

KULJETUS

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti

Yrittäjä

1/2007
Helmikuu

**Poliitikot
tentissä
SKAL:n
vaali-
paneelissa**

ss. 7, 22-23

**Harri Pursiaisen
ensimmäinen vuosi
kansliapäällikkönä**

s. 10

Laadukasta logistiikkaa

SKAL

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti



SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIIKKA

Julkaisija

SKAL Kustannus Oy

Toimitus

päätoimittaja Pasi Moisio
toimituspäällikkö Anneli Similä
viestintäsihteeri Ulla Eskelinen
toimitus@skal.fi tai
etunimi.sukunimi@skal.fi

Toimituksen osoite

Nuijamiestentie 7
00400 Helsinki
puh. (09) 478 999
fax (09) 587 8520

Vakituiset avustajat

Olli Blomberg
Kari Sautero

Ilmoitusmarkkinointi

Suomen Media-Kamari Oy
www.media-kamari.fi
Aune Autio
Matti Karppanen
Pisteenkaari 4
03100 Nummela
puh. (09) 222 6565
fax (09) 222 6515
etunimi.sukunimi@media-kamari.fi

Ilmoitustrafiikki

ilari.luhtavaara@newattitude.fi

Ulkoasu

New Attitude Oy
ilari.luhtavaara@newattitude.fi

Painopaikka

Painotalo Auranen Oy
Forssa 2007

Keskimääräinen painos
10 300 kpl
LT-levikki 8 973 kpl 2005

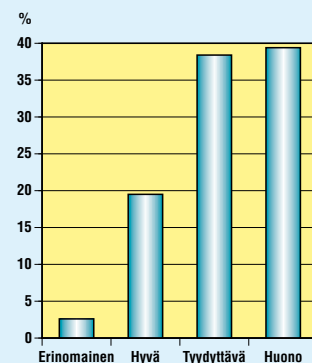
Aikauslehtien liiton jäsen
ISSN 1236-066X



Jyrki Ruissalo kasvattaa käyttöastetta Riihimäenkiito Oy:ssä. s. 14



HKY:n uudet verkset voimat. s. 24



Tienkäyttäjäkyselyn yllättävät tulokset. s. 26



Eric Björklund i profil – profiilissa. ss. 56, 74

Sisältö

- 5 Pääkirjoitus:**
SKAL mukaan EU:n logistiikkaverkostoon
- 7 Toimitusjohtajalta:**
Vaalipaneelilta tukea kotimaiselle kuljetuselinkeille
- 8 Ajassa**
- 10 Laadukasta logistiikkaa**
10 Liikenne- ja viestintäministeriössä alkoi Harri Pursiainen aika
14 Jyrki Ruissalo, Riihimäenkiito Oy: Käyttöasteen kasvu on avainsana!
18 Kuljetusmuodot saumattomaan yhteistoimintaan
20 KTK-toimihenkilöt tekevät töitä kuljetusalan kannattavuuden eteen
- 22 Puolueet yksimielisiä kuljetus- ja logistiikka-alan kilpailukyyn parantamisen tärkeydestä!
24 HKY:ssä verekset voimat pelissä
26 SKAL:n Tienkäyttäjäkyselyn tuloksia
28 Uudenmaan levähdysalueongelmat kartoitettu: Nyt tarvitaan toimenpiteitä!
30 VTT tavoittelee standardia raskaan kaluston kulutusmittaukseen
32 Apumiehen paikalta tiejohtaja näki valtatie 13:n uusin silmin
34 Citroën-pakettiautot uusiksi
35 Toyota Hilux 2.5 D-4D 120 4WD SR AC: Vakuuttavaa voimaa ja vääntöä
36 Scaniaalta tuoteuutuuksia
40 Sisulta täydellinen maastokuorma-autosarja
42 Kuljetuslogistiikan toiminnanohjausjärjestelmä
44 Kirjanurkka
44 Rahdinkuljettajan tavaravastuu tiekuljetuksissa
44 Huoltopäällikkö 2006
45 Terveystiete: Liikunnasta lisäponntta
46 Sisu C600 E15M 550 K-KK-6x4 Timber: Pikkupillarilakin puu kulkee
47 Bumerangi: Rekkojen suistumiset tieltä
48 Taloustieto
49 Liikenne – metropolialueen mahdollisuus ja uhkakuva
50 Työeläkelait yhdistyivät 2007
51 Kuljetustalous
52 Kirjoituskilpailun voittaja Katri Lahti Klaukkalasta: Laatu ja hinta kulkevat sopuisasti käsi kädessä myös kuljetusalalla
52 Halvalla ei saa hyvää – kuljetusalallakaan
54 Svensk Resumé
59 Verokonsultointi–Asianajorengas–Lakipalvelut
60 Parhaat Palvelut 2006
62 Tutustumisen arvoinen Australia
63 Tulevia tapahtumia
64 SKAL-tapahtumia
65 Nauru
66 Uutisia
68 Tuoteuutisia
70 Nimityksiä
72 Yhteistyöjäsenet
73 Onnittelemme
74 Profiili

SKAL mukaan EU:n logistiikkaverkostoon

Hyvät SKAL-organisaation jäsenet ja sidosryhmiemme edustajat. Kädesänne on uudistunut Kuljetusyrittäjä-lehti. Ulkoasuun tekemämme kokenukset ovat ehkä aluksi uudistusten näkyvin osa-alue, mutta niiden on kuitenkin määrä vain tukea keskeisintä tavoitetta. Kehitämme Kuljetusyrittäjä-lehden asemaa maanteiden tavaraliikenteen ja siihen liittyvän logistiikan johtavana valtakunnallisena julkaisuna. Muistaen luonnollisesti tärkeimmän tehtävämme SKAL:n jäsenyritysten ja koko toimialan elinkeinopoliittisena edunvalvontakanavana.

Vuoden 2007 ensimmäinen julkaisumme käsittelee laajasti logistiikkaa, toki painottuen maanteliikenteen kuvakulmaan. Kuten jo aiemmissa yhteyksissä on todettu, nostettiin logistiikka Suomen vuodenvaihteseen päättyneen EU-puheenjohtajauskauden myötä yhteisön arvoasteikossa kertaheittolla uudelle tasolle. Tänä vuonna puheenjohtajamaina toimivat Saksa ja Portugali jatkavat kumpikin kausillaan hyvin käynnistynyttä työtä. Suomen kauden lopulla kirjattiin poliittiset päätelmät ja asetettiin tavoitteet, joiden nojalla logistiikan avulla tuetaan EU:n kehittämistä maailmantalouden kilpailukykyisimmäksi ryhmitymäksi. Nyt on käytännön toimien aika.

Välittömästi vuoden alussa EU:n komission liikenteen pääosasto ryhtyi kartoittamaan eri jäsenmaista

logistiikan tehokasta toimintaa estäviä pullonkauloja. Samalla komissio alkoi koota asian tuntijaverkostoa, jonka tehtävänä on arvioida pullonkauloiksi ilmoitettuja ongelmia ja niiden ratkaisemiseksi ehdotettuja toimenpiteitä. Suomesta tähän logistiikan Focal Point -verkostoon on viranomaisista kutsuttu mukaan liikenne- ja viestintäministeriö sekä maantielogistiikan edustajana SKAL.

Keräämme jäsenistön kautta tietoa pullonkauloista alue- ja suoritealayhdistystemme kautta, SKAL:n Internet-sivuston palautelomakkeella sekä kevään vuosikokouskierroksella. Kokoamme myös taustatyöryhmän kartoittamaan solmukohtia suomalaisten kuljetus- ja logistiikkayritysten ja -yrittäjien näkökulmasta.

Internet-sivujen www.skal.fi kautta jäsenemme saavat yhä uusia palveluja. Erityisesti on syytä mainita SKAL:n tammikuun puolivälissä järjestämä kuljetus- ja logistiikka-alan suuri vaalipaneeli, joka videoitiin ja on nyt kokonaisuudessaan nähtävissä jäsensivuillamme. Eri puolueille paneelissa esitettyihin kysymyksiin vastauksineen voitte tutustua myös tämän lehden sisäsivuilla.



Pasi Moisio

Vaalipaneelilta tukea kotimaiselle kuljetuselinkeinolle

SKAL järjesti 18. tammikuuta suuren vaalipaneelin Helsingissä. Tentittävinä olivat kahdeksan eduskuntapuolueen edustajat, joista viisi oli eduskuntaryhmiensä puheenjohtajia. Panelisteina olivat: **Kari Uotila** (Vas.), **Harry Wallin** (SDP), **Heidi Hautala** (Vihr.), **Raimo Vistbacka** (PS), **Timo Kalli** (Kesk.), **Kari Kärkkäinen** (KD), **Jyri Häkämies** (Kok.) ja **Christina Gestrin** (RKP). Tilaisuuden juonsi toimittaja **Peter Nyman**.

Kotimaisen kuljetus- ja logistiikka-alan kilpailukyvyn turvaamisesta politiikatuntuivat olevan hyvinkin myönteisellä linjalla. Kilpailun vääristymät on korjattava ja pelisääntöjen on oltava tasapuoliset kaikille toimijoille.

Esiin tuli mm. EU:n asetus vähämäärämerkityksellisistä valtiontuesta, joihin myös liikennesektorin on nyt oikeutettu. Asetuksen mukaan kuljetusalan yritykselle voidaan ohjata valtion tukea enimmillään 100 000 euroa kolmen vuoden jaksolla – ei kuitenkaan kalustoinvestointeihin. Tämä luo uusia mahdollisuuksia tukea alan kotimaista kilpailukykyä, kunhan poliittinen koneistomme siitä myönteisesti päättää.

Toinen konkreettinen asia oli venäläisten oikeus tuoda maahan tankit täynnä halpaa polttoainetta. EU-kansalaisten kuorma-autoilta se on Suomessa rajoitettu 400 litraan. Saman rajoituksen tulisi koskea myös venäläisiä, kuten EU:n komissiokin on viestittänyt Suomen viranomaisille. Mikäli viranomaiset eivät kilpailun vääristymää ryhdy korjaamaan, on kansanedustuslaitoksen sitä syytä vauhdittaa.

Yhtenä erityiskysymyksenä tulivat esiin myös muuttokuljetukset, joita SKAL on ehdottanut lisättäväksi kotitalousvähennysten piiriin. Kuititon kuljettaminen saattaisi tällä keinolla lop-

pua näistä kuljetuksista. Kenenkään panelistin en kuullut vastustavan ehdotusta.

Koulutetun työvoiman saatavuus on paheneva ongelma. Jos omasta takaa ei löydy riittävästi toimialalle koulutettavaa nuorisoa, on katset käännettävä työperäiseen maahanmuuttoon. Työviisumi sellaiselle, jolla on työpaikka tiedossa Suomessa, on yksi panelisteilta ponnahtanut tuore ehdotus. Peruskysymys on myös alan imago, jonka kohottamiseksi tarvitaan toimenpiteitä. Työoloihin ja työsuhdeturvaan tulisi panelistien mielestä kiinnittää enemmän huomiota. Alan tekninen kehitys, älykkään liikenteen ja telematiikan lisääntyminen sekä koulutustason nostaminen ovat imagoon myönteisesti vaikuttavia tekijöitä.

Tieinfrastruktuurin kehittämisestä oltiin myös varsin samansuuntaisilla linjoilla. Budjettirahoitusta on nostettava ja päästävä pitkäjänteiseen tiestön kehittämiseen. Tiemaksujakin voidaan kokeilla, kunhan kotimaisten kuljetusyritysten verorasituksen lisääntyminen torjutaan. Erityistä huolta kannetaan perustienpidon rahoituksesta. Sen sijaan näkemys, että investoinneista 50 % pitäisi kohdistaa ratoihin ja toinen 50 % teihin, on varsin eriskummallinen. Pitäisi muistaa, että Suomessa on autolla ajokelpoisia teitä jopa 400 000 km, mutta junalla ajettavia ratoja vain runsaat 5 000 km. Tavaraliikenteen kuljetussuoritteesta tieliikenteen osuus on 70 % ja kiskoliikenteen noin 25 %. Kyllä näiden suhteiden on näytävä myös investointien jakautumassa.

Biopolttoaineiden verohuojennusten osalta kaikki panelistit olivat myönteisiä. Asiaa käsitellään parhaillaan eduskunnassa, joten on mielenkiintoista seurata, pitääkö linja myös lopullisessa poliittisessä päätöksenteossa. Biopolttoaineesta ei saisi tulla nykydieseliä kalliimpaa, jos raskaan liikenteen kilpailukyvyistä pidetään huolta.

Kirjoitin jo 1970-luvulla Kauppalehden kolumniin, että maailman pisin mies on sanansa mittainen poliitikko. Eduskuntavaalit ovat maaliskuussa. Sen jälkeen nähdään, miten vaaliteissa puhutut lupaukset ja näkemykset toteutuvat käytännön työssä. Syytä on ainakin seurata, jotta osaa tulevaisuudessa valita äänensä kohteen oikein.



Seppo Sainio



Liikenne- ja viestintäministeriössä alkoi

Harri Pursiaisen aika

Teksti: Anneli Similä

Kuvat: lvm

*Suomen liikenteen
ylin virkamies,
kansliapäällikkö Harri
Pursiainen on rento
ja asiastaan helposti
innostuva.*



Harri Pursiainen on pesunkestävä savolainen. Lakitieteen opinnot toivat kuoliolaispojan Helsinkiin ja juristin paperit tulivat käteen vuonna -79. Työelämään tutustumisen alkoi tie- ja vesirakennushallituksessa. Liikenne- ja viestintähallintoon Harri Pursiainen siirtyi 1980-luvun puolivälissä. Viimeiset viisi vuotta hän toimi osaston ylijohantajana.

Heureka-havainnot

Nimitys kansliapäälliköksi tuli 31.3.2006. Ensimmäinen vuosi uudessa toimessa on siis kohta täyttymässä. Harri Pursiainen sanoo sopeutuneensa uuteen virkaansa erittäin hyvin. Työläintä on ollut uusien, joskaan ei sinänsä vieraiden liikenneasioiden vaatima syvälinen paneutuminen heti nimityksen jälkeen. Samalla uudet asiat ja haasteet ovat tuoneet tullessaan myös uutta virtaa ja johtaneet muutamiin, lähes perustavaa laatua oleviin Heureka-havaintoihin.

– Olen tiedostanut sen kuinka tärkeä kumppani, asiakas ja tilaaja Venäjä meille oikein onkaan. Toiseksi logistiikan merkitys isänmaalle ja maan kilpailukyvyllä on aunuut minulle aivan uudella tavalla. Logistiikan merkitys kilpailukykytekijänä olisikin saatava sekä Suomessa että Euroopassa laajemmin ihmisten tietoisuuteen, koska mo-

nien ymmärryksessä on tässä kohtaa vielä ammottava aukko, Pursiainen toteaa.

Työtä ymmärryksen lisäämiseksi tehtiin etenkin Suomen EU-puheenjohtajakaudella. Suomi vaikutti EU-logistiikkatiedonannon syntymiseen, jonka tarkoituksena on uuden suunnan ottaminen logistiikkakeskustelulle. Tavaliikennettä ei saa nähdä rierasana, vaan on herätettävä Eurooppa ymmärtämään, että on toimittava logistisen järjestelmän hyväksi, ei rangaisten ja sakottaen.

Harri Pursiainen mielestä Suomessa nyt käyttöönotettu pitkäjänteinen liikennepoliittikan suunnittelu on yksi selvä osoitus siitä, että kotimaassa tämä asia jo ymmärretään.

Hän luettelee logistiikkakustannusten prosenttilukuja, jotka globaalitalouden oloissa ovat kuolettavia. Eurooppa 10 %, Suomi 13 %, USA 8 %. Mitä kehittyneempi yhteiskunta, sitä pienemmät logistiikkakustannukset. Venäjällä kustannukset pomppaavat jo 24 %:iin.

Logistiikkakustannusten alentaminen tulisi kansliapäällikön mielestä lähteä aivan ”munaskuista”, maankäytön suunnittelusta, yhteiskunnan ja liikennejärjestelmien suunnittelusta, ihmisten ja yritysten ymmärryksestä ja osamisesta.

Tulevatko tiemaksut?

Tiemaksuista puhuttaessa Harri Pursiainen lyö jarrun pohjaan. Hän näkee tiemaksuasian laajana liikennepoliittisena kysymyksenä, joka ei todellakaan ole mikään tulevan vaalikauden poks-juttu, vaan vaatii hänen mielestään noin 10 vuoden ja ehkä pitemmänkin perspektiivin.

– Puhuisin itse käyttöperusteisesta hinnoittelusta, eli siitä, että ihmisen on hyvä liikenteessäkin tietää mitä kuluttaa ja maksaa sen mukaan. Näyttää ilmeiseltä, että pitkällä tähtäimellä tieinfra-

struktuurin käytöstä tullaan maksamaan käytön perusteella. Esimerkiksi eri vuorokaudenaikoina voitaisiin soveltaa erilaisia maksuja, jolloin tien kuormitus saataisiin tasaiseksi vuorokauden ympäri. Tämä taas parantaisi liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Harri Pursiainen näkee, että tiemaksujen käyttöönotto vaatii vielä pitkän selvittelytyön. Tiemaksua ei voi ”länätä” jo nykyisten maksujen päälle, vaan ajoneuvojen ja koko liikenteen verotusjärjestelmä vaatisi silloin muutoksen. Pursiainen korostaa, että pyrkimyksenä ei ole lisätä maksuja tai rangaista teiden käytöstä. Myöskään suomalaiselta kuljetuselinkeinolta tiemaksuja ei voida periä ylimääräisenä siivuna. Sitä, miten maksu heille palautetta-

Tiemaksujen käyttöönotto ei ole mikään poks!-päätös

siin, ei kansliapäällikkö vielä halunnut tässä vaiheessa spekuloida, koska asia on vielä ”kaukainen”.

Harri Pursiainen ei kielä, etteikö kokeiluluontoinen tiemaksujen käyttöönotto esimerkiksi E18-tiellä voisi josain vaiheessa tulla kysymykseen.

– Tiemaksujen käyttöönotto on poliittinen päätös. Meidän tehtävämme on valmistella edellytykset siihen kuntoon, että järjestelmä voidaan panna ripeästi täytäntöön jos myönteinen päätös tulee.

Loppuvatko rekkaruuhkat?

Kaakonkulman raja-ongelmista puhuttaessa kansliapäällikkö huokaisee. Hän sanoo, että ruuhkat tulevat jatkumaan

vuosikausia ja pahenemaan-kin. Toisaalta vaakakupissa painaa 275 miljoonan euron vuosittaiset transitotulot liikenteestä, joka on huomattavan hyvä business satamille, ahtaajille, merenkululle sekä lisäarvopalveluiden tuottajille.

– Venäläinen viranomais-toiminta on pullonkaula, josta kaikki rajaliikenteen ongelmat lähtevät. Syykin on poistettavissa vain venäläisellä viranomaisoiminnalla, johon suuntaa kaikki korkeimmat viranomaiset, jopa EU, ovat vedonneet. Maailmassa ei ole enää mitään korkeampaa mahtia, joka asiaan voisi vaikuttaa, ratkaisun avaimet ovat venäläisten omissa käsissä.

Harri Pursiainen mielestä on hyväksyttävä se, että rekat ovat Suomen puolella silloin, kun Venäjän raja ei niitä läpäise. Hyödyt transitosta ovat niin suuret, että valtio miettii nyt erilaisia toimia, joilla ruuhkasumaa E-18 -tiellä helpotettaisiin. Esiin keskusteluissa ovat nousseet mm. kaistanlevennykset sekä nyt virkamieskäsittelyssä oleva idea rekkaparkista. Tehokas parkkipaikka maksaisi yli 20 miljoonaa euroa. Päätöksen parkkipaikan rakentamisesta tekee seuraava hallitus.

Pursiainen mielestä nämä keinot ovat kuitenkin samaa ”kuin lääkäri antaisi kuolemansairaalle aspiriinia”. Todelliseen syyhyn hän oli vastikään tutustumassa vieraillessaan Venäjän tullissa. Siellä joka luukulla istui tullivirkailija, joka setvi TIR-Carnet -papereita vähintäänkin 25 minuuttia asiakasta kohti. Pursiainen mielestä koko järjestelmä kalkkeeripapereineen on ”antiikinaikuinen”.

Vierailun aikana sovittiin kuitenkin selvitettävän muutamia yksinkertaiselta kuulostavia juttuja, jotka omalta osaltaan nopeuttaisivat käytäntöjä. Yksi näistä oli jo Suomen puolella saatavan punnitustiedon toimittaminen etukäteen

Ympäristöasioiden hallitseminen on kuljetusyritysten tulevaisuuden myyntivaltti

Venäjän rajaviranomaisille. Nyt sitten odotellaan, kuinka Venäjän byrokratia taipuu tähän ehdotukseen.

Venäjän presidentin **Vladimir Putinin** vierailu EU:n huippukokouksessa toi tilanteeseen pienen edistysaskeleen. Kokouksessa sovittiin sähköisen tullauksen pilotti-projektin käyttöönotosta. Tämä ei Harri Pursiainen mukaan kuitenkaan ole oikotie onneen. Viime kädessä yhteismitallisia käytäntöjä edistävä WTO-sopimus yhdistettynä sähköiseen tullaustoimintaan toisi todellista edistystä, mutta tämän järjestelmän käyttöönotto vaatii vielä paljon työtä.

Ympäristöosaamisesta kilpailukykyä

Harri Pursiainen myöntää, että suomalaisten kilpailutilanne Venäjän liikenteessä on surkea. Hän näkee kuitenkin esimerkiksi 50 prosentin markkinaosuuden näissä lähtökohdissa utopiana. Maita erottaa maailman jyrkin elintasoraja ja kustannustaso painuu venäläisten yritysten eduksi. Toisaalta myös tavarantilajaajat ovat venäläisiä, joten on aika luonnollinen juttu että he suosivat kotimaista.

Globalisaatio on päivän sana ja muutamat suomalaiset kuljetusyritykset ovatkin aloittaneet liiketoiminnan ulkomailla, mm. Venäjällä. Kun suomalaiset kuljetusyritykset kuitenkin ovat keskimäärin pieniä – kaikki toimihenkilöt mahtuvat useimmiten samalle penkille istumaan – on vaikea lähteä hakemaan hyötyä globalisaatiosta, pikemminkin kohdataan sen ikävät puolet.

Harri Pursiainen toteaa, että kuljetustoiminta on businesta siinä missä muukin

liiketoiminta, eikä sen pyörittämiseen pelkkä liikenneluvan voimassaolo riitä. Alan arvostusta voidaan lisätä kehittämällä ammattitaitoa. Myös ympäristöasioiden huomioimisen kansliapäällikkö Pursiainen näkee erittäin tärkeänä.

– Näen, että tulevaisuudes-

sa kuljetusyritys myy itsensä hyvin pitkälle ympäristöasioihin nojautuen. Vastuulliset kuljetustentilaajat tulevat vaatimaan taloudellisen ajotavan taitoja sekä muita ympäristöä säästäviä toimenpiteitä. Eikä se ole mikään ihme, onhan ilmastonmuutos tällä hetkellä ihmiskunnan suurin haaste. ■



Harri Pursiainen lyhyesti:

- Valmistui juristiksi vuonna 1979
- 5 vuotta Tie- ja vesirakennushallituksessa
- 22 vuotta Ivm:n viestintämarkkinaosastolla, viimeiset 5 vuotta ylljöhtajana
- perhe: toimittaja-vaimo, 16-vuotias tytär, 14-vuotias poika
- harrastukset: ruoanlaitto, lukeminen, tietokonepelit
- paras paikka: kesämökki Savossa

Riihimäenkiito Oy:tä voidaan luonnehtia asemansa vakiinnuttaneeksi logistiikan monialayritykseksi, joka käyttöastetta kasvattamalla ja toiminnat vallitseviin suhdanteisiin sopeuttamalla aina on löytänyt oman paikansa tavaraliikenne-sektorin laajassa toimialakentässä.

Olli Blomberg



Jyrki Ruissalo, Riihimäenkiito Oy:

Käyttöasteen kasvu on avainsana!

– Riihimäenkiito Oy:n juuret ovat samankaltaiset kuin niin monessa muusakin 1930-luvulla perustetussa kuljetusyrityksessä. Isoisäni **Viljo Ruissalo** aloitti silloin hevosajurina tilausliikenteen täällä Riihimäellä. Ensimmäisen autonsa hän osti seuraavan vuosikymmenen alussa.

Näin kertoo Riihimäenkiito Oy:n toiminnallisia ohjaksia tätä nykyä käsissään pitävä **Jyrki Ruissalo**. Perheyriksen toiminta muuttui oleellisesti vuonna 1959, kun **Emil Saarelta** ostettiin kuljetusyhtiö tavaralinjaliikennelupineen. Sen nimeksi muutettiin Riihimäenkiito Oy ja aloitettiin yhteistyö Kiitolinja-organisaation kanssa tavaralinjalla

Riihimäki-Helsinki.

Kautta vuosien hyvin sujunut yhteistyö jatkuu edelleen, mutta nykyisten liikennelupasäädösten myötä kuljetustehtävä voi suuntautua mihin tahansa Kiitolinja-terminaaliin tai asiakaskohteseen linjan Seinäjoki-Tampere-Lappeenranta eteläpuolelle. Tämän päivän Kiitolinjassa runkoliikenne onkin sitä, että yrittäjän omistamalla ja hänen palkkaamansa kuljettajan ajamalla autolla kuljetetaan Kiitolinjan omistama kuormatila ja perävaunu asiakkaan osoittamaan paikkaan.

Tavaralinjaliikenne oli Riihimäenkiito Oy:n toiminnan selkärankana niin kauan kuin tuo liikennemuoto lupatekni-

sesti oli olemassa. Se osoitautui myös varsin sopivaksi täydentäjäksi jo ennestään harjoitetulle tilausliikenteelle. Molempia liikennemuotoja ryhdyttiinkin voimakkaasti kehittämään tarkoituksena tarjota asiakkaille kokonais-

– Yrityksen tärkeimpiä voimavaroja ovat osaaminen ja halu asiakaslähtöiseen toimintaan, sanoo Jyrki Ruissalo.

valtaista varastointi- ja kuljetuspalvelua.

Logistiikka alusta alkaen

Jyrki Ruissalo painottaa yrityksen prosentuaalisesti voimakkaimman kasvukauden osuneen juuri 1960-luvulle.



Tiukkatahtinen terminaalitoiminta vaatii joskus kuormien yhdistelemistä ns. lennossa ajoneuvosta toiseen.

Runsaassa kymmenessä vuodessa yhtiön autojen määrä lisääntyi yhdestä kahdeksaan. Tuolle aikakaudelle suhteutettuna kasvua voidaan koko alaa ajatellen pitää merkittävänä.

– Kun tuota aikaa näin jälkeensä sovittaa nykytermeihin, niin kyllä jo silloin johtajatuksena oli toimia laaja-alaista logistiikkaa harjoittavana monialayrityksenä, mikä mahdollisti pitkäaikaisten asiakassuhteiden syntymisen. Monet niistä ovat edelleen asiakaskunnassa mukana, Jyrki kuvailee.

Viljo Ruissalo jäi eläkkeelle vuonna 1972 ja menehtyi vuotta myöhemmin. Perhe koki tuon ajan yritystoiminnan kannalta voimakkaana murroskautena. Viljon pojista **Reijo** otti vetovastuun Riihimäenkiidossa. Muut pojat, **Jaakko**, **Leo** ja **Pertti**, saivat yhtiöstä kukin oman osansa. Jaakko ja Leo olivat jo ennestäänkin toimineet itsenäisinä kuljetusyrityksinä, heistä Jaakko aina 1950-luvulta lähtien.

– Varsinainen yrittäjäsuku siis, Jyrki toteaa ja jatkaa kertomalla, että muutosten yhteydessä myös yhtiön asiakkuudet saivat uuden jaon. Esimerkiksi Leo otti hoitaakseen Keskon kaukojakelun suoraan Hakkilasta käsin pian sen jälkeen, kun Kesko vuonna 1972 lakkautti Riihimäen toimipisteen. Riihimäenkiito oli hoitanut sen runkokuljetukset ja jakelutoiminnan vuodesta 1960.

Terminaalimuutoksia

Samaan murroskauteen ajoittunut yhä laajempi tavaroiden uudelleenkuormastarve Kiitolinjan eri reittipisteissä johti siihen, että Riihimäenkiito muutti alkuperäisistä Savikonkadun vaatimattomista tiloista Karoliinankadulle rakennuttamaansa uuteen kiinteistöön. Sekään ei käytännössä ollut muuta kuin autotalli, mutta silti siinä kyettiin ankarasti ponnistaen ja hammasta puren toimimaan 1980-luvun lopulle saakka.



Tuokiokuva kesältä 1959: Riihimäki-Helsinki -linjan pitkänokkainen Sisu miehistöineen aikakaudelleen tyypillisissä asusteissa, Reijo Ruissalo vasemmalla.

Tuohon aikaan Erpe- ja Lundia-kalusteiden sekä Paloheimo-yhtymään kuluneen Puutalo Oy:n valmistamien talopakettien kuljetukset veivät yhä suuremman osan yrityksen Riihimäeltä pois päin suuntautuneesta kuljetuskapasiteetista. Paluukuormina kotiseudulle tuotiin muun muassa Teräs Oy:n rautatukutavaraa sekä ensin Tuotevälitys Oy:n ja sittemmin SOK:n lukuun tuorehedelmiä ja vihanneksia.

– Tallin pihalla sateessa, tuulella ja tuiskussa rämpiäminen alkoi kyllästyttää, mikä johti uuden Kiitolinja-liikenteen tarpeisiin soveltuvan terminaalin suunnitteluun ja rakentamiseen. Kun se valmistui Tehtaankadulle vuonna 1990, oli kyseessä hulpea muutos aikaisempiin toimitiloihin verrattuna, Jyrki muistelee.

– Mutta sitten iski lama ja samalla Kiitolinjassa toimeenpantiin laajoja tavarankäsittelyyn ja liikenteeseen liittyviä muutoksia, jotka johtivat terminaalitarpeen poistumiseen Riihimäeltä kokonaan, kun alue liitettiin Helsingin jakelupiiriin. Vuokrasimme aluksi 80 prosenttia terminaalista ulkopuolisille ja vuonna 2000 myimme kiinteistön kokonaan. Samalla lopetimme terminaalin yhteydessä toimineen raskaan kaluston pesuun ja huoltoon erikoistuneen Trans-Pesu Oy:n aktiivi-

toiminnan. Se muutettiin hallintoyhtiöksi, jonka omistan yhdessä veljeni **Juhan** kanssa, Jyrki selvittää.

Sopeuttamisen aikaa

– Saimme omistamisesta tarpeeksemme lamakauden aikana ja nykyisissä toimitiloissamme olemme vuokralla. Sopeuttamisen myötä olemme voineet keskittyä ydinosaamiseemme eli asiakaskohtaisesti räätälöityihin kuljetus- ja logistiikka-alan palveluihin, uusissa tiloissa on vain yhtiön toimisto ja huoltohalli.

Kuljetusliikkeen arkea 1960-luvun alusta: Viljo Ruissalo (selin) apupoikineen kotitalonsa pihassa rakentamassa uutta kuormakoria Ford Thames Trader -kuorma-autoon.



RIIHIMÄENKIITO

RIIHIMÄENKIITO

tärkeää ja tapahtuu alihankintana huolintaliikkeille.

Varsinainen sukupolvenvaihdos toteutettiin yrityksessä vuonna 2000 siten, että Reijo Ruissalo siirtyi Riihimäenkiito Oy:n hallituksen puheenjohtajaksi jäaden edelleen pienellä osuudella yhdeksi omistajaksi. Reijon pojat **Jyrki** ja **Juha** jatkavat yrityksen operatiivista toimintaa lähes tasaosuudet omistaen; Jyrkin vaimo **Leila** hoitaa yrityksen reskontraa kokonaisvaltaisesti.

Osa sopeuttamista on Jyrkin mukaan ollut myös sitä, että yhteistoimintaa asiakastahojen ja toimeksiantajien kanssa on koko ajan voitu tiivistää näiden asettamien toiveiden ja näkemysten mukaisesti.

– Kaluston käyttöasteen jatkuva kasvattaminen on tässä suhteessa muodostunut avainsanaksi tällä vuosituhanella, Jyrki painottaa. – Ei ole enää olemassa mitään ”päivätöitä”, palvelumme on ympärivuorokautista ja -vuotista. Kohde- ja sidosryhmiä ovat kauppa, teollisuus ja huolintaliikkeit sekä kuljetusketjut, joista Kiitolinja eli tosiasiallisesti Schenker Cargo on meille edelleen keskeinen tekijä.

Paikallista teollisuutta edustaa voimakkaasti kasvanut muovialan yritys, jonka lukuun suoritetaan lastausta, varastointia ja kuljetusta paitsi Riihimäellä, myös Joensuussa ja Salossa.

– Menimme asiakkaan mukana kokonaisuutta hoitamaan sinne minne asiakaskin, Jyrki kuvailee tätä toimintaa. – Olemme eri paikkakunnilta vuokranneet tiloja, joissa käsittelemme tuon yrityksen tavaraa eli jälleenkäsittelyyn menevää muovia. Siitä suuri osa koostuu ns. PET-muovipulloista. Yritykseltä lähtee eteenpäin 150 eri laatuun lajiteltua muovimursketta käytettäväksi uusien muovituotteiden valmistuksessa.

– Kuljetamme muovin eri keräyspisteistä varastoitavaksi ja edelleen käsiteltäväksi

Digikauteen siirryttäessä Jyrki Ruissalo kaipaa piiritietojen parempaa integrointia esimerkiksi palkanlaskentajärjestelmiin.



sekä kuormaamme lopuksi muovimurskelajikkeet kontteihin, joita sitten lähtee eri puolille maailmaa, aina Kiinaa myöten. Muovin kierrätys onkin huima ala, niin prosessina kuin liiketoimena, Jyrki huomauttaa. – Esimerkiksi kertakäyttöinen limpparipullo saattaa syntyä uudestaan vaikkapa fleece-kankaana ulkoilupuseron valmistukseen.

Nyt mallillaan

Riihimäenkiito Oy on Jyrki Ruissalon mukaan toiminnallisesti nyt mallillaan. Työn määrässä ei ole ongelmaa, 25 työntekijää ja toistakymmentä autoa vastaa siitä, että kuljetus- ja logistiikkapalvelut tulevat hoidetuksi toimeksiantajien edellyttämällä tavalla, niin laadullisesti kuin aikataulullisesti.

– Jos ongelmia lähiaikoina syntyy, johtuu se siitä, että kuljettajaresurssit tulevat määrällisesti vähenemään. Tilanteen helpottamiseksi olemme jo vuosikautia tehneet yhteistyötä Riihimäen ammattioppilaitoksen logistiikkalinjan kanssa tarjoamalla oppilaille työssäoppimispaikkoja tarkoituksena saada sitä kautta pätevää työvoimaa. Tästä oli meille erityistä hyötyä aikana, jolloin meillä oli vielä laajaa jakeluliikennettä.

– Nykyisin tärkeä reitti meille on aikuiskoulutuskeskus, josta toista ammattia itselleen hakeville ihmisille tarjoamme harjoittelupaikkoja

tarkoituksenaamme löytää pätevää ja vakituista työvoimaa. Nykyisestä kuljettajakunnastamme noin kolmasosa on tullut palvelukseemme tätä kautta. Naiset ovat myös voimavara, johon olemme panostaneet jo yli 10 vuoden ajan, jopa ulkomaanliikenteessä. Nämä keinot ovat olleet tarpeen, sillä vaikka emme juuri ole lisänneet kalustomäärää, olemme sen sijaan käyttöasteen lisäämisen myötä joutuneet palkkaamaan enemmän työvoimaa kuin mitä talosta on eri syistä poistunut.

– Toisaalta palkkojen sivukulut ovat niin hirtittävät, että ne joissakin tilanteissa vaikuttavat rajoittavasti työn teettämiseen. Sosiaaliturva on tietenkin hyvä olemassa, mutta kyllä siitä maksetaan, niin työnantajat kuin työntekijät.

– Myös työaikainsäädäntö sekä jatkuvasti kiristyvät ajo- ja lepoaikasäädökset ovat vaikuttaneet henkilöstön määrään. Jokaiselle työvuorolle on kaikissa tilanteissa löydettävä tekijänsä, Jyrki huomauttaa ja lisää, että digipiirturin myötä ollaan entistä tarkemman ja tiukemman valvonnan piirissä. Digipiirturia sinällään Jyrki pitää hyvänä laitteena, kunhan siltä kertyvät tiedot vain saataisiin täysin integroitua yrityksen taloushallintoon, esimerkiksi palkanlaskentaa yksinkertaistamaan.

Yrityksenä kalustomäärältään ”ylempään keskiluokkaan” kuuluvana Riihimäen-

kiidossa katsotaan tarpeelliseksi panostaa taloudelliseen ja ennakoivaan ajotapaan. Käynnistymässä on myös projekti, jossa kuljettajille tarjotaan mahdollisuus ammatillisen tutkinnon suorittamiseen. Tässä Jyrki Ruissalo näkee toiminnallisen sillan siirryttäessä kohti edessä odottavaa EU:n koulutusdirektiivin mukaista ammattikuljettajien vuosittaista jatkokoulutusvelvoitetta.

Myös olemassa olevan, vanhemman polven kuljettajien motivointi jatko-opiskeluun, kun tähtäimessä on oman ammattitaidon ja osaamistason ylläpitäminen, on Jyrkin mielestä tärkeää. Tätä silmälläpitäen on järjestetty esimerkiksi liukkaan kelin ajoharjoittelua Hyvinkään lentokentällä, jonka jälkeen on pidetty asiaankuuluvia, hengeltään varsin avoimia palautepalavereita.

Jyrki itse kokee kasvaneensa sisään alaan. Aktiivinen osallistuminen oman yrityksen ja yrittäjäjärjestöjen toimintaan on antanut perusosaamisen. Lisäoppia on saatu 1990-luvun alussa Lahdesa suoritetun yrittäjäjohtajatutkinnon (YJT) kautta. Muuta uraa hän ei voisi itselleen kuvitella, vaikka eri tahoille joskus onkin kosiskeltu.

– Esimerkiksi politikomaan en voisi kuvitella ryhtyväni, mutta muistutan arvoisia kollegoitani kuitenkin siitä, että maalisvaalit ovat tulos... ■

SKAL med i EU:s logistiknätverk

Bästa medlemmar i SKAL-organisationen och representanter för våra intressentgrupper. I er hand håller ni en förnyad Kuljetusyrittäjä-tidning. De förnyelser vi gjort med tanke på utseendet kommer kanske till en början att vara de mest framträdande, men det är dock meningen att de endast skall stödja det mest centrala syftet. Vi utvecklar Kuljetusyrittäjä-tidningens ställning som den ledande nationella publikationen för godstrafiken på landsvägarna och logistiken i samband med den. Naturligtvis utan att glömma vår viktigaste uppgift som näringspolitisk kanal för intressebevakning för SKAL:s medlemsföretag och hela branschen.

I årets första nummer av publikationen behandlas logistik i stor skala, dock med tyngdpunkt på landsvägstrafikens perspektiv. Som man redan konstaterat i andra sammanhang, lyftes logistik på en gång till en annan nivå i gemenskapens hierarki i samband med att Finlands ordförandeskap i EU tog slut i årsskiftet. Tyskland och Portugal som fungerar som ordförandeländer i år fortsätter båda det välstartade arbetet under sina ordförandeperioder. I slutet av Finlands period antecknade man de politiska slutsatserna och ställde upp mål med vars stöd man med logistiken stödjer EU:s utveckling till den mest konkurrenskraftiga grupperingen i världsekonomin. Nu är det dags för praktiska handlingar.

Genast i början av året började EU-kommissionens generaldirektorat för transport kartläggningen av flaskhalsar som hindrar de olika medlemsländernas logistik från att fungera effektivt. Samtidigt började kommissionen sätta ihop ett expertnätverk som har som uppgift att bedöma de problem som meddelats utgöra flaskhalsar samt de åtgärder som föreslagits för att lösa problemen. Till detta Focal Point-nätverk har man av de finländska myndigheterna bjudit med kommunikationsministeriet samt SKAL som representant för landsvägslogistiken.

Vi samlar uppgifter om flaskhalsar genom våra medlemmar i lokalföreningar och branschföreningar, med responsblankett på SKAL:s webbsidor samt under vårens årsmötesrunda. Vi sammansätter också en arbetsgrupp för kartläggning av knutpunkter ur finländska transport- och logistikföretags och -företagares perspektiv.

Via våra webbsidor www.skal.fi erbjuds våra medlemmar allt fler nya tjänster. Det är i synnerhet skäl att nämna det stora valpaneltillfället som ordnades av transport- och logistikbranschen i mitten av januari som filmades och nu i sin helhet finns att ses på våra medlemssidor. Längre fram i tidningen kan ni också bekanta er med de olika frågorna som ställdes till de olika partierna i panelen samt svaren på frågorna.



Pasi Moisio



VD:n har ordet

Valpanelen stödjer den finländska transportnäringen

SKAL ordnade en stor valpanel i Helsingfors den 18 januari. Representanter från åtta riksdagspartier deltog, varav fem var ordförande för sin riksdagsgrupp. Deltagare i panelen var Kari Uotila (Vänsterförbundet), Harry Wallin (SDP), Heidi Hautala (Gröna partiet), Raimo Vistbacka (Sannfinländarna), Timo Kalli (Centern), Kari Kärkkäinen (KD), Jyri Häkämies (Centern) och Christina Gestrin (SFP). Paneltillfället leddes av redaktören Peter Nyman.

Politikerna tycktes förhålla sig väldigt positivt till tryggheten av den finländska transport- och logistikbranschens konkurrenskraft. Konkurrensförvrängningar bör korrigeras och alla aktörer bör ha samma opartiska spelregler.

Man tog upp bl.a. EU:s förordning om statsstöd av mindre betydelse, för vilket även trafiksektorn nu är berättigad. Enligt förordningen kan ett företag inom transportbranschen beviljas högst 100 000 euro i statsstöd under en period på tre år – dock inte för investering av materiel. Detta skapar nya möjligheter för att stödja konkurrensen inom branschen i Finland så fort det godkänns av vårt politiska maskineri.

Det andra konkreta ärendet bestod av Rysslands rätt att föra in tankar fulla med billigt bränsle till Finland. För lastbilar från EU-medlemsländer har mängden begränsats till 400 liter i Finland. Samma begränsning borde även gälla ryssar, vilket även EU-kommissionen påpekat för de finländska myndigheterna. Ifall

myndigheterna inte påbörjar åtgärder för att rätta till konkurrensförvrängningen är det skäl att riksdagen försnabbar processen.

Som en specialfråga tog man även upp flyttransporter, som SKAL föreslår skall ingå i hushållsavdraget i beskattningen. Detta kunde även vara en metod för att få slut på den praxis att man inte får något kvitto för en del transporter. Jag hörde inte att någon deltagare i panelen skulle ha motsatt sig förslaget.

Tillgången till utbildad arbetskraft är ett problem som håller på att förvärras. Ifall det bland de egna inte finns tillräckligt med ungdomar som kan utbildas inom branschen, bör man rikta blickarna mot arbetsrelaterad immigration. Ett färskt förslag som medlemmarna i panelen kom med var att sådana personer som har en arbetsplats som väntar i Finland skulle beviljas arbetsvisum. Branschens image är också en grundläggande fråga som kräver åtgärder för att höjas. Enligt medlemmarna i panelen bör man fästa mera uppmärksamhet vid arbetsförhållanden och anställningstrygghet. Den tekniska utvecklingen inom branschen, ökningen av intelligent trafik och telematik samt höjning av utbildningsnivån är faktorer som inverkar positivt på bilden.

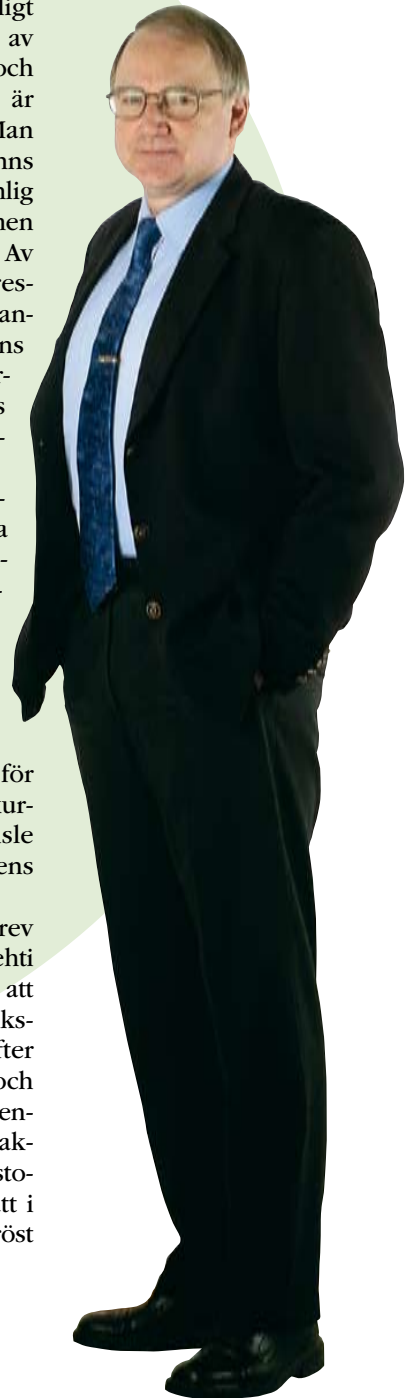
Man höll även en tämligen liknande linje i fråga om utvecklingen av väginfrastrukturen. Man bör höja budgetfinansieringen och uppnå långsiktig utveckling av vägarna. Man kan även prova på vägavgifter så länge man

hindrar skattebelastningen från att öka för de finländska transportföretagen. Man oroar sig i synnerhet för finansieringen av grundläggande väghållning. Den åsikt enligt vilken man bör rikta 50 % av investeringarna till banor och den andra 50 % till vägar, är dock tämligen märklig. Man bör komma ihåg att det finns upp till 400 000 km körvänlig väg för bilister i Finland, men endast 5000 km tågbanor. Av godstrafikens transportprestationer var vägtrafikens andel 70 % och bantrafikens cirka 25 %. Dessa proportioner bör nog även synas i fördelningen av investeringar.

Med tanke på biobrännslens skattelättnader var alla medlemmar i panelen tillmötesgående. Ärendet behandlas som bäst i riksdagen och därför är det intressant att följa med om linjen håller i det slutliga politiska beslutfattandet. Ifall man vill göra något för den tunga trafikens konkurrenskraft borde biobrännse inte få bli dyrare än dagens diesel.

Redan på 1970-talet skrev jag i en kolumn i Kauppalehti att politikerna är kända för att lova runt och hålla tunt. Riksdagsvalet är i mars och efter det ser man hur löften och åsikter som uttalats i valtenterna förverkligas i det praktiska arbetet. Det är åtminstone skäl att följa med för att i framtiden kunna sätta sin röst på rätt kandidat.


Seppo Sainio



Med livssyn, godstrafik, historia och Finland i tankarna

Olli Blomberg

Efter 37 års oavbruten tjänst på det svenska lastbilsförbundets tidning, först som redaktör och senare som chefredaktör och ansvarig utgivare, har Eric Björklund både i sitt hemland Sverige och på internationell nivå blivit känd som en stark förespråkare av den yrkesmässiga godstrafiken.

När man skrev år 1969 hette de svenska åkarnas intressebevakningsorgan Svenska Åkeriförbundet och dess medlemstidning Lastbilen.

Tidningen behövde vid dessa tider en andre redaktör för att hjälpa till på redaktionen. Vald blev en ung reporter vid namn **Eric Björklund** som i några års tid jobbat på den lilla lokaltidningen *Västra Norrlands Allehanda* i Härnösand. Varken Åkeriförbundets ledning eller den dåvarande chefredaktören **Tiit Tamme** kunde ännu inte på långt när ana vilken entusiastisk förespråkare för lastbilstrafiken de egentligen anställt.

– I själva verket tänkte jag då inte alls på lastbilstrafiken eller åkeriverksamheten, av-

slöjar Eric. – Jag ville bara skriva verkliga, djuplodande artiklar i stället för korta notiser och reportage i dagspressen. Jag märkte dock snart att jag kommit in i en bransch som var både intressant och tankeväckande, men dessutom också utmanande för en ung journalist.

Historien tog mannen

Eric har hela sitt liv varit intresserad av historia. Han upptäckte snart att åkeribranschens historia var fascinerande. Enligt sina egna ord hade Eric redan i sin tidigare tjänst "lärt sig sambället". Nu fick han chansen att utvidga sina kunskaper och samtidigt möjlighet att dela dessa med läsarna.

– En dag bad chefen att jag skulle rota lite närmare i underlig grej som han hört "gamla gubbar på fikat prata om". Denna underliga grej var den berömda Petsamotrafiken som pågick från hösten 1940 till våren 1941. Jag skrev en artikel och en till och en tredje och jag skrev en fjärde artikel. Då sa Tiit Tamme att "så här kan det inte fortsätta, skriv hellre en bok".

Så gjorde Eric. Resultaten var boken *Petsamotrafiken*, som fick fortsättning av böckerna *Tysktrafiken*, *Kvarken-trafiken* och *Petsamotrafiken i bild*. De alla beskrev den lastbilstrafik som svenska åkare av olika skäl bedrev i Finland under andra världskriget. Dessutom har Eric redigerat jätteverket *Boken om åkaren*, som utgående från material publicerat i tidningen Lastbilen skildrar den svenska åkerinäringens hela historia.

På sidan om denna litterära verksamhet hade Eric avancerat till chefredaktör för tid-



Eric Björklund.

ningen Lastbilen. Utnämningen skedde år 1985. Samtidigt utsågs han till tidningens ansvarige utgivare och igångsatte den kraftiga utveckling som resulterade i att tidningen så småningom omvandlades till det informationsfyllda branschmagasin som i dag lyder namnet *Svensk Åkeritidning*. Parallellt med detta hade förbundets namn ändrats till *Sveriges Åkeriföretag*.

– Jag lämnade tidningens utgivare *SÅ-Åkeriförlaget AB* från början av maj 2006 för att gå på avtalspension, berättar Eric. – Jag är övertygad om att den nye chefredaktören **Anders Josephsson** med sin stab och för läsarna från tidigare åren bekanta medhjälpare kvarhåller tidningens i bland kanske en aning kritiska, men av medlemskåren godkända linje – trots att antalet årliga nummer nu sjunker från tidigare femton till elva.

I detta sammanhang konstaterar Eric att han i bland betraktats som en bråkstake,

som utan förebehåll skrivit om saker och ting på ett sätt som åkarna egentligen velat, men som de i sin herre- och myndighetsfruktan av sin organisationstidning inte alltid vågat hoppas på.

Historien förde med sig Finland

Eric's intresse gentemot de svenska åkarnas krigstida Finlandstrafik förde honom allt djupare i Finlands historia. Redan efter utgivningen av den första Petsamoboken började telefonerna ringa. Allt fler åkar- och chaufförsveteraner som varit med om Lapplands grusvägsrally, ville berätta om sina erfarenheter. Detta ledde till att Eric tillsammans med förbundet och övriga samarbetskompaner började anordna utflykter till Petsamotrafikens händelseplatser på bägge sidor om Finlands nuvarande östgräns. Dessa för veteraner och andra historieintresserade avsedda resor har alltid varit slutsålda.

Eric's Petsamointresse sam-

manföll med det motsvarande i Finland. Resultatet var att lastbilsförbunden i Sverige och Finland tillsammans med det finska veteranlastbilssällskapet år 1993 reste ett minnesmärke över Petsamotrafiken. Monumentet fick sin plats i den legendariska Magnetbacken på Saariselkäfjällets norra slutning.

– Men mitt huvudintresse i Finlands historia har fokuserat sig på fältmarskalk Mannerheim, poängterar Eric.

– Här hemma har jag ett omfattande Mannerheim-bibliotek, som jag utökar alltid då tillfälle uppstår. Mannerheim har den senaste tiden blivit utsatt för en kritiserande debatt, men det är helt fördömligt att förneka hans förtjänster med tanke på Finlands fria existens. Det Internetskriveri som i detta samband pågår, kan helt nonchaleras.

Avtalspensionen betydde inte slutet för Erics skribentverksamhet. Han är nu sysselsatt med en bok som skildrar historien om de frivilliga svenska arbetskompanier som under vinterkriget kom till Finland för att här vara med om att bygga försvarslinjen kallad ”Salpalinja”. Dessa cirka ettusen män hade med sig ett stort antal entreprenadmaskiner och fordon som visade sig vara oersättliga då arbetet pågick i nästan omänskliga förhållanden. Verksamheten skulle börja i Luumäki, men efter vissa politiska händelser koncentrerades svenskarnas arbetsinsats till ett avsnitt som sträckte sig 18 kilometer norrut från Siikasaari vid Finska vikens kust. Boken får sin premiär senare i vår och detta sker i Helsingfors i Finland.

Öppen insyn på livet

Eric säger att hans yrke också blivit hans hobby. Fiolspelandet som började i barndomsåren fick bli, trots att han ansågs begåvad. Några år förlöpte i en symfoniorkester för ungdomar. Felan sjunger nog ännu om det riktigt kniper till. Dessutom har han – som han själv uttrycker sig – försökt bli intresserad av olika motions- och idrottsgrenar, men totalt misslyckats med dem alla. Det var alltså skriverskicket som slutligen tog mannen med sig. Den lilla fritid som ibland blir till övers, använder Eric till att sitta på olika föreläsningar.

– Jag måste passa på att civilisera mig, jag har ju bara gått en sjukklassig folkskola förrän jag fick min första arbetsplats som 14-årig springpojke, skrattar Eric.

Eric's barndomshem var re-

ligiöst, vilket styrkt honom att betrakta liv och leverne i 360 graders synvinkel samt att fördomsfritt vara intresserad av allt som inverkar på människolivet.

– Jag lärde mig att först lyssna och att fråga därefter samt att också lägga märke till alternativa faktorer förrän en helhetsbild kan uppstå. Själv upplever jag detta så att till exempel religion inte kan öppna sig för en individ förrän man varit med om alla kyrkosamfundets högmässor och gudstjänster.

Eric är far till tre fullvuxna döttrar och har för några år sedan gift om sig. Ny maka och samtidig kollega är **Eeva Lammi-Björklund**, meriterad och uppskattad fri dokumentärjournalist av finsk härkomst. Även hon är känd av att i sina texter gärna beskriva åkeriverksamheten. ■

GE
Equipment Services
TIP Trailer Services



Yllätä rekkasi jollakin erityisellä.....

GE:n TIP Trailer Services auttaa Teitä mielellään kaikissa perävaunuihin liittyvissä kysymyksissä puh 09-3417 010. www.tip.ge.com



GE imagination at work



Your freight can't wait

Resultat från SKAL:s väganvändarenkät

Finlands Transport och Logistik rf arrangerade för sina medlemmar en väganvändarenkät i december 2006 om vinterskötseln av vägnätet. Totalt 502 trafikidkare svarade på enkäten. Av enkätsvararna var fyrahundra ytterst erfarna väganvändare som hade varit verksamma yrkestrafikidkare i mera än tio år. Nästan hälften av enkätsvararna kör över 80 000 kilometer om året. Över 150 000 km om året kör sju procent av enkätsvararna.

Vägtrafikantlinjen 0200 2100 är en okänd service för den största delen av enkätsvararna. Över 70 % har aldrig utnyttjat tjänsten. Av de personer som nyttjat servicen säger sig över hälften vara nöjda med den.

Totalt 187 enkätsvarare hade någon gång anropat hjälp. I Norra och Östra Finland hade väganvändare bett om avhjälpande av halka oftare än i övriga Finland. Det är en annan fråga huruvida hjälp har anlant eller hur fort den har anlant. Nattetid och på helger uteblev hjälp mot halka i över hälften av fallen. En enkätsvarare skriver i blanketens marginal att tiden mellan anrop och utförande var ett helt dygn.

VARO-tjänsten är nästan helt okänd för enkätsvararna

Över 90 % hade aldrig utnyttjat den för yrkeschaufförer avsedda tjänsten med ruttprognoser och varningar i realtid. Av de 43 personer som hade använt VARO-tjänsten ansåg endast 20 % att tjänsten fungerar väl. VARO-tjänsten är mera känd bland trafikanter i Norra och Östra Finland.

Vägarna saltas lagom men sandas för litet

Enkätsvararna anser i stort sett att vägarna saltas lagom

mycket. Drygt en femtedel anser att vägarna saltas för mycket. En knapp tredjedel ansåg att saltningen inte är tillräcklig. Inga stora regionala åsiktsvariationer förekom. Vägtrafikanter i Västra och Östra Finland ansåg dock i något högre grad än i övriga delar av landet att vägarna i dessa regioner saltas för mycket.

Bekämpning av halka har enligt majoriteten (80 %) skötts nöjaktigt eller dåligt. Mera nöjda med sandningen är man i Östra Finland. Av de vägtrafikanter som rör sig i Norra Finland fanns flest personer som anser att sandningen inte har varit tillräcklig.

Ojämn vägyta och skötsel av rastområden orsakar problem i hela landet

Enkätsvararna var även väldigt missnöjda med vägytans jämnhet. Hela 90 % av enkätsvararna ansåg att vägytans jämnhet var nöjaktigt eller dåligt. Endast 10 % anser att vägarnas jämnhet är i gott skick och bara några enkätsvarare ansåg att situationen var utmärkt. Enligt enkätsvararna finns de jämnaste vägarna i Östra Finland.

Enkätsvararna var även väldigt missnöjda med vinterskötseln av rast- och pareringsområden. Över 80 % av svararna ansåg skötseln vara nöjaktigt eller till och med dåligt. Inga regionala variationer i svaren förekom.

Missnöje med snöplogning och särskilt med plogutrustningens uttryckningstid

Över 70 % av alla enkätsvarare ansåg snöplogningsnivån vara endast nöjaktigt eller till och med dåligt. Mest missnöjda var enkätsvararna i Södra Finland. Andelen enkätsvarare som ansåg plogningsnivån vara utmärkt var störst i

Norra Finland, dock endast 3,2 %. I Norra och Östra Finland är förarna förmodligen överlag mera vana vid snöigt och svårt vinterföre än i södra Finland och längs kusten. Denna vinter har kusten inte erbjudit något vidare vinterföre överhuvudtaget.

Överlag anses nivån på plogutrustningens uttryckningssnabbhet vara till och med dåligt. Mest nöjda med uttryckningssnabbheten var enkätsvararna i Östra Finland. I övriga delar av landet uttryckte enkätsvararna ett närmast jämt missnöje.

• Nyheter • Nyheter • Nyheter • Nyheter •

Ulpu Iivari blir statssekreterare

Till kommunikationsminister **Susanna Huovinens** statssekreterare har utnämnts journalist, kommunikationskonsult **Ulpu Iivari**.

Iivari (58) har tidigare verkat bl.a. som partisekreterare för SDP, riksdagsledamot och ledamot av Europaparlamentet. Senast har Iivari arbetat som kommunikationskonsult vid Eurofacts Ltd.

Iivari övertog tjänsten som statssekreterare den 8 januari. Hon arbetar som statssekreterare högst under kommunikationsminister Susanna Huovinens mandatperiod.

Minister Huovinens tidigare statssekreterare **Perttu Puro** går gott på föräldraledighet och övergår under våren till andra uppgifter.

EU:s transportministrar sätter fart på logistikprogrammet

Ett åtgärdsprogram för logistiksektorn förbereds i Europeiska unionen. Vid transportministrarnas möte i Bryssel den 11–12 december förbereds programmet med hjälp av ministrarnas konklusioner.

Den första versionen av programmet för effektivare logistik kan bli klar redan under våren, under Tysklands ordförandeskapsperiod. Logistikerna har under Finlands ordförandeskapsperiod varit den viktigaste tyngdpunkten inom transportpolitiken.

Transportministrarnas konklusioner lyfter fram bland annat avlägsnandet av flaskhalsar i transporter, förenhetligandet av fordonens mått och lastningsstandarder samt utvecklandet av utbildningen i logistikbranschen.

Ministerrådet söker en gemensam syn på direktivet om speglar som skall installeras på långtradare för att täcka den döda vinkeln och så öka trafiksäkerheten. Finland strävar som ordförandeland efter att nå en för alla godtagbar kompromiss om vilka gamla bilar som skall omfattas av direktivet.

Onnittelemme 18.2.-11.3.2007

80 VUOTTA

19.02. Reini, Reino Tarvasjoki

75 VUOTTA

29.02. Furuholm, Olli Ahlainen
08.03. Salminen, Pauli Jyväskylä
10.03. Tuikka, Heimo Purontaka

70 VUOTTA

19.02. Kihlström, Pertti Kyröskoski
25.02. Koskela, Matti Haapavesi

60 VUOTTA

15.01. Koppeli, Paavo Kurikka
Muöhästyneet onnitelut
18.02. Seppänen, Esko Imatra
18.02. Manninen, Matti Jyväskylä
19.02. Haanpää, Juha Helsinki
19.02. Ojala, Pentti Konnevesi
19.02. Mäki, Matti Raisio
21.02. Aalto, Jarkko Taivassalo
23.02. Hola, Keijo Kalanti as
25.02. Kenni, Kari Huittinen
26.02. Järvimäki, Arto Klaukkala
28.02. Lehto, Seppo Mallusjoki
02.03. Pursimaa, Aaro Turku
03.03. Alapiha, Jalo Hirvijoki
03.03. Tikkala, Keijo Ylihärmä
03.03. Kujala, Paavo Isokyrö
06.03. Westerholm, Rolf Högbäck
06.03. Marttila, Matti Kurikka

50 VUOTTA

19.02. Pönkä, Petri	Tesjoki
20.02. Penna, Ari	Järvelä
20.02. Bredin, Lars	Helsinki
20.02. Malen, Olli-Tapio	Vanha-Ulvila
21.02. Kivelä, Juha	Laihia
22.02. Ahonen, Alpo	Palonurmi
23.02. Salminen, Rauno	Turku
24.02. Hakanperä, Vesa	Säkylä
25.02. Kivimäki, Risto	Kotala
27.02. Grönroos, Matti	Helsinki
03.03. Prykäri, Pertti	Keminmaa
04.03. Gröhn, Kari	Juuka
05.03. Välikangas, Risto	Kallaanvaara
06.03. Sajantola, Kimmo	Kortela
06.03. Aalto, Matti	Ollila
07.03. Hagström, Raimo	Ingå
08.03. Wickman, Key	Hangö Norra
10.03. Lund, Kurt	Vantaa
10.03. Berqvist, Pertti	Turku
10.03. Lamminen, Hannu	Väärinmaja
11.03. Heiskanen, Erkki	Kuopio



Matkoilla

Merkkipäiväpalstan pitäminen Kuljetusryttäjä-lehdessä perustuu Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenrekisteriin. Rekisterissä ovat liikenteestä vastaavien johtajien ja veteraanijäsenten syntymäajat. Palstalla julkaistaan ilman eri pyyntöä rekisterissä mukana olevien 50-, 60- ja 70-vuotiaiden henkilöjäsenten syntymäpäivät sekä yli 70-vuotiaiden syntymäpäivät 5-vuotisportain. Henkilö, jonka syntymäpäivätiedot tultaisiin tämän periaatteen mukaan julkaisemaan lehdessä, voi halutessaan kieltää julkaisemisen ilmoittamalla siitä kaksi kuukautta ennen merkkpäivää Ulla Eskeliselle (09) 478 999. Yhdistysten, jotka haluavat onnitella jäsentään erikseen tulee myös ilmoittaa siitä kaksi kuukautta ennen lehden ilmestymistä.

Pauli Ronkainen in memoriam

Sunnuntaina 22.10.2006 suruviesti yllätti ja järkytti meitä euralaisia kuljetusryttäjiä. Pitkäaikainen puheenjohtajamme **Pauli Ronkainen** oli poistunut keskuudestamme äkillisen sairauskohtauksen johdosta 59-vuotiaana. Paulia jäivät kaipaamaan lapset perheineen sekä sukulaiset, ystävät ja laaja automiesten joukko.



Pauli syntyi Ranuan Simojärvelä ja varttui yhdentoista sisaruksen kanssa. Vuonna 1974 hän muutti Euraan ja aloitti kuljetusryttäjänä yhdellä autolla. Tällä hetkellä kalustoon kuuluu viisi yhdistelmää, joilla yritys kuljettaa broilereita HK-ruokatalolle.

Pauli oli aktiivisesti mukana yhdistystoimissa. Euran Seudun Ammattiautoilijain puheenjohtajana hän oli 14 vuoden ajan. Hän oli mukana järjestämässä yhdistyksen jäsenille koulutustilaisuuksia ja virkistysmatkoja. Työelämässä ja järjestötoiminnassa Pauli oli positiivinen ja aikaansaapa.

Vapaa-aikana Paulin tie kulki mökille, jossa hän vietti aikaansa lempiharrastuksensa kalastuksen parissa ja ystäviä tapaillen. Myös lapset ja lastenlapset olivat Paulille hyvin rakkaita. Pauli siunattiin haudan lepoon 4.11.2006 Eurassa laajan ystäväpiirin ja sukulaisten saattamana.

*Muistoa kunnioittaen
Euran Seudun Ammattiautoilijat ry*

Tapani Numminen 70 vuotta

SKAL Itä-Suomi ry:n entinen toiminnanjohtaja
Tapani Numminen täyttää 70 vuotta 26.2.2007.

Reijo Orvasto 75 vuotta

Turun Autoilijat ry:n entinen puheenjohtaja
täyttää 75 vuotta 20.4.2007.

Kuljetusryttäjän seuraavassa numerossa:
• Koulutus ja osaaminen

**Uusi jäsenetuote
KORTTITULOSTIN**

■ Datacard SP35 -korttitulostimella saat esim. korkealaatuiset työturvallisuuskortit yhtiösi työntekijöille helposti omassa toimistossasi. Pienikokoisen (paino vain noin 4 kg) tulostimen tulostusnopeus on hyvä ja se on helppo siirtää eri tulostuspisteisiin. Lisäominaisuuksia esim. magneetti- ja sirukooderit.

Lisätiedot: Suomen PA Segenmark Oy, Vallikallionkatu 7, 02650 Espoo, puh. (09) 5915 9019, fax (09) 5915 9090, www.segenmark.fi.