METSÄTALOUS

Kulunut kesärengas on talvella liukas ja vaarallinen, vaikka se on laillinen. **YLIKONSTAAPELI PASI VARTIONIEMI, LAPIN POLIISILAITOS**

Suomalaisomistaja investoi yli sata miljoonaa Kotkamillsiin

Kotkamillsin uusi suomalaisomistaja investoi tehtaaseen yli sata miljoonaa. Sillä muutetaan aikakauslehtipaperia tuottavan paperikoneen tuotantosuunta.

Open Gate Capital on myynyt Kotkassa sahausta ja paperiteollisuutta harjoittavan Kotkamillsin suomalaiselle pääomasijoittajalle MB Rahastoille. Uusi omistaja kertoi keskiviikkona investoivansa yli sata miljoonaa euroa aikakauslehtipaperia tuottavan koneensa tuotantosuunnan muuntamiseen.

”Investoinnin tarkka summa selviää myöhemmin. Kerromme myös aikakauslehtipaperikoneen uudesta tuotantosuunnasta vasta kuukauden päästä, kun asiat ovat käyty tarkemmin läpi”, lupaa Kotkamillsin uudeksi toimitusjohtajaksi valittu **Markku Hämäläinen**.

Hämäläisen mukaan varsinaisen investoinnin suunnittelu on jo pitkällä ja neuvottelut ovat edenneet laitehankintoihin. Niukkaa tiedotuslinjaa hän perustelee sillä, että aikakauslehtipaperin nykyisten ostajien kanssa on neuvoteltava, kuinka pitkään tuotantoa jatketaan. Aikataulut voidaan julkistaa vasta sen jälkeen.

Hämäläisen mukaan Kotkamillsin investointiin on hyvät lähtökohdat, sillä tehtaasta on pidetty huolta. Aikakauslehtikoneen muutoksen lisäksi myös muut linjat käydään läpi ja tarkoitus on tehostaa ja kasvattaa tuotantoa.

Aikakauslehtipaperin lisäksi tehdas tuottaa laminaattipaperia ja sahatavaraa. Investoinnit varmistavat Kotkan tehtaan tulevaisuutta 50 vuodeksi eteenpäin.

Kilpailu kovaa

”Uusi omistaja on erittäin tyytyväinen Kotkamillsin tehtaiden kuntoon. Näkymät ovat hyvät aikakauslehtipaperia lukuunottamatta. Siitä pääsemme tällä investoinnilla eroon”, selittää Hämäläinen.

Aikakauslehtipaperin osalta Kotkamills on jäänyt kilpailijoiden jalkoihin. Paperista on ylitarjontaa, mikä on painanut hintoja ja syönyt kannattavuutta.

”Meidän aikakauslehtipaperikoneen kapasiteetti on 150 000 tonnia. Sillä ei tehdä rahaa näin surkeassa taloustilanteessa ja paperin kysynnän laskiessa.”

Pitkä historia

Kotkamillsin tehtaat ovat toiminneet 1872 vuodesta lähtien. Ne perusti **Hans Gutzeit**. Kotkan sellutehdas aloitti toimintansa 1907.

Stora Enso pisti investointeja tarvitsevan tehtaan myyntiin vuonna 2007. Open Gate Capital -sijoitusyhtiö osti tehdasintegraatin vuonna 2010. Kauppaan kuului Kotkan tehtaan lisäksi Stora Enson laminaattipaperitoiminnot Malesiassa ja Imatralla.

Open Gate Capital nosti tehtaan johtoon **Tuija Suur-Hamarin**, joka käynnisti tehtaan uudistukset. Uusi suomalaisomistaja vaihtoi Suur-Hamarin Hämäläiseen, joka on koulutukseltaan tekniikan tohtori. Hämäläinen on viimeksi toiminut Papierfabrik Scheufelen GmbH:n toimitusjohtajana.

JARMO PALOKALLIO

Pitkät kannot, hylkypöllit ja tuhoutunut lähde kismittävät

Kaikki ei metsätyömaalla mene aina maanomistajan toivomalla tavalla. Pohjois-Karjalassa Karvisen metsäyhtymän ja Pohjois-Karjalan metsänhoitoyhdistyksen välejä hiertää nyt parin vuoden takainen valtakirjakauppa.

Toiminnanjohtaja **Pekka Nuutinen** metsänhoitoyhdistyksestä sanoo, ettei hän voi yksittäisen asiakkaan asiaa juurikaan käsitellä julkisuudessa.

”Yleensä me kyllä korvaamme, mikäli hakkuuvalvonnassa sattuu virheitä. Ensin korvaamme asiakkaalle, ja perimme sitten urakoitsijalta mahdollisia omia saataviamme”, Nuutinen korostaa.

Hänen 1980-luvulta alkaneen metsäuransa aikana ei ole sattunut tilannetta, jossa osapuolet olisivat olleet vaatimuksineen näin kaukana toisistaan.

Metsäyhtymä Karvisen asiaa on ajanut ulkopuolinen henkilö, entinen ostomies **Kari Karttunen**, joka myös harmittelee osapuolten välien tulehtumista matkan aikana.

”Arvioimme Karviselle koituneen tappiota tässä metsäkaupassa noin 14 000 euroa”, Karttunen selvittää.

Sitä korvausvaatimusta taas Nuutinen kuvaa aivan ylimitoitetuksi.

”Oikean vahingon olemme valmiita korvaamaan, ja neuvotteluyhteys meillä toki on edelleen ja tapaamisiakin on ollut useita”, Nuutinen sanoo.

Karttunen sanoo, että metsänhoitoyhdistyksen ensimmäinen tila-arvio oli asiallinen ja siinä todettiin, että Ilomantsin tehdyssä hakkuussa oli tapahtunut virheitä.

”Mutta sitten selvisi vielä, että avohakkuu oli levinnyt kauppa-alueen ulkopuolelle, ja sieltä lepokuviolta tuhoutui lähde.”

Karttunen sanoo, että tukkipuuta tuntuu hävinneen dokumenttien ulkopuolelle. Alueelta löytyi korkeita kantoja ja hylkypätkiä. Metsäyhtymä odottelee urakoitsijalta edelleen motosta saatavaa tukkilistaa.

”Vähintä olisi, että meillä olisi moton ajolistat saatavilla. Toivoisimme, että metsänhoitoyhdistys helpottaisi näitä tutkimuksia, mutta yhteistyö tuntuu aika nihkeältä. Olemme mekin valmiita jo puolittamaan korvausvaatimuksiamme”, Karttunen kertoo.

Nuutinen arvelee, että lähdeasiassa joudutaan odottamaan ensi kesää, jolloin Metsäkeskuksen ihmiset pääsevät arvioimaan, onko sellainen paikalla ollut ja miten sitten asian kanssa edetään.

”Minulla ei ole siitä lähteestä mitään havaintoa, eikä sitä maanomistajakaan ollut etukäteen ilmoittanut”, Nuutinen pohtii.

LIISA YLI-KETOLA

Raskas liikenne saamassa talvirengaspakon

ROVANIEMI

Raskaan liikenteen ajoneuvoille kaavaillaan entistä tiukempia talvikauden rengassäännöksiä. Säännökset on tarkoitus saada liikenne- ja viestintäministeriön valmistelemaan tieliikennelain kokonaisuudistukseen 2016.

”Vaihtoehtoina ovat joko talvirengaspakko tai urasyvyyksien lisääminen. Selvitystyö näistä on käynnissä”, lainsäädäntöneuvos **Kirsi Miettinen** liikenne- ja viestintäministeriöstä kertoo.

Miettinen toteaa, että raskaan kaluston talvirengasvaatimuksiin liittyy teknisiä ongelmia.

”Standardit sille, mitä vaatimuksia talvirenkaiden pitää täyttää, ovat vasta tulossa. Toisaalta on vaikea vaatia sellaisia renkaita, mitä ei vielä ole markkinoilla. Liian rajoittavat vaatimukset voivat nostaa kuljetuskustannuksia.”

Silestonet ovat lailliset

Tällä hetkellä raskaan liikenteen ajoneuvot saavat liikkua Suomessa kesärenkailla, joiden pienin sallittu urasyvyys on 1,6 millimetriä. Turvallisena pidetään käytännössä viiden millimetrin urasyvyyttä.

”Kulunut kesärengas on talvella liukas ja vaarallinen, vaikka se on laillinen”, ylikonstaapeli **Pasi Vartioniemi** Lapin poliisilaitoksen liikennepoliisisektorilta kertoo.

Yleensä liikennöitsijät kiinnittävät huomiota vetävien ja ohjaavien akseleiden renkaisiin. Perävaunun rengastus jää vähemmälle huomiolle, vaikka yli puolet ajoneuvoyhdistelmän massasta on perävaunussa.

”Auton ja perävaunun paripyörissä kesärenkaan urasyvyyden minimivaatimus koskee tällä hetkellä vain toista rengasta, toinen saa olla vaikka sileä.”

Suomi-rekoissa renkaat asialliset

Vartioniemen mukaan suurin osa suomalaisista liikennöitsijöistä käyttää talvikautena keliin urasyvyydeltään soveltuvaa rengastusta, ja hyvin usein myös talvirenkaita.

”Suomalaisissa raskaissa ajoneuvoissa huono rengastus on melko harvinaista ja liittyy yleensä kuljetusyrityksen heikentyneeseen talouteen.”

Ongelman ytimessä ovatkin kesärenkain varustetut ulkomaiset rahtiautot, jotka heittävät keikkaa Suomeen tai kulkevat läpi Suomen – enemmän tai vähemmän liukastellen.

”Huonoilla kesärenkailla ajoneuvoyhdistelmän pysähtymismatka on jopa kaksinkertainen hyviin talvirenkaisiin verrattuna. Väistötilanteissa myös ajoneuvon liikeradat ovat sivusuunnassa suuremmat.”

Vaikka Etelä-Suomen suolatuilla valtateillä selvitään usein kesärenkailla, tilanne muuttuu, kun matka suuntautuu pohjoiseen, missä ajoradat ovat jääpolanteella läpi talven. Liikenne- ja viestintäministeriön mukaan raskaan liikenteen ajoneuvojen tieltä suistumisia tapahtuu keskimäärin 200 kertaa vuodessa.

”Vaikka suistumisissa ei ole tapahtunut isoja vahinkoja viime vuosina, ne heikentävät kuitenkin liikenteen sujuvuutta”, lainsäädäntöneuvos Miettinen sanoo.

Penkka pölisee Käsivarressa

Lapissa on seurattu pitkään valtatie 21:n talvikauden rekkarallia Tornion ja Kilpisjärven välillä. Valtatie 21 tunnetaan kymmenistä ulosajoista joka talvi. On laskettu, että siellä tapahtuu noin neljännes koko Suomen ulosajoista.

Lumipenkkoja pölisyttävät etenkin keskieurooppalaiset rahtiautot, joita sompailevat arktiseen talveen tottumattomat ulkomaalaiset kuljettajat.

”Yhteinen nimittäjä suistumisille ovat kesärenkaat keskellä talvea”, Liikenneturvan koulutusohjaaja **Pentti Tervo** Rovaniemeltä kiteyttää.

Vuoristomaahan mielivät etelänmaiden rahtiautot vaihtavat Norjan tiukat määräykset täyttävään kalustoon Enontekiön Palojoensuussa sijaitsevalla epävirallisella rekkavarikolla.

”Kesärenkailla varustetut ajoneuvot kääntyvät takaisin kohti eteläistä Suomea”, Lapin poliisilaitoksen liikennepoliisisektorin johtaja, ylikomisario **Rauno Pätsi** kertoo.

Konginkangas käynnisti muutoksen

Talvirenkaita ruvettiin peräämään raskaan liikenteen ajoneuvoihin Äänekoskella maaliskuussa 2004 tapahtuneen Konginkankaan suuronnettomuuden jälkeen. Rahtiauton ja linja-auton törmäyksessä menehtyi 23 linja-autossa ollutta ja 14 loukkaantui.

Ruotsissa raskaan kaluston rengassäädöksiä kiristettiin vuonna 2013 vetoakseleiden talvirengaspakoksi silloin, kun olosuhteet ovat talviset. Vetävien renkaiden urasyvyyden on oltava vähintään viisi millimetriä. Eturenkaissa ja perävaunussa pienin sallittu urasyvyys on 1,6 millimetriä.

Norjassa raskaan kaluston talvikauden talvirengaspakko koskee vetoauton lisäksi myös perävaunuja. Talvirenkaat vaaditaan siis kaikille akseleille, ja urasyvyyden tulee olla vähintään viisi millimetriä.

Norjassa liikennöivissä raskaista ajoneuvoissa on lisäksi oltava mukana lumiketjut. Tiukentuneet määräykset astuivat voimaan tämän vuoden alussa.

KARI LINDHOLM

KARI LINDHOLM

”Talvirenkaat vetoautossa ja perävaunussa parantaisivat liikenneturvallisuutta lyhentämällä pysähtymismatkaa ja pienentämällä sivuttaisliikkeitä”, Pasi Vartioniemi sanoo.

Renkaan kyljessä näkyvä lumihiutalesymboli ja luokitus 3PMSF kertoo, että rengas on suunniteltu vaikeisiin talvi- ja lumiolosuhteisiin.

Mallia säännöksiin haetaan naapureilta

Rengasteollisuutta edustava Rengasalan tekninen foorumi esittää, että suomalaisia raskaan liikenteen talvirengasvaatimuksia kiristettäisiin Ruotsin ja Norjan säännöksiä mukaillen.

Foorumin esityksen mukaan kuorma- ja linja-autojen vetävillä akseleilla tulisi käyttää 1.12.–28.2. M+S- tai 3PMSF-merkittyjä talvirenkaita.

Ohjaavilla ja vetävillä akseleilla urasyvyyden tulisi olla vähintään viisi millimetriä, muilla akseleilla ja perävaunuissa vähintään kolme millimetriä.

Vaatimuksien tulisi foorumin mielestä koskettaa myös ulkomaisia raskaan liikenteen ajoneuvoja, jotka saapuvat Suomeen.

Vaikka raskaan kaluston talvirenkaat parantavat kiistatta liikenneturvallisuutta, eivät kaikki liikennöitsijät halua niitä käyttää.

Suomen kuljetus ja logistiikka ry:n (SKAL) tekemässä kyselyssä noin 60 prosenttia raskaan liikenteen ammattilaisista oli sitä mieltä, että Ruotsin mallin mukainen vetävien renkaiden suurempi urasyvyys jo lisäisi liikenneturvallisuutta. Loput noin 40 prosenttia olivat sitä mieltä, että 1,6 millimetrin urasyvyys riittäisi.

Myös talvirenkaiden kestävyyttä ja kalleutta kritisoidaan raskaan liikenteen ammattilaispiireissä. Kustannuksia kertyy paitsi renkaiden hankinnasta, myös alle vaihdoista ja säilytyksestä.

Tiedossa on myös, että Eteläeuroopasta tulevien rahtiautojen sikäläiset M+S-merkinnällä varustetut talvirenkaat eivät välttämättä sovellu Suomen talveen.

”Vaativiin talvi- ja lumiolosuhteisiin suunnitelluissa renkaissa on lumihiutalesymboli. Luokitus ei ole silloin M+S vaan 3PMSF”, ylikonstaapeli **Pasi Vartioniemi** Lapin poliisilaitoksen liikennepoliisisektorilta huomauttaa.

KARI LINDHOLM

Metsähallituksen tulos heikkeni

Metsähallituksen tulos heikkeni viime vuonna 114 miljoonaan euroon.

Edellisestä vuodesta tulos laski 1,8 miljoonalla eurolla. Pääjohtaja **Esa Härmälän** mukaan vuosi oli silti menestyksellinen liikelaitoksen päätoimintojen osalta.

Metsähallituksen liiketoiminnoista metsätalous punnersi aiempaa paremman tuloksen, vaikka puun kysynnän heikkeneminen verotti liikevaihtoa. Ainespuun myyntimäärä pieneni hieman alle kuuteen miljoonaan kuutiometriin.

Härmälän mukaan erilaiset yhteiskunnalliset velvoitteet rokottivat metsätalouden liikevoitosta 55 miljoonaa euroa. Jatkossa tulosta syö Metsähallituksen myymä ja Metso-suojeluun mennyt 26 000 hehtaarin metsämaa-ala.

Tytäryhtiöistä Laatumaa teki hyvän tuloksen. Myös Siemen Forelia oli voitollinen, mutta Fin Forelia ja MH-Kivi tappiolla.

Julkisista hallintotehtävistä vastaavat luontopalvelut saavuttivat ministeriöiden asettamat tavoitteet. Luontopalvelujen kokonaisrahoitus kasvoi 3,6 miljoonalla eurolla 65,4 miljoonaan.

JARMO PALOKALLIO

Vakava tauti uhkaa Suomen jalavia

Suomesta toistaiseksi pois pysynyt tuhoisa hollanninjalavatauti uhkaa maamme puistojen jalavia. Mikäli tauti leviäisi, vaarana olisi myös pohjoisten jalavien geeniperimän katoaminen.

Jotta taudin torjuntaan voidaan varautua, Elintarviketurvallisuusvirasto Evira arvioi kuluvan vuoden aikana muun muassa, kuinka todennäköisesti tauti voisi levitä Suomeen ja kuinka suuria vahinkoja se voisi täällä aiheuttaa.

Laki ei määrittele hollanninjalavatautia hävitettäväksi kasvintuhoojaksi, joiden torjuminen on viranomaisten vastuulla.

Nykytilanteessa viranomaisilla ei ole valtuuksia määrätä sairaita puita kaivettavaksi juurineen ja hävitettäväksi, mikä olisi käytännössä ainoa keino hollanninjalavataudin kitkemiseksi. Eviran mukaan lainsäädännön muuttamista voidaan harkita riskinarvioinnin perusteella.

> Hollanninjalavatautia esiintyi satunnaisesti Suomessa 1960-luvulla.

Taimituotannossa hollanninjalavatautia ei saa olla.

Sienen tartuttamat jalavapuut nuutuvat, kuivuvat ja voivat kuolla jopa yhdessä kesässä.

Tautia siirtävät tietyt kaarnakuoriaislajit, joita esiintyy Suomen läheisyydessä Viron pohjoisrannikolla, Ruotsissa Tukholman seudulla sekä Venäjällä Pietarin eteläpuolella.

Hollanninjalavatautia esiintyi satunnaisesti Suomessa 1960-luvulla, mutta tauti saatiin tuolloin nujerrettua.

Evira tekee arviota yhteistyössä Helsingin kaupungin ja Luonnonvarakeskuksen kanssa. Arvioinnin tuloksista tiedotetaan lokakuussa.

MAIJA ALA-SIURUA

METSÄSTÄ LYHYESTI

Soidensuojelusta lähetetään kysely

Elykeskukset postittavat ensi maanantaina 30.3. maanomistajille kyselyn, jossa kartoitetaan vastaanottajien mielipiteitä erilaisista suojelukeinoista ja halukkuudesta suojella soitaan.

Kirje lähetetään niille maanomistajille, joiden omistamalta kiinteistöltä on aiemmin tehdyissä kartoituksissa löytynyt luonnonarvoiltaan arvokasta suota.

Kyselyä ei lähetetä Lapin, Kainuun ja Pohjois-Pohjanmaan maanomistajille, koska nämä alueet eivät vielä ole mukana soidensuojelun täydennyksessä.

Vastausaika päättyy 24.4.2015. Vastaaminen on vapaaehtoista ja ympäristöministeriön mukaan nyt annettavat vastaukset eivät sido maanomistajia.

Honkarakenteen johtaja vaihtoon

Hirsitalovalmistaja Honkarakenteen toimitusjohtaja **Mikko Kilpeläinen** on saanut potkut. Väliaikaisesti toimitusjohtajana toimii talousjohtaja **Mikko Jaskari**. Honkarakenteen hallituksen puheenjohtajan **Arto Tiitisen** mukaan Kilpeläisen lähdön taustalla on hallituksen tyytymättömyys myyntilukuihin.