

Renkaan

kierrätys

Suomen Rengaskierrätys Oy:n tiedotuslehti

2 • 2020



Rengasleike suojaa tunnelia

Patomäen tunnelin sivustat
on täytetty renkaista valmistetusta
uusiomateriaalista

s. 8

KEVYT LEIKE

Rakennusyhtiö Skanska on käyttänyt rengasleikettä Lahdessa betonista valetun Patomäen tunnelin sivustojen täytöissä sekä meluvalleissa. Molemmissa kohteissa rengasleikkeen avulla on muodostettu kaksi kevennyskerrosta. Rakenteessa suodatinkankaaseen kapeusloitu rengasleike vuorottelee maa-aineksen kanssa.

”Meluvallin pitää olla kuusi metriä korkea, jotta sillä saadaan haluttu meluvaimennusvaikutus aikaan. Jos valli olisi rakennettu vain maa-aineksista, siitä olisi tullut niin raskas, että maaperän kantokyky ei olisi kestänyt sitä”, Skanskan vastaava työnjohtaja Timo Takala sanoo.

Kevennykset on toteutettu 300 mm:n rengasleikkeellä, jonka Suomen Rengaskierrätyksen operaattori Kuusakoski on valmistanut Heinolan terminaalillaan. Kaikkiaan rengasleikettä on toimitettu työmaalle lähes 18 000 tonnia, jolla täyttyisi noin 350 rekkalavallista.



”

**Kaikkiaan
kierrätys-
renkaita on
työmaalla
käytetty
18 000
tonnia.**

Renkaan

kierrätys

2/2020

4 Tien päällä

Henkilöautojen renkaiden pinnoitus pitäisi saada kasvu-uralle

6 Yrittäjä

Toimitusjohtaja Sampo Selin, Åbergin Linja Oy

7 Turvallisuus

Raskaiden renkaiden paineistus on ammattilaisten työtä

8 Hyötykäyttö

Lahden eteläisen kehätien Valtariksi nimetyn osuuden meluvälleissä ja tunneleissa on käytetty kevennysaineena rengasleikettä

12 Alan vaikuttaja

Maarit Leppänen, Autonrengasliiton asiamies

14 Tuottajavastuu

Näin kiertävät puukuitu-pohjaiset pakkaukset

15 Kolumni

Emma Kimiläinen: Fysiikan lakeja ei voi uhmata kilpa-autoilijakaan

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 Oy
Paino Forssa Print



Käytettyjen renkaiden keräys on ollut lähes viime vuoden luokkaa.



Korona ei näy kierrätyksessä

KULUNUT VUOSI ON OLLUT KAIKEN KAIKKIAAN ERIKOINEN.

Talouden aktiivisuus on hiipunut, ja ihmisten liikkuminen on vähentynyt. Tämän olisi pitänyt näkyä myös autolla liikkumisen ja sitä kautta renkaiden vaihtotarpeen vähenemisenä. Kuitenkin käytettyjen renkaiden keräys on ollut lähes viime vuoden luokkaa. Mielenkiintoista on nyt seurata, kun syksyn renkaanvaihtosesonki on aluillaan, miten korona vaikuttaa siihen. Vaihtuvatko renkaat entiseen malliin, vai onko edessä hiljainen talvirengassesonki renkaan kierrätyksessä?

POIKKEUSOLOISSA KANNATTAA AUTONPITOON KIINNITTÄÄ

hieman ylimääräistä huomiota. Jos auto seisoo pitkään ja sillä ajetaan vain lyhyttä kaupparesonkia, ei tule kiinnittäneeksi huomiota siihen, missä kunnossa renkaat ovat. Onko urasyvyttä riittävästi? Miten on ilmanpaineiden laita? Kun tulee aika lähteä pidemmälle matkalle, voi näistä aiheutua ongelmia. Nyt kannattaakin tarkastaa renkaat.

SUOMEN RENGASKIERRÄTYS ON PÄÄTTÄNYT SELKEYTTÄÄ

pinnoitettujen kuorma-auton renkaiden kierrätysmaksujen veloituseriaatteita sekä laskea kierrätysmaksuluokan 111 Pinnoitetut kuorma-auton renkaat kierrätysmaksua, joka on ollut 4,17 €, alv 0 %. Uusi kierrätysmaksu on 2,07 €, alv 0 %, ja se tulee voimaan 1.1.2021. Tulkinnoista voi lukea lisää tämän lehden sivulta 5. Päätöksellä toivotaan lisättävän pinnoitettujen kuorma-auton renkaiden käyttöä Suomessa. Pinnoitettuja renkaita käyttämällä edesautetaan paremman kiertotalouden toteutumista.

Turvallisia kilometrejä,

Risto Tuominen
päätoimittaja

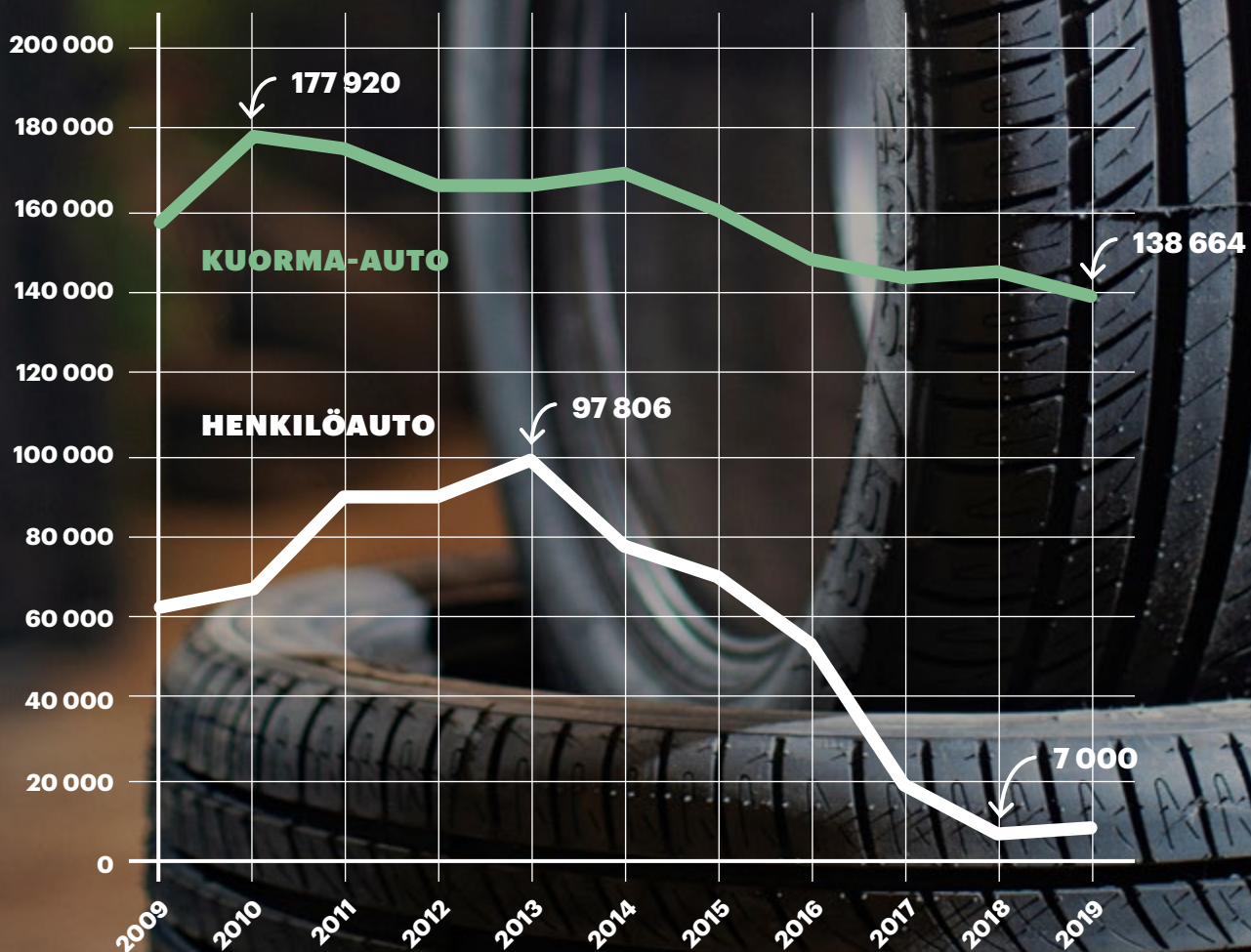
Tilaa kotiisi Renkaankierrätys-lehti nettisivuiltamme: rengaskierratys.com

Vahva runko, uusi pinta

Renkaiden pinnoitus on ollut lievässä laskussa raskaassa liikenteessä ja romahtanut henkilöautoissa Kiinasta vyöryvien halpojen renkaiden takia – ikävä kyllä.

KUVA JUHO PAAVOLA

Renkaiden pinnoitus Suomessa 2009–2019



LÄHDE: AUTONRENGASLIITTO

Suomen Rengaskierratys on päättänyt selkeyttää pinnoitettujen kuorma-auton renkaiden kierrätysmaksujen veloitusperiaatteita. Kierrätysmaksuluokan **111 Pinnoitetut kuorma-auton renkaat** kierrätysmaksu 4,17 €, alv 0 % laskee alkaen 1.1.2021. Uusi kierrätysmaksu on 2,07 €, alv 0 %.

Päätöksellä toivotaan lisättävän pinnoitettujen kuorma-autojen renkaiden käyttöä Suomessa. Pinnoitettuja renkaita käyttämällä edesautetaan myös paremman kiertotalouden toteutumista.

**KIERRÄTYS-
MAKSU PIENENE
PINNOITETUISSA
RENKAISSA
1.1.2021**

TULKINNAT KIERRÄTYSMAKSULUOKISTA

111 Pinnoitetut kuorma-auton renkaat

(Kierrätysmaksu 1.1.2021 alkaen 2,07 €, alv 0 %)

- Kotimainen kuorma-auton renkaan runko pinnoitetaan Suomessa.
- Kotimainen kuorma-auton renkaan runko pinnoitetaan ulkomailla.

104 Kuorma- ja linja-auton renkaat > 15''

(Kierrätysmaksu 6,89 €, alv 0 %)

- Ulkomailla ulkomaiseen runkoon pinnoitettu kuorma-auton rengas.
- Ulkomailta tuotu runko pinnoitetaan Suomessa, maksu pinnoituksen jälkeen.

3-5 mm

Talvirenkaiden (nastarengas/nastaton) kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 3 mm. Lumisella ja jäisellä kelillä ajettaessa turvasuositus urasyvyydeksi on vähintään 5 mm.
autorenngasliitto.fi

**Renkaiden
noutopalvelu
sopimus-
kumppaneille
numerosta**

08000 6886

tai sähköpostilla

rengas@kuusakoski.com
nouto@rengaskierratys.com

tai netissä

eService.kuusakoski.com

**Vieraile verkko-
sivuillamme**

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



www.rengaskierratys.com

Tiesitkö tämän uudesta tieliikennelaista?

1.

Talvirenkaita on käytettävä marraskuusta maaliskuun loppuun, jos sää tai keli sitä edellyttää.

2.

On autoilijan omalla vastuulla huolehtia keliin sopivasta, oikeasta rengasvalinnasta.

3.

Nastarenkaita saa käyttää marraskuusta maaliskuun loppuun ja muulloinkin, jos sää tai keli sitä edellyttää.

Uusiorenkailla

TEKSTI JA KUVA JUSSI ESKOLA

TOIMITUSJOHTAJA SAMPO SELIN HYPPÄÄ RATTIIN Åbergin Linjan varikolla Espoossa ja kääntää bus- sin kuvausta varten kuin vanha tekijä. Sitä hän onkin, sillä ura yrityksessä alkoi kaksikymmentä vuotta sitten kuljettajana.

Niistä ajoista on moni asia muuttunut linja-auto- alalla, mutta Åbergin Linja on pärjännyt omalla strategiallaan tasaisen varmasti.

”Laatu, asiakaspalvelu, turvallisuus ja luotetta- vuus ovat vahvuutemme. Asiakas voi luottaa sii- hen, että saa mitä tilaa”, Selin kertoo.

Åbergin Linja on Suomen ainoa linja-autoyhtiö, jolla on Visit Finlandin Sustainable Travel Finland -sertifikaatti.

”Tämä on joukkoliikennettä, ja siihen liittyy olennaisesti ympäristötietoisuus. Ekologiset näkö- kulmat ovat yhä tärkeämpiä.”

PÄÄKAUPUNKISEUDUN LINJALIIKENTEESSÄ ÅBER- gin Linja hyödyntää pinnoitettuja renkaita.

”Ne ovat todella korkealaatuisia nykyään. Niissä ei huomaa mitään käytännön eroa uusiin verrat- tuna. Kestävyys on samaa luokkaa, ja valmistevau- riot ovat yhtä harvinaisia kuin uusissa renkaissa.”

Renkaat kestävät 2–3 pinnoituskertaa, ja yhdellä pinnoituksella ajetaan vähintään 100 000 kilomet- riä. Parhaimmillaan rungolla voi ajaa yli 400 000 kilometriä. Vaikka uusiorenkaiden pinnoite kestää, renkaita menee kierrätykseen muista syistä.

”Kaupunkiajossa tulee paljon kylkiosumia. Vaikka renkaissamme on vahvistetut kylkireunuk- set, niiden kestävyys loppuu usein aiemmin kuin pinnoitusmahdollisuudet.”

ÅBERGIN LINJAN 25 BUSSIN KALUSTOSSA ON ENIM- mäkseen ympärivuotiset renkaat, mutta joissain on myös talvirenkaat. Muutamassa bussissa on talvi- sin nastarenkaat erityisolosuhteita varten.

Selin ei halua tinkiä rengasasioissa. Turvallisuu- den lisäksi hyväkuntoiset renkaat ovat järkeviä koko liiketoiminnan operoinnin kannalta.

”Jos rengas räjähtää kaukana tien päällä vaikka keskellä yötä, on hankalaa ja kallista järjestellä sinne rengasapua ja korvaavia kuljetuksia.”

Kun rengas on kulunut, Åbergin Linja toimit- taa sen rengasliikkeeseen, joka arvioi pystyykö sen vielä pinnoittamaan vai kierrätetäänkö se. Käyttö- ikää ei yritetä pitkittää riskejä ottamalla.

”Renkaiden kustannukset ovat lopulta kokonais- kustannuksista niin pieni osa, että siitä ei kannata säästää”, Selin sanoo.



”

Pinnoitetut renkaat ovat todella korkealaatuisia nykyään.



Kasvavat paineet

Asentajien ja asiakkaiden on syytä suhtautua terveellä kunnioituksella kuorma-autojen ja maansiirtokoneiden renkaiden käsittelyyn.

TEKSTI JUSSI ESKOLA KUVA GETTY IMAGES

Rengasalan kaikkein vaarallisin työsuoritus on raskaiden renkaiden paineistus, Euro-masterin työsuojelupäällikkö **Erkki Salmivalli** toteaa. Hän kertoo muutaman faktan väitteensä tueksi.

”Maansiirtokoneen renkaat paineistetaan 6,5–9 bariin, ja tilavuus on todella suuri. Jos rengas räjähtää tai lukkorengas irtoaa, vapautuva energia riittää ampumaan keilapallon neljän kilometrin päähän.”

Suomessakin on ollut vakavia raskaan kaluston renkaiden työtaturmia. Viisitoista vuotta sitten maansiirtorengaankin lukkorengaankin irtoaminen johti kahden asentajan kuolemaan Lappeenrannassa.

”Mikäli lukkorengas ei pysy paikallaan ja asentaja seisoo paineistuksen aikana pyörän edessä, se on siten siinä. Jos lukkorengas, vanne tai rengas on huonokuntoinen, niitä ei missään nimessä saa käyttää. Romuta romu”, Salmivalli painottaa.

Jos jotain poikkeavaa ilmenee, paineistus on keskeytettävä välittömästi ja rengas tyhjennettävä. Renkaan ja vanteen kunnan sekä asennuskelpoisuuden arvioi asentaja, ei asiakas.

Vanhan koulukunnan asentajien keskuudessa on ollut yleinen käsitys, että ennen mahdollista räjähd-

dystä renkaasta kuuluu poikki menevien runko-lankojen napsahtelua. Vuonna 2011 testitilanteessa räjäytettiin hallitusti kuusi kuorma-auton rengasta.

”Vain kolmen kohdalla kuului napsahtelua, muut räjähtivät yhtäkkiä”, Salmivalli muistelee.

Rengasräjähdysten sataprosenttinen ennaltaehkäiseminen ei ole mahdollista, joten turvatoimien on oltava riittävät henkilövahinkojen ehkäisemiseksi.

Turvahäkkiä on ehdottomasti käytettävä. Jos sitä ei ole tai sen käyttö ei ole mahdollista, on pidettävä vähintään kolmen metrin etäisyys paineistettavaan renkaaseen kulutuspinnan suuntaisesti. Pyörän on oltava paineistuksen aikana kiinnitettynä asennuskoneeseen tai ajoneuvoon.

Ennen ajoneuvon nostoa on laitettava kiilat, jotta ajoneuvo ei siirry noston aikana. Nostamisen jälkeen on asetettava akselituki, jotta ajoneuvo pysyy ylhäällä, jos jotain poikkeavaa tapahtuu.

Euromaster ottaa käyttöön lukkorengaallisten tai halkaistavien vanteiden tarkastuslistan, jonka asentaja allekirjoittaa suoritettuaan kaikki tarkastukset listan mukaisesti.

”Tällainen lista olisi yleisesti ottaenkin hyvä ottaa käyttöön rengasalalla”, Salmivalli toteaa.

VANHA RENGAS PITÄÄ VALTARIN VANKKANA

Suomen tämän hetken suurin tiehanke eli Lahden eteläinen kehätie on rakennettu pehmeiden savimaiden päälle. Jotta pehmeä maapohja kestäisi kauan unelmoidun tien, tarvittiin Skanskan urakoimille tunneleille ja meluvalleille kevennysaineeksi 350 rekka-autollista renkaasta valmistettua uusiomateriaalia.

Teksti ja kuvat Juho Paavola



Keväällä 2017 Lahden seudulla oli syytä juhlaan. Lahden ja Hollolan keskustat kiertävä eteläinen ohikulkutie oli muuttunut hajanaisista suunnitelmista toteutettavaksi rakennushankkeeksi. Jotta asian merkitys avautuu, on katsottava ajassa taaksepäin.

”Tätä on puuhattu jo 1960-luvulta. Kaupungilta on jäänyt eläkkeelle ihmisiä, joiden ensimmäinen työtehtävä on liittynyt kehätien suunnitteluun”, Skanskan vastaava työnjohtaja **Timo Takala** sanoo.

Skanska Infra Oy on yksi rakentajista, joiden käsissä loppuvuodesta 2020 avautuva tie valmistuu. Lahden eteläisen kehätien koko pituus on Soramäen ja Kujalan välillä noin 13 kilometriä. Siitä Skanskan ja konsulttityhtiö AFRY Finland Oy:n Valtariksi nimetyn osuuden allianssiurakkaan kuuluu noin 4,5 kilometrin mittainen osuus Kukonkoskelta Kujalaan.

Kehätie tekee liikenteestä aiempaa sujuvampaa. Kun aikaisemmin esimerkiksi Tampereen suunnasta Kouvolaan päin matkaavien on pitänyt madella valtatie 12:ta pitkin Lahden kaupungin läpi, jää liikennevaloissa pysähtely ohikulkijoilta historiaan.

”Kaupunki puolestaan pääsee hyödyntämään maata keskustassa rakentamiseen aiempaa paremmin. Turvallisuus kasvaa, kun raskas liikenne ja vaaralliset kuljetukset siirtyvät keskustasta pois, ja myös kuljetusreitit teollisuudelle paranevat”, Takala summaa.

VALTATIE 12:N ETELÄINEN KEHÄTIE ON TÄMÄN HETKEN suurin tietyömaa Suomessa. Ennen kuin suunnitelmat alkoivat muuttua työksi, piti Lahdessa kuitenkin ratkoa visainen maaperään liittyvä ongelma.

Takalan puheessa nimittäin vilahtelevat siltti ja savi. Salpausselän syrjää hallitsevat maalajit ovat pehmeitä. Ne soveltuvat heikosti tien perustaksi ja muihin infrarakenteisiin, kuten tien korkeisiin meluvalleihin.

”Stabiliteetti pehmeillä savikoilla on ongelma. Jos kuormitetaan savikkoja, saven leikkauslujuus ei riitä kantamaan kasvanutta kuormaa, ja maa voi ikään kuin luiskahtaa alta pois. Esimerkiksi Patomäen tunnelissa raskas maa taas kuormittaisi valettuja betoni-seiniä liikaa.”



1.



Kun kuutio maata painaa noin 2 000 kiloa, rengasmateriaali painaa tästä noin neljäsosan, tiiveydestä riippuen 600 kg per kuutiometri.

Työmaalla ovatkin olleet käytössä kaikki mahdolliset pohjavahvistuskeinot.

”Se on kuin taloa rakentaisi. Jos oikaisee perustuksissa, se kaikki on hukkaan heitettyä työtä.”

PELKKÄ VAHVISTAMINEN EI KUITENKAAN RIITÄ, TÄRvitaan myös kevennyksiä. Sitä varten Skanskalla on kaivettu esiin aiemmillä työmailla hyväksi havaittu keino, eli tehtävänsä tien päällä jo täyttäneet auton renkaat. Niitä Suomen Rengaskierrätyksen operattori Kuusakoski Oy on toimittanut työmaalle lähes 18 000 tonnia.

”Se on aika suuri määrä. Sillä täyttäisi suunnilleen 350 rekka-autollista”, Takala kuvaa.

Maanrakennustöissä rengasta voidaan hyödyntää myös sen huokoisuuden ja lämmöneristysominaisuuksien vuoksi. Valtarin tapauksessa Skanskaa kiinnostaa kuitenkin maapohjan vuoksi juuri rengasmateriaalin keveys.

”Kun kuutio maata painaa noin 2 000 kiloa, rengasmateriaali painaa tästä noin neljäsosan, tiiveydestä riippuen 600 kg per kuutiometri. Toisin sanoen

saamme tehtyä yhtä suurista täytöistä rengasmateriaalilla huomattavasti kevyempiä.”

Skanska on käyttänyt rengasta meluvalleissa ja betonista valetun Patomäen tunnelin sivustojen täytöissä. Molemmissa kohteissa rengasleikkeen avulla on muodostettu kaksi kevennyskerrosta. Rakenteessa suodatinkankaaseen kapseloitu rengasleike vuorottelee maa-aineksen kanssa.

”Meluvallin pitää olla kuusi metriä korkea, jotta sillä saadaan haluttu meluvaimennusvaikutus aikaan. Jos valli olisi rakennettu vain maa-aineksista, siitä olisi tullut niin raskas, että maaperän kantokyky ei olisi kestänyt sitä.”

AIKAISEMMIN SKANSKALLA ON KÄYTETTY RENKAITA kevennysaineena muun muassa Valtatie 8:n urakassa Raisiossa. Siellä käytössä olivat kokonaiset rengasrungot.

”Niiden etuna on koko ja kevennysvaikutus, eli suurempi tila saadaan täytettyä pienemmällä massalla. Vastaavasti rengasrunko elää, ja sen kanssa työskentely vaatiikin tarkkuutta ja ennakkointia.”



2.



3.

1. "Rengasleike on hyvä materiaali työmaille, sillä sen käyttäytymisen täytöissä on helppo arvioida etukäteen", sanoo Skanskan vastaava työnjohtaja Timo Takala.

2. Kuusimetrisen meluvalli kyettiin rakentamaan pehmeille maalle, koska rengasleikot kevensivät rakennetta riittävästi.

3. Kuusakoski toimitti Valtarin työmaalle noin 350 rekka-autollista rengasleikettä.

Lahden kevennykset sen sijaan on toteutettu 300 mm:n rengasleikkeellä, jonka Kuusakoski on valmistanut Heinolan terminaalillaan. Se on osoittautunut työmaalla hyväksi ratkaisuksi.

"Se pysyy tavallisten työkonien kauhassa, eli käsittely sujuu helposti. Tiivistyminen on kokonaista rengasta pienempää, joten koko rakentaminen on hallitumpaa. Lisäksi työmaiden tiukkojen aikataulujen vuoksi on tärkeää, että materiaalia on hyvin saatavilla."

Täyttöjä tehtäessä rengasmateriaalin etuihin kuuluu myös se, että verrattuna kivi- ja maa-ainekseen kevyt mutta tilavuudeltaan rikas materiaali vähentää kuljetustarvetta. Se puolestaan osaltaan vähentää CO₂-päästöjä. Takala laskee materiaalin merkittäviin etuihin työmaalla myös sen, että rengasleike ei polise. Toisin sanoen pölyn hallinta ja kuljettajien työ helpottuvat, ja työmaan ympäristö pysyy kirkkaampana ja miellyttävämpänä.

"Tärkeintä meille ovat ominaisuudet, mutta myös ympäristö on merkittävä tekijä. Haluamme löytää käyttökohteita vaihtoehtoisille ratkaisuille."

INFRATYÖMAA TOIMII KIERTOTALOUDEN MUKAAN

Käynnissä ollessaan Valtatie 12:n eteläinen kehätie on Suomen suurin infrahanke. Pelkästään Skanskan noin neljän ja puolen kilometrin mittaisella osuudella maata on louhittu ja siirretty lähes puolitoista miljoonaa kuutiometriä.

"Se kaikki on pysynyt kuitenkin työmaa-alueen sisäpuolella", Skanskan vastaava työnjohtaja Timo Takala huomauttaa ripaus ylpeyttä äänessään.

Nykyaikaista infrarakentamista ohjaavat ympäristön ja taloudellisuuden huomiointi. Useimmiten ne kulkevat käsi kädessä. Hyvä esimerkki on maamassojen kuljettaminen: se maksaa rahaa ja aiheuttaa huonosti suunniteltuna turhia hiilidioksidi- ja pienhiukkaspäästöjä.

"Johtoajatuksena onkin massojen siirron minimoiminen. Jo suunnitteluvaiheessa linjaukset ja tasaukset valitaan niin, että pärjätään mahdollisimman pienillä siirroilla", Takala sanoo.

Suurissa tieprojekteissa tielinjaukset ja tasaukset on kuitenkin pääosin tehty jo, ennen kuin urakoitsijoita edes on vielä valittu. Rakentamisvaiheessa osin urakoitsijan vastuulla on miettiä, miten työmaa-alueen maamassat käytetään parhaiten hyväksi. Kiertotalouden ajatusta mukaillen Valtarissa Skanska on maa-ainesten osalta työmaalla pyrkinyt massoissa omavaraisuuteen.

"Karkeasti voi sanoa, että otimme tiepohjasta savet ja siltit pois ja täytimme paikan tunneleista tulevalla kalliilouheella. Savea ja silttiä kykenimme hyödyntämään luiskatäytöissä ja meluvalleissa."

UUSI JOHTAJA

Maarit Leppänen aloitti kesällä Autonrengasliiton asiamiehenä. Hän haluaa pitää kiinni rengasalan vahvasta yhteistyökulttuurista ja tavoittaa viestinnällä nuoret kuljettajat yhä paremmin.

TEKSTI JA KUVA JUHO PAAVOLA

Kun hissi saapuu, **Maarit Leppänen** lykkää vieraan sisään ja jää odottamaan seuraavaa. Koronaviruksen vuoksi hissiliikenne on elinkeinoelämän jylhänä linnakkeena tunnetussa Pohjoisranta 10:ssä rajoitettua.

”Harvoin näkee nykyisin hissityttöä työssään”, Leppänen nauraa painaessaan nappia vieraalle.

Tapahtuma kuvaa Leppästä hyvin. Hän ottaa mieluummin vakavasti työnsä kuin itsensä.

Leppänen aloitti kesän alussa asiamiehenä Autonrengasliitossa, joka toimii rengasvalmistajien edunvalvojana ja edistää rengasturvallisuutta. Viimeiset neljä vuotta Leppänen on ollut työmarkkinalakimiehenä palveluyritysten ja -yhteisöjen edunvalvontajärjestö Paltassa, johon Autonrengasliittokin kuuluu.

”Kun uudesta työstä tuli puhetta, ensimmäisenä mieleeni tulivat syksyiset poliisin ja Liikenneturvan kanssa toteutetut Rengasratsiat. Ehkä mielikuvani kuvastaa sitä, että Autonrengasliitto on toimija, joka tekee monipuolista yhteistyötä eri tahojen kanssa.”

LEPPÄSELLE AUTONRENGASLIITTO ON organisaationa tuttu, mutta rengasalan käytännön työ vaatii vielä tutkimista. Rengasalan teknistä koulutusta Leppäsellä ei ole, työmarkkinalakimiehen työssä on tosin pärjännyt ilmankin.

”Ajattelen asian niin, että minun on tunnettava alaa ja teknistä puolta sen verran hyvin, että voin ymmärtää yritysten toimintaympäristöä ja liiketoimintaa. Kyllä riittävä ymmärrys pitää olla.”

Asiamiehen työ muistuttaa toimitusjohtajan pestiä. Leppänen on Autonrengasliiton puheenjohtaja **Jarmo Nuoran** kanssa organisaation kasvot ja ääni ulospäin. Työtehtäviin kuuluvat edunvalvonta lainsäätäjiin sekä esimerkiksi alan sisäisten työehtokysymysten ratkonta.

Toisin sanoen Leppänen pitää huolen siitä, että liitossa arki pyörii. Jotta tämä onnistuu, renkaiden ohessa on tunnettava ihmiset, Leppänen painottaa.

”Se helpottaa yhteistyötä niin rengasalan sisällä kuin suhteessa päättäjiinkin. Kun koronatilanne helpottaa, aion kierrellä jäsenliikkeissämme katsomassa, miten työ tapahtuu. Alan ihmiset ja ilmiöt on tunnettava, jotta alan puolesta pystyy puhumaan.”

LAKIMIEHENÄ LEPPÄNEN ON TOTTUNUT HOITAMAAN toisten asioita työkseen, mutta asiaa auttaa, kun tehtävän takana voi seistä mielellään. Leppäsen mielestä rengasalan vahvuus on tiivis yhteishenki. Vaikka kilpailua on, yhteistyötä tehdään paljon esimerkiksi rengas- ja työturvallisuuskysymyksissä. Rengasala on julkikuvaansa parempi, Leppänen sanoo.

”Jokaisella alalla on ongelmansa, mutta esimerkiksi rengasturvallisuuden eteen tehdystä työstä on helppo puhua myönteisesti. Työturvallisuudessa taas on kehitetty rengasturvallisuuskortti, joka on työnantajien ja -tekijöiden yhteistyön tulos.”

Leppänen näkee rengasalalla myös kehitettävää. Yhä useampi nainen vastaa itse oman ajopelinsä huollosta ja renkaista, mutta perinteisesti tuo puolikas kansasta ei ole kuulunut rengasalan tai -median ydinkohderyhmään.

Toinen kysymys on, miten viestinnällä kyettäisiin ulottamaan rengasturvallisuutta yhä paremmin nuorten kuljettajien ryhmään. Ei ole syytä, miksi digitaalisen viestinnän ja sosiaalisen median pitäisi loistaa vain poissaolollaan.

”Uudistuksia ei kuitenkaan pidä tehdä uudistusten vuoksi, ja hyvistä asioista on syytä pitää kiinni. Mutta jos perustelu jollekin toiminnalle on se, että näin on aina tehty, voi olla, että muitakin vaihtoehtoja kannattaa kokeilla.”

KUKA
Maarit Leppänen
AMMATTI
Autonrengasliiton
asiamies
NÄIN KIERRÄTÄN
”Autoilijana olen käyttänyt rengashotelleja ja ihastellut sitä, kuinka huomattomasti renkaiden kierrätys on hoidettu asiakkaan puolesta.”



Edeltäjäni Östen Brännäs on jättänyt asiat hyvään malliin ja pitänyt huolta siitä, että olen päässyt työssäni sujuvasti liikkeelle.



Kuitu kiertää

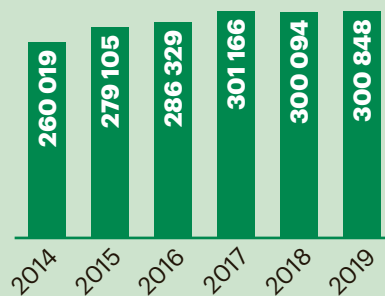
Kuitupakkausten kierrätysaste oli Suomessa 115 prosenttia vuonna 2019.

TEKSTI JOUKO VUORELA

Mikä on Suomen Kuitukierrätys Oy:n tehtävä?

Suomen Kuitukierrätys Oy, SUK, on puukuitupohjaisten pakkausten tuottajayhteisö, joka vastaa aaltopahvi-, kartonki-, paperi- ja nestekartonkipakkausten sekä teollisuuden kuitupakkausten jätehuollosta (keräys, kierrätys, tiedotus ja raportointi). SUK:n perustivat paperikuitupakkausmateriaalien tuottajayhteisöt vuonna 2009. SUK on yleishyödyllinen ja voittoa tavoittelematon organisaatio.

Mitkä ovat SUK:n kierrätysluvut? (tonnia)



Mihin puukuitupohjaiset pakkaukset voi jättää kierrätykseen?

Kuluttajat voivat jättää ne kiinteistökohtaisiin keräyslaatikoihin ja RINKI-ekopisteverkoston keräyspisteisiin. Yritykset voivat palauttaa ne SUK:n yhteistyökumppanien terminaaliverkoston sekä kuntien ja kuntien jäteyhtiöiden ylläpitämille pienjäteasemille.

Mitä ja missä kierrätetyistä puukuitupakkauksista tehdään?

Kerätystä materiaalista 96 % on kierrätetty Suomessa (2019) ja 4 % Ruotsissa erilaisiksi pakkaus- ja erikoispapereiksi sekä -kartongeiksi: niitä ovat esimerkiksi aaltopahvin pinta- ja aaltokartonnit, laminaattipaperit, pakkauskartonki, biopussit, hylsykartongit mm. talous- ja wc-paperirullista aina raskaisiin teollisuuden hylsyihin, kuten paperirulliin, muovirulliin ja tekstiilipakoihin.

SUK:n kierrättämästä kokonaismäärästä vuonna 2019 oli aaltopahvipakkauksia 84 %.



Mitkä ovat alan haasteet?

”Tätä voi tarkastella yleisen ennustettavuuden ja lainsäädännön hankaluuden lisäksi keräyksen ja kierrätyksen näkökulmista. Niihin kuuluvat lisääntyvä verkkokauppa, lisääntyvä vapaamatkustajien määrä, lisääntyvä erikoismateriaalien määrä (materiaaliyhdistelmät, joiden kierrätys on hankalaa) ja globaali kierrätysmateriaalimarkkinoiden myllerrys”, sanoo Suomen Kuitukierrätys Oy:n toimitusjohtaja **Juha-Pekka Salmi**.

Fysiikan lakeja ei voi uhmata kilpa-autoilijakaan

OLI SATEISEN pimeä syyskeli. olin aiemmin kesällä saanut vihdoinkin ajokortin. Elettiin vuotta 2007.

Ajoin Alastaron moottoriradalta kotiin Helsinkiin, ja Nummelan kohdalla oli saatu tietyt valmiiksi. Vanha asfaltti vaihtui uuteen. Nautin ohjaamon hiljentymisestä rengasmelun hälvetessä. Katuvalot heijastuivat märästä upouudesta asfaltista illan pimeydessä, enkä sen tähden havainnut sillan kupeeseen kerääntynyttä laajaa vesivaippaa. Ajoin siihen 80 kilometrin tuntivauhdilla. Mitään ei ollut tehtävissä. Perä oli irti.

Tuo hetki oli kuin hidastetusta filmistä, jossa pyörin autoni kanssa matkustajan roolissa hitaasti 360 astetta havainnoiden ikkunoista kaiken ympärillä tapahtuvan. Ja yhdessä hetkessä kaikki oli ohi. Olin päätenyt vastaan tulevien ajokaistan puoleiseen ojaan.

Tilanteesta selvisin onneksi peltivaurioin.

Isä oli edellisellä viikolla sanonut, että hänen pitäisi hankkia autoon uudet renkaat. Kulutus pintaa oli jäljellä vain hieman enemmän kuin laki vaatii.

Renkaan kosketuspinta asfalttiin 80 kilometrin tuntinopeudella noin kolmen millimetrin vesipatjalla on vain 15 prosentin luokkaa, puhumattakaan siitä, että ajoin suureen lätäkköön. Jos olisin ajanut 125 km/h, olisi lain minimivaatimuksen mukaisella 1,6 mm:n urasyvyydellä renkaan kosketuspinta tiehen ollut vaivaiset 6 prosenttia. (Lähde: turvallisetrenkaat.fi).

Tuon 13 vuotta sitten tapahtuneen onnettomuuden jälkeen renkaat ovat näyttelleet minulle erityistä roolia liikenneturvallisuuden mahdollistajana. Uskon, että moni vesiliirron ikävin seurauksin kokenut kuljettaja voi samaistua tuntemuksiini.

Siitä lähtien olen aina pitänyt huolen siitä, että renkaat, jotka kuljettavat minua ja perhettäni, ovat urasyvyydeltään minimissään 4 mm:n luokkaa. Yksinkertaisena mittarina käytän 2 euron kolikkoja, sillä sen harmaa ulkoreuna on paksuudeltaan juuri tarvittavat neljä millimetriä.

Kilpa-autoilijana uskallan väittää, että ymmärrän pidon merkityksen paremmin kuin suurin osa tiellä liikkujista. Tiedän, mihin pisteeseen asti ja miten renkaiden pitoa voi avittaa, mutta ymmärrän myös sen, milloin massa jyrää kitkan ja pito häviää, oli ratin takana sitten minkälainen rattinainen tai -mies tahansa.

Fysiikan lakeja ei edes kilpa-autoilija voi uhmata.



Uskon, että moni vesiliirron kokenut kuljettaja voi samaistua tuntemuksiini.





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 työkoneen renkaat	> 2000 kg	500,00	620,00



SUOMEN
RENGASKIERRÄTYS

www.rengaskierratys.com