkki Ahlavuon ura autoalalla alkoi korjaamon lakaisuharjan varresta. Tänä vuonna hänen luotsaamansa Automediat Oy:n julkaisema RVK Uutiset täyttää 40 vuotta.

TEKSTI MARJUKKA PUOLAKKA KUVA KIRSI TUURA

RVK Uutiset on Suomen ainoa rengas- ja korjaamoalan erikoislehti. Sen menestyksen taustalla ovat kova työ ja kokemus autoalan erikoisaloilta. Parhaana opinahjonaan lehden päätoimittaja **Erkki Ahlavu** pitää kolmivuotista ammattikoulua, vaikkei sieltä valmistuneella 17-vuotiaalla stadin kundilla vielä ajokorttia ollutkaan.

”Korjaamolla nuorille hepuille laitettiin harja käteen. Duuni alkoi lattian lakaisusta, josta pääsin pikku hiljaa työnvastaanottoon ja työnjohtoon. Sotaväen ja autopataljoonan jälkeen valmistuin autoteknikoksi”, kertoo Ahlavu.

Kuuden vuoden ammattikoulutus, hyvät työpaikat, erikoiskursseja, korjaamokokemus ja sopivasti teoriaa. Näillä eväillä 25-vuotias Ahlavu siirtyi 1967 Autoalan Keskusliittoon, jossa hän teki kolme vuotta töitä toimitusjohtaja, majuri **Oskar Laakson** apulaisena.

”Sain erinomaisia kontakteja vanhempaan yrittäjäkuntaan, sodan käyneisiin miehiin, joiden tietoa, kokemusta ja osaamista imuroin itseeni.”

Seuraava työsarka oli Autonrengasliitossa, jonka toiminnanjohtajuus työllisti Ahlavuuta kymmenen vuoden ajan.

”Autonrengasliitto on edelleen erittäin vahva järjestö. Yhdessä Suomen Rengaskierrätyksen kanssa se on tehnyt kansainvälisestikin arvokasta työtä renkaiden uusiokäytössä.”

UONNA 1979 Ahlavu perusti Rengasuutiset-lehden, joka tänään tunnetaan RVK Uutisina.

”Lehden parissa aloittaessani minulle sanottiin, ettei siitä mitään tule: kolmen numeron jälkeen loppuvat materiaali ja ilmoittajat”, Ahlavu kertoo.

”Lehteä on nyt tehty 40 vuotta, minä aikana siinä on julkaistu 7000 sivun verran rengas-, varaosa- ja autoalan erikoistietoa.”

Kahdeksan kertaa vuodessa ilmestyvän lehden vuotuinen B2B-levikki on noin 20000. Lehden teossa on

vuodesta 2000 ollut tiiviisti mukana Ahlavuon vaimo **Valentina**.

”Olemme Vallun kanssa työpari, joka toimii pirun hyvin yhdessä. Hänellä on kaksi yliopistotutkintoa ja erinomainen kielitaito, mikä on erikoislehden tekemisessä välttämätöntä. Vallu liikkuu asiakaskunnassa ja ulkomaille ja siirtää sieltä saadun tiedon lehtemme.”

Ahlavu ei kiellä, etteikö lehden tekoon olisi mahdunut myös hankalampiakin hetkiä.

”Työ on ollut välillä vaikeaa, mutta periksi ei ole annettu. Uskon, että kaikilla aloilla tarvitaan omaa erikoislehteä.”

Kuin vakuudeksi kesken haastattelun postiluukusta tipahtaa kesäkuun RVK Uutiset, jossa lukuisat autoalan jälkimarkkinoijat onnittelevat 40-vuotiaista uutislehteä.

”Ikä on hidastanut tahtiani, mutta kokemus, hiljainen tieto ja arkistot paikkaavat paljon. Päävastuu lehden teosta ja kustannusyhtiöstä on siirtymässä vaimolleni, ja yhdessä jatkamme edelleen mediatyötä kovalla ammattitaidolla ja intohimolla.”

ERKKI AHLAVUO korostaa koulutuksen merkitystä niin autoalan julkaisutyössä kuin alalla muutenkin.

”Rengasalan kehitys Suomessa ollut huimaa, ja koko autoala menee niin lujaa eteenpäin, ettei ilman jatkuvaa tiedonhankintaa pärjää vauhdissa.”

Autoalan peruskoulutukseen hän perää remonttia. Rengasalan erikoissektorien koulutus eli asennus, huolto, korjaus, pinnoitus ja varastointi pitäisi saada tärkeäksi osaksi ajoneuvo- ja konetekniikkaa. Myös sesonkiasentajille tarvitaan järjestelmällistä pikakoulutusta, ja kierrätysalan kehityksin lisää osaltaan koulutustarvetta. Auto- ja rengasala tarvitsevat osaavia tekijöitä myös jatkossa.

”Kumirenkaita on niin kauan kuin autojakin. Autokanta uusiutuu parissa kymmenessä vuodessa. Alan ihmisiä tarvitaan pyörittämään rengasalaa pitkälle tulevaisuudessakin.” ●



**Uskon, että
kaikilla aloilla
tarvitaan omaa
erikoislehteänsä.**

**RVK Uutisten
päätoimittaja
Erkki Ahlavuo on
Autonrengasliiton
kunniajäsen.**

Muovi kiertämään

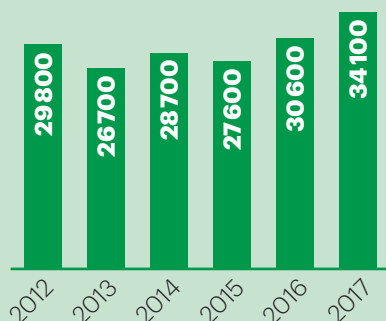
Mihin muovipakkauksen voi jättää kierrätettäväksi maksutta?

TEKSTI JOUKO VUORELA

Mikä on Suomen Uusiomuovi Oy?

Suomen Uusiomuovi Oy on perustettu 1992, joten se on yksi vanhimmista muovipakkausten tuottajayhteisötoimijoista Euroopassa. Nykyisin se vastaa kotitalouksien ja elinkeinotoiminnan muovipakkausten kierrättämisestä, pois lukien pantilliset muovipakkaukset. Sen palveluita käyttää noin 2400 suomalaista yritystä.

Kierrätetyt muovipakkaukset 2012–17, ml. pantilliset (tonnia)



Mihin muovin voi jättää kierrätykseen?

On kaksi reittiä. Yritysten muovipakkauksia varten on 65 vastaanottoterminalia, tosin käytännössä yrityspuolella jätehuoltopalvelujen toimittajat hoitavat suurimman osan muovin kierrätyksestä. Kuluttajapakkauksia voi jättää Rinkipisteiden alueellisiin keräyspisteisiin (rinkiin.fi). Tänä vuonna niiden määrä ylittää 600 rajan. Kiinteistöillä on myös yhä lisääntyvässä määrin jätekatoksissaan oma astiansa muovipakkauksille.

Mitä kierrätysmuovista tehdään?

Yritysten muovipakkauksilla on Suomessa viittisen kierrätyskäsitelijää, ja loput viedään Ruotsiin, Baltiaan ja Puolaan. Ne eivät tarvitse jälkilajittelua, ja niistä tehdään vastaavia tuotteita kuin ne ovat olleetkin, kuten muovikalvoa. Kotitalouksien muovipakkaukset päätyvät Fortumin muovijalostamoon Riihimäelle. Siellä ne lajitellaan muovilaaduittain, murskataan, pestään monta kertaa ja granuloidaan raaka-aineeksi muovituotetehtaille.

Muovipakkausten kiinteistökeräyksen määrän pitäisi kasvaa reilusti lähitulevaisuudessa.



Mitkä ovat alan haasteet?

”EU:n pakkaus- ja jätedirektiivin mukaan kaikkien muovipakkausten kierrätysasteen on oltava vähintään 50 % vuonna 2025, kun se nyt on 27. Tavoitteeseen pääsemiseksi pitää yrityspakkausten keräystä tehostaa, kiinteistökeräys saada ihan uudelle tasolle ja lisätä muovipakkausten laitosmaista erottelua muista jätteistä. Lisääntyvät keräysmäärät täytyy pystyä jalostamaan uusio- raaka-aineiksi”, sanoo Suomen Uusiomuovi Oy:n toimitusjohtaja Vesa Soini.

Auto ei häviä

NUORENA JA YMMÄRTÄMÄTTÖMÄNÄ, aikana ennen sosiaalista mediaa, otaksuin, että yksityisautoilun vastustaminen liittyi autojen tuottamiin kasvihuonepäästöihin ja että akkutekniikan kehitys poistaisi vastakkainasettelun neli- ja kaksipyöräilijöiden välillä. Sittenmin ymmärryksen on kasvanut seurattessani, kuinka sekä sosiaalisessa mediassa että Helsingin kunnallispolitiikassa rakennetaan joka päivä uutta ja uljasta tulevaisuutta, jossa kunnon kaupunkilainen liikkuu uusien ja älykkäiden palvelukonseptien tukemana sekä luppoajat pyörää polkien.

Lopputullos – henkilöauton häviö – on näissä keskusteluissa selviö. Kun otetaan kantaa oman elämäntapavalinnan puolesta tai vastaan, kokemusasiatuntijasta tulee yhdyskuntasuunnittelija. Teiden bulevardisointi, parkkipaikkannormin runtelemat neliö hinnat ja kulutuskeskeisen elämäntapamme kestävyys tarjoavat näille suunnittelijoille näkökulmia vastustaa yksityisautoilua.

”

Yli kolme neljäsosaa piti mahdolltomana korvata omaa autoaan yhteiskäyttöisellä.

Henkilökohtainen suosikkini on kuitenkin resurssitehokkuudella ratsastaminen: yksityisomisteinen henkilöauto kun nököttää yli 90 % elinkaarestaan käyttämättömänä. (Henkilöauto on siis liki yhtä tehoton kuin suomalainen putkiremontti. LVIS-työmaalla taannoin tehty tarkastelu paljasti, että remontoitava kylpyhuone oli arkipäivisin miehittämätön 80 % aktiivisesta työajasta.)

Jos laskennallinen käyttöaste toimisi mittarina, oman elämän konmarittaminen ja resursioptimointi voisivat ulottua monelle muullekin alueelle: kerrostaloasuntojen parvekkeet, pienet saunat, ulkoiluvälinevarastot ja viinttikomerot joutaisivat pois. Sukellusvälineet, lumilaudat, trampoliinit ja höyläpenkit voisi laittaa yhteiskäyttöön tai vuokrata harrastuspaikkoihin,

joissa kakkosnelonen tai niska voisi katketa. Kesämökkien, purjeveneiden ja ulkoporealaiden kaltaisista hyödykkeistä ei kannata edes puhua tässä yhteydessä.

Kysehän ei ole vain toimintatapojen muuttamisesta energiatehokkuuden nimissä vaan arvovaikuttamisesta. Oman elinpiirin ulkopuoliset tavat ja tarpeet on helppo kuitata tarpeettomana ylellisyytenä tai mukavuudenhalusta juontuvina valintoina. Kantaa ottavan kaupunkilaisen näkökulmasta autoilusta on tulossa kuin reserviläisen liharuokapäivä, halveksittavaa puuhaa. Jos moisiin paheisiin sortuu, saa turvautua julkisiin katumusharjoituksiin.

Liikenteen uudet palvelumallit tarjoavat ratkaisuja niille, joille ajoittainen autoilu on bilepolttamisen kaltainen tapa: mieluisa vaan ei välttämätön? Sen sijaan kaikille niille, joiden elämä ei jäljittele julkisen liikenteen vuoroväliä ja linjakarttaa, ne ovat tapa käydä ratinkääntäjien kukkarolla. Helsingin Sanomien taannoisessa mielipidemittauksessa yli kolme neljäsosaa haastatelluista piti mahdolltomana korvata omaa autoaan yhteiskäyttöisellä. Nouseeko näin suuri penseys silkasta halusta seurata raskaasti verotetun peltilehmän arvonnaskua parkkiruudussa? ●



KUVA JOHANNA KINNARI



Kierrätysmaksut 1.1.2018

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

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	≥ 10,0"	1,26	1,56
102	Henkilöauton renkaat		1,40	1,74
103	Paketti- ja jakeluauton renkaat	< 17,5"	1,40	1,74
104	Kuorma- ja linja-auton renkaat	≥ 15,0"	6,89	8,54
105	Teollisuusrenkaat	≥ 15,0"	6,89	8,54
106	Traktorin vapaasti pyörivät eturenkaat, traktorin perävaunun renkaat, pienlaitteet, mönkijät ja teollisuusrenkaat poislukien ajoleikkureiden ja työntökärrien renkaat < 10"	< 15,0"	1,79	2,22
107	Maatalousrenkaat	< 20,0"	3,83	4,75
108	Maatalousrenkaat	≥ 20,0"	8,64	10,71
109	Työ- ja metsäkonerenkaat	< 300 kg	13,73	17,03
110	Työ- ja metsäkonerenkaat	≥ 300 kg	64,08	79,46
111	Pinnoitetut kuorma-auton renkaat		4,14	5,13
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