

KULJETUS

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti

yrittäjä

2/2008
Maaliskuu

**Liikenneministeri
Anu Vehviläinen antaa
tunnustusta kuljetusalalle**

ss. 12–15

Turvallisuus

SKAL

SUOMEN KULJETUS JA LOGISTIikka



16

Göran Asplund: Yhteiskunnan apua tarvitaan kuljetusrikollisuuden torjunnassa.



20

Työkalu kehitteillä toimitusketjun turvallisuuteen.



32

Virpi Heikkilä keventyi 48 kiloa.



37

Lunta löytyi sittenkin hiihtokisoihin!

Sisältö

Pääkirjoitus:	5	Kansainväliset Talvitiepäivät Turussa Kunnossa oleva tiestö on kansallisomaisuus	40
EU:n ympäristötavoitteita tukisi myönteisempi ote!			
Toimitusjohtajalta:	7	Trafiikki-museoissa tapahtuu.....	41
Asiakas hoi, hintojen tarkistuksiin!		Laatuautoja Espanjasta jo yli sadan vuoden ajan Iveco Trakker valmistuu perinteitä kunnioittaen.....	42
Ajassa	8	RISTIMÄKI	44
Liittokokouskutsu	10	Vapaaehtoisia eläkevakuutuksia markkinoidaan virheellisin perustein: Yrittäjän sairauspäivärahan pohjana vain YEL-työtulo	45
Liikenneministeri Vehviläinen: Arvostan kuljetusalan aktiivisia osaajia.....	12	Svensk Resumé	46
Turvallisuus	16	Parhaat Palvelut 2008	50
Göran Asplund tiekuljetusturvallisuudesta: Epävarmuus aiheuttaa stressiä!	16	SKAL-Asianajorengas	52
Toimitusketjun turvallisuuteen kehitteillä työkalu	20	Tulevia tapahtumia.....	53
DSV:n logistiikkapalveluissa Turvallisuus vakiovarusteena	22	SKAL kouluttaa	54
Kuopiolaisyrittäjät kantavat vastuunsa Peruutuskameroilla lisää turvallisuutta... ..	24	Uutisia	57
Heli Vaaranen tutki nuorten kaahailukulttuuria	26	Tuoteutisia	60
Marokko turbovaihteella Euroopan portilla	28	www.skal.fi	61
Suurin pudottaja -tittelin voittanut Virpi Heikkilä: Elän haavettani	32	Nimityksiä.....	62
Lenkkimakkarat muuttuivat pyörälenteiksi	34	Nauru	62
SKAL:n ja STL:n Talvipäivät Ilomantsissa Suomesta löytyi sittenkin talvi!.....	36	Ajankuva	63
		Turvanurkka: Taloudellinen ajotapa parantaa liikenneturvallisuutta	64
		Onnittelemme	65
		Profiili	66

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n jäsenlehti

Julkaisija: SKAL Kustannus Oy

Toimitus

päätöimittäjä 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
Pisteenskaari 4
03100 Nummela
puh. (09) 2238 5615
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 2008

Keskimääräinen painos
10 000 kpl
LT-levikki 8 423 kpl 2007

Aikakauslehtien liiton jäsen
ISSN 1236-066X



EU:n ympäristötavoitteita tukisi myönteisempi ote!

Ilmastonmuutoksen torjunta, ympäristövastuu ja energiatehokkuus ovat nyt päivän sanoja. Pisteteiden keruu on kaikilla toimialoilla kovimmillaan. Ken ei ota kantaa hyvän asian puolesta, tunne keskeisiä tunnuslukuja ja tavoitteita ja muutoin ole aktiivinen ympäristökeskustelija, on auttamatta out. Mutta vaikka puhetta aiheesta riittää, tuntuu punainen lanka olevan välillä joltisenkin hakusessa. Yksityiskohtia ja detaljeja sinkoilee, mutta metsän näkeminen puilta ei onnistu kaikilta.

Vuoden alusta voimaan astuneen EU:n energia- ja ilmastopaketin myötä liikenne on aivan uudenaikaisessa roolissa maailmanlaajuisen ilmastopolitiikan pelipöydällä. Liikennesektorin on tähän saakka kuulunut teollisuutta säädelleen päästökaupparektiivin ulkopuolisiin toimialoihin, mutta edellä mainittujen säädösten myötä tiukkenevat energiankulutus- ja päästöleikkaustavoitteet ulotetaan myös liikenteen toimijoihin. Lisäksi uusiutuvan energian siivua loppukäytöstä on lisättävä myös liikenteessä. Käytännössä tämä toteutetaan korottamalla edelleen biopolttoaineiden osuutta liikennepolttonesteiden kokonaiskulutuksesta.

Uusien toimialojen ilmastotyöhön kytkemisen lisäksi kiristetään jo aiemmin pelissä olleiden alojen ympäristötavoitteita edelleen. Teollisuuden piirissä tehtiin EU:n päästökauppajärjestelmän välitilinpäätös ja sen myötä ruuvia päätettiin vääntää jatkossa yhä tiukemmalle. Tämän myötä kasvavat myös elinkeinoelämän kustannukset, toimijoiden pinna piukentui ja monien mielikuva ympäristötyön mielekkyydestä kyseenalaistui.

Medialla on tässä kaikessa oma merkittävä panoksensa. Toistaiseksi alkuvuoden energiatehokkuus- ja ilmastokeskustelua on leimannut negatiivinen perusvire. Uusien ympäristövaateiden julkisessa arvioinnissa ovat parhaiten esille nostettu ne, jotka ovat railakkaammin tyrmän-

neet uudet tavoitteet. Joko liian kalliina ja mahdottomina toteuttaa tai sitten liian löyhinä ja väärin painotettuina. Aina miltä kantilta asiaa kulloinkin katsotaan.

SKAL on arvioinut asiaa eri yhteyksissä johdonmukaisesti myönteisemmin. Kuljetus- ja logistiikka-toimiala ei kavahda liikenteelle asetettuja vaateita, mutta korostaa vapaaehtoisuuden periaatteen tärkeyttä alan energiatehokkuustyössä. Ja kuten EU:n komissio energia- ja ilmastopaketin julkistamisen yhteydessä korosti, on jäsenmaiden jatkossa suunnattava eri toimialojen ympäristötoimiin nykyistä laajemmin erilaisia tukia. Nyt vihdoin on kuljetusalan verokannustimien aika käsillä.

Muistutettakoon lopuksi, että vaikka maanteiden tavaraliikenne on valmis oman vastuunsa kantamaan ilmastomuutostyössä, on osuutemme Suomen energian kokonaiskulutuksesta sekä kasvihuonepäästöistä vain muutaman prosenttiyksikön luokkaa. Kuten tässä lehdessämme haastateltu liikenneministeri **Anu Vehviläinen** on julkisuudessa osuvasti todennut, kuljetuslogistiikka ei ole liikenteen ilmastopolitiikan ydinmurhe.



Pasi Moisio



Asiakas hoi, hintojen tarkistuksiin!

Maanteiden tavarankuljetuksia riivaa ennennäkemätön kustannusten nousu. Nyt taitaa olla monessa kuljetusyrityksessä sellainen kuin sillä tunnetulla huittislaisella hullulla miehellä. Senhän sanottiin syövän enemmän, kuin mitä tienasi. Ja sellainen peli ei pitkälle kannu.

Tilastokeskuksen tuoreen selvityksen mukaan maanteiden tavaraliikenteessä kustannukset nousivat vuoden 2007 tammikuusta vuoden 2008 tammikuulle keskimäärin 8,8 prosenttia ja ajoneuvoyhdistelmien osalta noin 10 prosenttia. Tämä kuljetuskustannusten nousu ylitti moninkertaisesti kuluttajahintojen nousun vastaavana aikana.

Huolestuttavaa kotimaisen kuljetustoiminnan kannalta on ollut se, ettei kustannusten nousutahti näytä lainkaan laantumisen merkkejä. Yleinen inflaatio kiihtyi tammikuussa jo 3,8 prosenttiin, ja sitä kiihdytti erityisesti elintarvikkeiden ja polttonesteiden kallistuminen. Edellisen kerran inflaatio oli näin korkea vuonna 2000.

Hurja inflaatiokehitys toki kalpenee kuljetuskustannusten yhä jatkuvan nousun rinnalla. Kuljetusalalla on alkuvuonna koettu yli 4 prosentin kasvuvauhti kuljetuskustannuksissa, sillä dieselin hinta nousi helmikuun lopulla huippulukemiin ja poikkeuksellisen kallis työehtosopimusratkaisu poiki yli 5 prosentin korotuksen palkkakustannuksiin.

Entä mitä tämä kaikki merkitsee yksittäiselle kulje-

tusyrittäjälle? Kuljetushintojen pitää nousta vähintään samaa tahtia, tai tilanne on sama kuin sillä huittislaisella. Jopa joulukuussa sovitut korotetut hinnat ovat täysin kestävämmällä tasolla, ellei niissä ole riittävästi ennakoitu alkuvuoden kustannusnousuja.

Järjestömme on pommittanut mediaa ja asiakaskuntaa jatkuvasti tiedotteilla, niin valtakunnallisesti kuin alueellisesti, joten kukaan kuljetusasiakas ei voi uskotavasti väittää, ettei olisi tietoinen kuljetushintojen korotustarpeesta. Huippukorkeaakaan korotuspyyntöä ei siis pidä hävetä, eikä empiä esittää. Jos kuljetusyritys tai -yrittäjä ei itse hintojaan nosta, eivät sitä muutkaan heidän puolestaan tee.

Toki fiksuimmat asiakkaat, jotka haluavat varmistaa kotimaiset kitkattomat kuljetuspalvelut, ovat jo aikaa sitten siirtyneet kuljetussopimuksissa indeksiehtojen käyttöön. Vieläpä sellaisten ehtojen, jotka välittömästi ottavat huomioon polttoaineiden hinnanmuutosten lisäksi myös palkkakustannusten ja muidenkin kustannustekijöiden muutokset. Meiltä SKAL:sta jäsenyritys saa näitä hyviä indeksiehtoja sekä muutakin apua kustannuslaskentaan.

Vain kannattavalla kuljetustoiminnalla on jatkuvuutta, ja se on hyvä asiakkaankin tiedostaa!



Iiro Lehtonen



Liikenneministeri Vehviläinen:

Arvostan kuljetusalan aktiivisia osaaajia



Liikenneministeri Anu Vehviläisen ensimmäinen vuosi liikenneministerinä täyttyy huhtikuussa. Vuoden myönteisimpiin yllätyksiin kuuluu havainto siitä, miten paljon kuljetus- ja logistiikka-alalta löytyy osaamista ja innovatiivisuutta.



Liikenneministeri **Anu Vehviläisen** haastattelu Kuljetusyrittäjälehteen tapah-

tuu hänen työhuoneessaan Eteläesplanadilla. Ministerin olemus on vilkas ja pirteä. Hän on syntynyt Leppävirralle, Savossa, mutta kotipaikka on tällä hetkellä Joensuussa. Kysymättä jää, onko vilkas olemus enemmän savolaisuutta vai karjalaisuutta. Olemuksesta löytyy myös aimo annos tarmokkuutta. Nyt ministerinä sitä tarvitaan, mutta myös aikoinaan niissä lukuisissa luottamustehtävissä, joiden hoitoon Anu Vehviläinen ennen ministerin pestiään osallistui.

Muutama viikko sitten Anu Vehviläiselle luovutettu SKAL:n Kuljetuskuutio sekä siihen liittyvä kunniakirja ovat löytäneet paikkansa työhuoneen ikkunalla. Tunustus ministerille annettiin hänen ansioistaan tavaraliikenteen edistämiseksi.

– Olin totta kai todella myönteisesti ilahtunut asiasta. Toisaalta koen sen ”kansustuskauktiona”, eli että minua pidetään tärkeän tontin vartijana, mutta myönteisessä mielessä. Yhteistyö SKAL:n kanssa on ollut hyvää ja kuutio velvoittaa jatkamaan tätä hyvää yhteistyötä.

Liikennepoliittinen selonteko työllistää

Määrällisesti eniten ministeri Vehviläistä on kuluneen vuoden aikana työllistänyt liikennepoliittinen selonteko, jota ruvettiin laatimaan heti viime keväänä ja joka näillä näkymin tulee olemaan lähetekeskustelussa eduskunnassa 1. huhtikuuta.

Vuoden ylivoimaisesti suurin yllätys ja jopa järkytys ministerin mukaan olivat viime kesän budjettiriihen alla ilmoitellut kustannusarvion ylitykset useassa hankkeessa.

– Ne tulivat ’suoraan puskasta’, Anu Vehviläinen toteaa.



”Vuoropuhelu ministeriön ja SKAL:n välillä on hyvää.”

– Liikennepoliittisen selonteon tärkein asia on pitkäjänteistäminen. Koen, ettemme voi tehdä pitkäjänteistä liikennepoliittikkaa, jos budjetit eivät pidä. Tämä on ensimmäinen askel ja parannettavaa on kaikilla osapuolilla.

Puskasta tulleet ylitykset tarkoittivat sitä, että joidenkin hankkeiden alkamista jouduttiin lykkäämään. Nyt ministeri sanoo olevan rahoituskallisesti todella tiukkaa, joten mitään uusia hankkeita ei voi aloittaa ennen vuotta 2010. Uusilla hankkeilla ei voi etuilla jo lykättyjä hankkeita.

– Liikennepoliittisen selonteon rahoitusratkaisut päätetään 11. maaliskuuta hallituksen kehysriihessä. Suurin huoli minulla on perusväylästä, joka aina uh-

kaa jäädä uusien hankkeiden varjoon. Toivoisinkin, että kehysriihessä voitaisiin tehdä rahoituskallisista ratkaisuista perusväylästä parantamiseksi.

Haasteelliset Suomen olosuhteet

Aloittaessaan liikenneministerinä Anu Vehviläinen peräänkuulutti elinkeinoelämän kehittämistä.

– Myös elinkeinoelämän kehittäminen liittyy pitkälti liikennepoliittiseen selontekoon. Selontekoa hallituksen puolelta valmisteleavassa ministerityöryhmässä on hyvin selkeä käsitys siitä, että elinkeinopoliittikan edistäminen koko maassa on äärimmäisen tärkeää. Eikä tämä tarkoita kuljetuselinkeinojen osalta vain teitä ja

väyliä, vaan että ymmärretään ”persoonallisen” maamme erikoisolosuhteet, pitkät matkat, jotka lisäävät kustannuksia.

– Vastapainoksi näille haastaville olosuhteille meidän on Suomessa pystyttävä keksimään älykkään liikenteen ratkaisuja ja oltava osaamisen kärkijoukoissa, koska kilpailijamaissa kustannukset ovat väistämättä edullisemmat.

Konkreettisenä esimerkkinä ja elinkeinoelämän kannalta tärkeänä asiana ministeri mainitsee E18-tien edistämisen.

– Olemme sitoutuneet siihen, että se on valmis vuonna 2015. Kysymys on isosta kokonaisuudesta.

Uutena ja orastavana ”uusvanhana” elinkeinoalana ministeri Vehviläinen mainitsee kaivannaisteollisuuden ja sen tukemisen.

– Viime kesänä tehtiin Talvivaaran tie- ja rataosuuskusten osalta päätöksiä, joka osoittaa, että olemme olleet hereillä. Jos jonkin elinkeinon edistämisen edellytykse-



Liikenneministeri Anu Vehviläinen, Suomen Keskusta

- Syntynyt: 9.9.1963 Leppävirta
- Kotipaikka: Joensuu
- Koulutus: Filosofian maisteri
- Puoliso: Rikosylikomisario Timo Hiltunen
- Lapset: Poika Tatu Hiltunen, s. 2000
- Harrastukset: Kirjallisuus ja kirjoittaminen. Kesäpaikka Kontiolahdella.

nä on, että infrainvestointeja on tehtävä, on niissä oltava mukana valtiovaltana. Hallituksen politiikassa on silloin nähtävä yli sektorirajojen.

Synninpäästö päästöistä

EU:n ilmastopaketti ja sen energiansäästövaatimukset ovat saaneet ministeri Vehviläisen mukaan monen ih-

misen kokemaan syyllisyyttä esimerkiksi asumisen suhteen. Samoin elinkeino voi kokea syyllisyyttä aiheuttamistaan päästöistä. Tästä ministeri haluaa antaa raskaalle maantieliikenteelle vapauttavan synninpäästön.

– Kumipyöräliikennehän ei ole pahin päästöjen aiheuttaja, vaikka helposti niin ajatellaan. Liikenteen päästöt Suomessa ovat 13 miljoonaa tonnia vuodessa, mutta niistä 60–70 prosenttia aiheutuu henkilöautoliikenteestä. En kuitenkaan halua syyllistää myöskään yksityisliikennettä, koska monelle henkilöauton käyttö on täysin välttämätöntä.

– Joudumme tulevaisuudessa yhä enemmän miettimään erilaisia keinoja päästöjen rajoittamiseksi. Näitä ovat varmasti kuljetusketjujen järjeistäminen sekä tieinfrankunto ja välityskyky. Asia on monipiippuinen. Tässä vaiheessa liikennepoliittisessa selonteossa luodaan näille asioille suuntaviivat, mutta ei laiteta toimenpiteitä eikä hintalappuja.

– Kokonaisuutta katsotaan sitten hallituksen energia-ilmastopoliittisessa strategiasa, joka ilmestyy kesällä.

Energia-ilmastopoliittisessa strategiassa ovat huomioituina myös ne seikat, jotka eivät liikenteen osalta kuulu suoraan liikenne- ja viestintäministeriölle. Näitä ovat esim. biopolttoaineet sekä erilaiset verot.

SKAL:n peräänkuuluttamaan EURO 5 -investointitukkeen sekä mahdollisiin veroporkkanoihin energiansäästön osalta ministeri ei siis voi sanoa juuta eikä jaata. Näistä asioista päättävät työ- ja elinkeinoministeriö (TEM) ja valtiovarainministeriö.

Ministeri antaa kuitenkin tunnustusta SKAL:n osallistumisesta ilmastotalkoisiin.

– Energiansäästösovimuksen tiedotustilaisuudessa tuli hyvin sellainen olo, että SKAL on todellakin sitoutunut siihen.



”Kuljetusala on haavoittuvainen. Siksi kuljettajapulan ratkaisemiseksi on ponnisteltava myös hallituksen piirissä.”

Jäitä hattuun tie- ja ruuhkamaksujen suhteen

Sekä tie- että ruuhkamaksujen suunnitelmissa ministeri kehottaa laittamaan jäitä hattuun. Hänellä on selvät sävelet molemmista.

– Lähdän ministerinä siitä, että ellei ruuhkamaksuasiasia nouse voimakkaasti täällä pääkaupunkiseudulla, niin en lähde ylhäältä kommentamaan. Kun Helsingin kaupunginvaltuusto linjasi, että ruuhkamaksuja selvitetään, niin ministeriön ja pääkaupunkiseudun kuntien kanssa tätä on tarkoitus hyvässä yhteisymmärryksessä selvittää. Tulevina viikkoina on asiasa tarkoitus asettaa työryhmä. Jos arvioin, niin kesällä 2009 saattaa olla jonkinlainen malli jo keskustelussa. Kuitenkaan vanhanaikaisia keräysmalleja ei mielestäni voi ottaa käyttöön, vaan todella modernia tekniikkaa, joten muutamia vuosia tekniikan löytymiseenkin menee varmasti.

– Lisäksi eri elinkeinoalojen, esimerkiksi kuljetusalan

osalta, on tehtävä vaikutusarviointeja mahdollisten ruuhkamaksujen voimaantulosta.

Myös suunniteltujen tiemaksujen osalta tilanne on nyt muuttunut, kun Vaalimaan rekkaparkista tehdään maksullinen.

– On alettu pohtia, onko järkevää laittaa kahta maksua samalle teosuudelle, varsinkin kun palauttaminen kotimaiselle alalle ei ole helppoa. Minä ainakin olen lähtenyt siitä, ettei tiemaksu saa tuoda lisärasitusta kotimaiselle raskaalle liikenteelle.

Tuhannelle rekalle suunniteltu parkki vähentää jonoa arvion mukaan noin 30 kilometrillä. Itse liikenteen sujuvuutta se ei lisää, pysyvä ratkaisu siihen on ainoastaan Venäjän viranomaisten joustavampi toimiminen.

– Pikkuisen protestoin, kun kritiikki jonoista tulee tänne. Ratkaisun avaimet Venäjän tullin ja muiden viranomaisten hitaaseen toimintaan eivät ole Suomen liikenneministerin taskussa. ■



Göran Asplund
tiekuljetusturvallisuudesta:

Epävarmuus aiheuttaa stressiä!

Tavaraliikenteeseen kohdistettu maantierikollisuus on jo levinnyt koko Eurooppaan. Kuljettajia on tainnutettu kaasulla, arvotavaraa on viety kuormatiloista, polttoainesäiliöitä on tyhjennetty ja kalustoa on tärvelty ”ympäristösuojelun” nimissä. Tilanne on jo niin vakava, että kuljettajat kaipaavat vartioituja levähdysalueita.

Olli Blomberg



– Kuljetusala palvelee yhteiskuntaa. Miksi ei yhteiskunta siis voi ottaa huomioon kuljetusalan tarpeita, kysy Göran Asplund.

– Kuljettajiin, autoihin ja kuormiin kohdistuneet rikokset ovat määrällisesti jo saavuttaneet tason, jossa viranomaisten ja yhteiskunnan apua kaivataan, sanoo ulkomaanliikennettä länsisuuntaan harjoittava Göran Asplund Porvoosta.

Asplund ei kuitenkaan itse vielä ole joutunut uhriksi, yksi hänen kuljettajistaan kylläkin. Tämä oli viettämässä lakisääteistä vuorokausilepoaan turvallisesti mielletyllä levähdysalueella Keski-Ruotsissa, kun varkaat iskivät

murtautumalla perävaunuun. Pitkäkyntisten matkaan lähti huomattava määrä vientimaakeisia. Teko oli niin tarkoin suunniteltu ja toteutettu, että varkaus huomattiin vasta, kun kuormaa purettiin terminaalissa.

– Työthän pysähtyivät siihen paikkaan, alkoi pitkä viranomaisprosessi, joka vei kallista aikaa ja aiheutti näin ollen selviä tulonmenetyksiä. Poliisin tulo paikalle kesti yli viisi tuntia!

Göran Asplund ei epäröi purkaa tapahtumaan liittyviä

tuntojaan.

– Jos kuljettaja ajaa viisi minuuttia yli ajo- ja lepoaikamääräyksissä säädetyn enimmäisajoajan, voi sakko-rangaistus olla jopa 3 000 kruunua, joustoa ei silloin tunneta. Mutta jos poliisia todella tarvitaan paikalle vaikkapa rikosta selvittämään, tuntuu ”jousto” kylä riittävän!

Humanismia kaivataan

Asplund ei varmaan ole ainoa kuljetusyrittäjä, joka peräänkuuluttaa humanimpaa tul-

kintaa ajo- ja lepoaikasäädösten noudattamisessa. Sen sijaan, että matka jatkuisi muutamia minutteja tai ehkäpä tunnin tai pari, jotta päästäisiin turvallisesti luokiteltavaan levähdys- tai taukopaikkaan, pitää sanktioilta välttyäkseen jäädä matkan varrelle lepäämään tai yöpymään.

– Ei voi olla oikein, että kuljettajan on sakon uhalla jäätävä yöpymään paikkaan, jossa ei ole mahdollisuutta ruokailuun tai henkilökohdaisesta hygieniasta huolehtimiseen!

Suomi koetaan Asplundin mukaan vielä verrattain turvallisesti maaksi, jossa rekkoihin ei toistaiseksi ole suuremmissa mittakaavassa kohdistunut rikoksia, yksittäistapauksia tosin jo on ollut. Ruotsi sen sijaan alkaa jo olla vaarallinen, etenkin maan länsirannikolla organisoitu maantierikollisuus on lisääntynyt hälyttävissä määrin.

– Mutta silti Suomeenkin tarvitaan toimivia ja turvallisia levähdys- ja yöpymispaikkoja – etenkin pääkaupunkiseudulle, Asplund vaatii. – Jo yksistään perävaunun jättäminen jonnekin parkkiin vetoautolla tapahtuvan jake-luajon ajaksi tuottaa nykyään ylipääsemättömiä vaikeuksia. Ilmasto- ja ympäristöseikat huomioiden on täysin tuomittavaa ajella ympäri seutukuntaa vain löytääkseen paikan johon perävaunun voi jättää. Turha ajelu myös



Kuljetusturvallisuus on Göran Asplundin mielestä myös paljon muuta kuin kuljetettavan kuorman asiallinen sidonta.

kasvattaa polttoainekustannuksia ja on näin nostamassa paineita kuljetusmaksujen korottamiseen.

Kiertovartiointiako?

Tuodessaan kuormia lännestä Suomeen, Asplund ja hänen kuljettajansa ajavat autot perävaunuineen Schenkerin terminaaliin, jossa ne ovat turvassa, vaikka kuormia ei heti saataisikaan purettua. Mutta ne kuljettajat, jotka jatkavat matkaansa sisämaahan, joutuvat nykysääntöjä noudattaessaan luvattoman usein turvautumaan tienvarsiparkkiin ajoajan tullessa täyteen.

Ratkaisuksi Asplund ehdottaa kiertävää vartiointia määrätuille levähdysalueille. Se hoitaako vartiointin siten poliisi tai vartiointiliike, ▶

Pinnoitetut renkaat joka lähtöön!

Recamic-pinnoitustuotteet ovat taattua Michelin-laatua. Laajasta kuviomallistosta löydät oikean pinnan kaikkiin olosuhteisiin.



- optimoitu kulutuspinna takaa vaivattoman hallinnan maantieajossa
- erinomaiset pito- ja veto-ominaisuudet
- paras mahdollinen suorituskyky erityyppisissä ajo-olosuhteissa

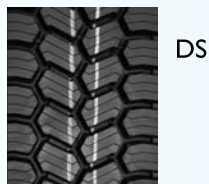


- Recamicin 2. linjan tuote
- erinomainen vaihtoehto kustannustietoisille käyttäjille
- soveltuu olosuhteisiin, joissa syntyy herkästi rengasvaurioita

Vetoakselille



XDS

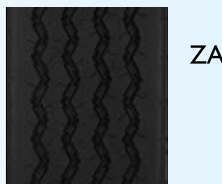


DS

Teliakselille, vapaasti pyörivälle akselille



XZE 2



ZA

Perävaunuun



XTE 2



KT

www.euromaster.fi



Kokeneet asentajamme tekevät kaikki huolto- ja asennustyöt nopeasti ja asiantuntevasti. Kysy lisää Euromasterin lähimmästä raskaan kaluston asiantuntijaliikkeestä!

ei hänen mielestään kuulu kuljetusyrittäjien tai kuljettajien päätösvallassa oleviin asioihin.

– Koska kauppa, teollisuus ja yhteiskunta eivät tule toimeen ilman kuljetustoimintaa, tulisi kumipyöräliikenteen vastaavasti saada näiden taholta takeet turvallisuudesta toiminnasta. On väärin, että kuljettaja tai kuljetusliike yksin joutuvat kantamaan vastuun kuljetusvälineessä olevasta, toisen osapuolen omistamasta kuormasta vain siksi, että he noudattavat viranomaisten asettamia tiukkoja määräyksiä. Sopivalla joustomarginaalilla tämä ongelma olisi helposti ja ilman merkittäviä lisäkustannuksia ratkaistavissa, Asplund korostaa.

Taustatietoa on

Ulkomaan- ja Sopimusliikenteen Kuljetusyrittäjät USL ry:n hallituksen jäsenen ominaisuudessa Asplund on vuosien mittaan kerännyt kentältä tietoa erilaisista yrittäjien ja kuljettajien työskentelyä ja toimintaa haittaavista tekijöistä. Kertyneiden tietojen perusteella ryöstöt ja ilkivalta ovatkin yleisempiä, kuin mitä on arveltu.

– Varsin usein kuormapeitteitä viiletään auki, jotta nähtäisiin mitä kuormassa on. Vaikka mitään ei sitten varastettaisikaan, aiheuttaa tuollainen tärvelä mielipahaa ja ylimääräisiä kustannuksia, joita kuljetusyritys ei suoraan voi viedä kuljetusmaksuihin. Paikattu kuormapeite on yhtäläillä ikävän näköinen siinä missä auki murrettu umpikaapin tai ohjaamon ovi.

– Jatkuva varuillaan olo on myös äärimmäisen stressaavaa, Asplund toteaa. – Asettuessaan nukkumaan kuljettaja ei koskaan voi olla varma siitä, etteikö ajoneuvoon tai häneen juuri sinä yönä kohdisteta väkivaltaa. Kyllä luvanvarainen tavaraliikenne erilaisina veroina ja maksuina tulouttaa yhteis-



Göran Asplund katsoo, että valvotut levähdysalueet ja näkyvä vartiointi voisivat vähentää riskiä joutua ryöstetyksi lakisääteistä taukoa matkan varrella pidettäessä.

kunnalle sellaisia summia, että alalle vastavuoroisesti suotaisiin mahdollisuudet turvalisesti toimia yhteiskunnan edellyttämällä tavalla.

Päästöistä ei päästä

Pohjoismaissa ei vielä toistaiseksi ole esiintynyt ilmastosta ja ympäristönsuojeluun kytkettyä ilkivaltaa raskaan liikenteen ajoneuvoja kohtaan – muutamaa yksittäistapahumaa lukuun ottamatta. Kytkös on kuitenkin koko ajan Asplundin mielessä, varsinkin kun hän itse katsoo olevansa luontoystävä. Sipoon saaristossa sijaitsevalle kesä-

mökillekin mennään soutuveneellä.

– Päästövapaata elämää tai yhteiskuntaa ei ole olemassaakaan, Asplund muistuttaa ja viittaa tutkimukseen, jonka mukaan lihatuotanto aiheuttaa enemmän päästöjä kuin maantiekuljetukset. – Nykyisen kaltainen yhteiskuntarakenne on kerta kaikkiaan sellainen, ettei ilman kuljetuksia tulla toimeen. Varastot ovat jo nyt käytännössä pyörien päällä, sillä se on katsottu kustannustehokkaimmaksi menettelytavaksi taloudellisimman tuotannon kannalta.

Asplundin mielestä turvallisuutta on myös se, että kuljetusyrittäjät valitsevat vähäpäästöisimmän auton pyrkiessään turvaamaan siedettävät elinolosuhteet jälkipolville.

– Raskaan ajoneuvokaluston pakokaasu- ja melupäästöt on onnistuttu puristamaan alle murto-osaan 10-15 vuoden takaisista arvoista ja suuntaus yhä pienempiin päästömääriin jatkuu edelleen, Asplund painottaa. – Taloudellisella ja ennakkovallalla ajotavalla jokainen kuljettaja pystyy itse vaikuttamaan tilanteeseen.

Pohjoismaista yhteistyötä

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry ja sen ruotsalainen sisarjärjestö Sveriges Åkeriföretag ovat perustaneet yhteisen työryhmän tarkoituksena tehostaa Pohjoismaiden välistä yhteistyötä muun muassa tavaraliikenteen turvallisuusasioissa.

– Vaikka tavaraliikenne on jo usean vuoden ajan kasvanut 4-5 prosentin vuosivauhdilla, ei yhteiskunta ole ottanut tätä juurikaan huomioon liikennepoliittisia päätöksiä tehdessään. Säännöllisen rahtiliikenteen huomioimatta jättäminen esimerkiksi levähdyspaikkojen suunnittelussa, sijoittelussa ja rakentamisessa, on herättänyt laajaa tyytymättömyyttä kuljetusyri-tysten keskuudessa, Asplund huomauttaa.

– Tavaraliikenteeltä vaaditaan kyllä tiukkojen normien ja määräysten noudattamista, mutta se tehdään todella vaikeaksi, kun seikkaa ei oteta lukuun infrastruktuuriin liittyvissä suunnitelmissa ja toimenpiteissä. Jotain on tehtävä! Alan tarpeet on huomioitava, jotta me voisimme toimia asetettujen normien mukaisesti.

– Joskus tuntuukin siltä, että suunnitelmia tehdään vain suunnittelemisen vuoksi ilman että todelliset ja vallitsevat tarpeet huomioitaisiin, Asplund puuskahtaa. ■

Toimitusketjun turvallisuuteen kehitteillä työkalu

Tulevaisuudessa kuljetus- ja logistiikkaketjun turvallisuus on helpommin saatavissa ajan tasalle. Tekeillä on nimittäin EU:n tasolla työkalu tätä varten. Työkalun nimi on standardi.



ANNELI SIMILÄ

Standardi ei ole lainsäädäntöä, vaan ohje tai suositus siitä, miten jokin asia tulisi tehdä.



Hanna Järvenpää.

Käsite *standardisointi* ei ehkä ensimmäisenä tuo mieleen kuvaa jostain helposta ja yksinkertaisesta asiasta. Metalliteollisuuden Standardisointiyhdistyksen MetStan toimitusjohtaja **Hanna Järvenpää** kiteyttää kuitenkin standardisoinnin periaatteen:

– Se on yhteisten ohjeiden ja toimintatapojen laatimista helpottamaan elinkeinoelämän, viranomaisten ja kuluttajien toimintaa sekä jokapäiväistä elämää.

– Etenkin syyskuun 11. päivänä 2001 tapahtuneet terrori-iskut toimivat voimakkaana syyksinä turvallisuuslainsäädännön kehittämiseksi kaikkialla maailmassa. Nyt on tullut standardien vuoro tehdä jotain asioiden tukemiseksi, ilman politiikkaa, Järvenpää selvittää.

Standardi ei siis ole lainsäädäntöä, vaan ohje tai suositus **siitä, miten jokin asia tulisi tehdä.**

Kuitenkin, jos standardin mukaan toimii, niin tietää täyttävänsä lainsäädännössä asetetut vaatimukset.

Kuljetusketjun standardisointi alkamassa

Toimitusketjun turvallisuudesta ei toistaiseksi ole olemassa EU:n sisämarkkinoille soveltuvaa standardia pienten ja keskisuurten yritysten tarpeisiin. Näin totesi eurooppalainen asiantuntijaryhmä viime vuonna ilmestyneessä selvityksessään. Tarve laatia eurooppalainen standardi toimintakuntoisen toimitusketjun turvallisuuden hallinnasta ja turvatoimista todettiin siis olevan olemassa. Tarvetta lisäävät asiantuntijaryhmän mukaan mm. rikollisuuden ja terrorismin kasvu, laitton maasta- ja maahanmuutto sekä myös luonnonmullistukset.

Suomi on mukana tässä standardisointiprojektissa, joka toistaiseksi on vielä al-

Toimitusketjun turvallisuus -standardi pähkinänkuoressa

- Päämääränä on:
 - kehittää toimitusketjun toimijoille menetelmä toimitusketjun haavoittuvuuden arvioinnille
 - määrittää riskille sen kolmiportaisessa luokituksessa tehokkaimmat turvallisuustoimet
 - antaa alalle mahdollisuus kehittää yksilöllisesti toteutettuja ja kustannustehokkaita turvatoimia.
- Lopputuloksena on tarkoitus aikaansaada työkalu, jota voivat käyttää kaiken kokoiset organisaatiot ja jonka avulla voidaan arvioida organisaatioiden turvallisuuden hallinnan ja turvatoimien vastaavuus virallisten turvallisuusluokitusten kanssa.

Hanna Järvenpää

- 44-vuotias tekniikan tohtori
- Naimisissa, 3- ja 1-vuotiaat lapset
- Toiminut rakennustuoteteollisuudessa betoni-insinöörinä ja tuotejohtajana
- Harrastuksena hopeakäsityöt ja kuntoliikunta
- Haluaa nähdä itsensä: Asioista kiinnostuneena, auttamishaluisena, demokraattisena ja muut huomioonottavana.



kuvaiheessaan. Ensimmäinen EU-tasolla oleva standardisointikokous asiasta pidettiin Brysselissä viime joulukuussa. Tuolloin todettiin, että ennen kuin asiassa edetään, on syytä tehdä nykytilasta ja sen vaikuttavuudesta vielä perusteellinen kartoitus selvitys.

– Näinä viikkoina ilmestyvä, äärimmäisen mielenkiintoinen selvityspaperi tulee olemaan lähtökohta sille, minkälaiseksi standardisointiprojekti muodostuu, Hanna Järvenpää toteaa.

Hanna Järvenpää on Metalliteollisuuden Standardisointiyhdistyksen toimitusjohtajana se henkilö, joka Suomessa koordinoi projekteja. Hän aloitti yhdistyksen toimitusjohtajana viime vuoden elokuussa. Toimi on siis tuore, mutta tuore on vielä yhdistyksen taivalkin itsenäisenä yksikkönä. Vuoden 2006 loppuun se toimi yhtenä teknologiateollisuuden osastona.

– Itsenäisenä toiminta on selkeämpää, tuloineen ja menoineen.

Ajatus Metalliteollisuuden Standardisointiyhdistyksen vetämässä toimitusketjun turvallisuusstandardia tuntuu äkkiseltään oudolta.

– Aihe on lähtenyt alun perin meriteollisuudesta, joten sitä kautta se kuuluu luontevasti meille, Järvenpää toteaa.

Valmista kolmessa vuodessa

Suomessa ensimmäinen liikahdus toimitusketjun turvallisuus –standardisointiprojektissa tapahtui marraskuussa, jolloin MetSta:ssa pidettiin asiasta infotilaisuus. Osallistujia oli mm. valtionhallinnosta, vakuutusyhtiöistä, edunvalvontaorganisaatioista mm. SKAL:sta, kuljetustoimijoista ja viranomaisista.

Kokouksen jälkeen aloitettiin Suomen kansallisen seurantaryhmän muodosta-

minen. Seurantaryhmä on toimialan ja aihealueen asiantuntijoista koostuva elin, joka käy läpi ja kommentoi kaiken asiassa syntyvän materiaalin sekä myös muodostaa kansallisen näkemyksen asioista vietäväksi kansainvälisiin kokouksiin. Seurantaryhmään voivat osallistua kaikki asiasta kiinnostuneet tahot. Standardisoinnin ja seurantaryhmän linkkinä kansallisten kokousten lisäksi toimii MetStan nettisivuilla oleva toimitusketjun turvallisuus – portaalisivusto (www.metsta.fi/komiteat). Pääsy portaalisivustolle on seurantaryhmän jäsenillä.

– Portaalisivustolta seurantaryhmä saa kaiken standardisointiprojektiin liittyvän tiedon – kaikki standardisoinnin työpaperit, lausunto- ja äänestysvaiheessa olevat standardiluonnokset, pöytäkirjat ja matkakertomukset. Myös Suomen edustajat eurooppalaiseen standardisointikokouk-

siin valitaan seurantaryhmän jäsenistä. Seurantaryhmällä on käytännön tieto toimitusketjun turvallisuuteen liittyvistä asioista, joten heidän on oltava kärppänä seuraamassa mitä standardisointiprojektissa tapahtuu ja tarvittaessa puututtava asioiden kulkuun. Vastuu asiassa on tavallaan heillä, MetSta on ainoastaan työkalu tässä välissä, Hanna Järvenpää toteaa.

– On tärkeää, että kansainvälisiin kokouksiin osallistuvilla henkilöillä on asiantuntemusta ja neuvottelukykä.

– Olen varma, että standardista tulee tapa toimia ja nyt on varmistettava, että siitä tulee järkevä tapa toimia. Uskon vakaasti, että standardi on tarkoitus runnoa läpi kolmessa vuodessa. Vuoden 2010/2011 vaihteessa saatavilla pitäisi siis olla standardi, työkalu, jolla yritykset voivat arvioida turvallisuustasoaan. ■

En positivare ställning skulle stöda EU:s miljömålsättningar!

Bekämpning av klimatförändring, miljöansvar och energieffektivitet är nu dagens melodi. Ett ivrigt poänginsamlade pågår som bäst inom alla verksamhetsbranscher. Den som inte tar ställning för någon god sak och inte känner till centrala parametrar eller annars inte är aktiv debattör i miljöfrågor, är ohjälpligt ute. Men även om debatten i ärendet fortsätter, tycks den röda tråden på något sätt vara borttappad. Enskilda frågor och detaljer tas upp, men det verkar som om alla inte skulle kunna se skogen för träden.

EU-direktivet om energiomsorg trädde i kraft från början av året och i januari offentliggjordes EU:s omfattande energi- och klimatpaket. Dessa två faktorer har lett till att trafiken fått en helt ny roll på det politiska spelbord som globalklimatet utgör. Ända fram till nu har trafiksektorn hört till de branscher som stått utanför det direktiv om emissionshandel som reglerat industriverksamheten, men på grund av de tidigare nämnda föreskrifterna tillstramas målsättningarna för energibruk och emissionsnedskärning så att de berör även operatörerna inom trafiken. Dessutom måste förbruket av den andel förnybar energi utgör ökas också i trafiken. I praktiken verkställs detta genom att biobränslenas andel av trafikbränslenas totalförbrukning ytterligare ökas.

Utöver att nya branscher inkopplats i klimatarbetet, tillstramas miljömålsättningarna ytterligare för de branscher vilka redan från tidigare varit medverkande parter. Inom industrin uppgjordes ett interimsbokslut beträffande EU-systemet om emissionshandel, vilket resulterade i att tvångsskruven framöver kommer att dras till ännu mer. Som en följd på detta ökar näringslivets kostnader, operatörernas nerver sattes på spänn och allt fler kretsar

ifrågasätter miljöarbetets meningsfullhet.

Medierna har i allt detta en egen och betydande roll. Under den första delen av året har debatten om energieffektivitet och klimat stämplat av en negativ grundstämning. Vid den offentliga värderingen av miljökraven, har de som kraftigast dräpt de nya målsättningarna fått den största publiciteten. Antingen har åtgärderna varit för dyra eller omöjliga att verkställa, alternativt för efterlätna eller fel accentuerade – allt beroende på ur vilken synvinkel ärendet betraktas.

SKAL har avvägt det hela i olika sammanhang konsekvent och i en mera positiv synvinkel. Transport- och logistikbranschen försöker inte undvika åt trafiken ställda krav, men vill framhäva hur viktig principen om frivillighet är då det gäller att förbättra branschens energieffektivitet. Och alldeles som EU-kommissionen framhävde då energi- och klimatpaketet offentliggjordes: för olika branschers miljöåtgärder måste i fortsättningen inriktas mera olika stöd än vad som nu sker. Tiden är nu faktiskt inne för sådana skattetekniska lindringar som sporrar transportbranschen.

I form av en avslutande påminnelse måste man konstatera att även om godstrafiken är redo att bära sitt ansvar i bekämpningen av klimatförändringen, är vår andel av Finlands hela energiförbruk och växthusemissioner i klass av bara några procentenheter. Och som kommunikationsminister **Anu Vehviläinen**, vars intervju återges denna tidning, i offentligheten så förträffligt konstaterat: transportlogistiken utgör inte något kärnproblem med tanke trafikens miljöpolitik.

Pasi Moisio

VD:n har ordet

Kunder ohoj, kolla tarifferna!

Godstrafiken på landsvägarna pinas av en aldrig förut skådad kostnadsökning. Det är helt möjligt att stämningen i flere transportföretag just nu är sådan som hos den kända vimmelskallen från Vittis: det sägs ju att han åt mera än vad han förtjänade. Och det bär ju inte långt!

Enligt Statistikcentralens senaste utredning har kostnaderna inom godsstrafiken på landsvägarna ökat från januari 2007 till januari 2008 i genomsnitt med 8,8 procent och med cirka 10 procent för fordonskombinationer. Denna kostnadsökning överskrider konsumentprisernas ökning mångdubbelt under motsvarande tidsperiod.

Med tanke på den nationella transportverksamheten har det varit bekymrande att kostnadernas ökningstakt inte visar några som helt avtagande tecken. Den generella inflationen nådde i januari redan 3,8 procent. Prisen på livsmedel och bränslen fortsatte att stiga, vilket förde med sig en påskyndande inverkan. Förra gången var inflationen så här hög år 2000.

Den hisnande inflationsutvecklingen bleknar dock jämfört med det hur transportkostnaderna fortsätter att stiga. Under den första delen av året har transportbranschen redan fått uppleva en ökningstakt på 4 procent av transportkostnaderna. Dieselpriiset var vid slutet av februari rekordhögt och det exceptionellt dyra kollektivavtalet höjde lönekostnaderna med 5 procent.

Vad betyder då detta för en enskild transportföretagare? Transporttarifferna måste stiga minst i samma grad, annars förblir läget likadant som för

den ovan nämnda vittisbon. Till och med de höjda priser man kom överens om i december, ligger nu på en helt oacceptabel nivå, om man inte på förhand tagit i beaktande årsskiftets kostnadshöjningar.

Vår organisation har oavbrutet bombarderat medierna och kundkretsarna med releaser och information, såväl riksomfattande som regionalt. Inte en enda transportkund kan på troligt sätt påstå att man inte skulle känna till behovet att höja transporttarifferna. Ni skall alltså inte skämmas för eller blygas över att åt kunden ställa ett tillräckligt stort höjningskrav. Om transportföretagaren inte själv höjer sina priser, gör inte heller någon annan det i stället för honom.

De klyftiga kunder som vill försäkra sig om tillgång till nationella och smidiga transporttjänster har redan för länge sedan i sina transportavtal övergått till bruk av indexklausuler. Till och med sådana klausuler som omedelbart tar i beaktande ändringarna av bränslepriserna samt löne- och övriga kostnader tillämpas. Av oss här på SKAL får medlemsföretagen dylika goda indexvillkor och även annan hjälp med tanke på kostnadskalkylering.

Bara en lönsam transportverksamhet ger varaktighet. Och detta måste också kunderna förnimma!

Iiro Lehtonen

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

DHL och Transpoint ingår samarbete

DHL Freight (Finland) Oy och Transpoint Oy Ab har undertecknat ett långvarigt samarbetsavtal för uppsamlings- och distributionstransporter av styckegods samt till dem anknutna terminaltjänster i Finland. Samarbetet inleds den 1.4.2008.

Transpoint producerar inrikestjänsterna åt DHL Freight i hela landet utom i huvudstads- och Åboregionerna vid vilka DHL Freight sköter verksamheten själv via sina egna utrikesterminaler.

– Utöver vårt servicenät uppfyller vårt informationssystem de stränga kundkrav DHL Freight ställt. Samarbetsavtalet förstärker vår roll som s.k. common carrier. Därmed är DHL Freight framöver en av våra strategiskt viktigaste kunder, säger **Markku Henttinen**, VD på Transpoint Oy Ab.

Registreringarna av lastbilar minskade

Nyregistreringen av lastbilar minskade senaste år med 7,7 procent. Totalt nyregistrerades 4 853 lastbilar mot 5 257 föregående år. De populäraste märkena var Mercedes-Benz, Volvo och Scania vilkas andel av alla nyregistrerade lastbilar var 61,9 procent.

Paketbilarnas nyregistreringar ökade år 2007 med 10,6 procent jämfört med föregående år. Totalt nyregistrerades 16 885 paketbilar mot 15 268 föregående år.

UPM och L&T utvecklar produktion av biobränsle

UPM och Lassila & Tikanoja har utvecklat ett nytt koncept för tillverkning av etanol och energi. I processen utnyttjas för första gången avfall från handel och industri, t.ex. papper, kartong, trä och plast. Även cellulosaslam från pappersindustrin kan användas som råvara.

UPM och L&T har forskat processen i laborieförhållanden i samarbete med VTT. Mera omfattande experiment inleds nu vid VTT:s anläggning i Rajamäki. Målsättningen är att man senast vid slutet av detta år kan fatta beslut om att bygga en anläggning för kommersiell produktion.

Ny terminal för snabb varuhanteringen

Expresstransportföretaget TNT Suomi Oy fortsätter att växa i sydvästra Finland. Företagets nya terminal intill Åbo flygplats togs i bruk i februari. Detta fördubblar TNT:s terminalkapacitet i Åbo till 5 400 kvadratmeter. Investeringen väntas skapa flere nya arbetsplatser.

Terminalen förstärker TNT:s förmåga att öka utbudet av mervärdestjänster åt sina kunder. Enligt TNT Suomi Oy:s regionaldirektör **Peter Ervasalo** ökar efterfrågan bl.a. på uthyrbart men säkerhetsklassificerat lagerutrymme hela tiden.

Volvo Trucks utmanar till snabb nedsättning av koldioxidutsläpp

Tillsammans med Volvo Logistics utmanar Volvo Trucks sin transportpersonal att minska koldioxidutsläppen med 20 procent inom loppet av de två följande åren. Utmaningen är en av flere delområden i den klimatstrategi som Volvo Trucks valt för koldioxidfri produktion, energieffektivitet och återvinning samt bruk av alternativ bränsleteknologi.

Försäljningen av dieselbränsle ökade kraftigt

Enligt statistiska uppgifter Olje- och Gasbranschens Centralförbund utgett, fortsatte bruket av dieselbränsle att öka senaste år emedan bruket av bensin fortsatte att minska.

– Allt fler personbilar är dieseldrivna, vilket överför konsumtionen från bensin till diesel. Samtidigt minskar de bensindrivna personbilarnas specifika förbrukning då de äldsta, mest förbrukande bilarna tas ur trafik, konstaterar förbundets VD **Jarmo Nupponen**. En ansenlig andel av dieselförbruket utgörs just av att antalet dieseldrivna personbilar ständigt ökar. Traditionellt har ju transportbranschen stått i täten då förändringar av dieselförbruket skett.

Enligt statistiken såldes senaste år drygt 2 600 miljoner liter dieselbränsle. Detta är sex procent mera än år 2006. Motobensin såldes senaste år 2 480 miljoner liter vilket är 0,1 procent mindre än året innan.

Polisen bör koncentrera sig på trafikbevakning

Förhandlingskommittén för polisärenden föreslår att trafikdirigeringen av den tunga trafiken mellan Finland och Ryssland och de kostnader detta förorsakar överförs från polisen och övriga myndigheter till någon annan part. På så sätt skulle polisen kunna koncentrera sig på sina kärnuppgifter, dvs. bevakning av trafiksäkerhet i samarbete med andra operatörer.

Kommittén framför att kommunikationsministeriet utsätter en expertisgrupp med uppgift att utreda nuläget och eventuella förnyelsebehov beträffande den tunga trafikens dirigeringsverksamhet. I fall att utredningen avslöjar behov till lagförändringar, skall dessa igångsättas snarast möjligt.

Kommittén anser det synnerligen viktigt att de problem den tunga trafiken i form av trafikstockningar i östra Finland förorsakar snabbt kan lösas. För trafikdirigering och övriga arrangemang använder polisen fem till sex personarbetsår. Detta har begränsat möjligheten att bevaka trafiksäkerheten.

Över en miljon långtradare passerade senaste år gränsen mellan Finland och Ryssland.

Göran Asplund om vägtransportsäkerhet:

Ovisshet förorsakar stress!

Olli Nlomborg

Godstrafiken blir allt oftare utsatt för landsvägsbrottslighet i Europa. Chaufförer har lamslagits med gas, värdevaror har stulits, bränsletankar har tömts och materiel har förstörts i "miljöskyddsnamn". Läget är redan så allvarligt att chaufförerna vill ha bevakade rastplatser.



– Transportbranschen betjänar samhället. Varför kan då inte samhället ta transportbranschens behov i beaktande? frågar Göran Asplund.

– Chaufförer, bilar och laster har antalsmässigt redan utsatts för brottslighet i sådan grad att ingrepp från myndigheter och samhälle krävs, säger **Göran Asplund** från Borgå. Han bedriver utrikestrafik i västriktning.

Göran själv har ännu inte fallit offer för brottslighet, men nog en av hans chaufförer som parkerade på en rastplats i mellersta Sverige för att hålla den lagstadgade dygnsvilan. Bovarna slog till och bröt in sig i trailern. En anseilig mängd exportsötsaker försvann. Brottet var så väl planerat och genomfört att stölden upptäcktes först då lossningen började i terminalen.

– Arbetet avbröts bums. Följden var en lång myndighetsprocess som drog ut på tiden och förorsakade ekonomisk förlust. Det tog hela fem timmar för polisen att infinna sig på plats!

Göran kan inte låta bli att låta på sina känslor.

– Om chauffören kör fem minuter över den maximitid

bestämmelserna om kör- och vilotid fastställer, kan bötesstraffet uppgå till 3 000 kronor, någon flexibilitet tillåts inte. Men då polisen verkligen behövs för att reda ut ett brott, finns det nog "flexibilitet" till övers!

Humanism efterlyses

Göran Asplund är förmodligen inte den enda företagaren som efterlyser en mera human tolkning av bestämmelserna om kör- och vilotid. I stället för att körningen skulle fortsätta i några minuter, eller kanske ett par timmar, över gällande bestämmelse för att man skulle hinna till en trygg rastplats,

måste man ofta bli stående ute längs vägen för vila eller övernattning.

– Det kan inte vara rätt att chauffören vid vite måste övernatta på ställen där det inte finns möjlighet att äta eller att sköta sin personliga hygien!

Enligt Asplund kan Finland ännu tillsvidare klassas som ett tämligen tryggt land där det i någon större skala ännu inte förekommit på långtradare inriktad brottslighet – med undantag av enstaka fall. Sverige däremot börjar redan vara farligt, speciell västkusten där den organiserade brottsligheten fatalt ökat.

– Men även Finland behöver fungerande och trygga rast- och övernattningsställen – speciellt vid huvudstadsregionen, säger Asplund i krävande ton. – Enbart uppställningen av släpvagnen för den tid chauffören distribuerar med dragbilen, vållar oöverkomliga svårigheter i dagens läge. Med tanke på miljö och klimat är det helt vansinnigt att köra runt om i bygderna bara för att hitta ett ställe där man kan lämna släpvagnen. Dylig körning betyder ju ökat bränsleförbruk och ökar därmed behovet att höja transporttarifferna.

Ambulerande väktare?

Då Göran eller hans chaufförer anländer med lastat fordon till Finland, körs det in på Schenkers terminal där det står tryggt även om lasten ännu inte lossats. Men de chaufförer som kör djupare in i landet tvingas enligt de nuvarande bestämmelserna till övernattning precis på det ställe där körtiden löper ut.

Som en lösning föreslår Göran att ambulerande väktare eller polis regelbundet besöker vissa rastställen. Om det nu sen är polisen eller ett väktarföretag som sköter saken, hör inte företagare eller chaufförer till.

– Eftersom handel, industri och samhälle inte klarar sig utan transporter, borde dessa kretsar i gengäld trygga gummihjulstrafikens verksamhet. Det är helt oförlåtligt att chauffören eller transportföretaget ensam bär ansvar över någon annan part ägd last, bara därför att de måste anpassa sig till de stränga bestämmelser myndigheterna ställt. Med lämplig flexibilitet skulle detta



Göran Asplund anser att bevakade rastplatser och synlig kontroll skulle kunna minska risken att bli ränad då man kör in för att hålla den lagstaddande pausen.

problem kunna lösas utan några större investeringar, anser Asplund.

Faktauppgifter

I egenskap av medlem i styrelsen för Utrikes- och Avtalstransportföretagarna USL rf har Göran under årens lopp från fältet insamlat massvis av uppgifter om saker och ärenden som vållar problem för företagare och chaufförer. Utgående från detta omfattande material kan man se att stölder och illdåd är vanligare än man beräknat.

– Rätt så ofta får presenningarna ett knivsnitt då bovarna kollar vad som finns i lasten. Även om ingenting

stjäls, förorsakar dylik vandalism obehag och extra kostnader som transportföretaget inte kan överföra till transporttarifferna. En lappad presenning ser lika bedräglig ut som ett uppbrutet dörrlås på trailern eller hytten.

– Att man hela tiden måste vara på alerten förorsakar ständig stress, säger Göran. – Då chauffören lägger sig, kan han aldrig vara säker om att han eller fordonet just den natten inte utsätts för illdåd. I form av olika skatter och acciser erlägger den licensbelagda lastbilstrafiken redan nu så ansefliga summor åt staten att branschen i gengäld borde få bedriva sin verksam-

het på ett så tryggt sätt som samhället förutsätter.

Nollemissioner finns inte

I Norden har det tillsvidare ännu inte i någon större skala förekommit på tungt fordonsmateriel inriktad miljöknuten brottslighet – med undantag av vissa enskilda fall. Göran Asplund har detta dock hela tiden i sina tankar, speciellt då han själv anser sig vara en naturmänniska. Till stugan i Sibbo skärgård tar han sig alltid med roddbåt.

– Helt utsläppsfritt liv eller samhälle finns inte, påminner Asplund och hänvisar till en forskning enligt vilken köttproduktionen förorsakar större utsläpp än landsvägs transporter. – Vår nuvarande samhällsstruktur är helt enkelt sådan att vi inte kommer till rätta utan transporter. Lagren är i praktiken redan nu helt hjulburna eftersom detta anses som det mest kostnadseffektiva sätt med tanke på en ekonomisk produktion.

Göran Asplund anser också att transportföretagarna borde välja fordon med så lågt emissionsvärde som möjligt. Bara på så sätt kan var och en vara med om att trygga acceptabla levnadsvillkoren åt senare generationer.

– Man har redan kunnat pressa avgas- och bulleremissionerna till en bråkdel av vad som gällde för 10–15 år sedan och utvecklingen fortsätter i samma riktning, poängterar Asplund. – Med ekonomiskt och förebyggande körsätt kan varje chaufför dessutom vara med om att inverka på saken.

Nordiskt samarbete

Finlands Transport och Logistik SKAL rf och dess svenska systerorganisation Sveriges Åkeriföretag har grundat en gemensam arbetsgrupp med uppdrag att effektivisera det nordiska samarbetet i ärenden som berör transportsäkerhet.



Transportsäkerhet är enligt Göran Asplund också mycket annat än saklig surring av godset.

– Trots att godstrafiken redan i flere års tid årligen ökat med 4-5 procent, har samhället inte tagit detta med i beräkningarna då trafikpolitiska beslut fattats. Också det att man inte beaktat den regelbundna godstrafiken då man planlagt, kartlagt och byggt ut rastplatser, har väckt stor missbelåtenhet bland transportföretagen, påpekar Asplund.

– Det krävs att godstrafiken uppfyller stränga normer och anpassar sig till olika bestämmelser, men detta görs verkligen svårt eftersom man inte beaktar saken vid planering och åtgärder anknutna till infrastrukturen. Något måste göras! Branschens behov måste tas i beaktande så att vi kan bedriva vår verksamhet på det sätt gällande normer kräver.

– Ibland verkar det som om någon sitter någonstans och planerar bara för planeringens skull utan att verkliga behov tas med i beräkningarna, säger en frustrerad Göran Asplund. ■

Onnittelemme 17.3.-20.4.2008

80 VUOTTA

19.3. Rautio, Pentti Hiirola
31.3. Äijälä, Pentti Hämeenlinna (Matkoilla)

75 VUOTTA

22.3. Ritvanen, Paavo Klaukkala
31.3. Karppola, Viljo Joroinen
1.4. Hämäläinen, Jaakko Pihtipudas

70 VUOTTA

6.3. Virtanen, Tarmo Salo
Myöhästyneet onnitellut
19.3. Kvik, Veikko Pielavesi
19.3. Lentonen, Jarkko Tarvasjoki
20.3. Parkkinen, Pentti Savonranta
24.3. Töyry, Antero Korpilahti
26.3. Tarvainen, Veikko Kemi
30.3. Laakkonen, Seppo Pudasjärvi
10.4. Rantala, Martti Lieto
12.4. Vasara, Eero Savitaipale
20.4. Mikkonen, Seppo Heinävesi

60 VUOTTA

18.3. Mäkinen, Kari Häntälä
19.3. Virtanen, Jorma Hauho
20.3. Järvelä, Veijo Outokumpu
20.3. Tolvanen, Tapio Joensuu
21.3. Lahtinen, Ilpo Kankaanpää
21.3. Lehtinen, Maria Naantali
22.3. Keidas, Kalevi Pori
25.3. Rantanen, Hannu Orimattila
26.3. Laukkanen, Heikki Oulu
28.3. Kaapu, Antti Siuro
29.3. Lehtilä, Risto Mynämäki
31.3. Niemi, Ari Piispanristi
2.4. Hanjoki, Esa Heinola kk
4.4. Kotiranta, Markku Hollola kk
4.4. Saarinen, Arto Pori
10.4. Clemes, Kjell Mariehamn
10.4. Leppänen, Leo Oulunsalo
10.4. Oinonen, Reijo Lieksa
12.4. Hannuksela, Juhani Kauhajoki
13.4. Myllymäki, Antti Pöntäne
16.4. Penson, Seppo Oulu
17.4. Marttinen, Juhani Hyvinkää
18.4. Raatikainen, Juhani Kangasala
18.4. Rauvala, Pentti Karunki

50 VUOTTA

18.3. Tervo, Reijo Vehkajärvi
19.3. Pohjanen, Markku Arpela
22.3. Lindroos, Carl Karis
25.3. Venäläinen, Matti Talluskylä
26.3. Aurila, Hannu Saukkola
29.3. Partanen, Juhani Helsinki
29.3. Solonen, Seija Riihimäki
1.4. Kuhanen, Mika Hämeenlinna
6.4. Kyyrönen, Anna-Kaarina Nerkoo
7.4. Hämäläinen, Ari Kalvitsa
9.4. Louhesto, Juha Jyväskylä
14.4. Ingberg, Peter Vantaa



16.4. Väreluoto, Kalle Huhmari
19.4. Lehtimäki, Kari Turku
20.4. Kaakkuriniemi, Ari Kuivaniemi

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 tulisi tänään periaatteen mukaan julkaisemaan lehdessä, voi halutessaan kieltää julkaisemisen ilmoittamalla siitä kaksi kuukautta ennen merkkipäivää Ulla Eskeliselälle (09) 478 999. Yhdistysten, jotka haluavat onnitella jäsentään erikseen tulee myös ilmoittaa siitä kaksi kuukautta ennen lehden ilmestymistä.

MKY:n puheenjohtaja

Ari Hämäläinen täyttää 50-vuotta 7.4.2008

■ Syntymäpäiväjuhlia vietetään **lauantaina 5.4.2008** Norolan Metsästysmajalla Myyrylän Kartanossa, Vehmaskyläntie 93, Mikkeli.

Vastaanotto klo 14.00–18.00, jonka jälkeen illanviettoa yömyöhään vapaan ohjelman ja tanssin parissa.

Ilmoittautumiset 25.3. mennessä puh. 0400 637 108 tai sähköpostilla ari.hamalainen-puutavarankuljetus@dnainet.net.



Kuolleita

Toivo Johannes Vettenranta

s. 23.11.1924
k. 24.01.2008

Muistoa kunnioittaen
Helsingin Kuljetusyrittäjät ry

Kuljetusyrittäjän seuraavassa numerossa:
• **ADR-kuljetukset**