

Standardit täyttävä kenttä

Kumirouhe eli granulaatti lisää joustoa ja vähentää kitkaa jalkapallonurmessa.

s. 8



105 x 68 m
Pelikentän koko.

2

Tekonurmi täyttää
Fifan kahden tähden
laatuluokituksen.

10 770
Stadionin yleisökapasiteetti.

4

Kenttä harjataan pari kolme
kertaa viikossa ja aina ennen
pääsarjatason otteluita.

100

Pelikenttä sisältää runsaat sata
tonnia kumirouhetta.

PYHÄTTÖ

Bolt-areena on suomalaisen jalkapallon perinteikkäimpiin seuroihin kuuluvan HJK:n kotipyhättö. Bolt-areenalla on myös koko Suomelle suuri merkitys. Siellä Suomi kukisti vuonna 2019 Liechtensteinin ja varmisti paikkansa ensimmäistä kertaa miesten EM-kisoihin.

Bolt-areenalla pallo kiittää tekonurmella, tai jalkapallonurmella, kuten virallinen termi kuuluu. Muovisen veran ohella tärkeä osa kenttää on siihen ripoteltu, autonrenkaista jauhettu granulaatti. Se kasvattaa joustoa ja pienentää kitkaa.

”Kumirouhe toimii kentässä hyvin, ja se on muita materiaaleja huomattavasti edullisempaa”, Bolt-areenan olosuhdepäällikkö Antti-Jussi Väinölä sanoo.

Renkaan kierrätys

2/2021

4 Tien päällä

Suomi on Euroopan toiseksi tehokkain kierrättäjä

6 Yrittäjä

Juha Kesäläinen, JM Kesäläinen Ky

7 Turvallisuus

Miten uusi tieliikennelaki on vaikuttanut talvirenkaiden käyttöön?

8 Hyötykäyttö

Granulaatti lisää joustavuutta ja vähentää kitkaa jalkapallonurmissa

12 Alan vaikuttaja

Tero Kallio, Autontuojat ry:n toimitusjohtaja

14 Tuottajavastuu

Näin kiertävät sähkö- ja elektroniikkalaitteet sekä kannettavat akut ja paristot

15 Kolumni

Mervi Kallio: F1-varikolla täytyy olla pelisilmää

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



Alamme tuottaa korkeamman jalostusasteen kumimateriaaleja teollisuudelle.



Rytmi muuttuu

SUOMEN RENGASKIERRÄTYS OY ON HOITANUT RENKAIDEN tuottajavastuuta vuodesta 1996 lähtien. Toiminnassa on ollut merkille pantavaa, että kierrätämme kaikki järjestelmäämme tulleet renkaat – ja hieman myös sen ulkopuolisia renkaita.

Järjestelmä on toiminut moitteettomasti. Se on ollut meille ja koko Suomen rengasalalle tärkeä asia. Renkaat on saatu hyötykäytettyä loistavasti, jos ei muuten, niin korvaamassa neitseellisiä maanrakennusmateriaaleja.

UUDEKSEN 2023 ALUSTA RYTMII MUUTTUU, JA ALAMME TUOTTAA korkeamman jalostusasteen materiaaleja teollisuudelle. Lopelle nousevassa tehtaassa valmistetaan kumijauhetta ja kumigranulaattia. Niitä voi käyttää kumi- ja muovituotteiden valmistuksessa, esimerkiksi tiivisteissä, matoissa, maaleissa ja vaikka asfaltissa.

Projekti etenee hyvin. Olemme tilanneet laitteistot tanskalaiselta Eldan Recycling A/S:ltä, jolla on todella pitkä kokemus renkaan kierrätyslaitteiden valmistuksesta. Laitesennusten on tarkoitus alkaa ensi vuoden elo-syyskuussa.

OPERAATTORISOPIMUKSEMME KUUSAKOSKI OY:N KANSSA ON katkolla ensi vuoden lopussa. Tulemme vuoden 2022 aikana järjestämään tarjouskilpailun jatkosta. Tulevan operaattorisopimuksen sisältö muotoutuu, kunhan kaikkien halukkaiden kanssa on saatu keskustelut käytyä.

NYT KUN ON TAAS SYKSY, ON HYVÄ TARKISTAA SEKÄ SUUNNITella renkaiden vaihto aika niin, ettei talvi pääse yllättämään.

Turvallisia kilometrejä,

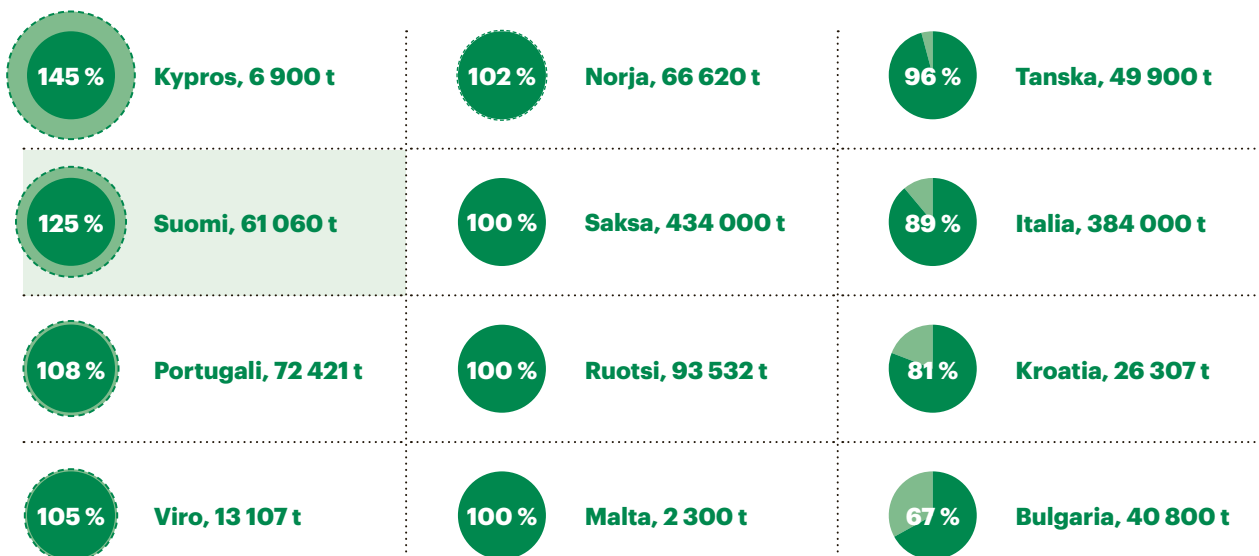
Risto Tuominen
päätoimittaja

Tilaa kotiisi Renkaankierrätys-lehti nettisivuiltamme: rengaskierratys.com

Suomi toiseksi tehokkain

Käytöstä poistettujen renkaiden kierrätysaste oli Suomessa 2019 peräti 120 %. Sadan prosentin ylitys selittyy sillä, että kierrätysjärjestelmä käsittelee myös epävirallisia reittejä Suomeen tulleet renkaat. Kyproksessa kierrätysaste oli 145 %, mutta kierrätystonnit olivat Suomen eduksi 61 060–6 900.

RENKAIDEN KIERRÄTYSASTE VUONNA 2019



Käytöstä poistettujen renkaiden kierrätysaste oli Suomessa 125 % vuonna 2019.



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. Vetsisille keleille suosituksena on vähintään 4,0 mm:n urasyvyys.

3–5 mm

Talvirenkaiden (nastarengas/nastaton) kulutuspinnan pääurien syvyyden pitää olla vähintään 3 mm. Lumisella ja jäisellä kelillä ajettaessa turvasuositus urasyvyydeksi on vähintään 5 mm.



autonrengasliitto.fi

Tee jälkikiristys, kun olet renkaiden vaihdon jälkeen ajanut noin 100 kilometriä.

Erityisen tärkeää se on, jos autossa on alumiinivanteet.

Vanteet pois lisämaksulla

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



Renkaiden noutopalvelu sopimus-kumpaneille numerosta 08000 6886

tai sähköpostilla
rengas@kuusakoski.com
nouto@rengaskierratys.com
tai netissä
eService.kuusakoski.com

Vieraile verkkosivuillamme

Voit jättää käytetyt renkaasi maksutta johonkin yli 3 000 vastaanottopisteestämme ympäri maan. Lähimmän löydät verkkosivujemme kätevästä karttapalvelusta.



www.rengaskierratys.com

Tiesitkö tämän talvirenkaista?

1.

Talvirenkaita tulee käyttää, jos sää tai keli sitä edellyttää, marras-, joului-, tammi-, helmi- ja maaliskuun aikana.

2.

Talvirenkaat ovat joko nastallisia tai nastattomia. Nastattomia talvirenkaita kutsutaan myös kitkarenkaiksi.

3.

Jos olet hankkinut auton ulkomailta, varmista, että autossasi on alla Pohjoismaihin tarkoitettut kitkarenkaat.

Kaikki likoon

TEKSTI JA KUVA JUSSI ESKOLA

JUHA KESÄLÄISELLÄ EI OLLUT KOKEMUSTA RÄJÄY-tyssuojamatoista, kun hän osti alan liiketoiminnan HeMaVe Oy:ltä kolmisen vuotta sitten.

Veri veti takaisin yrittäjäksi. Kesäläinen oli joh-
tanut isänsä vuonna 1966 perustamaa kuljetusalan
yritystä parisenkymmentä vuotta, mutta toiminta
oli ajettu alas kannattavuuden heikennyttyä.

”Jotain piti keksiä”, hän toteaa.

Alkuvaihe täysin uudella toimialalla oli raskas.
Kun toiminta siirtyi Kestilästä Kaarinaan, Juha
paiski 70-tuntisia työviikkoja eikä sekään tuntunut
riittävän.

”Aluksi olin kaikki viikonloputkin töissä”, Juha
Kesäläinen kertoo.

”Viiden metrin matto painaa 1 200 kiloa, ja sen
valmistus on käsityötä. Renkaan pinnat noste-
taan yksitellen kutomispöydälle, ja niihin tehdyistä
rei’istä pujotetaan kuusi paksua teräsvaijeria, jotka
kiristetään hydraulisesti.”

”Tuo kone on tämän homman sydän”, Juha ker-
too esitellessään suurta renkaanleikkauskonetta.

”Sen pitäisi olla parempi ja nopeampi. Uutta
konetta ei kuitenkaan saa kaupan hyllyltä. ELY-
keskuksen tuen avulla sen kehitysprosessi on saatu
käynnistettyä.”

JUHA KESÄLÄINEN TEKEE TUOTANTOA 1-3 TYÖNTE-
kijän kanssa. Lisäksi hoidettavana ovat asiakassuh-
teet, laskutus ja muut yrityksen asiat.

Jalkapalloharrastus tuo tärkeää vastapainoa työn
kuormittavuudelle.

”Vaikka futis on yksi fyysinen lisä päivään, kor-
vien välille tekee hyvää saada ajatukset muualle.”

Työstä irtautumisessa auttaa myös hyvä arki 6- ja
12-vuotiaiden lasten kanssa.

JM Kesäläinen Ky on viimeisiä räjäytysuojamat-
tojen valmistajia Suomessa. Baltian maista mattoja
saa edullisemmin, mutta kotimaisuudella on yksi
kilpailuetu.

”Kotimaisista renkaista kierrätysmaksut on mak-
settu Suomeen, joten niistä tehdyt matot ovat
edullisempia kierrättää. Se on luonut markkina-
raon, jonka avulla tässä voi toimia. Tilauksia tulee
tällä hetkellä sopivasti valmistuskapasiteettiin näh-
den.”

Vuodessa valmistuu hieman yli tuhat räjäytys-
uojamattoa. Asiakkaita on 20-30.

”Olen laittanut kaikkeni tähän likoon, sekä fyysi-
sesti että henkisesti. Vaikka tämä on raskasta, päi-
vän päätteeksi olen tyytyväinen, että teen töitä
itselleni. Se on tärkeä asia minulle.”

**Vuodessa
valmistuu
hieman yli
tuhat räjäytys-
uojamattoa.**

Renkaat vaihdettiin viime talvena edelleen samaan aikaan kuin aiemminkin, ennen uutta tieliikennelakia.



Vanhoihin tottumuksiin

”Jos sää tai keli sitä edellyttää”, linjaa uusi tieliikennelaki talvirengasvalinnan. Miten lakimuutos on näkynyt rengasalan ammattilaisten työssä?

TEKSTI JUSSI ESKOLA KUVA GETTY IMAGES

Ei keliperusteinen laki ole muuttanut renkaiden vaihtotottumuksia, toteaa Savon Renkaan Kuopion liikkeen Teijo Hyttinen.

”Renkaat vaihdetaan samaan aikaan kuin aiemminkin.”

Kesäkuussa 2020 voimaan tulleen uuden tieliikennelain mukaan talvirenkaita on käytettävä marraskuun alusta maaliskuun loppuun, ”jos sää tai keli sitä edellyttää”. Vakuutusyhtiö Ifin vuoden takaisessa tutkimuksessa 60 prosenttia vastaajista aikoi jatkaa kuten ennenkin, mutta Hyttisen kokemusten mukaan lukema on huomattavasti suurempi.

”Renkaan vaihto ei ole autoilijoille ajankohtainen ennen kuin lumi on maassa. Vain muutama prosentti vaihtaa renkaat hyvissä ajoin ennakkoon.”

Hyttisen mukaan lakiuudistus näkyy eniten siinä, että asiakkaat kyselevät, mistä oikein on kyse.

”Talvirengaskelin määrittely on jätetty ympäripyöreäksi. Siksi autoilija ei muuta käyttäytymistään, vaan jatkaa kuten ennenkin.”

Uuden lain olennaisin muutos on Hyttisen mielestä juridinen. Kuka maksaa, jos autoilija ei ajakaan kelin mukaisilla renkailla – ja kuka päättää, mikä on oikea rengasvalinta?

”Moni ei mieti, että vakuutusyhtiö siirtää vastuuta autoilijoille, joiden pitää itse määritellä keliin soveltuvat renkaat.”

Autoliiton viestintäpäällikkö Jukka Tolvanen arvelee kitkarenkaiden yleistyvän lakiuudistuksen myötä.

”Suhdeluku on nyt 80/20 nastarenkaiden hyväksi, mutta se voisi olla toisinpäin.”

Tolvanen näkee uudistuksen positiivisena eikä usko tulkinnanvaraisuuden aiheuttavan merkittäviä ongelmia.

”Oletan, että suomalaisilla on aika hyvin maalaisjärkeä siitä, mitkä ovat talviset olosuhteet. Kärjistetynä voisi sanoa, että uuden lain myötä talvirengas-aika pidentyy.”

Jani Vaahtera Rengasmestarit-Sammatista uskoo, että Etelä-Suomen kaupungeissa talvirengaskausi saattaa jopa lyhentyä.

”Huonon kelin tullessa auton voi jättää kotiin ja käyttää joukkoliikennettä. Etelän leutoihin talviin tämä on asiallinen lakimuutos, tosin sellaisia ei vielä ole ollut lainmuutoksen jälkeen. Viime vuonna oli kunnollinen vanhan ajan talvi, joten kaikki vaihtoivat renkaat totuttuun aikaan”, Vaahtera sanoo.

”Lakimuutos ei ole näkynyt meillä mitenkään.”

KIERTOKUMI PITÄÄ KENTÄT KIMMOISINA

Jalkapallon harrastajamäärien kasvaessa ja edustustason pelikausien pidentyessä helposti hoidettavia ja laatunsa tasaisena säilyttäviä keinonurmia tarvitaan lisää. Autonrenkaista valmistettu granulaatti auttaa tekemään pelaamisesta turvallista vähentämällä keinonurmen kitkaa ja lisäämällä jalkojen alle joustoa.

Teksti Juho Paavola Kuva Jussi Eskola



Suomalaisen jalkapallon perinteikkäimpiin seuroihin kuuluvan HJK:n pelaajat harjoittelevat seuran kotipyhättö Bolt-areenan nurmella. Olosuhdepääällikkö Antti-Jussi Väinölä nappaa Fiskarsin lumilapioon suuresta säkistä pientä kumirouhetta, granulaattia.

Tosin vain malliksi.

”Koneellahan kenttää hoidetaan, mutta se on juuri nyt Pajamäessä töissä. Halli pitää saada syksyksi käyttökuntoon”, Väinölä sanoo.

Bolt-areenan tekonurmella alkaa olla Suomelle suuri merkitys. Sen päällä Suomi kukisti vuonna 2019 Liechtensteinin ja varmisti paikkansa ensi kertaa jalkapallon EM-kisoihin. Bolt-areenalla pallo kiihtää tekonurmella, tai jalkapallonurmella, kuten oikea termi kuuluu. Muovisen vihreän nurmen ohessa tärkeä osa kenttää on nurmen väliin ripoteltu, autonrenkaista jauhettu granulaatti. Se kasvattaa joustoja ja pienentää kitkaa.

”Kumirouhe toimii kentässä hyvin, ja se on muita materiaaleja huomattavasti edullisempaa”, Väinölä sanoo.

MODERNEJA JALKAPALLONURMIA ON RAKENNETTU parisen kymmentä vuotta. Kentän perusrakenne on säilynyt, mutta samalla kenttärakenne on kehittynyt.

”Nykyisin lähes kaikki kentät rakennetaan uudella tekniikalla, jossa osa rengasmateriaalista hyödynnetään nurmen alle sijoitettavassa rakenteessa”, jalkapallonurmia valmistavan Unisportin toimialajohtaja Hannu Salmenautio kertoo.

”Kun osa kumista käytetään kentän rakenteessa, saadaan aikaan sama jousto, mutta kentän päälle laitettavaa granulaattia tarvitaan vain puolet aiemmasta. Silloin granulaatin hallinta helpottuu”, Salmenautio sanoo.

Kaikki kansallisen tason kentät rakennetaan kansainvälisen jalkapalloliitto Fifan tarkkojen määräysten mukaan. Kentän on mahdollistettava turvallinen pelaaminen.

JALKAPALLONURMELLA ON MONTA ELÄMÄÄ. Bolt-areenan kaltaiset kansainvälisen ja kansallisen edustason nurmet Fifa testaa vuosittain. Fifan vaatimusten mukaisena jalkapallonurmi kestää nelisen vuotta.

”Sen jälkeen nurmi on vielä mitä parhaimmassa kunnossa juniorien ja harrastajien käyttöön. Bolt-areenan nurmen omistaa Helsingin kaupunki, ja suunnittelemme yhdessä kaupungin kanssa nurmen jatkokäytön”, Väinölä kertoo.

Suomessa hiekkakenttiä on päällystetty viime vuosina keinonurmilla paljon. Vielä hiekkakenttiä kuitenkin löytyy, minkä ansiosta kierrätysnurmeille on löytynyt ottajia. Juniori- ja harrastekäytössä vanha edustason nurmi kestää vielä yli kymmenen vuotta.

”Tärkeää myös on se, että lapsilla ja nuorilla on hyvät olosuhteet. Ei voi ajatella, että kyllä se hiekkakenttä tai joku muu kelpaa. Meillä pitää olla olosuhteet, joissa niin harrastelijat kuin kilpapelajatkin pystyvät hyvin harjoittelemaan”, Väinölä näkee.



SUOMEN VAHVISTUVALLE JALKAPALLOKULTTUURILLE on luotu pohjaa läpi vuosikymmenten. Tärkeässä osassa ovat parantuneet olosuhteet. Yhdessä kasvavan menestyksen kanssa toimivat ja miellyttävät harrastusympäristöt saavat yhä useamman innostumaan.

Jalkapalloa harrastaa Suomessa noin 130 000 rekisteröityä pelaajaa. Vuosittain Suomessa rakennetaan noin 20–25 jalkapallokenttää. Käytännössä jokainen toteutetaan keinonurmella.

”Myös yhä useampi Veikkausliigan seura suunnittelee luonnonnurmen korvaamista jalkapallonurmella”, Väinölä kertoo.

Urheilullinen menestys asettaa olosuhteille uusia vaatimuksia. Sitä mukaa kun suomalaisseurat etenevät europeleissä korkeammalle, pelikaudet alkavat ulottua ympäri kalenterivuoden.

”On muistettava, että olemme täällä pohjolassa. Se on suunnittelun pohjana, kun mietitään, miten rakennetaan olosuhteet, joissa voidaan takuuvarmasti pelata ja harjoitella ympäri vuoden.”

KENTÄN KUNNOSSAPITO ONNISTUU PARHAIDEN tekonurmella. Kumirouheella puolestaan on jalkapallokentässä paljon etuja, Suomen Palloliiton olosuhdepäällikkö Tero Auvinen sanoo.

”Me emme ota kantaa siihen, mitä materiaalia kentässä käytetään, kunhan se täyttää Fifan vaatimukset eli tekee pelaamisesta sujuvaa ja turvallista. Toistaiseksi kumirouhe on ollut toimivin ja myös verrattain edullisin materiaali”, Auvinen sanoo.

Aivan ongelmaton granulaatti ei kuitenkaan ole. Jokainen jalkapalloa pelannut tai peliä perheen junioreiden kautta tarkkaillut tietää hyvin, että kumirouhe leviää kentiltä pois. Yhdessä mikromuovikeskustelun kanssa tämä on saattanut kumirouheen tarpeettoman huonoon valoon, sillä pelin näkökulmasta granulaatti on hyvä, Väinölä sanoo.

”Pelaajien käytöksen muuttaminen esimerkiksi kumirouheen harjaamiseksi on hieman hankalaa, mutta rakenteiden ja huoltotoimenpiteiden avulla ongelmaa voidaan torjua helposti ja tehokkaasti”, Väinölä sanoo.

”

Fifa tutkii kansainvälisen ja kansallisen tason jalkapallonurmet vuosittain.



SUURIN OSA GRANULAATISTA LIIKKUU TALVIAJAN

lumenaurauksen mukana. Esimerkiksi Bolt-areenan vieressä sijaitsevalla Saharan harjoituskentällä katso-
mot peitetään talveksi pressulla.

”Lumi aurataan pressun päälle. Kun lumi keväällä sulaa, saamme helposti kerättyä kaiken granulaatin talteen ja käytettyä uudelleen”, Väinölä kertoo.

Samalla kun seurat etsivät tapoja hallita granulaattia yhä paremmin, kenttävalmistajat etsivät korvaavia tuotteita granulaatin tilalle. Toistaiseksi esimerkiksi oliivinsiemeniin ja puulastuihin perustuvat tuotteet ovat osoittautuneet granulaattia hintavammiksi ja epävakammiksi. Kehitystyö on kuitenkin välttämätöntä, Unispportin Hannu Salmenautio sanoo. EU-tasolla kenttien rakentamiseen on lähi-vuosina luvassa muutoksia.

”Kentille on joko kyettävä luomaan suljettu järjestelmä, joka ei päästä rouhetta ulos tai sitten siirtymäajan jälkeen granulaattia on korvattava muilla aineilla”, Salmenautio kertoo.

Jalkapalloliitossa asia nähdään pragmaattisesti. Tärkeää on, että hyvälaatuisia kenttiä on mahdollisimman paljon. Harrastajamäärien kasvaminen edellyttää rahojen tehokasta käyttöä. Siihen tasaisesti saatava ja edullinen kierrätyskumi on ollut hyvä.

”Suurella kenttien määrällä on suuri arvo kilpaurheilun ohessa myös suurelle harrastajamäärälle ja sitä kautta kansanterveydelle. On hyvä kysymys, mitä harrastusolosuhteille tapahtuu, mikäli kenttien rakentamisesta tulee huomattavasti nykyistä kalliimpaa”, Auvinen sanoo.

Olosuhdepäällikkö Antti-Jussi Väinölä lennättää kumi-rouhetta eli granulaattia Bolt-areenalla.



SUOMALAISTA ROUHETTA SUOMALAISILLE KENTILLE

Pitkään jalkapallonurmissa on oltu ulkomailta tuodun granulaatin varassa.

”Omaa granulaattituotantoa Suomessa ei ole ollut”, Rengaskierrätyksen toimitusjohtaja Risto Tuominen kertoo.

Tilanne on muuttumassa pian. Suomen Rengaskierrätys Oy on rakentamassa Lopelle uutta kiertotalouslaitosta, joka tuottaa yhä jalostettuja uusiomateriaaleja kumiteollisuuden tarpeisiin. Tuotantosuunnitelmiin kuuluu myös kotimaisen granulaatin valmistus.

”Kiertotalousnäkökulmasta on tärkeää, että uusiomateriaalit valmistetaan ja käytetään mahdollisimman lähellä.”

Samalla aletaan suunnitella kenttien jatkokäyttöä. Toistaiseksi Suomessa on riittänyt hiekkakenttiä, joille edustustason jalkapallonurmet on voitu kierrättää.

”Ennen pitkää vanhoja nurmia ja niissä hyödynnettyä granulaattia on alettava kierrättää myös uusiomateriaaleiksi. Aiomme yhdessä alan tuottajien ja kentistä vastaavien tahojen kanssa tutkia, miten kertaalleen kierrätetty materiaali kyetään hyödyntämään uudelleen.”

INNOLLA AUTON ASIALLA

Autotuojat ry:n toimitusjohtaja Tero Kallio rakastaa niin vanhoja kuin uudempiakin autoja. Hän kertoo mieluummin, miksi suomalaisten autojen pitäisi olla uusia kuin sen, montako klassikkoa hänellä on tallissaan.

TEKSTI JA KUVA JUHO PAAVOLA

Kun harrastus on intohimoista, se voi johtaa erikoisiin tilanteisiin. Tero Kallion ystävät voivat tietää miehestä hyvinkin monenlaisia asioita, mutta hänen autotallinsa sisältö on salaisuus.

”Minulla on kymmenkunta harrasteautoa, mutta en ole kertonut tarkkaa määrää edes kavereilleni.”

Vuonna 2010 alkanut työ Autotuojat ja -teollisuus ry:n toimitusjohtajana sopiikin Kalliolle harvinaisen hyvin. Hän on ollut äärettömän kiinnostunut autoista viimeistään siitä lähtien, kun hän sai seitsen-vuotislahjakseen Tekniikan Maailman vuosikerran.

”Kun olin yhdeksän, aloin ajaa kerran kahdessa viikossa polkupyörällä Lahteen ostamaan juuri ilmestyneen saksalaisen Auto Motor und Sport -lehden.”

Siinä sai polkea seitsemän kilometriä yhteen suuntaan. Kotiläksyt on luettu.

AUTOMYYNNIN AIRUEENA KALLIO ON PUHUNUT KYL-lästymiseen asti suomalaisen autokannan nuorentamisen puolesta, sillä uudet autot ovat vanhoja turvallisempia ja saastuttavat vähemmän.

Kallio sanoo suoraan, että häntä ärsyttää pikavoittojen hakeminen ympäristökeskustelussa. Hänen mielestään autoista puhuttaessa keskitytään liian yksipuolisesti uusien, juuri rekisteröitävien autojen päästöihin. Sen sijaan pitäisi ymmärtää, että mitä uudempia autot keskimäärin ovat, sitä enemmän Suomen koko autokannan päästöt laskevat, Kallio sanoo.

”Ympäristö ja ilmasto eivät erottele uutta, tänä vuonna rekisteröityä autoa vanhemmasta. Koko kanta ratkaisee.”

Vielä on työtä tehtävänä. Suomalainen auto poistuu liikenteestä keskimäärin 21-vuotiaana.

”Jos keski-ikää saataisiin kolmekin vuotta alaspäin, sillä olisi jo suuri vaikutus.”

KEVÄÄLLÄ 2020 KORONAVIRUS ROMAHDUTTI AUTO-kaupan. Vaikka henkilöauton käyttö pandemian aikana on lisääntynyt ja ihmiset ovat lomailleet autolla kotimaassa, autokauppa on korkeintaan hitaasti toipumassa. Kuluvana vuotena arvioidaan myytävän 103 000 autoa.

”Kaukana ollaan pandemiaa edeltäneestä noin 115–120 000 auton vuositasosta. Myynti on vähäistä, kun huomioidaan menossa oleva talouskasvu.”

Kallio näkee kaksi selvää syytä. Ensimmäinen niistä on kansainvälisesti tuotantoa riivaava pula puolijohteista, mikä on pidentänyt autotehtaiden toimitusaikoja. Samalla suomalaiset tuovat autoja hanakasti Saksasta ja Ruotsista. Se syö uusien autojen kysyntää, mutta kehityksessä on myös hyviä piirteitä. Saksan ja Ruotsin avokätisen tukijärjestelmän vuoksi ladattavien vaihtoautojen tarjonta on hyvä, ja

ladattavat ovat alkaneet korvata aiemmin tuotuja, isoja dieselautoja.

”Tämäkään ei kumoa sitä, että kansantaloudelle, kotimaiselle autoalalle ja arvonlisäverotulolle käytettyjen tuonti on myrkkyyä, olivatpa ne minkä päästötason autoja tahansa.”

LIIKENNE SÄHKÖISTYY, JA LATAUSTOL-pat alkavat korvata bensapumppuja. Myös Kallion seuraava käyttöauto kulkee luultavasti sähköllä. Liikenteen kehitystä näköalapaikalta seuraava Kallio ei kuitenkaan ole klassikkojensa liikuntakyvystä huolissaan.

”Tänään ostettu uusi auto päättyy keskimäärin kierrätykseen vuonna 2042 – ja senkin jälkeen polttomoottorilla varustettu autoja on vielä liikenteessä.”

KUKA

Tero Kallio

AMMATTI

Toimitusjohtaja,
Autotuojat ja -teollisuus ry

NÄIN KIERRÄTÄN

”Kotona kierrätän muovit, metallit, lasit ja biojätteet. Työssäni olen ylläpitämässä ja kehittämässä autojen ja ajovoima-akkujen kierrätystä.”



Suomessa autojen materiaaleista kierrätetään tai hyötykäytetään 95 prosenttia. Kun lasit saadaan paremmin kierrätetyksi, luku nousee hyvin lähelle 100 prosenttia.



ERP kierrättää

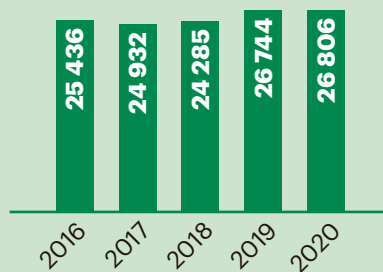
ERP Finland on Suomen ainoa Euroopan laajuisesti toimiva tuottajayhteisö.

TEKSTI JOUKO VUORELA

Mikä on ERP Finland ry?

ERP Finland ry on tuottajayhteisö SER-laitteille (sähkö- ja elektroniikkalaitteille) sekä kannettaville akuille ja paristoille. ERP (European Recycling Platform) on alun perin ollut neljän kansainvälisen sähkölaitetuottajan (Electrolux, Hewlett-Packard, Braun, Sony) perustama tuottajayhteisö, joka toimii mahdollisimman harmonisoidusti ja läpinäkyvästi useassa Euroopan maassa. ERP:llä on Suomessa tällä hetkellä yli 100 jäsentä.

Mitkä ovat ERP Finland ry:n kierrätysluvut? (tonnia)



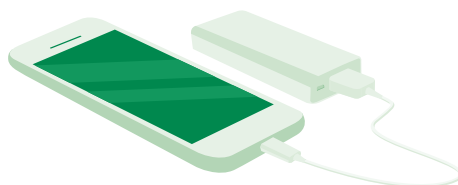
Mihin SER-laitteet ja kannettavat akut ja paristot voi jättää kierrätykseen?

SER-laitteille on yli 400 pistettä kiinteä vastaanotuspisteverkosto, johon ne voi palauttaa maksutta. Ne löytää osoitteesta kierratys.info. Lisäksi noin 1 500 kauppakeräyspistettä vastaanottaa SER:iä. SER-tuottajayhteisöt (ERP Finland, SERTY, SELT, ICT, FLIP) jakavat keräysvastuun. Kannettavissa akuissa ja paristoissa ERP Finland jakaa keräyspisteverkoston Recserin kanssa.

Mitä ja missä kierrätetyistä SER-laitteista, kannettavista akuista ja paristoista tehdään?

Laitteiden metallit ja muovit erotellaan ja niistä otetaan talteen raaka-aineita uusiin laitteisiin sekä muun muassa rakennusteollisuuden tarpeisiin. ERP:n kumppaneita laitteiden uudelleen hyödyntämisessä ovat Tramel ja Kuusakoski Suomessa ja Revac Ruotsissa. Lisäksi osa laitteista tai niiden komponenteista voidaan käyttää uudelleen kunnostettuina.

European Recycling Platform toimii tällä hetkellä 14 maassa, Pohjoismaista myös Norjassa ja Tanskassa.



Mitkä ovat alan haasteet?

”SER-laitteet, esimerkiksi matkapuhelimet, pitäisi saada paljon nopeammin kierrätykseen. Osa SER-laitteista valitettavasti päätyy laittomiin keräyskanaviin, joissa materiaalien käsittely ei täytä kierrätysvaatimuksia. Harmaat jätevirrat ovat kansainvälinen ongelma. Litiumakkujen laittaminen sekajätteeseen tai SER-romun sekaan aiheuttaa vakavan tulipaloriskin käsittelylaitoksilla”, sanoo ERP Finland ry:n toimitusjohtaja Olli Alanen.

F1-varikolla täytyy olla pelisilmää

”MINÄKÖ? OOTKO TOSISSASI? EN MÄ TIEDÄ, ONKO MUSTA SIIHEN?” nauroin epäuskoisena, kun MTV3:n Formula 1 -lähetysten tuottaja Jani Merimaa kysyi minua kiertämään F1-kisat varikkotoimittajan ja -juontajan roolissa. Olen pikkutyöstä asti seurannut F1-kisoja vanhempieni kanssa sunnuntaisin kotisohvalla, mutta en ole koskaan ollut lajin syvätietäjä. Pallottelin asiaa F1-toimittajien Oskari Saaren ja Tomi Tuomisen kanssa. Kun hekin rohkaisivat tarttumaan tilaisuuteen, huomasin istuvani koneessa matkalla Melbourneen F1-kauden avausosakilpailuun vuonna 2016.

Maasta toiseen kulkeva F1-karavaani on kuin iso perhe. Kaikki tuntevat – tai ainakin tunnistavat – toisensa. Sosiaalisilla taidoilla on valtava merkitys siihen, miten varikkotoimittajana pärjää. On oltava pelisilmää, on oltava kärsivällinen, on oltava nöyrä, mutta nöyristellä ei saa, tai jää jalkoihin. Opiskeluaikojen työ lentoemäntänä on koulunut minua varikolla sukuloimiseen ja erilaisten ja eri kulttuureista tulevien ihmisten kanssa toimimiseen.

Maailmanmestaruustaistossa marginaalit ovat pienet. Parhaiten pärjäävät kuljettajat ja tiimit, jotka tekevät pienimmätkin yksityiskohdat tarkimmin. Kun katsoo, millä pieteetillä saksalais-brittiläisessä tallissa Mercedesellä tehdään töitä, ymmärtää, miksi he ovat vieneet nimiinsä seitsemän viimeistä valmistajien maailmanmestaruutta. Kaikessa tekemisessä filosofiana näyttää olevan yrityksen slogan: The Best or nothing.

Myös meiltä toimittajilta vaaditaan viimeiseen asti viilattua työ-moraalia. Se on yksi asia, joka kiehtoo työssäni. Jos varikolla haluaa pärjätä, on haastatteluihin valmistauduttava huolella ja välineiden ja toimintatapojen on oltava ammattimaisia. Mihinkään ei voi suhtautua välinpitämättömästi tai ovet sulkeutuvat.

P.S. Yksi kriittisimmistä tilanteista F1-kisoissa on varikkopysähdyksen onnistuminen. Sitä treenataan talvella tehtaalla ja viilataan useaan otteeseen varikolla kisaviikonlopun aikana. Mekaanikkojen on oltava fyysisesti hyvässä kunnossa, mutteripyssy ei saa vapista. Varikkopysähdyksen maailmanennätys on Red Bullin nimissä – renkaiden vaihtoon meni Silverstonen GP:ssä 2019 aikaa 1,91 sekuntia. Kellotapa oma aikasi, kun vaihdat syksyn edetessä talvikumit alle.

”

Varikkopysähdyksen maailmanennätys on Red Bullin nimissä – renkaiden vaihto meni 1,91 sekunnissa.



Kierrätysmaksut 2021

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

internetissä:

<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 (poislukien ajoleikkureiden ja työntökärkyjen renkaat $< 10''$) $< 15,0''$	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	2,07	2,57
112	Pinnoitetut henkilöauton renkaat	0,00	0,00
113	Isot työkoneneen renkaat > 2000 kg	500,00	620,00