

# Årsrapport 2022

- Tema INNOVATION



Svensk  
Däckåtervinning

## Förord

**Vad är innovation?** Innovation skulle kunna beskrivas som det som på ett nytt sätt brygger över en utmaning till en möjlighet. Utmaningen kan vara att snabbare flytta sig mellan två platser och lösningen kan vara en innovativ ny cykel eller ett nytt slags fordon. Utmaningen kan också vara att optimera resurser på ett sätt som är bättre, billigare eller ger ett lägre miljöavtryck och innovationen kan vara att använda återvunna material på ett nytt sätt.

En extra elegant innovation löser flera utmaningar på samma gång. Svensk Däckåtervinning arbetar just med att uppmuntra och understödja sådan innovation. Det däckmaterial som tjänat ut som en del av hjulet har inbyggda egenskaper som även kan tillföra nytta i nya tillämpningar genom att erbjuda minst samma funktionalitet som idag löses med andra material, att uppnå en kostnadseffektivitet och att minska det totala miljöavtrycket. Alla som lämnar in sina däck till återvinning i det landsomfattande insamlingssystemet som etablerats under det lagstadgade producentansvaret bidrar också

till att möjliggöra innovation på området. Det gör man på två sätt; dels genom att materialet åter görs tillgängligt, och dels genom att via producenterna och återvinningsavgifterna bekosta insamling, bearbetning och marknadsättning av materialet.

Svensk Däckåtervinnings ambition är att tillföra ny trygg och säker nytta med återvunnet däckmaterial, att minska exporten av däckmaterial, att öka materialåtervinningen i ytterligare ett eller flera varv innan materialet delas ned kemiskt eller energiutvinns samt att öka materialvärdet så att återvinningsavgifterna på sikt kan minskas.

Denna årsrapport behandlar därför hur Svensk Däckåtervinning arbetar med innovation för att möta sina högt ställda ambitioner.

Välkommen!

Fredrik Ardefors, vd

## Innehåll

**Sid 2 Förord**

**Sid 4 Vad är däckmaterial och varför kan det tillföra ny nytta när däcket rullat klart?**

**Sid 6 Vad är förutsättningarna för innovation och vilka utmaningar finns?**

**Sid 8 Vilka krav ställer Svensk Däckåtervinning på god återvinning av återvunnet material?**

**Sid 10 Vilka innovativa områden arbetar vi med?**

**Sid 15 Hur understödjer vi möjligheten att innovation leder till marknadsmöjligheter?**

**Sid 16 Återvinningsfakta**

**Sid 18 Viktiga händelser under 2022**

**Sid 19 Kontakt**



# Vad är däckmaterial och varför kan det tillföra ny nytta när däcket rullat färdigt?

**D**äckgummits särskilda egenskaper har i drygt 100 år utvecklats för att vara **friktionsskapande, slittåligt, elastiskt, temperaturokänsligt, UV-tåligt, ålderbeständigt, vibrationsdämpande, ljudabsorberande, dränerande, hållfast, kemiskt stabilt med mera**. Däcket förstärks dessutom med stål och textil. De egenskaper som finns i däcket kvarstår när däcket delas ned i mindre delar men kan också vidareutvecklas genom olika behandlingar och

sorteringar. Däckmaterial kan även devulkaniseras eller förångas via så kallad pyrolys och i båda fallen ändras den kemiska strukturen och nya användbara fraktioner skapas. Slutligen innehåller däck ett stort och stabilt energivärde som tillsats eller bränsle i kraftvärmeverk och cementindustri.

De olika material som Svensk Däckåtervinning erbjuder marknaden omfattar:

## Hela däck

### 7 kg till 5 ton

Däck i gott skick som av olika skäl kommit in till återvinning och som efter undersökning visat sig vara återbrukbara. Hela däck används till sjöfarten, lekplatser samt cementindustrin.

## Grovklipp

### 50-250 mm

Däck klippas till bitar och används som dräneringsmaterial då egenskaperna gör att materialet inte fryser och inte heller släpper igenom vatten. Vidare kan klippet i denna storlek användas som ersättning i stenfraktioner.

## Finklipp

### 15-50 mm

Efter ytterligare klippning erhålls så kallat finklipp som kan användas i bärlager i markbäddar för vattenrening, som ersättning till naturgrus. Med en särskild ytbehandling på ytan av klippet kan det fånga in fosfor och därmed rensa avloppsvatten. Gummibetong är ett nytt material där däckklipp blandas med betong och som framförallt används inom ridsporten för stallinredning och ridunderlag.

## Granulat

### 0-5 mm

Ytterligare ett steg är att mala ner klippet till granulat, små korn av däck. Granulat har efterfrågade egenskaper som fyllnadsmaterial i gummiasfalt och gjutna produkter, t.ex. byggnadsmaterial, mode och inredning. Just gjutna produkter i blandning med plast blandas till ett material som fungerar i 3D-printar.

## Pulver

Det finaste granulatet kan blandas i färg för ljuddämpning eller som pigment samt som delkomponent i nyttillverkning av däck och andra gjutna produkter.

## Textil

Textil används i däck som strukturförstärkning. Textil kan bland annat användas i spånskivor samt armering av betong.

## Stål

Stål används i däck som strukturförstärkning och att hålla däcket på fälgen. Stålet går huvudsakligen tillbaka till stålindustrin alternativt används i betong som armering.

## Energiråvara med eller utan stålinsats

Däck består av högvärdiga oljor och gummi samt kimrök som alla utgör goda tillsatser eller bränsle i förbränning i såväl kraftvärmeverk (för att höja temperaturen på avfallsförbränningen och därmed få en effektivare och miljövänligare förbränning) respektive i cementindustrin där även stålet i däcken kommer till användning i processen att omvandla kalk till cement.

## Pyrolys- och devulkaniseringsråvara

Däck som genomgår en förångning utan närvaro av syre via pyrolys ger olja, kimrök och stål i separerade fraktioner. Olja, kimrök och stål kan fås så rena att de efterfrågas på världsmarknaden som miljövänligare alternativ till jungfruliga råvaror. Genom devulkanisering bryts svavelbindningarna i däckgummit och det medger att gummit kan blandas in i nya gummiapplikationer och ersätta jungfruligt material.



LEO BÜLOW CREATIVE



# Vad är förutsättningarna för innovation och vilka utmaningar finns?

Innovatören kämpar inte alltid i medvind och vägen från idé till fungerande produkt på en marknad är ofta lång. Innovation är ofta kostsam och kräver finansiering eftersom materialutveckling, provtagningar, produktdesign, patent- och varumärkesskydd, marknadsföring m.m är utgifter som måste tas innan eventuella intäkter kan komma. Ett viktigt område att beakta är de lagar och regler som påverkar innovation och entreprenörskap. Det uttjänta däck som inte längre kan fylla sin grundfunktion klassas som avfall och allt avfall omfattas av särskilda regler. För att få använda avfall behöver man göra ett anmälnings- eller ansökningsärende till sin kommun och alla landets 290 kommuner kan göra sin egna bedömning vilket försvårar för en entreprenör som ofta behöver en nationell marknad för att kunna satsa. EU har dock en särskild process för

"end-of-waste", vilket omklassar avfall till nytt råmaterial, och Svensk Däckåtervinning arbetar med att uppfylla kraven för omklassning för sina material. Nya produkter ska uppfylla Europeiska Kemikaliemyndighetens (ECHA) REACH-regelverk och registreras. Detta för att användningen av materialet ska vara säkert för hälsa och miljö i respektive tillämpning. Det finns även frivilliga krav och branschkrav inom många områden, t ex Byggvarubedömningen, BVB, för byggmaterial som kan behöva uppfyllas för att få tillgång till specifika marknader.

Svensk Däckåtervinning arbetar aktivt med att stötta innovation och entreprenörer med den kunskap som organisationen har byggt upp på området.

# Vilka krav ställer Svensk Däckåtervinning på god användning av återvunnet material?

Den nuvarande "linjära" ekonomin, som inte är hållbar, medför bland annat accelererande artutrotning, onaturliga klimatförändringar, havsförsurning, uttömning av naturresurser och destabilisering av ekosystemen; planetens livsuppehållande system. Detta är symptom på en större fråga som handlar om hur vi hanterar planetens resurser, hur vi ser på naturen. Det handlar också om nutid och framtid, om att inte rygga för svåra frågeställningar och att göra det möjligt att arbeta cirkulärt. En uppenbar slutsats utifrån det resonemanget är att vi behöver ta vara på de produkter och material vi redan har i omlopp på bästa möjliga sätt. Det är här innovation kommer in.

## Det räcker inte med återvinning

Tyvär är återvinning inte nog. För att möta vår tids anpassningsutmaningar till ett skifte inom planetens gränser behöver vi rikta satsningarna dit de gör största möjliga nytta för miljön. Resursförbrukningen och markanvändningsperspektivet är den huvudsakliga drivkraften för ekosystemens destabilisering och utarmning samt obalansen i kolcykeln, som Svensk Däckåtervinning kan påverka med våra återvinningslösningar. För ett annat företag kanske det är utfasningen av skadliga kemikalier. Systemperspektivet behöver helt enkelt anpassas. Mer information om hur vi gjort detta finns att läsa i Däckbranschens vitbok för

hållbarhet (2019). I vitboken har vi definierat ett antal kriterier för återvinning av däckmaterial. Dessa baseras på ett systemperspektiv för hållbarhet och var bolaget kan göra störst skillnad. Kriterierna gäller i första hand nya tillämpningar för återvunnet däckmaterial, men på sikt för alla typer av materialåtervinning och materialanvändning, även för biologiska material.

Här följer kriterierna för god materialåtervinning enligt Svensk Däckåtervinning:

### 1 Samhällsnytta?

Materialet är efterfrågat utifrån ett verkligt behov utifrån dess egenskaper och på kommersiella villkor. Dessa villkor utgår från att materialet ska tillföra en verklig nytta där egenskaperna är efterfrågade.

### 2 Minskar planetaptit?

Materialet tillför unik nytta eller ersätter användningen av jungfruligt material i tillämpningen. För att kunna bidra till att minska överuttaget av jordens resurser ska jungfruliga resurser kunna ersättas med däckmaterial.

### 3 Är tillämpningen säker?

Materialet är säkert för hälsa och miljö och eventuella risker kan hanteras. Tillämpningen ska uppfylla lagar och regler. Om risker identifieras kan tillämpningen ändå accepteras, givet att riskerna kan hanteras. Det kan ske genom att begränsa användning i tid eller rum, att använda särskild utrustning eller genom minskad exponering.

### 4 Påverkan på ekosystem och kolcykeln?

Materialets påverkan på ekosystem och kolcykeln ska vara identifierad och ett medvetet beslut om lämpligheten utifrån denna påverkan ska dokumenteras.

### 5 Mer lämpligt än andra material?

Materialet presterar bra utifrån total miljöpåverkan jämfört med alternativen. Livscykelanalyser (LCA) mäter hur materialet presterar utifrån total miljöpåverkan jämfört med andra alternativ inom samma tillämpning. Det återvunna materialet ska inte prestera avgörande sämre än andra alternativ för att vara lämpligt för användning.

### 6 Bästa alternativ för materialet?

Materialet har inte en betydligt större miljönytta i en annan tillämpning. För att undvika suboptimering ska alternativa användningar undersökas. Även om ett material presterar bättre än andra alternativ i en särskild tillämpning så kan miljönyttan vara större vid användning i andra tillämpningar. Detta perspektiv är i synnerhet relevant för begränsade resurser, vilket bl a kan vara fallet med vissa typer av däck.

### 7 Fortsatt Cirkulärt?

Materialet kan återvinnas igen. Det är eftersträvsvärt att materialet inte blir obrukbart efter att ha använts i en tillämpning. Möjligheten att sortera, särskilja och återanvända materialet igen ska därför alltid värderas.

### 8 "Circle of Care"

Materialet omfattas av en identifierad och allokerad ansvarskedja en så kallad "circle-of-care". För att möjliggöra ansvarsfull användning i samtliga tillämpningars hela livscykel ska ansvaret vara tydligt gjort för användningen och end-of-life för varje livscykel.

### 9 Certiferat?

Uppfyllande av CERUB-certifiering eller motsvarande, när så är tillämpligt. CERUB är en hållbarhetsmärkning som garanterar spårbarhet, dokumentation och transparens avseende återvunnet däckmaterial.

# Vilka innovativa områden arbetar vi med?

Svensk Däckåtervinning arbetar aktivt med att etablera samarbeten med innovatörer och entreprenörer. På kommande sidor visas ett axplock av de innovationer som nu är under marknadsetablering.

## Gummibetong

Företaget Rubber Concrete JL AB startades i Älvängen utifrån behovet att få ett lagom hårt och sviktande, dränerande och fukthållande underlag för hästtävlingar. En professor i hästanatomi och en betongentreprenör blandade en betong med tillsatser av däckgranulat och 20 mm finklipp och har med olika blandningsförhållanden fått fram både ett efterfrågat underlag men även betongblandningar för byggnation av hus, stallinredningar m.m. Gummibetongen väger endast 45% av vanlig betong och är lättare att hantera, billigare att transportera och ger ett lägre miljöavtryck.

## 3D-printing

Genom att blanda pulver av återvunnet däckgummi och PE-plast med en så kallad co-polymer har företaget EcoRub i Hökmark lyckats ta fram ett filament för tredimensionella utskrifter. Olika blandningar ger olika hårdhet och seghet i materialet som även kan infärgas. Att kunna skriva ut tredimensionella komponenter och produkter är en bransch i mycket stark tillväxt eftersom det kan spara långväga transporter av färdiga produkter. Reservdelar, t ex ett handtag till ett kylskåp, kan med teknologin göras lokalt efter behov istället för att lagerhållas eller beställas från tillverkare i Asien. EcoRub har redan tagit fram möbler, inredningsartiklar, fasadpaneler m.m i sitt material. Potentialen är stor och minskningen av miljöavtrycket betydande om lokal produktion kan ersätta internationella transporter.

## Gjutna produkter

Ett flertal entreprenörer har tagit fram produkter med gjutet gummigranulat som bas. En ny innovation är så kallade stolpskydd i gummi som sätts kring vägskyttar, stolpar m.m i trafikmiljö och som minskar skaderisken vid en kollision. Katarina Segerberg skapade lösningen i ett examensarbete vid utbildningen i Industridesign vid Lunds Universitet och söker för närvarande partner för realisering.

## Husfasader

Bruns Architecture i USA har innovativt utvecklat en metod att använda en specifik samling takkomponenter som fasadpaneler för vertikalt ytterbeklädnad av byggnader. Panelerna är gjutna eller formpressade av gummi eller gummi-blandningar. I Sverige har konceptet rönt arkitekt-intresse och arbete pågår med realisering för byggnader för bostad, uthus och verksamheter.

## Gummi-asfalt

Forskningsinstitutet RISE har tillsammans med forskaren Christina Makondou utvecklat en gummibaserad asfalt för gång- och cykelbanor. Fördelen med asfalten är att den är fallvänligare än vanlig hård asfalt. Försök visar på en möjlig minskning av frakturer vid fallolyckor med 40-50%. Inom Sverige och EU sätts löpande ambitiösa mål för utbyggnaden av cykelbanor och antalet cyklande kommer enligt plan att öka med 50% till år 2030. Samtidigt sker idag 2.000 rapporterade olyckor per år med cyklister men mörkertalet är stort. Gummi-asfalten kan göras med lika lågt rullmotstånd som traditionell asfalt men även med högre friktion som saktar fart inför t ex en korsning. Gummi-asfalten kan färgas.

## Pyrolys

Svensk Däckåtervinning arbetar med flera innovatörer inom området pyrolys bland annat genom att sortera fram optimal storlek på material samt blandningar av olika typer av däck för att pyrolysprocesserna ska ge så hög kvalitet som möjligt. Etableringar av pyrolysanläggningar förväntas kunna ske i industriell skala inom de närmaste åren i Sverige. Pyrolysanläggningar kräver stora investeringar och långa kontrakt för insatsråvara och här har Svensk Däckåtervinning tagit fram innovativa modeller för prissättning över mycket långa avtalstider.

## Vattenrening

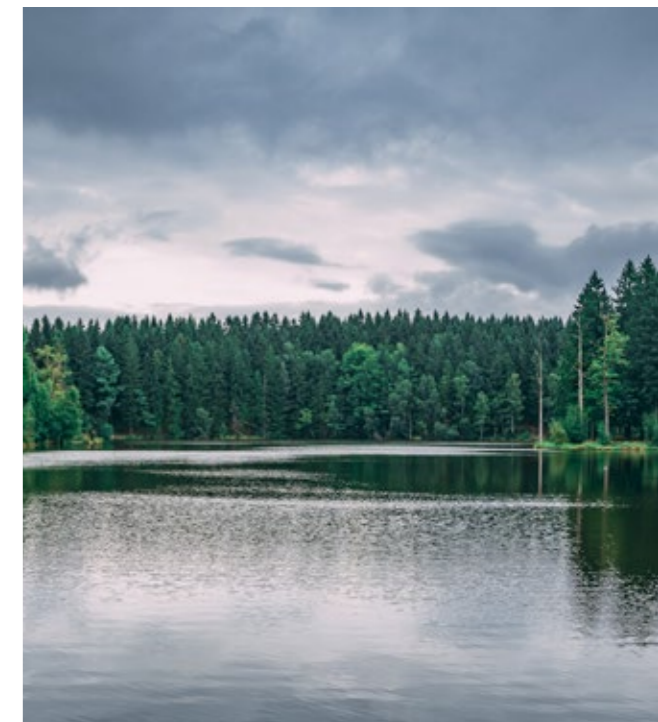
Svensk Däckåtervinning har förvärvat rättigheterna till en förbehandling av 40-70 mm stora däckklipp som gör att materialet via en jonbytesprocess kan binda fosfor till ytan. Övergödning på grund av läckande kväve och fosfor är ett av problemen från såväl jordbruket, djurhållning, avlopp och gruvnäring. Sverige har idag mellan 500-600.000 utdömda enskilda avlopp som har rening via markbäddar av natursten. Naturstenen har traditionellt brutits från rullstensåsar där stenarna under mycket lång tid gnidits mot varandra och skapat porer och förutsättningar för etableringen av en biofilm för rening. Nu råder mycket starka restriktioner för fortsatt brytning av natursten eftersom rullstensåsarna är viktiga för vattenföringen (tillgången på rent vatten) i vårt land samt utgör unika miljöer för växter och djur. Däckklipp är av forskningsinstitutet RISE identifierat som ett tänkbart ersättningsmaterial för naturgruset.

## Devulkanisering

Genom internationella samarbeten har Svensk Däckåtervinning etablerat kontakt med aktörer som för utvalda däck vill etablera verksamhet i Sverige. Devulkaniseringsprocessen kräver idag en homogen insatsråvara av särskilda delar av vissa däck, något som låter sig göras vid den nya anläggningen i Linköping.

## Återvinning av hela däck i cementindustrin

I ett samarbete med Cementa (Heidelberg Materials Sweden AB) har Svensk Däckåtervinning genom leveransavtal och innovativ hantering säkerställt att Cementa efter en ombyggnad av matningssystemet för anläggningen i Skövde kan fortsätta använda hela däck för tillförsel av bränsle och stål vid cementframställningen.





# Hur understödjer vi möjligheten att innovation leder till marknadsmöjligheter?

## Forskningsportal ELTRP

Svensk Däckåtervinning lanserar under 2023 en forskningsportal vid namn End-of-life tyre research portal (ELTRP), där all känd och kvalitetssäkrad information om däckens material, innehåll, prestanda och användbarhet i olika tillämpningar samlas. Databasen omfattar publicerad forskning inom materialanvändning, hälsa och miljö, produkter m.m på ett sökbart sätt. Såväl innovatörer som tillståndsgivare, t ex kommuner, kan söka information om däckmaterialet via databasen.

[www.eltrp.org](http://www.eltrp.org)

## CERUB

CERUB (Circular Economy Rubber) är en hållbarhetsmärkning för återvunnet däckmaterial och för närvarande ett samarbete mellan Sverige, Finland, Norge och Nederländerna. En CERUB-certifiering medför att det finns spårbarhet för materialet, dokumentation m.m. CERUB understödjer även möjligheten att erhålla certifieringar eller end-of-waste klassificering.

[www.cerub.org](http://www.cerub.org)

## Rubber Hall & Showroom

Inspiration utgör inte sällan en trigger till innovation. Svensk Däckåtervinning visar därför upp produkter som använder återvunnet däckmaterial såväl fysiskt i sina showroom där organisationen finns representerad i landet men även på webbsidan [www.rubberhall.com](http://www.rubberhall.com). Innovatörer och entreprenörer, designer, arkitekter, konstruktörer, konstnärer, studenter med flera är välkomna att visa sina produkter och alster via Rubber Hall.

[www.rubberhall.com](http://www.rubberhall.com)

## SIS/CEN

Svensk Däckåtervinning deltar aktivt i det europeiska arbetet med att etablera standarder för kvalitetssäkring av återvunnet däckmaterial genom arbetet i SES 422 och CEN 366. Arbetet är fokuserat på mätmetoder för renhet, storlekar, stålnehåll m.m och användning av standarderna skapar ytterligare trygghet vid handel och användning av material.

[www.cenelec.eu](http://www.cenelec.eu)

## Hälsa-, miljö- och hållbarhet

Utöver informationen i CERUB deltar Svensk Däckåtervinning i olika projekt avseende hur det återvunna materialet påverkar hälsa och miljö. I Vitboken för hållbarhet från 2019 läggs en grund för verksamheten utifrån ett större perspektiv och i Årsrapporterna för 2020 och 2021 visas på återvinningens interaktion med ekosystemen respektive hur kolcykeln ser ut för produkt och verksamhet. Återkommande för arbetet i Svensk Däckåtervinning är att se till helheter och att ta systemperspektiv för att undvika suboptimeringar eller rent kontraproduktiva åtgärder. Detta arbete understödjer även innovatörer genom att ge vägledning i de viktiga hållbarhetsfrågorna även för dem. Ovanstående dokument återfinns under [www.sdab.se](http://www.sdab.se).

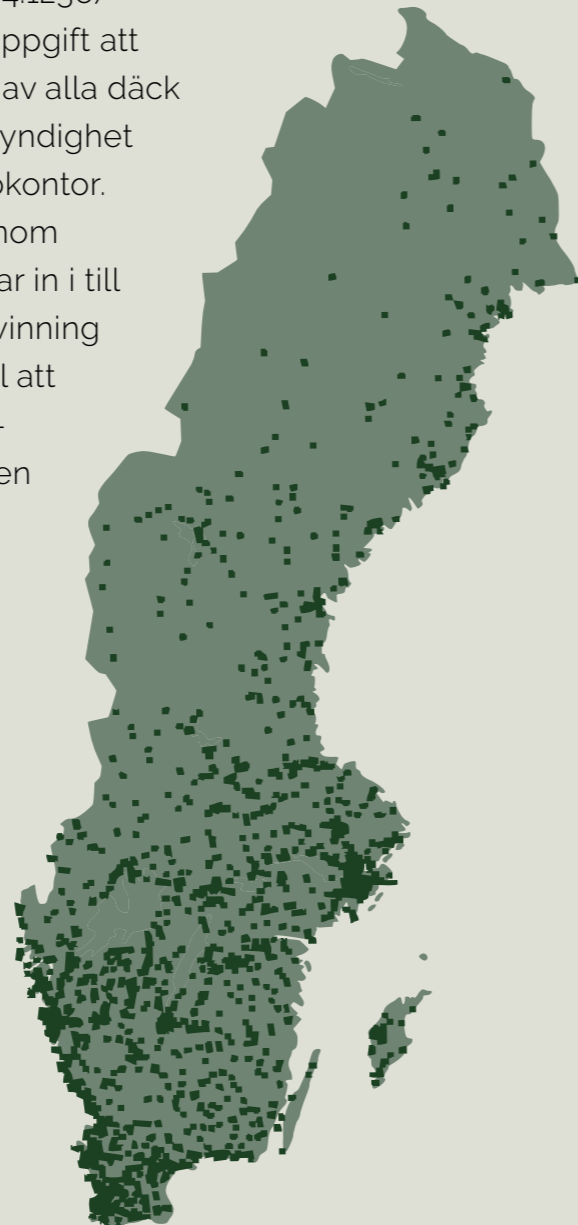
## Internationellt samarbete

Svensk Däckåtervinning har ett brett nätverk inom samtliga branscher som arbetar med däck och däckåtervinning samt olika användningsområden.



# Återvinningsfakta

Svensk Däckåtervinning AB (SDAB) är däckbranschens svar på förordningen (1994:1236) om producentansvar för däck och har till uppgift att organisera insamlingen och återvinningen av alla däck under producentansvaret. Övervakande myndighet är Naturvårdsverket och kommunens miljökontor. Producentansvarssystemet finansieras genom återvinningsavgifter som importören betalar in i till Svensk Däckåtervinning. Svensk Däckåtervinning använder i sin tur återvinningsavgifterna till att finansiera ett landsomfattande insamlings- och återvinningsssystem. Efter att importören betalat in återvinningsavgifter till Svensk Däckåtervinning tas dessa oftast ut av distributören som i sin tur lägger avgiften på konsumenten vilket innebär att konsumenten tar sitt miljöansvar genom att betala en återvinningsavgift vid köp av nya däck.



## 100 761 ton däck återvanns 2022

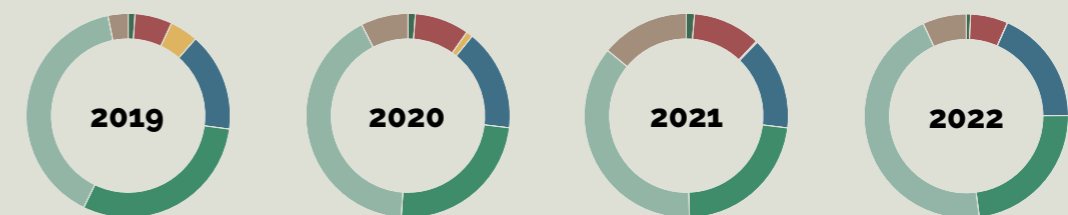
Mängden uttjänta däck som bolagets huvudentreprenör, Ragn-Sells Däckåtervinning AB (RSDAB), återvann för Svensk Däckåtervinnings räkning var 100 761 ton under 2022 vilket är en kraftig ökning jämfört med 2021 då 80 348 ton återvanns. Den huvudsakliga förklaringen är att lagret av insamlade men ej återvunna däck var ovanligt stort vid årsskiftet 2021/22 och en normalisering har skett under 2022. Insamlingen av uttjänta däck har i jämförelse varit relativt stabil och uppgick under 2022 till 91 986 ton jämfört med 91 079 ton 2021.

Vid årsskiftet 2022/23 tog Svensk Däckåtervinning över insamling och återvinning i egen regi. För de uttjänta däck som hade samlats in tills dess fortsätter RSDAB att återvinna och avsätta för Svensk Däckåtervinnings räkning under en övergångsperiod.

## Återvinningskategorier 2022

Efter att RSDAB under 2019 lagt ner granulatproduktionen så har endast en mindre mängd granulat avsatts och under 2022 var totalen endast 27 ton. RSDAB har minskad avsättning till materialåtervinning genom avsättning för tillverkning av sprängmattor, 5 978 ton jämfört med 8 639 ton 2021, samt för användning som materialsättning i till exempel anläggningskonstruktioner 6 967 ton jämfört med 11 233 ton 2021. Andelen avsatt material till energiutvinning inom cementindustrin har ökat från 29 344 ton 2021, till 45 473 ton 2022. Svensk Däckåtervinning arbetar inte med däck till regummering. Dessa flöden hanteras av kommersiella aktörer innan däck och stommar blivit uttjänta och lämnas till återvinning.

Avsättningarna till olika återvinningsalternativ redovisas i detalj i nedanstående tabell (tusentals ton):



Återvinningskategori	2019	2020	2021	2022
Export hela däck	1002	982	1040	689
Materialåtervinning sprängmattor	5495	7290	8639	5978
Materialåtervinning granulat	4174	883	161	27
Övrig materialåtervinning	14552	13608	11800	18418
Energiutvinning	27952	20427	18135	23210
Energiutvinning cementindustrin	36870	35053	29344	45473
Materialsättning	2964	6331	11233	6967
<b>Summa återvunnet</b>	<b>93010</b>	<b>84574</b>	<b>80348</b>	<b>100761</b>

# Viktiga händelser 2022

## KVARTAL 1

Förberedelserna är i full gång inför att Svensk Däckåtervinning den 1 januari 2023 tar över det operativa ansvaret för landets däckåtervinning i egen regi. Projekt "SDAB 2.0" blev alltmer i ropet inom branschen, både i Sverige och internationellt. Kontoret i Vaxholm började skissa på ett showroom om däckåtervinning inklusive färdiga produkter och råvaror. Svensk Däckåtervinnings vd Fredrik Ardefors medverkade i podcasten Däckpodden som drivs av branschtidningen Däcksnack. Samtalet handlade om de möjligheter som det återvunna däckmaterialet erbjuder i en cirkulär ekonomi. En "grundkurs" i ljudformat om däckåtervinning som visade sig bli mycket uppskattad.

## KVARTAL 2

Image-, och inspirationsplattformen Rubber Hall går live ([www.rubberhall.com](http://www.rubberhall.com) / Instagram: rubberhall). Det årliga branschevenemanget Däckbranschdagen genomfördes efter ett längre uppehåll. En efterlängtat och uppskattad dag med många inspirerande och lärorika presentationer av representanter från olika delar av branschen. Svensk Däckåtervinning färdigställer sin årsrapport som det här året resonerande om däckåtervinning och kolets bana på planeten. I slutet av juni deltar Svensk Däckåtervinning på RAR2022, en konferens som uteslutande fokuserar på det senaste inom tillämpningen gummiassfalt. Konferensen arrangerades i Malaga, Spanien.

## KVARTAL 3

I en omvärldsbevakande roll besöker Svensk Däckåtervinning näring-och politikerveckan Almedalen i Visby, Gotland. Svensk Däckåtervinning medverkar i tidningen Tyre & Rubber Recyclings internationella podcast i syfte att berätta om omställningsprojektet "SDAB 2.0". Tidningen gör samtidigt ett reportage på samma tema. Samarbetet mellan Svensk Däckåtervinning och Norsk Dekkretur utökas där respektive vd väljs in som styrelseledamot i vardera verksamhet. Under denna period växer även Svensk Däckåtervinnings kundtjänstindelning från en till tre medarbetare.

## KVARTAL 4

Svensk Däckåtervinning växlar upp informationen om den nya verksamheten och vad det i praktiken innebär för både anslutna som nya kunder. "Däckupphämtningsappen" lanseras och nya som såväl befintliga kunder registrerade sig i appen som aktiverades för beställning av uttjänta däck den 1 januari 2023. I samband med att Svensk Däckåtervinning startar upp sin nya däckåtervinningsorganisation så uppdateras och moderniseras delar av organisationens grafiska profil. Mot slutet av året flyttar kundtjänst in till det nya kontoret i Ekeby i södra Sverige, showroom i Vaxholm färdigställs och utvecklingsfasen av forskningsportalen ELTRP (End-of-life tyre research portal) går mot sitt slut.



## Kontakt

Vill du arbeta med innovation inom däckåtervinning eller har du andra frågor till oss?

Vänliga kontakta kundtjänst via 08 - 50 23 90 20

#### **PUBLICERAT AV**

Svensk Däckåtervinning  
Box 124, 185 22 Vaxholm  
Besök, Strandgatan 3  
08-50 60 10 55  
info@sdab.se  
sdab.se



**Svensk  
Däckåtervinning**

#### **OM SVENSK DÄCKÅTERVINNING**

Svensk Däckåtervinning AB (SDAB) är sedan 1994 ett icke vinstdrivande kretslopps företag som utifrån det lagstadgade producentansvaret för däck organiserar insamling och återvinning av de ca 90,000 ton däck som årligen tjänat ut i Sverige. För att lyckas med hållbar hantering av våra däck har vi, med start 2023, tillsammans med dynamiska samarbetspartners etablerat en unik och världsledande återvinningsorganisation i syfte att öka materialåtervinningen, skapa utrymme för nya användningsområden och höja värdet av den återvunna däckråvaran. I det arbetet vill Svensk Däckåtervinning bidra med kunskap och nyfikenhet om återvunnet däckgummi och utveckla en återvinningsorganisation som inspirerar till skapande och kreativitet. Läs mer om de förändringar som sker på [sdab.se](https://sdab.se)