

Renkaan

kierrätys

Suomen Rengaskierrätys Oy:n tiedotuslehti

1 • 2019



Liikkuva koulu teki radan kierrätysrenkaista Lahdessa 8 • Yritysesittelyssä Rengas-Vekka Oy 6
SnapScan kertoo renkaiden kunnon 7 • Alan vaikuttaja Sirpa Pietikäinen 12 • Kolumnisti Arttu Toivonen 15



LIIKETTÄ TÖPPÖSIIN!

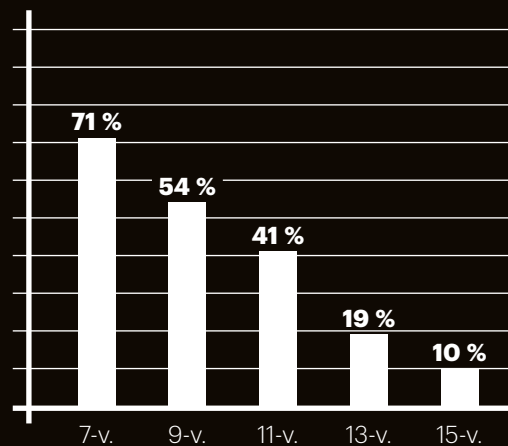
LASTEN JA NUORTEN liikuntasuositus toteaa, että päivän aikana tulisi liikkua monipuolisesti ja ikään sopivalla tavalla vähintään 1-2 tuntia. Tavoite ei valitettavasti tällä hetkellä ole lähelläkään toteutumista. Hiljattain valmistunut LIITU-tutkimus kertoo, että keskimäärin vain kolmasosa kaikista lapsista ja nuorista liikkuu suosituksen mukaan. Huolestuttavaa on se, että liikkumisen määrä romahtaa iän lisääntyessä. Ykkösluokkalaisista 71 prosenttia saavutti suosituksen, mutta yhdeksäsluokkalaisista enää vain 10 prosenttia.

Liikkuva koulu -ohjelma haluaa tehdä koulupäivistä aktiivisia ja viihtyisiä. Liikkuvassa koulussa istutaan vähemmän, kuljetaan koulumatkat omin lihasvoimin ja liikutaan välitunneilla. Viihtyisimmät koulupäivät syntyvät yhdessä tekemällä ja ottamalla oppilaat mukaan suunnitteluun, päätöksentekoon ja toimintaan.

Liikkuminen edistää oppimista. Se vaikuttaa myönteisesti erityisesti koululaisten tiedolliseen toimintaan, kuten muistiin ja toiminnanohjaukseen.

LUE SIVUILTA 8-11, miten Myllypohjan koulun oppilaat Lahdessa olivat mukana rakentamassa kierrätysrenkaista omaa esterataansa välituntien iloksi.

SUOSITUKSEN* MUKAAN LIIKKUNEET LAPSET JA NUORET IKÄLUOKITTAIN



*Vähintään 60 minuuttia reipasta/rasittavaa liikumista jokaisena tutkimuspäivänä.

LÄHDE: LIITU-TUTKIMUS 2018

1/2019

4 Tien päällä

Kierrätysrenkaita on kohta kerätty yli miljoona tonnia

6 Yrittäjä

Teija Vekka-Pirhonen,
Rengas-Vekka

7 Turvallisuus

SpanSkan kertoo kätevästi renkaiden urasyvyyden

8 Hyötykäyttö

Myllypohjan koulun pihalle Lahdessa tehtiin hauska liikuntarata kierrätysrenkaista

12 Alan vaikuttaja

Sirpa Pietikäinen,
europarlamentaarikko

14 Tuottajavastuu

Näin kierrätämme paperia

15 Kolumni

Arttu Toivonen: Auto muuttuu



"Kun auto tulee pihaan, niin asiakas on tärkein."

Teija Vekka-Pirhonen
Rengas-Vekka Oy

Ennätykset murskaksi

VANHAT ENNÄTYKSET menivät viime vuonna uusiksi suomalaisessa renkaiden kierrätysjärjestelmässä. Suomessa kerättiin vuonna 2018 erilaisia käytöstä poistuneita autojen renkaita peräti 57 152 tonnia.

Edellinen ennätys vuodelta 2015 (55 453 tonnia) parani 1 699 tonnilla. Toissa vuoden eli vuoden 2017 keräysmäärään (54 940 tonnia) kasvua tuli 2 212 tonnia.

Ennätyksen taustalla ovat vaikuttaneet yhteiskunnalliset ja ilmastolliset syyt. Parantunut taloustilanne ja viime talvien haasteelliset kelit ovat vauhdittaneet rengaskauppaa, mikä on näkynyt kierrätykseen lähtevien, käytöstä poistuneiden renkaiden kasvavana määränä.

RENKAIDEN HYÖTYKÄYTTÖMÄÄRÄ kasvoi vanhasta, vuoden 2015 ennätyksestä lähes 13 860 tonnia. Suurin osa rengasmateriaalista on mennyt materiaalihyötykäyttönä infrarakentamiseen korvaamaan maaperän neutraalista kiviainesta. Viime vuonna voimaan astuneen MARA-asetuksen myötä kierrätysmateriaalin käyttö maarakentamisessa on tehostunut entisestään.

SUOMEN RENGASKIERRÄTYS OY:N tuottajajäsenten määrä kasvoi viime vuonna 77 yrityksellä. Kasvu on merkittävä, sillä nyt järjestelmämme piirissä on 410 tuottajaa. Haluan kiittää renkaiden tuottajavastuuta valvovaa viranomaista aktiivisesta otteesta vapaamatkustuksen valvonnassa. Huolena on, näkykö jatkuva viranomaisvalvonnan resurssien leikkaaminen jatkossa vapaamatkustajien määrän lisääntymisenä. Tuottajayhteisöllähän ei ole valtaa valvoa vapaamatkustusta.

Turvallisia kilometrejä,

Risto Tuominen
päätoimittaja



Renkaankierrätys

SUOMEN RENGASKIERRÄTYS

Julkaisija Suomen Rengaskierrätys Oy • Päätoimittaja Risto Tuominen • Tuotanto A-lehdet Sisältöstudio
Paino Forssa Print • palaute@rengaskierratys.com • www.rengaskierratys.com • • • • •

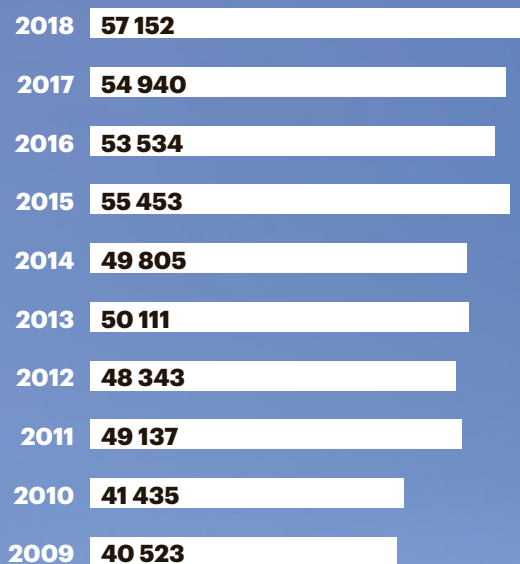
Tilaa Renkaankierrätys-lehti nettisivuiltamme: www.rengaskierratys.com

Miljoona tonnia paukkuu rikki

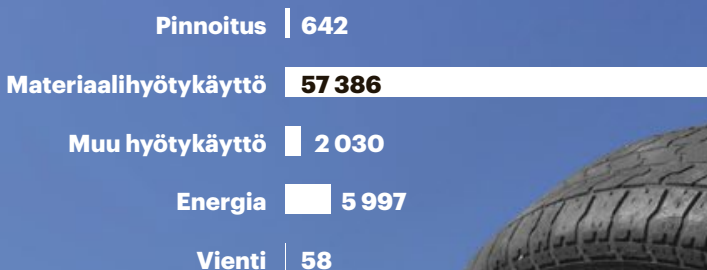
Viime vuonna vastaanotimme kierrätysrenkaita 57 152 tonnia, joka on uusi ennätys. Kaikkiaan olemme kierrättäneet renkaita 945 747 tonnia. Miljoonan tonnin raja rikkoutuu viimeistään ensi vuoden alussa.

KUVA FOTOLIA

NÄIN RENKAITA ON KERÄTTY 2009–18



NÄIN KIERRÄTETTIIN RENKAITA 2018



Viime vuonna keräsimme ennätysmäärän kierrätysrenkaita, 57 152 tonnia.

Kerro, 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 laajuudella renkaan kulutuspinnan keskiosassa. Vetsille keleille suosituksena on vähintään 4,0 mm:n urasyvyys.



YMPÄRISTÖASIAT HALLINTAAN

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

www.rengaskierratys.com/ymparistoohjelma

29.4.

Tänä vuonna nastarenkaat pitää vaihtaa pois viimeistään **maanantaina 29. huhtikuuta**; tosin niitä voi käyttää senkin jälkeen, mikäli keli sitä edellyttää.



VANTEET POIS LISÄMAKSULLA

Rengaskierrätyksen vastaanottopisteet ottavat maksutta vastaan vain vanteettomia renkaita. Vanteita poistetaan rengasliikkeissä erikseen sovittavaa korvausta vastaan.



EI KUMITETTUJA TELOJA, KIITOS!

Jos kumitettu tela joutuu rengasleikkuriin, se rikkoo leikkuriin. Niitä ei saa jättää Rengaskierrätyksen vastaanottopisteisiin renkaiden sekaan. Kumitettuja teloja käytetään pienkaivureissa ja moottorikelkoissa.



Vieraile verkko- sivuillamme

Voit jättää käytetyt renkaasi maksutta johonkin yli 2 900 vastaanottopisteestämme ympäri maan. Lähimmän löydät verkkosivujemme kätevästä karttapalvelusta.



www.rengaskierratys.com

Tiesitkö tämän rengaspaineista?

1.

Renkaiden ilmanpaineet pitää tarkistaa vähintään kerran kuukaudessa ja sen lisäksi ennen jokaista pitkää ajomatkaa.

2.

Normaalikuormalle (1–2 matkustajaa) ja täydelle kuormalle (useampi matkustaja tai painava lasti) on eri painesuositukset.

3.

Liian alhaiset rengaspaineet heikentävät auton hallittavuutta kaarteissa sekä lisäävät vesiliirron riskiä ja jarrutusmatkaa.

Perheyrittäjä

TEKSTI JA KUVA JUSSI ESKOLA

KUN RENGAS-VEKKA OY:N toimitusjohtaja **Teija Vekka-Pirhonen** osti ensimmäisen kerran autonrenkaita, hän osti niitä heti vähän enemmän – rek-kalastillisen.

”Sitä ennen en ollut ostanut renkaita edes omaan autooni. Tulin alalle pystymetsästä. En esimerkiksi tiennyt autoni rengaskokoa. Olin ehkä enemmän ummikko rengasasioissa kuin tavallinen kuluttaja.”

Aivan tuntematon ei rengasala Teijalle ollut, koska hänen isänsä oli toiminut rengasyrittäjänä Hämeenlinnassa vuodesta 1980 asti. Isän työn seuraajaksi hän ei kuitenkaan aikonut. Autonrenkaita tosin kului, kun rengasmiehen tytär kiersi 15 vuoden ajan Suomea lääkemyyjänä.

Viisi vuotta sitten Teija tuli perheyrikykseen puolen vuoden väliaikaispestiin mutta jäi pysyvästi.

”Asiat piti vain ottaa haltuun. Kaikenlaista tulee nykyään tehtyä.”

TEIJA VEKKA-PIRHOSEN arki ei ole yksipuolista: siihen kuuluu osto- ja myyntityötä, markkinointia, henkilöstöhallintoa ja hälytyskeikkoja. Lisäksi Teija toimii Autonrengasliiton hallituksessa.

Rengas-Vekka kuuluu RengasCenter-ketjuun. Suuri osa Teijan työstä on kuitenkin itsenäistä yrittäjän arkea. Itsenäisyys ei ole perheyrikyksessä itsestäänselvyys, mutta yrityksen perustaja **Pentti Vekka** on malttanut enimmäkseen pysyä eläkkeellä. Rengas-Vekka on kokonaan Teijan omistuksessa. Hänen veljensä vastuulle on siirtynyt erillisenä yrityksenä toimiva rengaspinnottamo.

”Saan tehdä itsenäisiä päätöksiä. On sellaisiakin paikkoja, joissa vanhat mestarit yrittävät määrätä loppuun asti. Tosin kyllä isä taitaa tuolla nyt pyöriä, päätellen hallin puolelta kuuluvista äänistä.”

TEIJAN NELJÄSTÄ lapsesta kaksi vanhinta on jo ollut yrityksessä kiireapulaisina, samoin poliisina toimiva aviomies.

”Pidän työn sesonkiloonteisuudesta. Sesongin aikana tosin näen joskus painajaisia, että autoja tulee ja tulee, eikä tilanne pysy hallinnassa...”

Erinomaisen henkilöstön avulla ruuhkahuiputkin hoidetaan kunnialla.

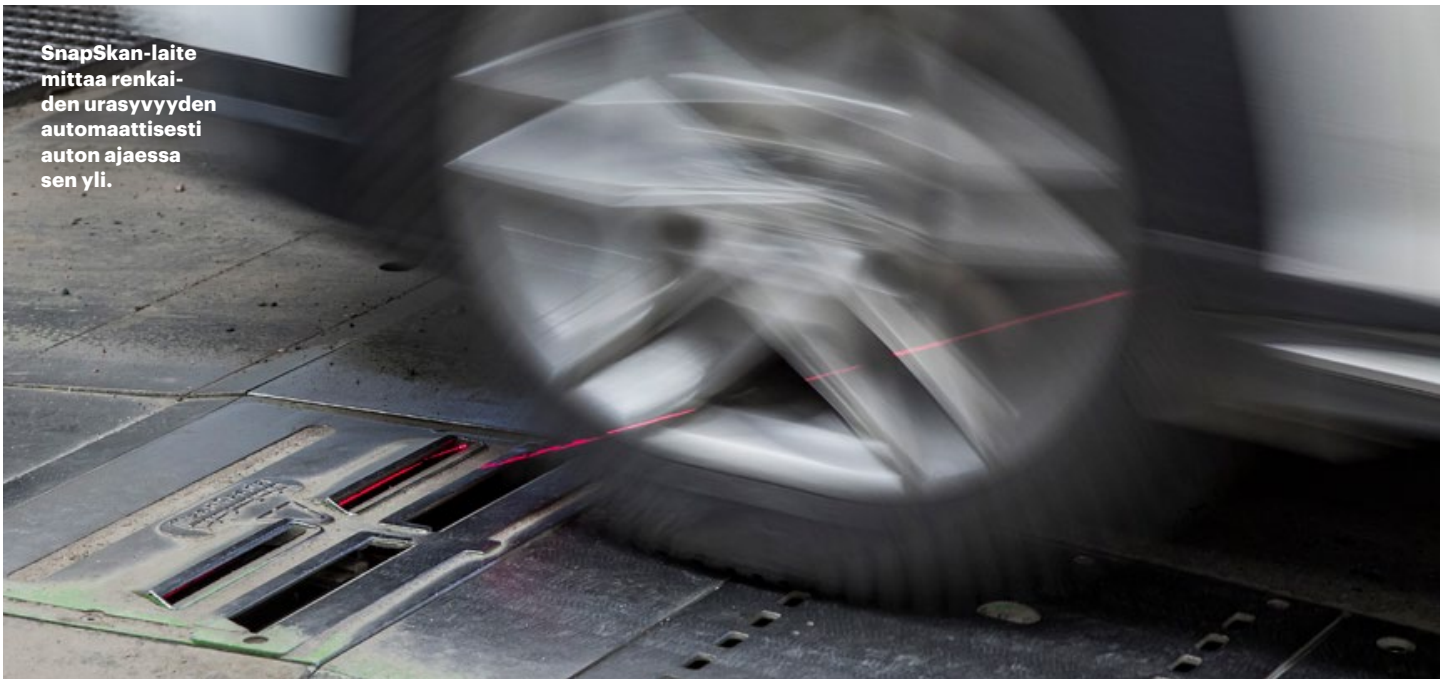
”Meillä on tosi hyvä porukka. Kaikilla on selkäytimessä, että kun auto tulee pihaan, asiakas on tärkein. Palvelualltius tulee isältä. Muistan, kuinka hän kerran lähti joulupöydästä rekkaa pelastamaan.”

Niinpä, kuin sen jatkoksi hoiti Teija Vekka-Pirhonen itsekin viime jouluna pari päivystyskeikkaa.



Neljästä lapsesta kaksi vanhinta on jo ollut kiireapulaisina.

SnapScan-laite mittaa renkaiden urasyvyyden automaattisesti auton ajaessa sen yli.



Näppärä mittari

SnapScanilla selviää helposti, ovatko renkaat turvalliset ajaa.

TEKSTI SUOMEN RENGASKIERRÄTYS KUVA PETRI MULARI

SnapScan on maksuton palvelu, joka kertoo renkaiden kulutuspintojen urasyvyydet ja niiden vaikutuksen ajoturvallisuuteen. Siitä voi nauttia jo kuuden kauppakeskuksen parkkihallissa eri puolilla Suomea ja monissa Vianor-palvelupisteissä.

SnapScan-mittalaitteen käyttäminen on helppoa. Laite skannaa renkaat automaattisesti, kun sen yli ajetaan. Sen jälkeen voi auton rekisteritunnuksen lähettää tekstiviestinä älypuhelimella numeroon 18136 tai syöttää Internet-sivulle snapskan.fi. Vainpalkaksi saa maksuttoman rengasraportin, josta näkee renkaiden kunnon.

Raportti kertoo renkaiden urasyvyydet sekä selittää sanoin ja kuvin, mitä renkaiden senhetkinen kunto tarkoittaa esimerkiksi ajoturvallisuudelle.

”Halusimme kehittää palvelun, jonka avulla autoilija saisi mahdollisimman vaivattomasti renkaidensa kunnon selville”, SnapScanista vastaava **Ville Nikkola** Nokian Renkaat Oy:stä sanoo.

”On ongelma, että moni autoilija ei tiedä, missä kunnossa hänen renkaansa ovat. Tärkein syy palvelun kehittämiselle oli liikenneturvallisuuden parantaminen lisäämällä ihmisten tietoisuutta.”

Ensimmäinen SnapScan-laite on aloittanut toimintansa syksyllä 2016. Puolessatoista vuodessa on renkaita mitattu noin 730 000 kertaa. Mittausten perusteella huonokuntoisilla renkailla kulkee joka kymmenes auto.

”Se on linjassa rengasalan muihin tutkimuksiin”, Nikkola sanoo.

Suomen noin 2,7 miljoonan henkilöauton määrään suhteutettuna tämä tarkoittaa sitä, että tiellä liikkuu lähes 300 000 autoa liian kuluneilla renkailla. Ne ovat laajavaikutteinen turvallisuusriski.

”Kun tietoisuus lisääntyy, kaikki voittavat. Suomessa käytetään yli miljardi euroa vuodessa liikenneonnettomuuksien korvauksiin.”

Suurin päälle tulee onnettomuuksien aiheuttama epäinhimillinen kärsimys, jolle ei ole hintaa.

Suurin osa SnapScanin saamasta palautteesta on ollut myönteistä, mutta epäilijöitäkin löytyy. Osa on pohtinut, ratsaako laite renkaat ja lähettää tulokset viranomaisille.

Ei se ratsaa. Tieto jää palveluun ja katoaa määräajassa, jos palveluun ei kirjauduta.

”Syllistämisen sijaan uskomme rengastiedon lisäämisen vaikuttavan autoilijoihin parhaiten.”

RENGASRATA tuo koulupihalle uutta elämää

Lahdessa sijaitsevan Myllypohjan koulun oppilaat suunnittelivat välituntiansa iloksi oman liikuntaradan. Kierrätystuotteista valmistettu rata on tuonut oppilaille paikan, jossa kaikki voivat leikkiä yhdessä.

TEKSTI JA KUVAT JUHO PAAVOLA

Myllypohjan koulun rengasradalla riittää viiks-kettä ja naurua välitunnilla.



Vilkske ja vipinä ovat lievä ilmaus, kun lahtelaisen Myllypohjan koulun 5. ja 6. luokan oppilaat kiertävät rengasrataa. Yksi hyppii, toinen ryömii, kaikki nauravat. Viime kesänä valmistunut rata on ollut ahkerassa käytössä heti lukuvuoden alusta lähtien.

Yksi suosikkileikeistä on muokattu versio legendaarisesta Peilistä.

”Pitää mennä renkaita pitkin, ja jos peili näkee sinun liikkuvan, hän määrää, montako rengasta pitää kulkea takaisin”, **Julia Saariniemi** kertoo.

Käytöstä poistetuista renkaista rakennettu rata istuu leikkeihin hyvin, sillä suunnitteluvaiheessa äänessä ovat olleet asiantuntijoista parhaat.

”Koulukoplan eli oppilaskunnan edustajista koostuvan ryhmän kanssa suunnittelimme rengasradan itse”, **Ronja Halli** sanoo.

RENKAISTA TEHDYN leikkiradan taustalla on valtakunnallinen Liikkuva koulu -ohjelma. Sen tehtävänä on kannustaa keksimään uusia tapoja liikunnan lisäämiseksi koulupäivän aikana.

Suosittujen valossa moni suomalaislapsi liikkuu liian vähän. Opettaja **Leena Högberg** kiittelee radan saavan lapset liikkeelle.

”Mukavaa on huomata se, että rata tarjoaa paikan, jossa sekä eri-ikäiset lapset että myös tytöt ja pojat voivat luontevasti liikkua yhdessä”, Högberg sanoo.

Liikunta koulupäivän aikana on tärkeää, sillä ylimääräisen energian purkaminen välitunnilla rauhoittaa opetusta. Se ei ole ainoa liikunnan hyvä puoli, Högberg huomauttaa.

”Yhdessä tekeminen lisää oppilaiden yhteenkuuluvuutta. Mielestäni sosiaalinen puoli on liikunnasta puhuttaessa tärkeää”, Högberg sanoo.

Ennen lukuvuoden alkua rengasrata löytyi jo neljän lahtelaiskoulun pihasta, ja neljä uutta rataa oli rakenteilla.

RENKAAT RADALLE on lahjoittanut kierrätysliiketoiminnan edelläkävijä Kuusakoski Oy, joka toimii Suomen Rengaskierrätys Oy:n operaattorina.

Kun renkaat oli saatu koululle, oppilaat tarttuivat rohkeasti työkaluihin ja aloittivat asennustyöt.

”Porasimme reikiä, laitoimme niihin pultit ja kiinnitimme autonrenkaita yhdeksi jonoksi”, **Julius Tuukkanen** kertoo.

Oppilaiden ei tarvinnut selvittää urakasta yksin. Lahden koulupihoja huoltava L&T viherpalvelut tarjosi heille asennusvälineitä. Yhtiö teki järeämpää kalustoa vaatineet kaivuutyöt, jotka tiiviisti hanketta tukenut Lahden Tilakeskus maksoi.

”Yksittäiset renkaat olemme ankkuroineet pulteilla ja lankuilla maapohjaan tai täyttäneet tiivistetyllä maalla niin, että ne istuvat tukevasti”, L&T viherpalveluiden työnjohtaja **Kalle Loihuranta** kertoo.

Aikaisemmin kokonaisia renkaita on leikkipaikeilla käytetty lähinnä vain keinoissa. Kokonaan renkaista valmistettu rata oli L&T viherpalveluille uusi tuttavuus.

”Jo suunnitteluvaiheessa selvitimme leikkivälinevalmistajien avulla turvallisuusnäkökohdat, kuten radan maksimikorkeudet”, Loihuranta sanoo.

Lasten ja ammattilaisten yhteistyöllä rengasradasta tuli turvallinen. Myllypohjan koulun pihalla on nyt mukava nauttia liikunnan ilosta.

SUUNNITTELE LIIKUNTARATA RENKAISTA

- Ota käyttäjät mukaan. Yhdessä suunnittelemisen teroittaa aivonystyröitä ja kasvattaa yhteishenkeä. Kun rata on valmis, se koetaan omaksi ja sitä käytetään.
- Hanki kumppaneita. Kuusakoski Oy voi toimittaa renkaita kohtuullisen määrän. Asennus- ja kuljetusapua kannattaa kysyä oman alueen yrittäjiltä ja omilta yhteistyöyrityksiltä.
- Suunnittele turvallisesti. Renkaiden on oltava ehjiä ja läpimitaltaan sekä leveydeltään niin suuria, ettei niihin ole mahdollista jäädä kiinni. Turvamääräykset voi tarkastaa oman kunnan rakennusvirastosta.
- Varaa riittävästi rahaa. Kierrätysheikkiradan materiaalit ovat verrattain edullisia, mutta työ maksaa tavallisen maarakentämistyön verran.



Rata tarjoaa paikan, jossa sekä eri-ikäiset lapset että myös tytöt ja pojat voivat luontevasti liikkua yhdessä.





MATERIAALIN TÄRKEIN KRITÉERI ON TURVALLISUUS

Vaikka leikkipaikkojen valmistus ei ole Kuusakoski Oy:n pääasiallinen leipälaji, käyttöpäällikkö **Jarkko Lahti** näkee pienten rengasmäärien lahjoittamisen kouluille myönteisenä.

”Renkaat selvästi kiinnostavat lapsia materiaalina ja innostavat leikkimään. Samalla renkaan hyödyntäminen uudelleen sellaisenaan on mitä parhaita uusio-käyttöä”, Lahti näkee.

Käytöstä poistettu rengas on joustokynsä ja lujan rakenteensa takia kestävää materiaalia leikkipaikoille.

”Tärkeimmät kriteerit renkaiden valinnassa ovat käyttötarkoituksesta johtuen laatu ja ehjä pinta, etteivät esimerkiksi pykimät tai teräsvahvikkeet pääse aiheuttamaan takertumis- tai viiltovaaraa”, Jarkko Lahti sanoo.

Valinnassa tarkasteltiin myös renkaiden kokoa. Esimerkiksi alaosastaan maahan kaivettavan renkaan on oltava läpimitaltaan yli 40 senttimetriä. Silloin maan päälle jäävän aukon läpi mahtuu ryömiään turvallisesti.

”Traktorin renkaan puolestaan on oltava niin leveä, ettei pään juuttumisesta ole vaaraa, jos joku sinne kurkistaa”, Lahti kertoo.

Rata tarkastetaan tasaisin välein ja kuluneet renkaat vaihdetaan tarpeen vaatiessa.

”Leikkipaikaltakin käytöstä poistettu rengas palaa takaisin kierrätysjärjestelmään, jossa siitä voidaan valmistaa uusia kierrätystuotteita”, Lahti sanoo.

KUILUN REUNALLA

Nykyменolla raaka-aineiden tarve maailmassa kasvaa siihen tahtiin, että vuonna 2040 kulutukseen tarvittaisiin neljän maapallon luonnonvarat. Nyt on syytä siirtyä kiertotalouteen, uskoo europarlamentaarikko Sirpa Pietikäinen.

TEKSTI MARJUKKA PUOLAKKA KUVA JIRINA ALANKO

Seisot jyrkänteen reunalla, selkä kohti pudotusta. Askel taaksepäin ja seuraukset ovat kohtalokkaat.

”Tällä hetkellä olemme maapallon kanssa tuossa tilanteessa. Jos peräydymme, on edessä tuho: maapallon kantokyky pettää. Vaaranmerkit ovat todellisia, mutta pelottelun sijaan nyt on aika toimia”, sanoo europarlamentaarikko (EPP) **Sirpa Pietikäinen**.

On hyviäkin uutisia. Meitä on varoitettu kohtalokkaasta taka-askeleesta, ja nokkamme edessä on kestävä ja kantava maa eli kiertotalous. Meillä on myös teknologia eli jalat, joilla voi ottaa pelastavat askeleet.

”Kestävän kehityksen rahoituspaketinkin on olemassa, mutta nyt monet rahoituskannustimet ohjaavat investointeja väärään suuntaan.”

Aikaa maapallon pelastamiseksi ei ole paljon. Pietikäisen mukaan sitä on riittävästi, kunhan tehdään nopeita, tiedepohjaisia ratkaisuja. Tarvitaan myös yhteisiä mittareita niiden vaikutusten arviointiin.

PIETIKÄINEN ON tehnyt töitä ympäristöasioiden eteen Euroopan parlamentin jäsenenä, meppinä vuodesta 2008.

”Yksittäisen mepin mahdollisuudet vaikuttaa asioihin ovat hyvät, kun kerää ympärilleen samanmielisiä kollegoita ja on aktiivinen. Teen töitä rahoituksen ohjaamiseksi kestävään toimintaan ja olen mukana kiertotalouden ja jätelainsäädännön kehittämässä.”

Jos mitään ei tehdä ja asiat etenevät nykymalliin, tarvitsimme kulutuksen kattamiseen neljän maapallon luonnonvarat vuonna 2040.

”Tuotteiden käyttöikä täytyy pidentää, ja materiaalien hyötyarvo on saatava kymmenkertaiseksi nykyisestä. Meillä ei ole varaa lyhytikäisiin halpa-tuotteisiin.”

RENKAISTA PITÄISI pohtia, kuinka ne saadaan kestämään kauemmin ja miten rengasmateriaalia voisi

hyödyntää entistä pidemmälle. Rengastoimialan asiantuntijoita tarvitaan suunnittelemaan kestävä kiertoa ja jätteiden poistamista tuotteista.

”On mietittävä, mikä on kestävä rengas ja mitä vaaditaan lainsäädännöltä? Ja myös sitä, onko meillä väärä kannustimia, esimerkiksi sellaisia, jotka ohjaavat romuttamaan autoja purkamisen sijaan?”

Pelissäntöjen kehittäminen ja muuttaminen vaativat lainsäädäntötyötä.

”Komissiolta ei ole odotettavissa lainsäädäntöesityksiä kevään vaalien takia. Uusi komissio pääsee työn äärelle alkuvuodesta 2020, ja uusia lakiesityksiä voidaan odottaa tuon vuoden aikana.”

TUOTTAJAVASTUU EDELLYTTÄÄ renkaiden tuottajia huolehtimaan kierrätyksestä. Renkaiden lisäksi Suomessa tuottajavastuu koskee kautta muuta tuoteryhmää, mukaan lukien akut ja autot.

”Idea tuottajavastuusta on kylvetty, mutta maaliin on vielä matkaa. Vastuuseen pitäisi kuulua myös tuottajan hallintaoikeus tuotteeseen sen elinkaaren ajan. Näin kuluttajallakin olisi veloitteensa materiaalien kierrätyksessä.”

Pietikäinen uskoo kiertotalouteen, jossa materiaali kiertää pitkään joko tuotteena tai palveluna. Esimerkistä käy raskaan liikenteen rengasliisaus, jolla materiaalien käyttöikä on saatu pidemmäksi.

”Jotta laaja tuottajavastuu voi toteutua, tarvitaan tuotepassi eli tuotteen mukana kulkeva tägi, joka kertoo sen materiaaleista. Tägi auttaa myös palveluntarjoajia materiaalien kiertoaikojen optimoinnissa.”

Aidossa kiertotaloudessa tuotteet on suunniteltu päivitettävistä osista. Kännykkään voisi esimerkiksi saada lisämuistia tai vaihtaa paremman kameran. Eikä akun tilitatessa vaihdettaisi koko puhelinta, vaan hankittaisiin korjattu ja uudenveroinen akku.

”Se toimisi kuin varattoman lapsiperheen mekko, joka kulkee paranneltuna läpi koko sisarusarjan, ja jatkaa sen jälkeen elämää siivousrättinä.”

”

Aikaa maapallon pelastamiseen on riittävästi, kunhan tehdään nopeita, tiedepohjaisia ratkaisuja.



”Tuottajavastuuseen pitäisi kuulua myös tuottajan hallintaoikeus tuotteeseen sen elinkaaren ajan. Näin kuluttajallakin olisi velvoitteensa materiaalien kierrätyksessä”, sanoo Sirpa Pietikäinen.

Paperi kiertämään

Paperin kierrätys on käynnistynyt Suomessa jo vuonna 1943.

TEKSTI JOUKO VUORELA

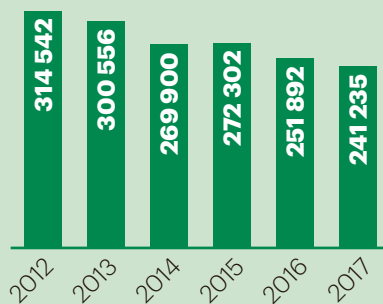
Mikä on Encore Ympäristöpalvelut Oy?

Encore Ympäristöpalvelut Oy, aikaisemmin Paperinkeräys Oy, on monipuolisia ympäristöpalveluita tarjoava yritys, joka hoitaa graafisen paperin kierrätyksen Suomen Keräyspaperi Tuottajayhteisö (SKTY) Oy:n operaattorina. SKTY:öön kuuluu 42 paperia valmistavaa, maahantuovaa ja/tai painotuotteita maahantuovaa yritystä. Kaikki painotarkoitukseen käyvät paperit, kuten sanoma- ja aikakauslehtipaperit, ovat graafisia papereita.

Mitä kierrätyspaperista tehdään?

Suurin käyttäjä on UPM Kymmene Kaipolan tehdas, jossa kierrätyspaperista on tehty sanomalehtipaperia vuodesta 1989 lähtien. Sen on mahdollistanut 1980-luvulla kehitetty siistaus, jolla keräyspaperista saa poistetuksi painovärit ja mahdolliset epäpuhtaudet. WC- ja käsipyyhepaperia kierrätyspaperista tekevät Metsä Tissue Mäntässä ja Essity Finland Nokiilla.

Graafisen paperin talteenotto 2012–17 (t)



Graafisen paperin kierrätysaste vuonna 2017 oli peräti 85 %.



Mihin kierrätyspaperin voi jättää?

Taloyhtiön paperinkeräyssäiliöön tai aluekeräyspisteisiin. Graafisen paperin aluekeräysverkostoon kuuluu noin 5500 keräyspistettä. Lähimmän löytää helposti [kierratys.info](http://www.kierratys.info)-sivustolta: **www.kierratys.info**

Mitkä ovat alan haasteet?

”Paperia on kerätty ja kierrätetty Suomessa menestyksekkäästi jo yli 75 vuotta, joten paperin kierrätys on syvällä suomalaisten dna:ssa. Haasteita tuo digitalisaation vaikutus paperin käytön vähenemiseen. Suhdanteista riippuen markkina laskee vuosittain noin viisi prosenttia. Laskevien määrien takia meidän pitää toimia entistä tehokkaammin paperinkierrätyksen joka osa-alueella”, Encore Ympäristöpalvelut Oy:n toimitusjohtaja **Petri Aaltonen** kertoo.

Auto muuttuu

AUTO ON meidän jokaisen arjessa mukana, tavalla tai toisella. Suomessa oli viime vuoden lopulla rekisterissä 2 696 334 henkilöautoa. Luku on noin puolet maamme väkimäärästä. Auto on merkittävin kuljetusväline, hyvin merkittävä työllistäjä – ja myös kiistelyn välikappale.

Vaikka autojen omistusmalli pysyy nykyisen kaltaisena (ja miksi ei pysyisi, yhteisestä omaisuudesta kun ei yleensä huolehdi kukaan), muuttuu autojen tekniikka. Ei tosin sellaisella tahdilla, mistä julkisuudessa on puhuttu. Vuonna 2030 meillä tuskin on liikenteessä 750 000 sähköautoa. Siihen ei kuitenkaan ole syynä julkisuudessa ja

”

Tulevaisuus ei välttämättä ole vain ladattavan sähköauton.

kansanparlamenteissa esillä olleet esteet, kuten sähkön riittämättömyys (sitä riittää lisäämällä älyä sähköverkkoon), raaka-ainepula (akkutyyppejä on lukuisia, ja niitä kehitetään koko ajan lisää) tai edes vajavaiseksi epäilty toimintamatka (akkutekniikan kehitys ei ole pysähtynyt). Suurin syy nimittäin saattaa tulla alan sisältä.

Uskon vakaasti, että töpseleistä ladattavien sähköautojen ohella teillämme liikkuu tulevaisuudessa vetyautoja (kunhan niitä saadaan tuotantoon), biokaasuautoja (kunhan joku vain kuulee niistä), bioetanolioautoja (niitä liikkuu jo) ja biodieselautoja (kunhan jätevirrat valjastetaan polttoainetuotantoon). Taloustoimisto Bloombergin mukaan vuonna 2040 myytävistä uusista autoista 50 prosentissa on polttomoottori – joissain tapauksissa pyörittämässä pyöriä, mutta todennäköisimmin ainakin jauhamassa sähköä liikkumista varten. Millaista polttoainetta ne käyttävät, onkin jo paljon hankalampi kysymys.

Tulevaisuus ei siis välttämättä ole vain ladattavien sähköautojen. Ne saattavat olla vain pelkkä välivaihe matkalla aivan uudenlaiseen tekniikkaan, josta lastemme tai lastenlastemme autot aikanaan saavat voimansa. Välivaiheita on paljon muitakin. Ne toimivat vielä tämän päivän infrastruktuurissa ja autoissa, mutta häviävät ajan kanssa.

Varmaa on vain se, että tekniikan kehitys ei ikinä pysähdy junaan nykytilaan.

Uskon vakaasti, että töpseleistä ladattavien sähköautojen ohella teillämme liikkuu tulevaisuudessa vetyautoja (kunhan niitä saadaan tuotantoon), biokaasuautoja (kunhan joku vain kuulee niistä), bioetanolioautoja (niitä liikkuu jo) ja biodieselautoja (kunhan jätevirrat valjastetaan polttoainetuotantoon).

Taloustoimisto Bloombergin mukaan vuonna 2040 myytävistä uusista autoista 50 prosentissa on polttomoottori – joissain tapauksissa pyörittämässä pyöriä, mutta todennäköisimmin ainakin jauhamassa sähköä liikkumista varten. Millaista polttoainetta ne käyttävät, onkin jo paljon hankalampi kysymys.

Tulevaisuus ei siis välttämättä ole vain ladattavien sähköautojen. Ne saattavat olla vain pelkkä välivaihe matkalla aivan uudenlaiseen tekniikkaan, josta lastemme tai lastenlastemme autot aikanaan saavat voimansa. Välivaiheita on paljon muitakin. Ne toimivat vielä tämän päivän infrastruktuurissa ja autoissa, mutta häviävät ajan kanssa.

Varmaa on vain se, että tekniikan kehitys ei ikinä pysähdy junaan nykytilaan.





Kierrätysmaksut 2019

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

Renkaiden noutopalvelu sopimuskumppaneille numerosta:

08000 6886

tai sähköpostilla:

renkas@kuusakoski.com

nouto@rengaskierratys.com

netissä:

<https://eService.kuusakoski.com>

Luokka		ALV 0%	ALV 24%
101	Mopon, skootterin ja moottoripyörän renkaat $\geq 10,0''$	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 $\geq 15,0''$	6,89	8,54
105	Teollisuusrenkaat $\geq 15,0''$	6,89	8,54
106	Traktorin vapaasti pyörivät eturenkaat, traktorin perävaunun renkaat, pienlaitteet, mönkijät ja teollisuusrenkaat $< 15,0''$ poislukien ajoleikkureiden ja työntökärryjen renkaat $< 10''$	1,79	2,22
107	Maatalousrenkaat $< 20,0''$	3,83	4,75
108	Maatalousrenkaat $\geq 20,0''$	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