

Renkaan

kierrätys

Suomen Rengaskierrätys Oy:n tiedotuslehti

1 • 2020

Pinnoitus säästää luontoa

Nykytekniikalla
uusirenkaista
saadaan yhtä kestäviä
kuin uusista renkaista

s. 8





PINTA UUSIKSI

Uusiorenkaiden valmistustekniikka on kehittynyt huomattavasti viime aikoina. Kun pinnoitukseen sopivat rengasrungot valitaan huolella, uusiorenkaalle saadaan uuden renkaan ominaisuudet.

Lammilla toimiva Ässä Uusiorenkaat (kts. s. 8–11) pitää sinnikkäästi suomalaisen uusiorenkaan lippua yllä. Toimitusjohtaja Antti Vallinen uskoo, että uusiorenkaan aika koettaa vielä uudestaan, kun nykyajan laatu ja ajatukset kohtaavat. Erityisesti nuori autoilijoiden sukupolvi haluaa renkaita, joiden valmistaminen kuormittaa ympäristöä mahdollisimman vähän.

Mallia henkilöautojen renkailla näyttää raskas liikenne, jonka renkaista käytännössä jokainen pinnoitetaan vähintään kertaalleen.

”

**Uusi kulutuspinna
antaa kerran
käytetylle
rengasrungolle
uuden elämän.**

Renkaan **kierrätys**

1/2020

4 Tien päällä

Viime vuonna renkaita kerättiin jälleen ennätysmäärä

6 Yrittäjä

Myyntijohtaja Mikko Hänninen, RengasDuo Oy

7 Turvallisuus

Miten uusi tieliikennelaki vaikuttaa rengasturvallisuuteen?

8 Hyötykäyttö

Nykyaikaisella tekniikalla uusiorenkaista saadaan yhtä kestäviä kuin uusista renkaista

12 Alan vaikuttaja

Pasi Nieminen, Autoliiton toimitusjohtaja

14 Tuottajavastuu

Näin kierrätämme pullo-pakkauksia

15 Kolumni

Kaj Kunnas: "Vuonna 2029 autot lentävät..."

Julkaisija Suomen Rengaskierrätys Oy
Teknobulevardi 3-5
01530 Vantaa
Puh. (09) 612 6880
palaute@rengaskierratys.com
rengaskierratys.com
Päätoimittaja Risto Tuominen
Tuotanto Genero | A-lehdet
Paino Forssa Print

Kehitystyö kantaa hedelmää

KÄYTÖSTÄ POISTETTUJA AUTONRENKAITA ON KÄYTETTY PÄÄASIASSA maarakentamisessa, jossa niistä on tehty esimerkiksi tiestön rakennusainetta, pehmeitä alustoja ratsastuskentille ja kevennysrakenteita vaativiin kohteisiin.

ME HALUAMME OLLA ENTISTÄ NÄKYVÄMMIN mukana maamme kiertotalouden kehittämisessä. Renkaista pystytään jalostamaan myös aiempaa korkeamman lisäarvon materiaaleja teollisuuden raaka-aineiksi. Tällaisia ovat vaikkapa äänieristysmattoihin ja kengänpohjiin käytettävä kumi jauhe. Tähän asti vastaava raaka-aine on tuotu pääasiassa ulkomailta, sillä maastamme on puuttunut korkeamman jalostusasteen käsittelylaitos.

NYT SUOMEN RENGASKIERRÄTYS OY ON PÄÄTTÄNYT rakentaa Lopelle uuden renkaidenkäsittelylaitoksen, jonka kapasiteetti on 20 000 tonnia. Vastaamme investoinnilla EU:n kierrätysvelvoitteisiin, sillä uudessa käsittelylaitoksessa pystymme jalostamaan renkaista nykyistä korkeamman jalostusasteen materiaaleja. Laitos valmistuu vuoden 2022 syksyllä ja käynnistää toimintansa vuoden 2023 alussa. Seuraamme investoinnin etenemistä lehtemme tulevissa numeroissa.

UUOSI 2019 OLI ENNÄTYSTEN UUOSI. UUODEN LOPULLA saavutimme miljoonan kerätyn rengastonin rajan. Keräys-toiminnan aloitimme vuonna 1996. Viime vuonna teimme uuden ennätyksen myös vuotuisessa keräysmäärässä, kun keräsimme renkaita 61 436 tonnia. Edellinen ennätys oli vuodelta 2018. Tuolloin renkaita kerättiin 4 284 tonnia vähemmän.

TOIMISTOLLAMMEKIN TAPAHTUU MUUTOKSIA.

Assistentti Eeva Sademaa jää eläkkeelle 1.5. alkaen. Hänen seuraajanaan on aloittanut 2.3. Niina Korpi.

Turvallisia kilometrejä,



Risto Tuominen
päätoimittaja



Olemme päättäneet rakentaa uuden renkaidenkäsittelylaitoksen Lopelle.



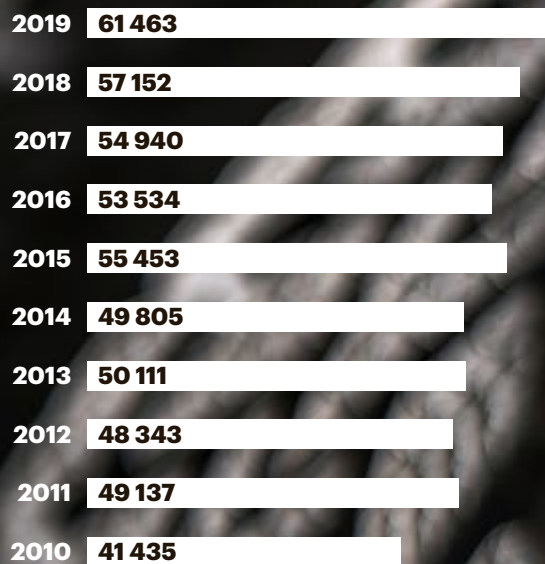
Tilaa kotiisi Renkaankierrätys-lehti nettisivuiltamme: rengaskierratys.com

Jälleen uusi ennätys

Viime vuonna Suomessa on kerätty kierrätykseen ennätykselliset 61 436 tonnia käytöstä poistettuja autonrenkaita, mikä on 4 284 tonnia enemmän kuin vuotta aikaisemmin. Kasvua vastaava määrä renkaita riittäisi peittämään 22 jalkapallokenttää.

KUVA GETTY IMAGES

NÄIN RENKAITA ON KERÄTTY 2010–19 (tonnia)



NÄIN KIERRÄTETTIIN RENKAITA 2019 (tonnia)

Pinnoitus | 376

Materiaalihyötykäyttö | 56 802

Muu hyötykäyttö | 10 733

Energia | 5 958

Vienti | 67



Viime vuonna kerättiin taas ennätysmäärä renkaita kierrätykseen, 61 463 tonnia.

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

20.4.

Tänä vuonna nastarenkaat pitää vaihtaa pois viimeistään **maanantaina 20. huhtikuuta**; tosin niitä voi käyttää senkin jälkeen, mikäli keli sitä edellyttää.



VANTEET POIS LISÄMAKSULLA

Rengaskierrätyksen vastaanottopisteet ottavat maksutta vastaan vain vanteettomia renkaita. Rengasliikkeet poistavat vanteita erikseen sovittavaa korvausta vastaan.



EI KUMITETTUJA TELOJA, KIITOS!

Kumitettu tela rikkoo rengasleikkurin. Siksi niitä ei saa jättää Rengaskierrätyksen vastaanottopisteisiin renkaiden sekaan. Kumitettuja teloja käytetään muun muassa pienkaivureissa ja moottorikelkoissa.



Vieraile verkkosivuillamme

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



www.rengaskierratys.com

Tiesitkö tämän renkaiden kulumisesta?

1.

Tarkkaile renkaiden kulumista ja vaihda tarvittaessa renkaiden paikkoja.

2.

Oikeat pyöräkulmat ja tasapainotukset varmistavat renkaan parhaan suorituskyvyn.

3.

Nastarenkaiden pyörimissuunta on säilytettävä samana koko käyttöiän ajan.



”

Maskun, Virolahden ja Lappeenrannan varastojemme suuruus on yllättänyt monet.

Kasvava tukkuri

TEKSTI JA KUVA JUSSI ESKOLA

Myyntijohtaja Mikko Hänninen, mistä RengasDuo Oy tunnetaan?

Olemme rengasalan tukkuliike. Olemme riippumattomia, eli emme ole minkään tietyn valmistajan jakeluorganisaatio. Valikoimissamme on henkilöautojen, kuorma-autojen ja maansiirtokoneiden renkaita. Maatalouskoneiden renkaita on tulossa tänä vuonna. Kun aloitimme viisi vuotta sitten, meitä oli kaksi, ja tein töitä kotoa käsin. Nyt meillä on 26 työntekijää ja 30 000 neliötä varastotilaa.

Millä pistätte pyörät pyörimään?

Iso varasto on valttimme. Voimme kiiresesongin aikana toimittaa laajasta valikoimastamme tuotteita asiakkaille nopeasti 24 tunnin sisällä. Suomi on vähän niin kuin saari Euroopassa täällä meren takana, joten ulkomailta voivat toimitukset kestää viikosta kahteen. Meillä on helppo tilausjärjestelmä asiakkaille. Tiimityö on meille tärkeää. Näiden vahvuuksien ansiosta olemme pärjänneet.

Miten päädyit rengasuralle?

Kouluaikoina 15–16-vuotiaana aloin laitella autoja autotallissamme maaseudulla. Kuulimme, että renkaat olivat halvempia Saksassa. Ei oltu EU:ssa eikä ollut Internetiä. Aina löytyi joku kysymään renkaita. Toimintamme muuttui vähitellen tukku-kaupaksi. RengasDuossa olen ollut mukana alusta alkaen – myös pienellä osuudella omistuspohjassa. Mukavin työpaikka, mitä minulla on ollut.

Paras palaute asiakkaalta?

Vaikka olen ollut rengasalalla jo pitkään, vieläkin se paras palaute on – varsinkin sesonkiaikoina – kun asiakkaat sanovat, että toimitukset sujuvat hyvin. Onnistumisesta tulee hyvä mieli. Olemme saaneet palveltua asiakkaan hyvin.

Mikä saa vanteen kiristymään?

Ei tällä alalla saa pienestä hermostua. Rengasalalla ei kerry vuosikymmeniä, jos ei pärjää hektisessä työssä kiireisinä sesonkeina. Kaikki rengasalan ammattilaiset joutuvat silloin venymään äärirajoilleen. Kokemuksen myötä oppii, että kun sesonki on ohi, asiat palautuvat taas uomiinsa.

Fakta, jota moni ei tiedä?

Varastomme suuruus yllättää monet. Kun kevätsezonki alkaa, meillä on vähän yli 400 000 rengasta varastoissamme Maskussa, Virolahdella ja Lappeenrannassa. Se on Suomen mittakaavassa paljon.



Renkaat kelin mukaan

Miten kesäkuun alussa voimaan tuleva uusi tieliikennelaki vaikuttaa rengas- ja ajoturvallisuuteen?

TEKSTI JUSSI ESKOLA • KUVA GETTY IMAGES

Ensi syksystä lähtien on autoilijan omalla vastuulla huolehtia oikeanlaisesta rengasvalinnasta. Uusi tieliikennelaki astuu voimaan kesäkuussa, eikä siinä talvikeliä määritä enää niinkään kalenteri vaan autoilija.

Hyvä niin, toteaa Autoliiton viestintäpäällikkö **Jukka Tolvanen**.

”Uudistus selkiyttää talvirenkaiden käyttöaikaa, vaikka jää sinne tilaa tulkinnanvaraisuudellekin.”

Mikä on se talvikeli, jolloin on ajettava talvirenkailla?

”On mielenkiintoista nähdä, miten keli määritellään. Poliisi valvoo renkaiden käyttöä, ja viime kädessä oikeusasteet määrittävät, mikä on talvikeli”, Tolvanen kertoo.

”On heitelty uhkakuvia, että jatkossa ajetaan kesärenkailla talvella, mutta siihen en usko.”

Jatkossa talvirenkaita on käytettävä marraskuun alusta maaliskuun loppuun, jos sää tai keli sitä edellyttää.

Kun talvi on ollut tällainen, voisi kuvitella talvirengaskauden lyhentyvän, mutta Tolvanen arvelee käyvän päinvastoin. Autoilijat haluavat pelata varman päälle – jo vakuutusturvansa takia.

”Arvelen enemmistön jatkavan talvi- ja kesärenkailla, mutta jatkossa talvirenkaiden vaihtosesonki voi aikaistua lokakuulle. Jos ensilumet satavat aikaisin, talvirenkaat vaihdetaan alle saman tien. Eikä niitä vaihdeta takaisin ennen kevättä.”

Lakiuudistuksen myötä on uumoiltu rengasvalmistajien tarjoavan jatkossa myös niin sanottuja välikelin renkaita.

”En oikein usko, että ihmiset alkaisivat kierrättää kolmea rengaskertaa autoissaan.”

Vakuutusyhtiö Ifn Suomessa teettämän tutkimuksen mukaan 60 prosenttia vastaajista aikoo jatkaa kuten ennenkin. Vain 16 prosenttia kaavailee vaihtavansa renkaita edestakaisin pitkin talvea – ”jos sää tai keli sitä edellyttää”, kuten uudessa laissa todetaan.

Tolvanen toivoo, ettei uudistuksen myötä yleisty niin sanotuilla Keski-Euroopan kitkarenkailla ajaminen ympäri vuoden. Sen sijaan talviajoon suunnitellut laadukkaat kitkarenkaat saattavat yleistyä.

”Sehän ei olisi ollenkaan huono asia jo tiestön kunnonkin kannalta. Tällainen talvi varmasti vaikuttaa siihen, että jatkossa ihmiset miettivät aiempaa enemmän, mitkä ovat itselle sopivimmat talvirenkaat.”





YKSI KIERROS LISÄÄ

Pinnoituskulttuurin kadottua suomalainen uusiorengasteollisuus lepää harvoilla harteilla. Se on hölmöä, sillä nykyaikaisella tekniikalla uusiorenkaista saadaan yhtä kestäviä kuin uusista renkaista ja kallisarvoisille raaka-aineille yksi elämä lisää, Ässä Uusiorenkaiden toimitusjohtaja Antti Vallinen sanoo.

Teksti ja kuvat Juho Paavola

Sieraimista sisään hiipivä kumin tuoksu kertoo, että nyt ollaan suomalaisen käsityön äärellä.

”Välillä ihmiset eivät usko. Kun he tulevat ostoksille meille, voin pyytää katsomaan, kuinka renkaat valmistetaan”, Antti Vallinen nauraa.

Vallinen on Lammilla toimivan Ässä Uusiorenkaiden toimitusjohtaja. Yritys valmistaa uusiorenkaita eli antaa kerran käytetylle rengasrungolle uuden elämän valmistamalla siihen uuden kulutuspinnan. Renkaille annetaan kolmen vuoden takuun.

”Esivalitsemme kaikki rungot tarkasti käsin ja käymme ne vielä uudelleen läpi jokaisessa työvaiheessa. Siksi pitkäkin takuun uskaltaa hyvillä mielin antaa.”

YRITYKSEN TARINA ALKOI VUONNA 1978, KUN ANTIN setä Risto Vallinen ja Reijo Honkala perustivat Ässä Rengas -nimisen pinnoittamon. Rengasoppinsa siellä sai Antin lisäksi myös hänen veljensä Heikki.

Vielä kymmenen vuotta sitten näytti siltä, että uusiorenkaat ottaisivat vauhdilla tuulta siipiensä alle. Vuonna 2016 Ässä Rengas kuitenkin ajautui konkurssiin. Myös muut yritykset ovat ajaneet uusiorenkaiden tuotantoaan alas. Vielä vuonna 2006 Suomessa meni pinnoituksen renkaita 1 930 tonnia ja vuonna 2014 edelleen 923 tonnia, mutta viime vuonna enää 376 tonnia.

”Kyllä isoin syy markkinan häviämiseksi ovat Suomen markkinoille tulleet halparenkaat”, Vallinen sanoo.

Kun Aasiassa valmistetut renkaat alkoivat muutama vuosi sitten vyöryä markkinoille, ne rupesivat samalla vääristämään kuluttajan mielikuvaa renkaiden hinnoista. Halvimmillaan sarjan aasialaisia renkaita saa satasella.

Se ei ole laatua, mutta se vaikuttaa hintamielikuvaan.

”Aasialaisten renkaiden hinta pitäisi saada sille tasolle, millä tuotanto on järkevää.”

VUONNA 2016 ANTTI VALLINEN OSTI KONKURSSIPESÄN ja otti Ässä Renkaan oman yrityksensä siipien suojaan. Pitihän Heikki-veljen pitkä työ suomalaisen uusiorenkaan eteen pitää hengissä.

”Tämä uusiorengasvaihe pitäisi olla siinä uuden renkaan ja rengasmateriaalin uusiokäytön välissä, sillä jokainen uusiorengas säästää uusiutumattomia luonnonvaroja. Renkaan loppukäyttö voidaan tehdä tämän jälkeenkin.”

Nykyisin Ässä Uusiorenkaiksi nimensä muuttanut yhtiö tekee käsityönä noin 5 000–6 000 rengasta vuodessa. Kun rengasrunko on todettu ehjäksi, vanha kulutuspinna raspataan pois, uusi kumi liimataan ja paistetaan eli vulkanoidaan tiiviisti kiinni.

Vulkanoinnin yhteydessä rengas saa muotista uutta vastaavan pintakuvion, joita yrityksellä on käytössä eri rengasvalmistajilta.



Sieraimista sisään hiipivä kumin tuoksu kertoo, että nyt ollaan suomalaisen käsityön äärellä.



Oikeastaan vain runko voi pettää. Viallisia tulee vastaan muutama vuodessa.

”Vielä 1960- ja -70-luvuilla pinnoitettavaksi kelpasi mikä runko vaan, ja etenkin ristikudosrenkaat hajoivat usein. Vanhemmalla polvella on tuo aika muistissa, mikä vääristää mielikuvaa uusiorenkaista.”

MONI YRITYS TAVOITTELEE MONOPOLIASEMAA, mutta Vallinen näki mielellään enemmän kilpailijoita uusiorengasmarkkinalla. Nyt ”Ässät” nauttivat hyvästä materiaalin saatavuudesta, mutta kilpailu nostaisi koko uusiorengastuotannon profilia.

”Kunhan ei yritetä tehdä liian halvalla. Se tuhoaisi laatumielikuvan, jonka eteen on tehty pitkään töitä.”

Ympäristötietoisuus ja tapa ajatella kuluttamista ovat muuttuneet muutamassa vuodessa ehkä enem-



män kuin mikään muu. Antti Vallinen toivoo, että ihmisten hyvät ajatukset alkaisivat yhä useammin näkyä hintaa voimakkaampana tekijänä myös rengasmarkkinalla.

”Erityisesti nuoremmille kuluttajille ympäristöasia on merkittävä tekijä rengasvalinnassa. Jo nyt ihmisiä tulee Helsingistä ja muualtakin kaukaa tekemään kauppaa tänne Lammin perukoille.”

Oikealla markkinoinnilla pieni kotimainen uusiovalmistaja voi turvata oman toimintansa. Sen sijaan yhden ylimääräisen elämän antaminen pinnoittamalla laajemminkin vaatisi enemmän.

”Suurikin teollisuus lähtisi kyllä matkaan, kun maamme hallinto säätäisi lait, jotka tukisivat uusiokäyttöä sillä, että tuotannosta pitää olla tietty määrä kierrätystavaraa.”

Ässä Uusiorengaat tekee toimitusjohtaja Antti Vallisen johdolla käsityönä noin 5 000–6 000 rengasta vuodessa.

RASKAASSA RENKAASSA PINNOITUS ON OSA MARKKINAA

Raskaassa liikenteessä pinnoitus on enemmänkin sääntö kuin poikkeus.

”Lähdemme siitä, että raskaan kaluston renkaalla ajetaan noin 150 000–250 000 kilometriä, minkä jälkeen se pinnoitetaan. Hyvässä lykyssä laadukas runko voi kestää jopa neljäkin kierrosta”, Nokian Raskaiden Renkaiden liiketoimintajohtaja **Ari Maunula** sanoo.

Tuotantoa ohjaa kysyntä, ja suurille rengasvalmistajille pinnoitus on liiketoiminnan osa. Nokian Renkaat myy pinnoittamoille tällä hetkellä yli 20 erilaista pintamallia. Kun pinnoituspinta vulkanoidaan runkoon, raskas uusiorengas kestää ja toimii uuden tavoin.

”Uudella pinnalla saavutetaan yhtä hyvä vierintävastus ja talvipito kuin uudella renkaalla. Pieni vierintävastus pienentää polttoaineen kulutusta, mikä nouseekin yrittäjällä usein itse rengasinvestointia merkittävämmäksi asiaksi.”

Pinnoittamista puoltaa kaksi näkökulmaa, joista ensimmäinen on ympäristö. Kun rengasrunko painaa noin 70 kiloa, pinnan osuus on noin 17 kiloa. Toisin sanoen pinnoittamisella säästetään noin 50 kiloa uusiutumattomia luonnonvaroja. Hiilidioksidipäästöt puolestaan vähenevät 40 prosenttia.

Pinnoitus on kuitenkin ollut tapana jo kauan ennen nykyistä ympäristökeskustelua. Se kertoo toisesta argumentista eli hinnasta. Jos uusi raskaan liikenteen rengas maksaa 500 euroa, sen pinnoittaminen kustantaa parisen sataa.

Siksi kokonaismarkkina syntyy uusista renkaista ja pinnoittamisesta.

”Nyt myös raskaissa renkaissa kolmanneksi tekijäksi ovat tulleet EU:n ulkopuolella valmistettavat halparengaat, ja sitä kehitystä alalla seurataan tarkkaan. Kun hintaero pinnoitettuun on riittävän pieni, pinnoittamista on perusteltava muilla kuin hinta-argumenteilla.”

Luultavaa on, että ajossa paras ja taloudellisin pinta pärjää jatkossakin.

AUTOILIJAN ASIALLA

Viime vuonna pyöreään sadan vuoden ikään ennättänyt Autoliitto on auttanut autoilijaa niin huonoilla teillä kuin lainsäädännön kehittämisessäkin. Toimitusjohtaja Pasi Nieminen puhuu järkevän yksityisautoilun puolesta.

TEKSTI JA KUVA JUHO PAAVOLA

Pasi Niemisen rinnalla Autoliiton maskotti-auto, 70-luvun kupla tuntee itsensä pieneksi. Ei siksi, että sen täytyisi jotenkin hävetä Niemisen käyttöauto Land Roverin rinnalla, vaan siksi, että Nieminen on niin ajatuksiltaan kuin kooltaankin iso.

”Kyllähän minä autoihmisiä olen, mutta autoilu-filosofiaani leimaa ennen kaikkea käytännöllisyys. Autoon pitää mahtua helposti kaksimetrinen mies ja taakse koira”, Nieminen sanoo.

Automiehen sydän on sen verran iso, että siellä on sijansa kaikenkokoisille menopeleille.

”Minulla on harrasteautona vuoden -67 Mini ja vaimolla -58 kupla. Taidamme olla siinä suhteessa samanlaisia, mikä varmaan on ihan hyvä juttu”, Nieminen nauraa.

VIIME VUONNA AUTOLIITTO TÄYTTI SATA VUOTTA.

Perustamishetkellä autot olivat liikkuneet Suomessa vasta vajaat 20 vuotta. Autoliitolla oli kaksi tehtävää: ajaa autoilijan asiaa ja avustaa tien päällä, mikä tienrakennus- ja autotekniikan ensimetreillä olikin palveluna kysytty.

”Tiepalvelun kysyntä on itse asiassa jopa kasvanut, sillä ihmiset ovat turvallisuushakuisia. Uudehkoilla autoilla tielle jääminen on harvinaista, mutta jos uusi auto vikantuu, matka usein todella katkeaa sen sijaan, että voisi ajella jotenkuten perille asti.”

Julkisuudessa Nieminen on puhunut voimakkaasti yksityisautoilun puolesta. Kun yleinen mielipide kulkee vastakkaiseen suuntaan, näkemys on ristiriitainen mutta perusteltu. Monestakin syystä, Nieminen huomauttaa.

”Auto ei ole meillä luksustuote, vaan liikkumisen ja toimeentulon edellytys ja arjen mahdollistaja.”

Hän haluaa korostaa faktoja, jotta liikennekeskustelussa ymmärrettäisiin, miksi ihmiset omaa autoa tarvitsevat. Suomi on harvaan rakennettu maa kaupungeissakin, ja toimiva julkinen liikenne on vain isoimpien kaupunkien herkkua. Monen ihmisen työ perustuu auton käyttöön. Näiden yhdistelmä tekee autosta Niemiselle sosiaalipoliittisen kysymyksen.

”Jos kaupunkilaiset luopuisivat autoista, suurin häviö olisi maaseutu. Kaupunkilaiset eivät enää ajaisi maalle, eikä rahaakaan kulkisi kaupungeista maaseudulle. Keskusteluissa olisi ymmärrettävä, miten eri asiat vaikuttavat toisiinsa.”

LIIKENTEEN SUURIMPANA TURVALLISUUSRISKINÄ

Nieminen näkee Suomen autojen korkean, keskimäärin 12 vuoden iän. Autokannan uudistaminen parantaisi sekä ympäristöystävällisyyttä että turvatekniikan myötä aktiivista ja passiivista turvallisuutta.

”Automme kuuluvat EU-alueen vanhimpiin. Suurin syy on verotus eli tarkemmin ottaen autovero.

Autokannan uudistamiseksi pitäisikin jopa miettiä veropohjan muutosta.”

Suomalaisilta kuljettajilta Nieminen kaipaisi hieman joustavampaa asennetta ja ymmärtävyyttä toisia kohtaan mutta antaa heille hyvän kokonaisarvosanan. Suurin osa kunnioittaa lakia ja muita tielläliikkuja. Sen sijaan pie-nehkö mutta sitäkin vaarallisempi moni-ongelmaisten kuljettajien joukko pitäisi saada kuriin. Peltipoliisista ei ole apua sen enempää vaarallisiin ohituksiin kuin huumeissa tai tukevassa humalassa ajamiseen, Nieminen näkee.

”Suomessa on tapana etsiä ongelmiin näkyviä ja halpoja ratkaisuja, joiden teho on heikko.”

Liikenteen ongelmakohdat vaatisivat lainvalvojan näkyvää läsnäoloa.

KUKA
Pasi Nieminen
AMMATTI
Toimitusjohtaja
NÄIN KIERRÄTÄN

”Lajittelemme kotitalousjätteet ja mökillä lämmitämme purkupuulla. Pysin välttämään kierrätettävän materiaalin heittämistä kaatopaikka- tai sekajätteisiin.”

”

**Järkevä yksityis-
autoilu pitää
Suomen rattaat
pyörimässä.**



Pullot palautukseen

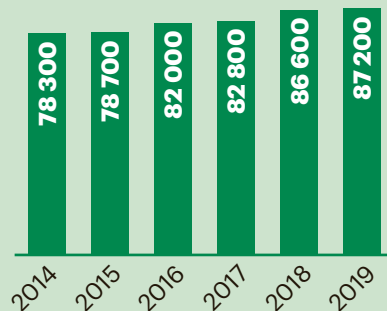
Suomen Palautuspakkaus Oy:n kautta kulkee vuosittain noin 340 miljoonan euron arvosta panttimaksuja.

TEKSTI JOUKO VUORELA • KUVITUS MINNI NIIVA

Mikä on Suomen Palautuspakkaus Oy:n tehtävä?

Suomen Palautuspakkaus Oy eli Palpa pitää yllä juomapakkausten palautusjärjestelmiä. Se järjestää alumiinitölkkien, PET-muovipullojen ja materiaalina kierrätettävien lasipullojen talteenoton, kierrätyksen ja uudelleenkäytön. Kaupan keskusliikkeet ja panimot omistavat Palpan. Se on voittoa tavoittelematon organisaatio ja perustettu 1996.

Juomapakkausten keräysmäärät 2014–19 (tonnia)



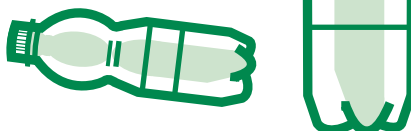
Mihin alumiinitölkit, PET-muovipullot ja lasipullot voi jättää kierrätykseen?

Kuluttajat voivat palauttaa Palpan palautusjärjestelmiin kuuluvia pantillisia juomapakkauskauksia lähes 5 000 vähittäiskaupan palautuspisteeseen. Pantilliseen palautusjärjestelmään kuuluvien pakkausten myyjä on jätelain mukaan myös velvollinen ottamaan pakkauksia vastaan ja maksamaan niistä pantit.

Mitä ja missä kierrätetyistä alumiinitölkeistä, PET-muovipulloista ja lasipulloista tehdään?

Palpa myy materiaalit kierrätyslaitoksille Suomeen ja muualle Eurooppaan. Tölkeistä tehdään uusia tölkkejä, muovipulloista uusia pulloja ja pakkaustarvikkeita sekä lasipulloista uusia pulloja, lasipakkauksia ja materiaaleja rakennusteollisuudelle.

Palpan palautusjärjestelmien keräysaste on maailman huippua, 93 %.



Mitkä ovat alan haasteet?

”EU:n muovipakkausten kierrätykseen liittyvillä uusilla vaatimuksilla on vaikutusta myös Suomen hyvin toimivaan juomapakkausten keräykseen. Myös lisääntyvä verkkokauppa ja siihen liittyvät tuottajavastuukysymykset tuovat omat haasteensa toimintaamme”, sanoo Suomen Palautuspakkaus Oy:n toimitusjohtaja **Pasi Nurminen**.

”Vuonna 2029 autot lentävät...”

MUISTAN ELÄVÄSTI, kuinka eräs automekaanikko Karjaalla sanoi vuonna 1979 minulle: ”Viidenkymmenen vuoden kuluttua autot muuten jo lentää...”

Sille lausumalle lähinnä tuolloin naureskeltiin. Ainakin hymähdeltiin ääneen, noin niin kuin sopivasti selän takana. Mutta ei hymähdellä enää. Viidenkymmenen vuoden kuluessa autot ovat kehittyneet huijaa vauhtia. Ensinnäkin totta kai nuo ihan perusbensa- ja -dieselmoottori-autot. Joista pikku hiljaa kehittyi puoliautomaatti- ja sitten täysautomaattivaihteisia. Ajatella, ei tarvitse kuin suunnilleen kaasua painaa...

Meikäläinen hankki neljä vuotta sitten hybridauton, johon minä olen ollut erittäin tyytyväinen. Ja jonka avulla koin ja luulin, että olen teknisen kehityksen kärjessä. Pitkäääään... Kunnes huomasin, että oho, sähköautoja alkoi ilmaantua liikenteeseen.

Sitten luin, että täysin totaalisisähköinen auto aloittaa uuden aikakauden. Että autot eivät kuulemma enää tarvitse pakoputkia. Etusäleiköt kuulemma poistuvat, koska jäähditystä ei enää tarvita. Koska ilmavirtausta ei enää kaivata jäähditykseen. Näin konepellin alle saadaan jopa 31 litraa uutta säilytystilaa, koska sähkömoottorit ovat polttomoottoreita pienempiä.

No. Nyt sitten tässä männä syksynä, ihan eksaktisti 11. syyskuuta, olin juontohommissa Climate Cycling -tapahtumassa Helsingissä, kun minulle tultiin sanomaan: ”Haluatko Kaisa testata täysin totaalisen päästötöntä vetyautoa?” Siis MITÄH!!! Vetyautoa... Vetypommeista olin kuullut. Mutta että siis VETYAUTO!!!

Eli todellakin. Vetyautoja. Niitä on vissiin Suomessa kaksi. Joissa siis vety kompressorissa muuttuu lämmöksi ja energiaksi. Joka kuljettaa autoa. Ja ainut päästö jota syntyy on – vettä! ”Haluatko koeajaa, Kaisa?”

Että tällaista kehitystä 40 vuodessa. Ihan eivät autot vielä lennä, mutta muutaman vuoden kuluttua kai jo ihan täysin ajavat itse itseään. Nythän jo taskuparkkiin pääsee rattiin koskematta.

Seikka, josta sen sijaan en ole kuullut puhuttavan koskaan, on että autoissa ei tarvittaisi renkaita. Siitä en ole kuullut mitään. Ja vaikka autot kohta osaisivatkin lentää, niin renkaat kai niihin siltikin edelleen tarvitaan...

Ja vaikka kehitys kuinka kehittyy, niin mieluusti edelleen pyörivät renkaat. Joita voi, luonnon hyväksi, kierrättää...

”

Nythän jo taskuparkkiin pääsee rattiin koskematta.





LB82



Kierrätysmaksut 2020

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 työntökärryjen 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 työkoneneen renkaat	> 2000 kg	500,00	620,00



SUOMEN
RENGASKIERRÄTYS

www.rengaskierratys.com