UUTISET

Matkalla Oulusta Kuusamoon voi säästöä tulla 350 euroa matkustajaa kohti. **TAKSIN TOIMINNANJOHTAJA OLLI VEIJOLA, OULUN ALUEYHDISTYS**

PÄIVÄN PUNKTI

Hautala

Kohu Heidin Hautalan ympärillä kävi vihreille liian kuumaksi.

Pääministeri viestitti Hautalalle rapakon taakse, että Helsingissä pidetään perjantaina tiedotustilaisuus. Joko Hautalan kanssa tai ilman.

Tilaisuuden aiheeksi ilmoitettiin Hautala itse.

Hautala pakkasi laukkunsa ja tuli kotiin. Ja kertoi, että ministeriauton kyyti vaihtuu polkupyörään.

Heidi Hautala ei tehnyt varsinaisesti mitään lainvastaista. Ministerin tehtävässä onkin vaikea edes rikkoa lakia, sen verran paljon ympärillä pyörii asiantuntevia neuvojia. Epäluottamuksen voi silti ansaita ilman, että syyllistyy lain kirjaimen ylikäymiseen.

Hautalan tapaus oli korsi, joka katkaisi kamelin selän. Muilla hallituspuolueilla on kalavelkoja vihreille yllin kyllin.

Vihreät on pelannut hallituksessa koko ajan omaa peliään. Kun jokin ratkaisu on tehty, vihreät ovat sen hyväksyneet, mutta haukkuneet asian jälkikäteen. Viimeksi pari viikkoa sitten vihreiden Ville Niinistö ja kokoomuksen Jan Vapaavuori mäiskivät toisiaan estoitta.

Kysymys oli ydinvoimalasta, jonka rakentamista hallitus ajaa. Niinistö taas teki selväksi, että hän haluaa kaataa koko hankkeen. Vapaavuori sanoi, että Niinistö oksentaa hänen päälleen.

Kun vihreiden teknosiipi Greenpeace lähti seikkailuleirilleen Venäjälle, ja joutui putkaan, ei kukaan aavistanut, että lastut lentävät Suomeen asti.

Täällä hoksattiin, että Greenpeacen porukka oli tunkeutunut Suomessakin jäänsärkijään. Kävi ilmi, että asiasta tehty rikosilmoitus oli vedetty takaisin. Syy saattoi olla valtionyhtiöistä vastaavan ministerin Heidi Hautalan ohjauskäsky.

Olisiko Hautala käskenyt vetää rikosilmoituksen takaisin, jos laivalle olisi hyppinyt Greenpeacen asemesta vaikkapa jokin moottoripyöräkerho? Siinäpä kysymys.

Vihreiden ja laittomuuksia tehtailevan Greenpeacen välillä tuntuu olevan yhteys, jota ei pitänyt olla.

Hautalasta tuli esimerkki siitä, miten ministerin ei pidä toimia.

Samalla hänestä tuli omiensa keskuudessa kansallissankari ja marttyyri. Meidän Heidi, joka puolustaa Greenpeacea.

Äänivyöry eurovaaleissa odottaa.

LAURI KONTRO on Maaseudun Tulevaisuuden päätoimittaja.

lauri.kontro@maaseuduntulevaisuus.fi

Tuulivoiman tuet yli haketukien

Huhti–kesäkuussa syöttötariffijärjestelmän mukaisia tukia maksettiin tuulivoimalle 5,9 miljoonaa euroa ja metsähakkeelle 2,7 miljoonaa, kertoo energiamarkkinavirasto.

Metsähakkeen tuki pieneni kolmasosaan vuoden takaiseen verrattuna.

Syynä vähennykseen oli viraston mukaan lähinnä se, että vain 40 prosenttia tukeen oikeutetuista laitoksista jätti hakemuksen.

Lisäksi metsähakkeen käyttö vähentyi.

Biokaasusähkölle maksettiin huhti-kesäkuussa 47 000 euroa tukea.

Huhti-kesäkuussa syöttötariffilla tuettiin 288 gigawattitunnin sähköntuotantoa.

Tuetusta sähköntuotannosta metsähakkeen osuus oli 69 prosenttia ja tuulivoiman 31 prosenttia.

Biokaasusähkön osuus oli 0,1 prosenttia.

MT

PEKKA FALI

Taksiautoilija Hannu Aarni toi Pirkko Korhosen perjantaiaamuna Oulun yliopistolliseen sairaalaan Pudasjärven Ala-Livolta, josta on Ouluun runsaat sata kilometriä.

Kun bussi ei kulje, yhteiskunta maksaa taksin

Kelan sairaskyydeistä maksamien korvausten määrä on kaksinkertaistunut kymmenessä vuodessa. Yli puolet matkoista ajetaan taksilla. Junalla tai linja-autolla tehdään vain alle kaksi prosenttia matkoista.

Kansaneläkelaitos Kela maksoi viime vuonna sairauden vuoksi tehdyistä matkoista korvauksia 298 miljoonaa euroa.

Summa on viime vuosina noussut noin 20 miljoonan euron vuosivauhtia.

Suurin yksittäinen syy korvausten rajulle nousulle on linja-autoliikenteen karsiminen maaseudulta, arvioi Kelan johtava tutkija **Yrjö Mattila**.

”Takseilla ajetaan koska vaihtoehtoa ei ole. Monet pienet kunnat on jätetty kokonaan bussiliikenteen ulkopuolelle”, Mattila sanoo.

Korvatuista matkoista yli puolet ajetaan taksilla. Junalla ja bussilla tehdään alle kaksi prosenttia matkoista, selviää Kelan julkaisemasta tutkimuksesta Toimeentuloturvan verkkoa kokemassa.

Muita syitä korvausten kasvulle on palvelujen keskittäminen ja polttoainekustannusten nousu.

Sama palvelutaso koko maassa

Nyt liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on asettanut ohjausryhmän etsimään säästöjä.

Ohjausryhmä uhkaa palvelutason laskulla tai omavastuuosuuden nousulla, ellei keinoja keksitä.

”Haluamme, että joka puolella Suomea on suurin piirtein sama palvelutaso. Palveluista ei haluta tinkiä, mutta järjestämistapa voi muuttua”, LVM:n erityisasiantuntija **Tero Jokilehto** sanoo.

Kaikkiaan yhteiskunta käyttää julkisilla varoilla hankittuun tai korvattuun henkilöliikenteeseen noin miljardi euroa vuodessa.

Sairaskyytien lisäksi miljardissa on mukana sosiaalitoimen ja koulukyytien kustannukset sekä joukkoliikenteen tuet. Noin puolet kyytimiljardista menee valtion ja puolet kuntien pussista.

Kustannukset kasvavat edelleen.

”Jos nämä säännöt pysyvät voimassa, niin suurten ikäluokkien ikääntyminen lisää kustannuksia. Yli puolet Kelan korvaamista matkoista on yli 64-vuotiaiden tekemiä”, Kelan pääsuunnittelija **Timo Partio** sanoo.

Kokonaisuus jää pimentoon

Koko henkilöliikenteen järjestelmä täytyy Jokilehdon mukaan miettiä uusiksi, sillä sekä palvelujen rahoitus että vastuu kyytien järjestämisestä on hajanainen.

Siksi kokonaisuuden sorvaaminen on hyvin vaikeaa. Valtio ei esimerkiksi voi määräillä samaan taksiin Kelan korvaamia sairaskuljetuksia ja kunnan maksamia koulukyytiläisiä.

”Kuntien asioihin emme voi puuttua. Mutta jos yhteiskunnan rahoja käytetään, voidaan asettaa ehdoksi, että kokonaisuus on selvitetty”, Jokilehto tuumii.

Hän myöntää, että matkojen suunnittelussa kokonaisuutta ei aina oteta huomioon.

Esimerkiksi terveydenhuollossa kunta maksaa hoidon, mutta Kela kyydit. Siksi kunta voi järjestää hoitopaikat ottamatta huomioon etäisyyksiä.

Sairaskyytien omavastuuosuus on jo noussut tämän vuoden alusta 14,25 euroon matkalta. Aiemmin se oli 9,25 euroa. Nosto liittyy hallituksen tavoitteeseen kuroa kestävyysvajetta. Matkakorvauksista pitäisi säästää 20 miljoonaa euroa vuodessa.

Matkojen yhdistely ei onnistu

Sairaskyydeissä säästöjä tulisi, jos taksimatkoja yhdisteltäisiin. Siinä ei kuitenkaan ole onnistuttu.

”Kela oli aika pitkällä kyytien yhdistelyssä, mutta kokeilu lopetettiin. Yhdistelystä tuli miljoonien säästöjä jo vuonna 2005”, Mattila muistelee.

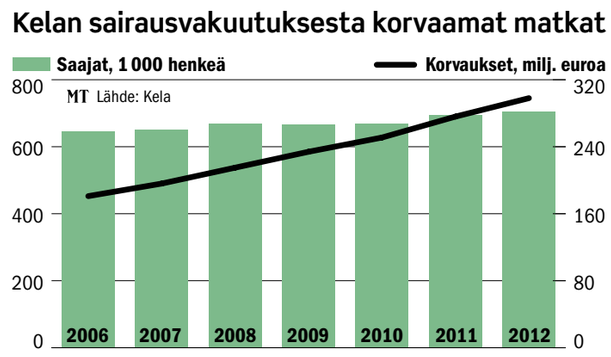
Mattilan mielestä Kelan kokeilu kannattaisi katsoa loppuun saakka, eikä laittaa koko järjestelmää remonttiin.

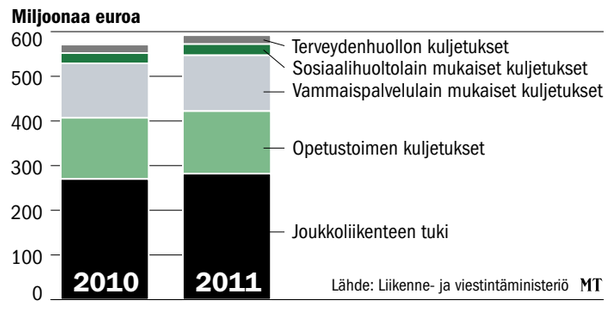
Sairaskyydeistä korvauksia saavat eniten alimmissa tuloluokissa olevat. Suurimmat korvaukset asukasta kohden ovat Pohjois- ja Itä-Suomessa kunnissa, joissa sekä palveluverkosto ja julkinen liikenne ovat harvassa.

Siksi korvauksilla on suuri merkitys terveydenhuollon tasa-arvolle.

AIMO VAINIO

Taksin mittarin näyttämällä 171 eurolla matkustaa sairaalaan noin sadan kilometrin päästä. Asiakkaan osuus maksusta on 14,25 euroa. Loput korvaa Kela.





Pohjois-Pohjanmaalla on säästetty miljoonia yhdistämällä taksikyytejä

Pohjois-Pohjanmaalla Kelan sairaskyytejä yhdistämällä on säästetty miljoonia euroja.

”Vuonna 2010 korvausten euromäärä oli 12,9 miljoonaa ja seuraavana vuonna 14,9 miljoonaa”, taksin Oulun alueyhdistyksen toiminnanjohtaja **Olli Veijola** kertoo.

”Jos kehitys olisi jatkunut samana, olisivat kustannukset 2012 olleet lähes 17 miljoonaa euroa”, hän sanoo.

Vaan eivätpä olleet, sillä kyytejä alettiin yhdistellä syyskuussa 2011. Korvaukset olivatkin 14,3 miljoonaa euroa, melkein kolme miljoonaa ennakoitua vähemmän.

Pohjois-Pohjanmaalla kyytejä on tehokas yhdistää, sillä matkat ovat pitkät ja samaan suuntaan kulkee yleensä useita sairaalassa käyviä.

Esimerkiksi Pudasjärven tienoolta on Ouluun satakunta kilometriä ja Kuusamosta yli 200.

”50 kilometrin ja pidemmillä matkoilla kyydissä on usein vähintään kaksi matkustajaa. Matkalla Oulusta Kuusamoon voi säästöä tulla 350 euroa matkustajaa kohti.”

Asiakkaat eivät ole pahastuneet, vaikka samassa kyydissä on muita. Taksikeskus jakaa kyydit niin, että usein kohdalle osuu kotikylän taksi, eivätkä kyydit ohjaudu vain keskuskunnan takseille.

Lappeenrannassa sen sijaan yhdistelyä ei johdonmukaisesti tehdä.

”On siitä keskusteltu ja haluamme lähteä talkoisiin mukaan. Mutta nykyisin tilaukset tulevat suoraan sairaalasta tai autoilijoille”, **Tuomas Rissanen** Taksi-Saimaa-tilausvälitysyhtiöstä sanoo.

AIMO VAINIO

Lämmitystapojen vertailuun laskuri

Motiva on julkaissut laskurin, jolla voi vertailla lämmitystapojen kannattavuutta omakotitalossa.

Mukana ovat peruslämmönlähteet eli sähkö, kaukolämpö ja öljy sekä lämpöpumput ja pellettilämmitys.Yhdistelmiä voi rakentaa lisäämällä vaihtoehtoihin tulisijan, ilmalämpöpumpun sekä aurinkolämmityksen.

Laskurissa on ennalta valittu vertailtavaksi vain kannattavat lämmitysyhdistelmät. Jotkut yhdistelmät ovat kannattavuudeltaan niin huonoja, että ne on jätetty pois, koska se selkeyttää vertailua, asiantuntija **Sami Seuna** Motiva Oy:stä sanoo.

Laskuri ei esimerkiksi anna valita lämmönlähteeksi tulisijaa yhdessä maalämmön kanssa, mikä on kuitenkin melko yleinen ja haluttu yhdistelmä.

Valintaa perustellaan sillä, että jos käytössä on käyttökustannuksiltaan edullinen lämmitystapa (maalämpö tai pelletti), on tulisijan lisääminen vähemmän kannattavaa kuin öljy- tai sähkölämmityksessä.

Laskuriin syötetään lähtötiedot omasta talosta ja valitaan ne lämmitysmuotojen yhdistelmät, joita halutaan vertailla. Vertailu näyttää vaihtoehtojen kustannukset.

Laskelmat perustuvat oletusarvoihin, ne on tehty 150 neliömetrin kokoiselle omakotitalolle.

JOUKO KYYTSÖNEN

Vertailulaskurin osoite: www.lammitysvertailu.eneuvonta.fi