

KULJETUS

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti

Yrittäjä

7/2007
Syyskuu



Juha Lehtisen rohkea askel

s. 10

Tattien tie Suomesta Italiaan

s. 14, 34

Maantielogistiikan näkijät ja tekijät

SKAL

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIikka

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti



SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIikka

Julkaisija

SKAL Kustannus Oy

Toimitus

päätöimittäjä Pasi Moio
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

Ilmoitustrafiikka

ilari.luhtavaara@newattitude.fi

Ulkoasu

New Attitude Oy
ilari.luhtavaara@newattitude.fi

Painopaikka

Painotalo Auranen Oy
Forssa 2007

Keskimääräinen painos
12 000 kpl
LT-levikki 8 864 kpl 2006

Aikakauslehtien liiton jäsen
ISSN 1236-066X



18

Veli-Pekka Hämäläinen
toimii kahdella alalla.



20

Timo Ilmonen kuljettaa
"Semmareita".



22

Tom Niemistö vetää Iveco-
tiimiä.



24

Pia Vuoren uudet haasteet.

Sisältö

5 Pääkirjoitus:

Liikennepoliittinen selonteko työstövaiheessa

7 Toimitusjohtajalta:

SKAL edustaa logistiikan tekijöitä

8 Ajassa

10 Logistiikan näkijät ja tekijät

- 10 Juha Lehtinen, Kiitosimeon: Onnistumiset antavat voimaa
- 14 T. Lehtinen Ky kuljettaa tatteja ja muuta arvokasta ympäri Eurooppaa
- 16 Toimivalla verkostolla ratkaistiin Vammalan jätekuljetukset: Apuna uusi tekniikka ja yrittäjähenkisyys
- 18 Lempiäisen isännän valinta: Maanviljelys ja kuljetusyrittäminen
- 20 T.mi Kuljetus Timo Ilmonen, Leivonmäki: Teemme ja kuljetamme mitä vain!
- 22 Tom Niemistö on Asiakasläheinen Iveco-tiimin vetäjä
- 24 Uudet tuulet puhaltavat

- 26 Kevyessä keskisarjassa tuttuja ja tuntemattomia
Volkswagen Crafter 50
Nissan Atleon 56.15
Renault Maxity 150.45 DXi3
Iveco Daily 50C18

28 Kolumni: Tierahat hiertävät päättäjien mieltä

30 Kuljetustalous

32 Taloustieto

- 34 Hyvän ruoan ystävä Loreno Dalla Valle tuli Italiasta Suomeen sieniä ostamaan ja viemään
- 36 Vanhuuseläkkeen alkamisen ajan voit itse päättää
- 38 Svensk Resumé
- 42 Parhaat Palvelut 2007
- 44 Verokonsultointi–Asianajorengas–Lakipalvelut
- 45 Tulevia tapahtumia
- 46 SKAL Instituutti
- 47 Turvanurkka: Toistuville liikenneerikkomuksille virhepistejärjestelmä
- 50 SKAL-tapahtumia
- 57 Yhteistyöjäsenet
- 58 Lisää vaihtoehtoja puheluhinnoitteluun
- 61 Bumerangi: Ajattele mattomuutta ohituskaistoilla
- 62 Nimityksiä
- 65 Onnittelemme
- 66 Profiili

Liikennepoliittinen selonteko työstövaiheessa

Pääministeri **Matti Vanhasen** johtama hallitus on hallitusohjelmansa myötä velvollinen laatimaan kautensa aluksi liikennepoliittisen selonteon. Ensimmäistä kertaa kirjoitettavan asiakirjan tavoitteena on luoda keinoja Suomen liikennejärjestelmän kokonaisvaltaiseksi ja pitkäjänteiseksi kehittämiseksi. Selonteon on määrä valmistua loppusyksystä.

Odotukset selonteon osalta ovat kovat. Eivätkä varmasti vähäisimmät maanteiden tavaraliikenteen ja logistiikan piirissä. SKAL:n lisäksi reilut 120 eri vaikuttajatahoa jätti liikenne- ja viestintäministeriölle selonteon toivottua sisältöä koskevan lausuntonsa määräaikaan mennessä kesäkuussa. Sidosryhmiä kuullaan muutoinkin asiasta laajasti, liikenneministeri **Anu Vehviläinen** jalkautui elo-syyskuun taitteessa maakuntakierrokselle kartoittamaan kentän näkemyksiä selontekoa varten.

Liikennepoliittiseen selontekoon sisältyy useita asioita. Käynnistyneen hallituskauden kattavan väyläinvestointiohjelman lisäksi selontekoon liitetään koko kansallisen liikennejärjestelmämme kehittämis- ja investointisuunnitelma, jonka tarkastelujakso on 10–15 vuotta. Lisäksi linjanvetoja tehdään muun muassa elinkeinoelämän logistiikan sujuvuuden tehostamiseksi ja ilmastonmuutoksen ehkäisemiseksi liikenteen kuvakulmasta.

SKAL toivoo selonteon myötä selkeitä käytännön ratkaisuja maantiekuljetusten toimintaedellytysten parantamiseksi. Tieinvestointien lisääminen ja perustienpidon rahoitusvajeen täyttäminen ovat peruslähtökohtina. Tieinfran kehittämisessä on vihdoin pyrittävä siihen, ettei vuotuinen menokehys rajoita pitkävaikutteisten investointien toteutusta, vaan tieverkkoa kehitetään ja kunnostetaan todellisten tarpeiden mukaisesti. Toimivaan tieinfrastruktuuriin on sisällytettävä

myös riittävä tauko-, lepo- ja palvelualueverkosto.

Hallitusohjelmassa liikenneturvallisuus sai valittavan vähän huomiota. Tilastojen valossa varsin synkän kesän jälkeen asiaan on ehdoitta kiinnitettävä enemmän huomiota myös selonteon yhteydessä. Erityisesti tieinfran rakentamisen ja kunnossapidon yhteydessä on panostettava liikenneturvallisuutta kohentaviin ratkaisuihin. Käytännön toimenpiteinä SKAL ehdottaa vaihtuviin nopeusrajoituksiin perustuvan järjestelmän laajentamista koko runkoverkolle, keskikaiteiden laajaa hyödyntämistä tieverkolla sekä liikenteen ennustettavuutta lisäävien tietoteknisten ratkaisujen käyttöönoton tukemista.

Ilmastomuutoksen ehkäiseminen ja energiatehokkuus edellyttävät SKAL:n näkemyksen mukaan toimialan ja valtiohallinnon yhteispeliä. Käytännön tulosten saavuttamiseksi toimialalle on suunnattava verokannustimia, joilla voidaan eräiden muiden edistyksekkösten EU-jäsenmaiden tapaan edistää ympäristöystävällisemmän kuljetuskaluston käyttöönottoa, tukea taloudellisen ajotavan koulutuksen hankintaa kuljetusyrityksissä sekä edistää biopolttoaineiden käyttöä maanteiden tavaraliikenteessä.

Yllä on mainittu vain muutamia maanteiden tavaraliikenteen ajatuksia selonteon perustaksi. Koko kannanotomme on luettavissa osoitteessa www.skal.fi/lausunnot.

Edellinen hallitus laati 35-kohtaisen toimenpideohjelman Suomen logistisen aseman vahvistamiseksi. Se on ainakin toistaiseksi jäänyt vaille toteutusta ja seuranta. Nyt laadinnassa olevan liikennepoliittisen selonteon osalta on lupa odottaa, että se ei valmistuttuaan jäisi hyllyyn pölyttymään.



Pasi Moisio

SKAL edustaa logistiikan tekijöitä

Vieläkin kuulen SKAL:sta sanottavan, että se on se liitto, joka hoitaa pienten kuorma-autoilijoiden taksat kuntoon. Pieleen menee, muttei pahasti. SKAL edustaa maanteiden tavaraliikenteessä toimivia yrityksiä. Se palvelee jokaista jäsenyritystään pienimmästä suurimpaan. Taksa-neuvottelut kiellettiin lailla viisitoista vuotta sitten – se on yritysten asia. SKAL:lta saa täyden tuen ja liiketoimintaosaamista.

Nyt on jäsenyrityksistä tuoretta tietoa. Puolisen tuhatta jäsentä lähetti omaa yritystään koskevia arkaluonteisiakin tietoja ja liikesalaisuuksia etujärjestönsä käyttöön – luottamuksella. Lämmin kiitos kaikille kyselyyn vastanneille. Faktapohjalta on hyvä ponnistaa eteenpäin.

Kuljetusalan yritysten keskikoko on kasvava. Vastaneilla oli keskimäärin neljä ajoneuvoa ammattiliikenteessä ja palkattuja kuljettajia hieman päälle viisi. Aika monella oli henkilökuntaa ja ajoneuvoja useita kymmeniä. Ns. yhden auton yrittäjiä oli kyselyyn vastanneista noin 20 %, jota määrää voi pitää yllättävänkin pienenä. Lisäksi valtaosa heistä toimi KTK-yritysten osakkaina, joten itsellistä yhden auton miestä saa pian suurennuslasilla hakea.

Mielenkiintoista tietoa saimme myös asiakkaiden määrästä. Valtaosalla oli 2–9 asiakasta. Kolmasosa vastaajista nojautui yhteen tukipilariin. Ääritapauksia olivat puolestaan ne muutamat jätehuollossa toimivat kuljetusyritykset, joilla oli asiakkaita tuhansittain.

Kyselyyn vastanneet edustavat hyvin koko SKAL:n jäsenkuntaa. SKAL:ssa on jäsenyrityksiä yli seitsemän tuhatta, meille kaikki yhtä tärkeitä. SKAL:n tehtävä

on sääntöihin kirjattu. Sen tulee valvoa jäsenyritysten toiminnallisia, taloudellisia ja yhteiskunnallisia etuja sekä edustaa jäsenistöä sitä koskevissa yhteisissä asioissa. Tämä kuivakas sääntömääräys pitää vielä jokaiselle jäsenyyttään pohtivalle erikseen selventää. Kysymys kun kuuluu: ”Mitä minä teistä hyödyn?”

Nyt ajatellaan, että jäsenmaksulla pitää saada enemmän euroissa mitattavia etuja, kuin mitä jäsenyydestä joutuu maksamaan. Muutenhan herää epäily, että tulee tehtyä huono kauppa. Maailma on muuttunut, mutta yhteisten asioiden ajamisen merkitys ei miksikään vä-

hene. Vaikeaa on vain hinnoitella ja rahassa mitata jäsenpalveluja, joilla on vakuutuksen luonne: autamme aina pulassa olevaa ja turvaamme toimintaympäristön.

Suomessa vetovastuu yhteisten asioiden ajamisessa on siirtynyt aktiivisilta yksilöiltä järjestölle, sen hallinnolle sekä palkatulle henkilökunnalle. Nyt arvossaan on luottamus: jäsenet seisovat valitsemansa johdon takana ja luottavat siihen, että järjestön palveluksessa oleva asiantuntijakaarti toimii jäsenen hyväksi. Tämä luottamus vähentää jäsenen oman aktiivisuuden tarvetta osallistua yhteisiin kokouksiin.

SKAL:n tehtävänä logistiikan tekijöiden edustajana on maanteiden tavaraliikenteen edunvalvonta ja jäsenpalvelu. Koulutustoiminnan merkitys tulee korostumaan. SKAL varautuu tarjoamaan jäsenyrityksilleen ja niiden henkilöstölle ammattipätevyysdirektiivin edellyttämää jatkokoulutusta. Eli palveluja jäsenten tarpeisiin.




Iiro Lehtonen



Juha Lehtinen, Kiitosimeon:

Onnistumiset antavat voimaa

Juha Lehtinen piti kesällä kolme viikkoa lomaa entiseen tapaan. Sitä ennen hän kuitenkin solmi kaupat valtionyhtiön kanssa ja pelasti merkittävän osan suomalaista säiliöautoliiketoimintaa.

Juha Lehtinen istuu valoisassa työhuoneessaan Kiitosimeonin toimitalossa Rajamäellä. Vuosi sitten valmistunut, pitkään kypsytelty täyden palvelun talo on osoittanut toimivuu- tensa. Talo on myös tuonut uudenlaista uskottavuutta yrityksen toimintaan.

Viime marraskuussa Juha Lehtiseen otettiin yhteyttä yllättävältä taholta. Pian talon neuvottelutiloissa alettiin hioa järjestelyä, jossa osapuolina olivat valtion omistama **Pohjolan Liikenne** ja Kiitosimeon. Asiat etenivät ja neuvottelujen tulos kirjattiin juhannuksen aikoihin sopi-

Juha Lehtinen
kannustaa
toteuttamaan hyviä
liikeideoita.



mukseen, jossa Transuotilasta tuli Kiitosimeonin 100-prosenttisesti omistama yritys.

Harvinainen kauppakumppani

Valtion omistaman kuljetusyrityksen myynti yksityiselle on harvinaista. Tiukan kevään jälkeen, joka vaati

”jumalattomasti työtä, oikeaa pelisilmää ja lujaa uskoa alaan”, Juha Lehtisellä on lähes päällimmäisenä ylpeä olo siitä, että iso osa suomalaisia säiliökuljetuksia onnistuttiin pelastamaan Suomeen. Se myös viestii alalle, että suomalainen kuljetusyrittäjä voi pärjätä monenlaisissa haas-

teellisissa ja erikoisosaamista vaativissa tilanteissa. Mielen täyttää myös nöyryys uusin haasteiden edessä. Niistä pienin ei liene motivoida yrityksen henkilöstöä tuntemaan olonsa turvatuksi ja tarpeelliseksi uudessa tilanteessa. Juha Lehtinen on kuitenkin luottavaisella mielellä myös henkilöstön motiivoinnin suhteen.

– Niin Transuotila kuin omistukseemme siirtyneet **Kuljetusliike J Kivikko** Hyvinkäältä, **Kuljetusliike P Mahlamäki** Huittisista, **Kuljetusliike R Mäkeläinen** Jyväskylästä sekä **Kuljetusliike Velj. Ollila Pukkilasta** ovat kaikki hyvässä kunnossa olevia yrityksiä. Uusi asetelma tarjoaa ponnahduslaudan, jolla vahvistamme aseamaamme kemikaali- ja kaasukuljettajana. Saamme myös tärkeää jalansijaa luotettavana polttonestekuljettajana sekä Suomessa että koko Itämeren alueella.

Juha Lehtinen ei malta olla kiittelemättä asiakkaidensa hyvää suhtautumista teh-

tyihin kauppoihin.

– Olen tosi kiitollinen kaikille todella suurille asiakkaileni positiivisesta ja kannustavasta suhtautumisesta laajentumiseen. Itse asiassa asiakkaat olivat jo aiemmin antaneet ymmärtää, että meidän olisi hyvä laajentaa, koska kokonaisuudet tulevat koko ajan kasvamaan.

Juha Lehtinen toteaa, että kemikaalikuljetuksissa Suomessa onkin vielä kasvupotentiaalia. Öljypuolella kasvu sen sijaan on marginaalista. Hän ennustaa, että kansainvälistymisestä johtuen sekä kemikaali- että öljypuoli tulevat Suomessa varmasti vielä keskittymään suurempiin yksiköihin.

Kansainvälistyminen tärkeää

Transuotilan osto laajensi yrityksen liikennettä myös Latviaan ja Liettuaan entisten Viron ja Venäjän lisäksi.

– Kansainvälistyminen on tärkeää, jo uskottavuudenkin kannalta. Asiakkaat kysyvät yleensä samalla tarjoukset myös Pohjoismaihin ja Eurooppaan, joten meidän on oltava hereillä kuinka Itämeren ympäristössä ja muualla Euroopassa toimitaan.

Kauppojen jälkeen on ennähtetty jo hävitä ja voittaakin kuljetuksia. Yksi voitettu kokonaisuus on 12 auton kuljetukset Baltiassa.

– Tulemme käyttämään siellä omien autojen lisäksi baltialaisia sopimusyrittäjiä, mutta olemme se kokoava voima joka ottaa vakuutukset ja takaa asiakkaalle, että homma pelaa. Keskustelu päämiehen kanssa on ollut avointa sopimusyrittäjien palkkioita myöten.

Juhannuksen jälkeen julkisuuteen tullut uutinen kertoi Kiitosimeonin ostaneen Pohjolan Liikenteeltä sen säiliöautokuljetuksia harjoittavan yhtiön Transuotilan. Myös neljän muun säiliöautoyrityksen – Kl. Velj. Ollilan, Kl. R. Mäkeläisen, Kl. J. Kivikon ja Kl. P. Mahlamäen - liiketoiminnot ovat tänä vuonna siirtyneet Kiitosimeonille. Toteutettujen järjestelyjen jälkeen Kiitosimeonin liikevaihto nousee yli 40 miljoonan euron ja henkilömäärä yli 400:an. Autojen määräksi tuli noin 180 ajoneuvoyhdistelmää.

Hyvä liikeidea kannattaa hyödyntää

Juha Lehtinen sanoo tuntevansa nyt ison yrityksen toimitusjohtajana samaa ylpeyttä kuin hän tuntisi yhden auton yrittäjänä. Hänen mielestään kuljetusala on trendikäs, vaikka julkisuudessa ei tätäkään suurta yrityskauppaa laajalti noteerattu. Enemmän kuin menestystä hän arvostaa kuitenkin onnistumisia ja uskoa omaan tekemiseen. Hän luottaa myös intuitioon eli aavistukseen siitä, mitä kannattaa ja mitä ei kannata tehdä.

– Esimerkiksi haave omasta toimitalosta ja sen rakentaminen antoi voimaa ja uskoa, että voi tulla onnistumisiakin. Samoin onnistumisen riemua voi antaa vaikkapa se, että onnistuu hyvin auton valinnassa. Tai se, että onnistuu kehittämään jonkin teknisen ratkaisun, jonka avulla menopuolella voi säästää ylittävänsäkin suuria summia.

Juha Lehtinen toteaa, että Suomessa on monta yrittäjää, jotka voisivat toimia samoin kuin hän. On itsestä kiinni hakeutuuko tai joutuuko sellaisiin yhteyksiin, joissa eri vaihtoehtoja on tarjolla. Toisilla laajentumishaaveet voi estää uskon puute tai varovaisuus. On perittyjä kuljetusliikkeitä, joihin ei ehkä haluta koskea. Jos on kuitenkin hyvä liikeidea ja kasvutavoite, kannattaa Lehtisen mielestä lähteä rohkeasti laajentamaan yritys sen kokoiseksi, että se ”vääntää”. Tämä vaatii uskoa



Juha Lehtinen ihailee teknisiä oivalluksia ja kehittää niitä itsekkin. Tässä ajatuksia vaihtamassa kuljettaja Tomi Eerikkilän kanssa.

alaan ja uskoa omaan tekemiseen, silloin myös rahoittajat alkavat luottaa. Siinä vaiheessa tarvitaan myös asiakas mukaan miettimään laajentumista ja katsomaan asioita pitkällä tähtäimellä. Eikä henkilökuntaakaan saa unohtaa pois keskusteluista.

Taloudellisen riskin Juha Lehtinen sanoo isolla yrityksellä olevan suhteellisesti jopa pienemmän kuin yhden auton yrittäjällä.

– Yhden auton yrittäjä tarvitaan kuitenkin varmasti myös tulevaisuudessa. Suurilla toimijoilla on suuret kuviot, he haluavat mahdollisimman vähän sopimuskumppaneita. Pienillä yrityksillä on silloin selvä tilaus olla isompien kumppani. Luulen kuitenkin, että yhdenkin auton yrittäjät tarvitsevat tulevaisuudessa ajoparin, koska

tiukentuvien lakien myötä ei yksi mies saa autostaan irti niin paljon kuin kohtuullinen ansio edellyttäisi.

Suomalaiset aivot pitää olla
Juha Lehtinen ylistää suomalaista logistiikan taitoa ja tunnustaa ihailevansa kaikenlaisia teknisiä oivalluksia.

– Jokin aika sitten näin erään kilpailijan keksimän vempelen ja olin itselleni oikein vihainen, kun en ollut itse oivaltanut ideaa. Keksinnön nerokkuus veti oikein hiljaiseksi, kunnioitin heidän keksintöään. Kuljetusalalla-kin tulos tehdään menopuolella ja tuollaisessa laitteessa voi olla paljon kannattavuutta jaossa.

– Olen sitä mieltä, että suomalaiset ovat maailman parhaita logistiikassa, teemme asiat oikein. Meillä on

monia hienoja keksintöjä, esimerkiksi sorakasetit, perälautanosturit, puukuljetuksissa olemme ylivoimaisia ja vielä perävaunuteollisuus, joka valmistaa kestäviä laitteita. Silti suosittelen, että myös suomalaiset yrittäjät kävisivät haastelemassa tuulia kansainvälisissä näyttelyissä. Sieltä voi joskus tarttua mukaan joku ideanpoikanenkin.

Kolme toivomusta

Juha Lehtinen on rauhallinen mies, joka kertoo ainoastaan riitatilanteissa stressaantuvansa. Suuri yrityskauppaan ei vienytkään yöunia, tosin aamuisin tuli herättyä hiukan tavallista aikaisemmin, kun adrenaliini virtasi. Hän haluaa olla oikeudenmukainen johtaja, joka kyllä sanoo suoraan ja hankalastikin jos on aiheita. Verenpaine nousee silti selvästi kun puheeksi tulee Venäjän liikenne.

– Suomen hallituksella on löperö meininki Venäjän kanssa. Esimerkkinä erilliset ADR-luvat, jotka suomalaiset tarvitsevat Venäjällä, mutta venäläiset eivät Suomessa. Nyt luvulle lyötiin lisää vaatimuksia, jonka seurauksena lähes kaikki ADR-kuljetukset on menetetty venäläisille.

Kaksi muutakin asiaa kuljetusalalla Juha Lehtinen haluaisi saada korjattua.

– Meidän tulisi saada samat mitat ja painot kuin Ruotsissa. Kaikkein vaarallisimmat aineet saataisiin silloin puoliperävaunuihin ja se lisäisi turvallisuutta teillä. Ihmettelen, että kun tällaista ajatusta esitetään ministeriölle, siihen suhtaudutaan heti nuivasti. Kyllä kannattaisi miettiä, että kuljetusyrittäjilläkin on ihan fiksua ajatuksia.

– Ajo- ja lepoaikasäädökset tulisi myös saada joustavammiksi. On ihan väärin, että ihminen pistetään peltikoppiin 11 tunniksi nukkumaan. Vuorokautista lepoaikaa pitäisi ehdottomasti pystyä jakamaan pienempiin osiin. Suomelle tarvittaisiin tässä ihan oma linja. ■



Transuotilan oston myötä Kiitosimeonin automäärä nousi 180 ajoneuvoyhdistelmään.



T. Lehtinen Ky kuljettaa

Tatteja ja muuta arvokasta ympäri Eurooppaa

Anneli Similä

Herkkähipiäinen tatti on tarkka siitä kenen kyytiin se pakataan. Kuljetus T. Lehtinen Ky:ssä hallitaankin paitsi tattikuljetukset, myös paljon muuta pitkälle vietyä logistiikkaa.

Italialaiset herkkusuut ymmärtävät hyvän päälle. Parhaimpina tattikesinä on T. Lehtisen kuljettamana lähtenyt jopa 80 rekallista tuota metsiemme aarretta italialaisiin pitopöytiin.

– Nyt voi jo sanoa, että kymmenen vuoden opettelun jälkeen homma osataan, sanoo Kuljetus T. Lehtinen Ky:n toimitusjohtaja **Topi Lehtinen**.

– Tuore tatti on niin arka tavara, että varsinkin alkuvuosina oppirahoja maksettiin, kun laatu ei aina tahtonut pysyä tasaisena loppuun asti.

Tänä päivänä T. Lehtinen Ky on vastuussa tattien vien-

nin koko logistisesta prosessista, alkaen märkien sienien kokoamisesta, pakkasvarastoinnista ja kylmäketjun hallinnasta aina perille asti.

– Haemme lavoilla olevat sienet keräyspisteen pihalta ennen auringonnousua. Huputamme ne isoihin muovipusseihin, etteivät ne kuivu ja hoidamme ne vuokraamiimme pakkasvarastoihin välittömästi. Sitten kun tehtaalla Heinävaarassa on tilaisuus pakata, hoidamme ne sinne pakattaviksi. Italiaan tatit lähtevät autoillamme kylmäkuljetuksena –25-asteen lämpötilassa.

Kaikki tatit eivät kuitenkaan lähde pakastettuina,

vaan I-laatu toimitetaan perille tuoreena. Tattien on silloin oltava 20 tunnissa perillä, yleensä Lyypekestä tai Rostockista ajettaessa. Kuljettajaa vaihdetaan silloin lennossa jossain kohtaa Euroopassa. Viime kesänä Topi Lehtinen oli itse päivystämässä Euroopassa ja hyppäsi rattiin tarvittaessa.

Kuljettajasta yrittäjäksi

Kuljetusliike T. Lehtinen Ky:n perustaja Topi Lehtinen on vuoden 2010 kesäkuussa toiminut kuljetusalalla 50 vuotta. Sitä ei päällepäin uskoi, niin notkea on askel kun mies kulkee Kouvolan kaupungin tuntumassa sijaitsevan yrityksensä pihamaalla. Nykyisten tilojen sijaan on viereiselle tontille tarkoitus aloittaa uuden toimitalon rakentaminen kahden vuoden sisällä.

Kokemusta ratissa oleimisesta ja ulkomaanliikenteestä Topi Lehtiselle ehti ker-

Toimitusjohtaja Topi Lehtisellä (vas.) ja liikennejohtaja Sukke Tuomaisella oli haastattelua tehtäessä vielä tattikuljetusten huippukausi edessäpäin.

tyä niiden 29 vuoden aikana, jotka hän toimi kuljettajana. Kun omat pojat **Janne** ja **Juha** saivat ajokortit ja näytti siltä, että kuljettajia siis löytyisi omasta takaa, oli aika kypsä vuonna 1989 oman kuljetusyrityksen perustamiselle. Tällä hetkellä Janne ja Juhan vaimo **Mari** ovat mukana kuljetusyrityksessä. Juhaakaan ei ole hylännyt kuljetusbisnestä, mutta on viime vuodet tehnyt alan töitä Kanadassa ja on kesän jälkeen lähdössä takaisin ison veden taakse.

Topi Lehtinen suunnitteli aikoinaan yritykselleen toimintamallin, joka on pitänyt: Rakennetaan oma liikenne ja haetaan kasvua tositarkoituksella. Tällä hetkellä yri-

tyksellä on 25 omaa autoa, Euroopan liikenteessä on 60 perävaunua. Sopimusyrittäjien kautta työllistyy lisäksi viisi autoa. Tänä vuonna liikevaihto on noin 8 miljoonaa euroa. Kuljetuksista 90 prosenttia suuntautuu ulkomaille tai sieltä Suomeen. Loppuista 10 prosentista puolet on kotimaista, ulkomaanliikennettä tukevaa ja puolet konttiliikennettä.

Menestyminen edellyttää verkostoitumista

Topi Lehtinen kiittää onneaan, ettei aikoinaan lähtenyt rakennusteollisuuden kuljetuksiin, kuten suunnitteli. Loma-ajan kynnyksellä perustetun yrityksen ominta aluetta ovat alusta pitäen olleet elintarvikukuljetukset ja muut lämpösäädelletyt kuljetukset. Lisäksi yritys on keskittynyt pikakuljetuksiin ja vaativiin erikoiskuljetuksiin. Arvokuljetukset ovat tänä vuonna käynnistetty, kasvava aluevaltaus.

– Näitä kuljetuksia varten tulemme asentamaan seurantalaitteet kaikkiin autoihimme ja perävaunuihimme ensi kevääseen mennessä, kertoo yrityksen liikennejohtaja **Sukke Tuomainen**.

– Odotamme tältä liikenteeltä aika paljon. Olemme laskeneet liikennemäärien olevan tuollaista 30 autoa vii-

kossa -luokkaa, eri yhtiöiden arvokkaita kuljetuksia Eurooppaan ja Euroopasta Venäjälle. Tätä varten tulemme lisäämään perävaunukalustoa sekä sopimusyrittäjiä.

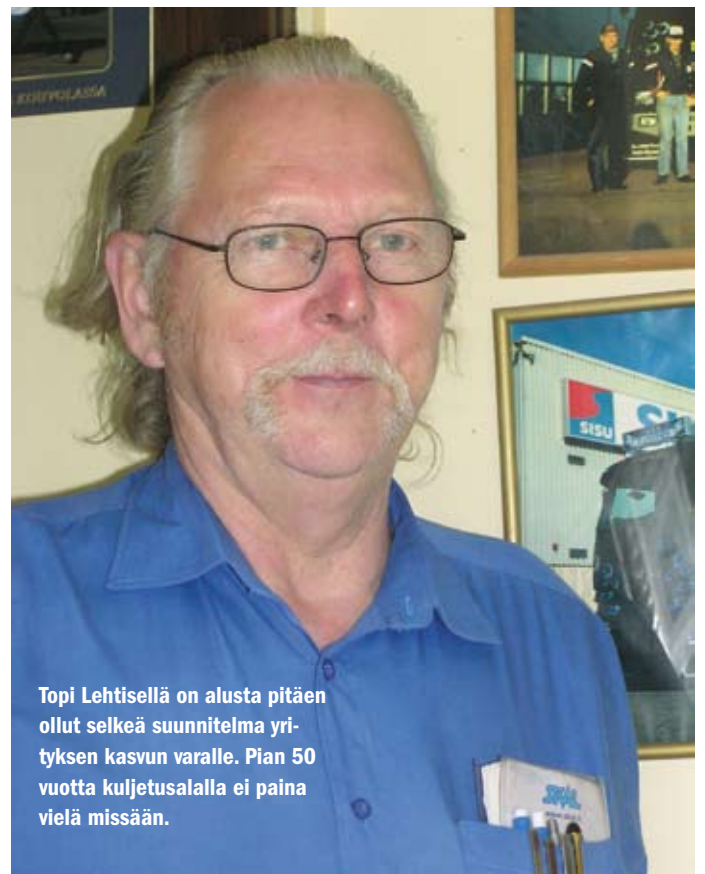
T. Lehtisen liikennealueena on koko Eurooppa, jossa yrityksen noin 50 henkilöstä suunnilleen puolet työskentelee jatkuvasti. Merkittävä osa heistä toimii CEMT-liikenteessä. Toimistotiloiksi ja kuljettajien asunnoksi on vuokrattu Lyypekin läheltä, luonnonkauniilta paikalta noin 150 neliön tilat.

Menestyksellinen toiminta Euroopassa vaatii verkottumista ja luottamuksellista toimintaa eri partnereiden kanssa. Yrityksellä onkin hyvä ja joustava kappaletavaroiden toimitusverkko Euroopassa. Sopimusyrittäjiä eri maissa on noin 15. Liikennettä on jatkuvasti Benelux-maihin, Pohjois-Saksaan, Pohjois-Italiaan, Ranskaan, Kreikkaan sekä Venäjälle.

– Esimerkiksi eräs hollantilainen sopimusyritys toimittaa merkittävässä määrin meidän vientikuormiamme Euroopassa, kun me taas kuljetamme heidän kukkakuljetuksiaan. Viimeksi Kansainvälisen naistenpäivän alla toimimme 20 kuormaa kahdessa viikossa Venäjälle, jossa naistenpäivänä perinteisesti huomioidaan naisia



Topi Lehtisen poika Juha (oik.) on mieltynyt Kanadaan ja aikoo jatkaa siellä jo aloittamaansa kuljetusyrittämistä.



Topi Lehtisellä on alusta pitäen ollut selkeä suunnitelma yrityksen kasvun varalle. Pian 50 vuotta kuljetusalalla ei paina vielä missään.

kukkasin, Topi Lehtinen mainitsee.

Bulkkiuormissa kilpailu on kovaa Euroopassa, mutta pika-, erikois- ja arvokuljetuksissa hinnat ovat toisella tasolla. Vaativimpia T. Lehtisen hoitamia erikoiskuljetuksia Euroopassa on ollut 29 metriä pitkän kuorimarumun kuljetus Keski-Puolasta ensin jokea pitkin Gdanskisiin 170 km ja sitten Gdanskien satamasta paperitehtaalle Bordeauxiin.

Arvokuljetuksia on ollut esimerkiksi kiertävän taide näyttelyn kuljetus Pietarista Roomaan ja Milanoon sekä väliarastointi näyttelyjen välillä. Seuraavaksi taidenäyttely lähtee Kiinaan.

Liiketoiminnan viisivuotissuunnitelma

Yrityksen seinällä on liuta siististi tekstattuja keltaisia lappuja vierä vieressä. Ihmettelevä vilkuilu seinälle saa liikennejohtaja Sukke Tuomaisen selvittämään tarkemmin lappujen sisältöä.

– Siinä on hahmoteltuna yrityksen liiketoimintasuun-

nitelma vuosille 2007–2012. Yksi suunnitelmaan kuuluva osa on laatu- ja turvallisuusjärjestelmien tekeminen. Niiden pitäisi olla valmiina ensi toukokuuhun mennessä. Laatu- ja ympäristöasiat kun tulevat yhä tärkeämmiksi asiakas- ja yhteistyösuhteissa.

– Meillä on vahva usko talouteen ja vaikka investoinnit rasittavatkin, ovat ne kuitenkin panostus tulevaisuuteen. Haluamme toimia tehokkaasti ja tarjota asiakkaalle palvelukokonaisuuksia, Topi Lehtinen jatkaa.

– Yritys on nyt kooltaan sellainen, että sitä on vielä helppo johtaa. Jonkun verran joudumme kuitenkin vielä henkilöstöä lisäämään. Euroopan liikenteessä alkaa olla niin paljon tapahtumia, että tarvitaan lisää väkeä ja uudet tietojärjestelmät. Ensi vuodenvaihteessa on myös suunnitelmassa hankkia lisää kuljettajia.

Yritys on tilannut 26 uutta Volvoa, joista 11 ensimmäistä tulee lokakuussa. Myös vetokalusto tullaan uusimaan kahden vuoden sisällä. ■

Toimivalla verkostolla ratkaistiin Vammalan jätekuljetukset

Apuna uusi tekniikka ja yrittäjähenkisyys

Olli Blomberg

Vanha konsti ei aina ole parempi kuin pussillinen uusia. Tämä kävi ilmi, kun Vammalan seudulla tehtiin laskelmia siitä, mikä olisi kokonaistaloudellisin tapa hoitaa alueen jätehuoltoon liittyvät kuljetukset. Ratkaisun keksi aikaisemmistakin kuljetus- ja logistiikkainnovaatioistaan mainetta niittänyt Heikki Haapanen.



Puoliperävaunuyhdistelmä kaatopaikalla yhdyskuntajätetuormaa purkamassa ei vielä ole kovin yleinen näky.

– Liikkuvalla lattialla varustettu puoliperävaunu oli se tekijä, jolla Vammalan seudun jätekuljetuksille tavoitteeksi asetettu taloudellisuustaso lopulta saavutettiin, kertoo **Heikki Haapanen** matkatessamme kohti Forsassa sijaitsevaa keskusjäteasemaa – ja lisää, että toki tarvittiin myös ennakkolulottomia yrittäjiä käytännön toimintaa hoitamaan.

Heikki tietää mistä puhuu, sillä hän on soveltanut hollantilaisista **Cargo Floor** -järjestelmää myös monessa muussa kuljetustehtävässä. Hänelle on tästä hyvästä myönnetty **Lorda ry:n** vuoden 2001 Logistiikkapalkinto.

Cargo Floor -järjestelmän perusta on hydrauliiikan avulla edestakaisin liikkuvista alumiinisista ”lankuista” koostuva kuormatilan lattia. Lankkujen liikkeen voimalla kuorma voidaan purkaa kuormatilan takaovista tai vaihtoehtoisesti siirtää vaunun takaovilta vaunun etuosaan. Jätteiden kuljetuksiin ratkaisu soveltuu erinomaisesti, sillä lankkujen liikkeen avulla saadaan myös aikaan irtonaista massatavaraa kokoon puristavaa voimaa.

Tarkat laskelmat

– Kun Vammalan seudun jätehuolto ryhdyttiin järjestä-

mään nykymääräysten mukaiseksi, esille nousi kaksi vaihtoehtoa, Pirkanmaan tai Loimi-Hämeen oma jätehuolto. Tehtyjen selvitysten jälkeen valinta osui jälkimmäiseen Heikki selvittää. – Olin tosin ja aikaisemminkin ehdotellut, että jätteiden kaukokuljetukset voitaisiin hoitaa sitä varten varustelluilla puoliperävaunuyhdistelmillä.

Kun valinta oli tehty, edessä oli kuljetuksen organisointi. Silloin kuvaan astuivat Heikki Haapanen yrittäjäkollegoineen. Syntyi verkosto, jossa jokaisella osapuolella oli ja on edelleen oma tarkoin määritelty roolinsa.

Jätteiden kaukokuljetusns. pakkaaja-autoilla keskuskaatopaikoille hylättiin oitis, ratkaisu olisi ollut aivan liian kallis ja aikaa vievä. Niinpä **Loimi-Hämeen Jätehuolto Oy** perusti Vammalaan siirtokuormausaseman, jossa muun muassa **Vammalan Hyötykeräys Oy:n** ja **Kuljetusteam Tuomisen** operoimat pakkaaja-autot tyhjentävät kuormansa **Jätehyppy Oy:n** operoimiin, jo edellä mainittuihin liikkuvallattaisiin puoliperävaunuihin. Luonnollisesti asema palvelee kaikkia jätteitä jatkoksittelyyn tuovia tahoja.

Puoliperävaunujen vetoautoina toimivat **Kuljetusliike**

H. Haapanen Ky:n rekkaveturit, jotka tämän ajotehtävän ohella hoitavat myös muita tavaraliikenteen kuljetustehtäviä.

– Puoliperävaunuihin päädyttiin järjestelmän joustavuuden, monikäyttöisyyden ja siitä johdettuna tarkkojen kustannuslaskelmien perusteella, kertoo Heikin veli **Juhani Haapanen**. – Laskennallisina lähtökohtina olivat muun muassa ympäristönäkökohdat ja niihin liittyen polttoaineen kulutus, joka rekkaveturilla tämän tyyppisessä liikenteessä on noin 35 ja täysperävaunuyhdistelmän vetoautolla noin 50 litraa dieseliä sataa kilometriä kohden.

Juhanin mukaan liikkuvalla lattialla varustettu puoliperävaunu ottaa kyytiinsä lähes 100 kuutiometriä tiukkaan pakattua yhdyskuntajätettä. ”Vastapuolena” laskelmissa oli erilaisia vaihtolavoja kuljettava täysperävaunuyhdistelmä. Paino- ja tilavuussyistä se ei olisi voinut kuljettaa yhtään enempää jätettä kuutiolina laskettuna.

– Eikä unohtaa sovi sitäkin, että täysperävaunuyhdistelmässä on lähes kaksinkertainen määrä renkaita puoliperävaunuyhdistelmään verrattuna, Heikki täydentää.

Juhanin uusin visio on varustaa pakkaaja-auto vetokidalla, jotta se voisi vetää dollin avulla perässään liukulattialla varustettua pakkaavaa puoliperävaunua. Tällainen yhdistelmä voisi kiertää haja-asutusalueita. Kun perävaunu olisi täynnä, ottaisi pakkaaja sisuksiinsa vielä yhden kuorman ja suunnistaisi sen jälkeen jätteiden vastaanottopaikkaan. Sieltä kierros alkaisi uudestaan.

Roolijakoa

Jätehyppy Oy:n puoliperävaunuilla on nykyisessä järjestelmässä kolmoisrooli. Niillä kuljetetaan Forssaan yhdyskuntajätettä sekä paperia **UPM:lle** Kaipolaan ja pahvia **Corensolle** Poriin.

Vammalan alueen asukkaiden siirtokuormausasemalle itse tuomat jätteet he lajittelevat suoraan asianomaiseen rekkaan jatkokuljetusta odottamaan. Paperille ja pahville siirtokuormausasemalla on puskurivarastot. Niihin kertynyttä jaetta lähetetään eteenpäin aina, kun sopiva perävaunukuorma saadaan syntymään.

– Ensimmäiset neljä vuotta meillä oli liikenteessä vain yksi puoliperävaunu, viimeksi kuluneet kaksi vuotta käytössämme on ollut kaksi vaunua. Siirtokuormausasemal-



Siinä sitä on, 97 kuutiometriä jätettä, josta valtaosa soveltuisi poltettavaksi ja näin energian tuotantoon.



Kuljetus- ja logistiikka-alan kustannuksiin perehtynyt Juhani Haapanen vakuuttaa, että rekka-auto eli puoliperävaunuyhdistelmä on joissakin kuljetustehävissä taloudellisempi vaihtoehto kuin täysperävaunuyhdistelmä.



Kiireistä logistiikkayrittäjää ei tämän tarkempaan kuvaan saanut. Heikki Haapasen mukaan myös jätteiden kuljetus on tarkkaan aikataulutettua toimintaa.



Loimi-Hämeen Jätehuolto Oy:n siirtokuormausasemalla pakkaaja-autot tyhjentävät kuormansa suoraan puoliperävaunuihin niillä edelleen kuljetettavaksi.

vaihtelevia määriä erilaisia teollisuusjätteitä, toimittaen niitä joko suoraan uusiokäyttöön tai jätteidenkäsittelyyn.

– Teollisuusjätteiden käsittely saadaan Vammalassa entistä tehokkaammaksi piakkoin valmistuvan uuden lajittelukeskuksen ansiosta, sanoo Vammalan Hyötykeräys Oy:n toimitusjohtaja Antti Jokinen. – Tämä on jätteiden hyötykäytön kannalta merkittävää, sillä jo yksistään kumijätettä Vammalassa syntyy vuositasona noin 500 tonnia.

Kari Tuominen verkostossa mukana olevasta Kuljetusteam Tuomisesta pitää Vammalan seudulle muodostunutta jätehuoltoalan kuljetusorganisaatiota oikean suuntaisena kehitysmallina myös maamme muille paikkakunnille. Hän tietää kuinka tärkeää jätteiden lajittelu hyötykäyttöä ajatellen on, sillä kuljetusyrityksen lisäksi hän johtaa Vammalassa kodinkoneliikettä, jossa pahvin ja muun pakkausmateriaalin oikea käsittely ja lajitte-



– Teollisuusjätteiden entistä tarkempi lajittelu ja jakeiden mahdollisimman laaja uusiokäyttö on tehokasta ympäristöhuoltoa, sanoo Vammalan Hyötykeräys Oy:n toimitusjohtaja Antti Jokinen.



Kari Tuominen tietää tarkoin miten jätteitä syntyy, kuljetetaan ja jatkokäsitellään. Hän johtaa sekä jätehuoltoyritys Kuljetusteam Tuomista että Tuomisen kodinkoneliikettä – molemmat Vammalassa.

la vaunut kuormataan niiden hydraulisesti avattavan ja suljettavan katon kautta. Kuormia ei siis tarvitse peittää pressuilla tai verkoilla, mikä säästää aikaa ja vaivaa, Heikki selvittää.

Siirtokuormausasemalta lähtee Forssan keskuskaatopaikalle keskimäärin viisi rekkakuormallista viikossa. Vuositasona kuljetusmäärät ovat olleet noin 6 500 tonnia, mutta määrä on nousussa. Paperia ja pahvia kertyy vuodessa yhteensä noin 1 500 tonnia. Lisäksi verkoston osapuolet kuljettavat ketjun eri vaiheissa

lu kuuluvat arkipäivän rutineihin.

Kaikki verkoston osapuolet ovat yksimielisiä siitä, että jätteiden hyötykäyttöä voitaisiin oleellisesti tehostaa hyödyntämällä polttokelpoinen jäte energian tuotantoon.

– Olemme laskeneet – ja omin silmin havainnoineet – että jopa kaksi kolmannesta kerätystä jätteestä soveltuisi vallan mainiosti poltettavaksi. Se miksi näin ei tehdä ih-

metyyttä kovasti, sillä huipumodernia, lähes päästövaapaata polttotekniikkaa on jo olemassa. Jätteessä piilevää energiaa ei tulisi kalliin öljyn piinaamassa maailmassa kerätä kaatopaikoille ympäristökuormitusta lisäämään, vaan käyttää energian tuottamiseen ja näin öljyriippuvuuttamme pienentämään. Läntissä naapurimaissammehan kaikki soveltuva jäte jo poltetaan, miksei siis myös meillä, Heikki Haapanen kollegoineen ihmettelevät. ■

Trafikpolitisk redogörelse under beredning

Statsminister **Matti Vanhanens** regering är enligt regeringsprogrammet skyldig att i början av perioden sammanställa en trafikpolitisk redogörelse. Syftet med dokumentet, som utarbetas för första gången, är att skapa metoder för en övergripande och långsiktig utveckling av Finlands trafiksystem. Redogörelsen skall vara färdig i slutet av hösten.

Förväntningarna på redogörelsen är höga, inte minst inom sektorn för landsvägsanknuten godstrafik och logistik. Förutom SKAL har drygt 120 olika opinionsbildare i juni lämnat in sina utlåtanden till kommunikationsministeriet om önskat innehåll i redogörelsen. Intressentgrupperna hörs även i övrigt i omfattande utsträckning i ärendet, då kommunikationsminister **Anu Vehviläinen** i månadsskiftet augusti-september ger sig ut på en landsvägsturné för att kartlägga synpunkter från fältet angående redogörelsen.

Den trafikpolitiska redogörelsen består av flera delar. Förutom innevarande regeringsperiods övergripande program för trafikledsinvesteringar, bifogas till redogörelsen utvecklings- och investeringsprogrammet för vårt nationella trafiksystem som helhet, vars granskningsperiod är 10 – 15 år. Dessutom dras riktlinjer upp för bland annat effektivisering av näringslivets logistik och för motverkandet av klimatförändringen ur trafikens synvinkel.

SKAL önskar att redogörelsen presenterar klara och konkreta lösningar för förbättrandet av verksamhetsförutsättningarna inom landsvägstransporten. De grundläggande utgångspunkterna är ökade väginvesteringar och att underskottet inom grundläggande väghållning täcks. Man måste nu äntligen inom utvecklingen av väginfrastrukturen sträva efter att inte de årliga utgiftsramarna begränsar genomförandet av långsiktiga investeringar. Vägnätet måste utvecklas och underhållas enligt de verkliga behoven. En fungerande väginfrastruktur måste även omfatta ett tillräckligt nätverk av paus-, vilo- och serviceområden.

I regeringsprogrammet fick trafiksäkerheten tyvärr väldigt litet uppmärksamhet. Efter sommarens mycket dystra statistik måste ärendet ovillkorligen uppmärksammas mera även i samband med redogörelsen. Speciellt vad gäller uppbyggnaden av väginfrastrukturen och underhållet måste man satsa på lösningar som höjer trafiksäkerheten. Som konkreta åtgärder föreslår SKAL att systemet med växlande hastighetsbegränsningar utvidgas till hela stamnätet, en omfattande användning av mitträcken på vägnätet, samt att man stödjer ibruktagande av datatekniska lösningar som förbättrar trafikprognostiseringen.

Motverkandet av klimatförändringen och energieffektivitet förutsätter enligt SKAL ett samspel mellan sektorn och statsledningen. För att nå konkreta resultat måste skattelättnader riktas till sektorn, vilka liksom i andra framgångsrika EU-länder främjar ibruktagandet av miljövänligare transportmateriel, stödjer transportföretagens investeringar i utbildning i ekonomiskt körsätt samt främjar användandet av biobränsle inom godstrafiken på landsvägar.

Här har endast några av tankarna angående godstrafiken på landsvägar nämnts som grund för redogörelsen. Vårt ställningstagande kan du läsa i sin helhet på adressen www.skala.fi/lausunnot.

Den förra regeringen sammanställde ett åtgärdsprogram på 35 punkter för att stärka Finlands ställning inom logistiken. Det har åtminstone tills vidare inte genomförts eller följts upp. Då det gäller den trafikpolitiska redogörelse som nu är under beredning, får man hoppas att den inte läggs på hyllan för att samla damm då den blir färdig.



Pasi Moisio

VD:n har ordet

SKAL representerar aktörer inom logistik

Jag hör ännu ibland sägas om SKAL att "det är den föreningen som ser till att taxorna för små lastbilsföretag är i skick". Det stämmer inte riktigt. SKAL representerar företag som är verksamma inom godstrafik på landsvägarna. Vi betjänar varje medlemsföretag, från den minsta till den största. Förhandlingar om taxor förbjöds enligt lag för femton år sedan – det är företagets uppgift. SKAL bidrar med sitt fulla stöd och kunnande inom företagsverksamhet.

Nu finns färsk information om medlemsföretagen. Cirka fem hundra medlemmar skickade in även känsliga uppgifter och företags-hemligheter till sin intresseorganisation – med förtroende. Ett varmt tack till alla er som har svarat på enkäten. Med fakta som grund är det bra att gå framåt.

Medelstorleken på företag inom transportbranschen ökar. De som svarade hade i medeltal fyra fordon i yrkestrafik och drygt fem anställda förare. Ganska många hade flera tiotal personal och fordon. S.k. enfordons-företagare var cirka 20 % av dem som svarade, vilket kan anses vara överraskande få. Dessutom var den övervägande delen av dessa delägare i en transportcentral (KTK-företag), så fristående enfordons-företag får man snart leta efter med förstoringsglas.

Vi fick även intressant information om kundantal. Den övervägande delen hade 2 – 9 kunder. En tredjedel av dem som svarade förlitade sig på en enda stöttepelare. En ytterlighet utgjorde å andra sidan de transportföretag som verkar inom avfallshanteringen; dessa hade tusentals kunder.

De som svarade på enkäten representerar mycket väl SKAL:s hela medlemskår. Vi har över sju tusen medlemsföretag, och alla är lika viktiga för oss. SKAL:s uppgift är antecknad i stadgarna. Föreningen skall övervaka medlemsföretagens intressen vad

gäller verksamhet, ekonomi och samhälle, samt representera medlemskåren i gemensamma ärenden som berör denna. Den torra stadgebestämmelsen måste även klargöras för alla som överväger medlemskap, eftersom frågan lyder: "Vad har jag för nytta av er?"

Nu kan man tänka att man måste få mera fördelar som är mätbara i euro, än vad medlemskapet kostar. Annars väcks misstanken om att man gör en dålig affär. Världen har förändrats, men vikten av att arbeta för gemensamma mål har inte minskat. Det är däremot svårt att prissätta och mäta medlems servicen i pengar, eftersom den fungerar som en försäkring: vi hjälper alltid den som är i knipa, och tryggar verksamhetsbetingelserna.

I Finland har ansvaret för arbetet för gemensam sak förflyttats från aktiva privatpersoner till organisationen, dess styrelse samt anställda personal. Nu värdesätts förtroende: medlemmarna står bakom den ledning som de har valt, och litar på att experterna i organisationen verkar för medlemmarnas bästa. Detta förtroende minskar behovet av medlemmens eget aktiva deltagande i gemensamma möten.

SKAL:s uppgift som representant för aktörer inom logistik, är intressebevakning och medlems service till förmån för godstrafiken på landsvägarna. Utbildningsverksamhetens betydelse kommer att betonas. SKAL förbereder sig redan på att erbjuda medlemsföretagen och deras personal den fortbildning som föreskrivs i direktivet om yrkesbehörighet. Betjäning enligt medlemmarnas behov, alltså.



Iiro Lehtonen

Iiro Lehtonen

Juhani Tervala blir chef för trafikpolitiska avdelningen



KUVVA LVM

Statsrådet har utnämnt överdirektör Juhani Tervala (56) till chef för trafikpolitiska avdelningen vid kommunikationsministeriet.

Trafikpolitiska avdelningen svarar för utvecklingen av trafiksystem och trafiknät samt för trafiksäkerheten. Till avdelningens ansvarsområden hör också logistik, fordonsförfattning och miljöfrågor i trafiken.

Tervala har sedan september 2006 haft befattningen som chef för den allmänna avdelningen vid kommunikationsministeriet. Vid ministeriet har han arbetat sedan 1992 och före det vid Vägverket. Till sin utbildning är Tervala diplomingenjör.

Befattningen som avdelningschef är tidsbunden. Statsrådet utnämnde Tervala till slutet av 2012. Han tillträder tjänsten den 1 januari 2008.

Arbetsgrupp skall planera ett försök med vägavgifter

Trafikminister **Anu Vehviläinen** kommer att tillsätta en arbetsgrupp för att utreda möjligheterna att inleda ett försök med vägavgifter. Arbetsgruppen skall utarbeta ett förslag till ett försök med vägavgifter för tunga fordon på riksväg 7. Dessutom skall arbetsgruppen på ett allmännare plan överväga möjligheterna att införa vägavgifter i Finland.

Arbetsgruppen leds av **Harri Pursiainen**, kanslichef vid kommunikationsministeriet, och den kommer att ha företrädare för bl.a. finansministeriet.

En förstudie om grunderna för och effekterna av vägavgifter har gjorts som tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. Syftet med utredningen är att öka kunskapen om eventuella vägavgifter och följderna av dem i Finland.

Förstudien bygger på ett av riksdagen godkänt uttalande i vilket det förutsätts att regeringen så fort som möjligt skapar ett system för att på vissa vägar införa vägavgifter för tunga fordon. Också enligt regeringsprogrammet skall möjligheterna att ta i bruk sådana modeller för prissättning av trafiken som baserar sig på användningen samt möjligheterna att göra försök med intelligenta system för vägavgifter utredas.

- Finland skall framskrida övervägt och stegvis i fråga om vägavgifter. Vägavgifterna får inte bli en extra börda för näringslivet och transporterna och de får inte försämra näringslivets och transportsektorns konkurrensförutsättningar, säger trafikminister Vehviläinen.

Tienkäyttömaksujen vaikutukset Suomessa. Esiselvitys. LVM:n julkaisuja 35/2007. (Förstudie av vägavgifternas inverkan i Finland)

Publikationen finns tillgänglig på finska på ministeriets webbplats www.mintc.fi/julkaisut.

Förarna i huvudsak nöjda med försöket med alkolås

De förare som deltagit i försöket med alkolås anser att försöket i huvudsak varit mycket lyckat. I synnerhet de som behöver bil i sitt arbete är nöjda med försöket. Man anser emellertid att det också har vissa brister.

Försöket med alkolås undersöktes i en utredning som gjorts av kommunikationsministeriet och Fordonsförvaltningscentralen. Enligt utredningen har försöket lyckats väl. Det finns emellertid sådant som kan förbättras i till exempel informationsutbytet och samarbetet mellan myndigheterna.

Många av de intervjuade upplevde försöket som ett straff eller åtminstone som någonting man skäms för. Några hade problem med att använda alkolåset och stundtals hade läsen funktionsstörningar. Många ansåg också att försöket var för dyrt. De totala kostnaderna för kunden var 2000-3000 euro.

I Finland har alkolåsen sedan 2003 varit i frivilligt bruk i bl.a. taxibilar och bussar. Senaste höst trädde en förordning i kraft, som rekommenderar att man använder alkolås i skoltransporter.

Antalet rattfyllerister har ökat. Alkolåset anses vara den mest lovande metoden att minska antalet rattfulla.

Kommunikationsministeriet utreder möjligheten att föreskriva alkolåset som obligatoriskt villkor för körkort för rattfyllerister som får återfall. Återfallsrattfylleristerna förorsakar nästan hälften av de olyckor där alkoholen har en andel, alltså omkring 35 dödsfall årligen.

Publikationerna gällande alkolås finns i pdf-form på ministeriets webbplats på adressen www.mintc.fi/julkaisusarja.

Den tunga trafiken ökade kraftigt på huvudvägarna i början av året

Den tunga trafiken (lastbilar och bussar) ökade på huvudvägarna under perioden januari - maj med hela 4,9 procent jämfört med motsvarande period året innan. Mest ökade den tunga trafiken i Mellersta Finlands (+ 7,3 %) och Sydöstra Finlands (+ 6,7 %) vägdistrikt. Person- och paketbilstrafiken ökade under motsvarande period med 3,7 procent och trafiken på huvudvägarna som helhet med 3,8 procent. Det är särskilt den ekonomiska situationen inom industrin som inverkar på mängden tung trafik.

KM föreslår att man bygger långtradarparkering i Vaalimaa och satsar på väg E18

Kommunikationsministeriet föreslår att regeringen i sin budgetproposition för 2008 fattar åtgärdsbeslut enligt regeringsprogrammet om att utveckla väg E18. Av fem projekt på vägavsnittet Helsingfors-Vaalimaa föreslås att man 2008 inleder byggandet av ett parkeringsområde för långtradare

• Nyheter • Nyheter • Nyheter • Nyheter • Nyheter • Nyheter • Nyheter • Nyheter •

i Vaalimaa.

För byggandet av långtradarparkeringen i Vaalimaa föreslår ministeriet att man reserverar en avtalsfullmakt på 24 miljoner euro. För planeringen av de andra projekten på vägavsnittet Helsingfors-Vaalimaa reserveras 5 miljoner euro. Sammanlagt föreslår kommunikationsministeriet att vägprojektet får 29 miljoner euro utöver budgetramen.

De fyra projekt som senare skall inledas på E18 är omfartsvägen vid Fredrikshamn, avsnitten Forsby-Lovisa-Kotka och Fredrikshamn-Vaalimaa samt på Ring III avsnittet Gammelgård-Flygstationsvägen. De beräknas kosta totalt 605 miljoner euro. Vägavsnitten Forsby-Lovisa-Kotka och Fredrikshamn-Vaalimaa skulle kunna genomföras med den s.k. PPP-modellen, alltså som samarbetsprojekt mellan den offentliga och den privata sektorn.

Vägaffärsverket Destia blir aktiebolag

Kommunikationsministeriet föreslår att Vägaffärsverket Destia omvandlas till aktiebolag i början av 2008. Beslutet utgår från regeringsprogrammet. Enligt förslaget äger

staten helt aktiebolaget. KM har inlett förberedelserna för bolagiseringen och en lagproposition om ärendet är under beredning.

I basunderhållet av trafikleder betonas trafiksäkerheten

För basunderhåll av vägarna föreslår kommunikationsministeriet ett anslag på 532,5 miljoner euro. Med den föreslagna summan hålls huvudvägarnas och andra livligt trafikerade vägars skick på den nuvarande nivån. För underhållet på vägar som är viktiga för industrins virkestransporter används 20 miljoner euro.

Trafiksäkerheten vill förslaget förbättra genom att man ökar den automatiska hastighetsövervakningen. De vägar som övervakas blir 300 kilometer fler. I slutet av 2008 finns det över 2800 kilometer vägar som är försedda med övervakningskameror.

Gratis VARO-tjänst till årets slut

SKAL erbjuder tusen medlemmar möjligheten att prova VARO-tjänsten under cirka tre månader. SKAL:s medlemmar kan från och med 1.9.2007 beställa VARO-tjänsten till sin mobiltelefon, och tjänsten fungerar avgiftsfritt till årets slut. Om du vill fortsätta att använda tjänsten efter testperioden, får du registrera dig som ny användare.

Varningstjänsten varnar till mobiltelefonen om trafikstörningar och förändrade väglag. Den är Destias (f.d. Vägaffärsverket) och Meteorologiska institutets trafikinformationstjänst i realtid. Med hjälp av VARO-tjänsten kan föraren förutse kommande trafiksituationer, vilket främjar säkerheten och smidigheten i trafiken. Målet med tjänsten är att öka säkerheten i trafiken.

Varo-tjänstens Symbian S60-program som kan laddas i din smartphone visar på en karta platserna för trafikstörningar, som trafikstockningar, evenemang som stör trafiken, vägarbeten och dåligt väglag. Då man använder en telefon utrustad med S60-program tillsammans med en separat GPS-positionerare, visar Varo-tjänsten positionen i realtid på kartan och varnar för störningar i närheten samt för snabbt förändrat väglag. Om användaren önskar, förmedlar programmet också varningar och inkomna sms som röstmeddelande samt varnar vid överskridande av tillåten hastighet.

Ibruktagnig av tjänsten

1. Ladda ner programmet i din telefon

- Förflytta dig med din mobiltelefons webbläsare till Varo-programmets nerladdningssida <http://wap.varopalvelu.fi/sovellus>
- Välj din telefonmodell på listan som finns på sidan (se

under kompatibla telefonmodeller (yhtheensopivat puhelinmallit))

- Installera programmet enligt anvisningarna på displayen.

2. Be om gratis provanvändarkod per e-post

Då du har installerat programmet, syns det i din telefons meny. Aktivera tjänsten för gratis provanvändning: skicka ett meddelande per e-post till lipake@destia.fi, med rubriken "SKAL-varo". Skriv ditt namn och ditt SKAL-medlemsnummer i fältet för meddelande. SKAL:s medlemmar är berättigade till gratis provanvändning av tjänsten till slutet av år 2007 genom att registrera sig till tjänsten med provanvändarkoderna.

3. Registrera programmet för provanvändning

Du får ett svar med din användarkod och ditt lösenord. Mata in dessa i varo-programmet för att aktivera provanvändningen (starta programmeringsanvisningarna -> och inställningarna -> registrera med koden).

Om du har frågor om Varo-tjänsten eller provanvändningen, kontakta Destia trafikjänst via e-post: lipake@destia.fi, per telefon: 020 4442 444, eller skicka sms på nummer: 0400 974 501 (24 h/dygn).

VARO-tjänsten är för tillfället anpassad till följande telefonmodeller från Nokia:



Onnittelemme 17.9.-21.10.2007

80 VUOTTA

20.9.	Rasi, Kalevi	Helsinki
30.9.	Löflund, Matti	Iittala
16.10.	Mäkitalo, Heimo	Vaulammi
17.10.	Laine, Tauno	Heinola

75 VUOTTA

21.9.	Peräntie, Ahti	Kortela
26.9.	Tauriainen, Vilho	Sukeva
30.9.	Kosonen, Mauri	Savonlinna
7.10.	Aaltonen, Olavi	Naantali
11.10.	Stark, Tauno	Kemi
17.10.	Paavilainen, Taisto	Mikkeli

70 VUOTTA

4.9.	Hölttä, Seppo	Turku
	<i>Myöhästyneet onnitellut</i>	
20.9.	Hyvärinen, Reijo	Juankoski
21.9.	Peräntie, Ahti	Rauma
23.9.	Kemppainen, Mikko	Ivalo
25.9.	Wikman, Hans	Närpes
3.10.	Mäki-Kantti, Allan	Kantti
14.10.	Lintula, Keijo	Vaskio
21.10.	Timmerbacka, Jorma	Kaustinen

60 VUOTTA

22.9.	Hellsten, Keijo	Turku
26.9.	Lehtonen, Risto	Helsinki
26.9.	Vesterlund, Olavi	Hämeenlinna
1.10.	Leskinen, Olli	Savonlinna
2.10.	Maali, Matti	Siivikkala
4.10.	Kinnunen, Erkki	Linnantaus
5.10.	Auvinen, Antero	Suonenjoki
10.10.	Vanhanen, Juhani	Rovaniemi
12.10.	Lampinen, Teuvo	Helsinki
12.10.	Simpanen, Matti	Säviä
16.10.	Liuha, Ilmari	Valtimo
19.10.	Kokkonen, Martti	Simpele
20.10.	Hjelm, Raimo	Forssa
21.10.	Lisitsin, Pekka	Saimaanharju



50 VUOTTA

18.9.	Väliaho, Jukka	Oulunsalo
20.9.	Haapala, Pentti	Nakkila
20.9.	Tolonen, Juha	Rovaniemi
20.9.	Tuominen, Harri	Eteläinen
21.9.	Kärkkäinen, Ahti	Kiuruvesi
22.9.	Kanerva, Kari	Pihlajavesi
25.9.	Toivanen, Pentti	Kulho
28.9.	Pihlajakangas, Kari	Hammaslahti
30.9.	Martikainen, Matti	Vantaa
1.10.	Pusenius, Rauno	Imatra
4.10.	Honkanen, Heikki	Vantaa
6.10.	Anttila, Risto	Alavus
6.10.	Lehto, Risto	Koski Tl
6.10.	Puumalainen, Pekka	Hämeenlinna
17.10.	Rahikainen, Jorma	Jokela

Merkkipäiväpalstan pitäminen Kuljetusyrittäjä-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 merkkipäivää Ulla Eskeliselle (09) 478 999. Yhdistysten, jotka haluavat onnitella jäsentään erikseen tulee myös ilmoittaa siitä kaksi kuukautta ennen lehden ilmestymistä.

WWW.EKAKK.FI

AKTIIVISTA KOULUTUSTA

Ammattitutkintoon valmistavat koulutukset

- Linja-autonkuljettaja
- Yhdistelmäajoneuvonkuljettaja

Lyhytkoulutustarjonta

- Simulaattori ja virtuaalikoulutus
- Ajotapakoulutus
- Työturvakoulutus
- ADR -koulutus
- D1 -koulutus
- Oppisopimuskoulutus
- Trukkikoulutus

AKTIVA
ETELÄ-KARJALAN AIKUISOPISTO

Piikatu 1, 55120 IMATRA, puh. 040 753 3377

WWW.REKKASIMULAATTORI.FI

CHRISTIAN EKROOS KIITTÄÄ

Sydäntä lämmittävät kiitokset kaikille teille, jotka sankoin joukoin muistitte minua merkkipäivänäni.

Christian Ekroos

Antti Seppälä 60 vuotta

■ Johtaja Antti Seppälä Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät ry:stä täyttää 60 vuotta 27.9.2007. Seppälä on työskennellyt SKAL-organisaatiossa vuodesta 1975. Merkkipäiväänsä hän viettää matkoilla.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät ry



**Toimitusjohtaja Iiro Lehtonen
50 vuotta**

SKAL:n toimitusjohtaja Iiro Lehtonen täyttää 50 vuotta 4. lokakuuta.

Vastaanotto on SKAL:ssa 4.10. klo 13-15.

Ajanvaraukset Marja Eskola, puh. (09) 4789 9302.

Mahdolliset muistamiset perustettavalle SKAL 70 -vuotisjuhlasäätiölle, Helsingin OP 572320-117, viite: Iiro Lehtonen 50 v.

