



SUOMEN
PALVELUTAKSIT RY

Palveluauto

Suomen Palvelutaksit ry:n jäsen- ja tiedotuslehti 1 • 2015

1975  2015



Kolme vuotta Sukoa, mitä nyt?, s. 4



Uber ei ole taksiyritys vaan kyyttilausten välittäjä, s. 9



Ratin takana Terhi ja Heikki Haapoja., s. 12

Autotalliverstaasta moderniksi autotehtaaksi, s. 9



Tässä lehdessä

Pääkirjoitus	3
Kolme vuotta Sukoa, mitä nyt?	4
Tilastoa Kelastosta	5
Oi Niitä Aikoja	6
Lukuvinkkejä	7
Kyydeistä ja kuljettajista	8
Välitystoiminta ei vaadi lupaa	9
Tilastoa Kelastosta	9
50 vuotta kotimaista taksien sisustamista	10
Lukijan kynästä: Kehittämissalkun kaivelua	11
Tässä hommassa	11
Ratin takaa	12
Suomen Palvalutaksit ry, 40 vuotta	13
Suomen Palvelutaksit ry:n jäsenyrittäjät	14

Palveluauto 1/2015

Kustantaja: Suomen Palvelutaksit ry
Päätoimittaja: Lars Lindroos, 0500 320 240, lars.lindroos@suomenpalvelutaksit.fi
Toimitus: Maj-Lis Krouvi, 040 503 6149, maj-lis@maisnpaja.info
Kuvat: Ari Rönni, 0400 720 296
Tämän lehden toimituskunta: Terhi ja Heikki Haapoja, Jouko Lehto, Lars Lindroos, Ari Rönni, Jan Åhman ja Maj-Lis Krouvi
Ulkoasu ja taitto: Maisan paja
Paino: Eura Print Oy
Kannen kuva: Matkalla / Miikka Pihlajamäki

Levikki: 500 kpl
Palveluauto-lehti ilmestyy vuonna 2015 4 kertaa: maaliskuussa, kesä-heinäkuussa, syys-lokakuussa ja joulukuussa.
Lehden 2/2015 aineistopäivä: 30.5.2015.
Aineiston toimitus: sähköisesti maj-lis@maisnpaja.info, muulla tavalla toimitettavasta aineistosta voi sopia puhelimitse 040 503 6149.
Ilmoituslaskutus: 14 vrk/netto
Ilmoitusreklamaatiot: 7 vrk

Lehden vastuu ilmoituksen pois jäämisestä tai ilmoituksen julkaisemisesta sattuneesta virheestä rajoittuu ilmoituksen hintaan.

Mediatiedot ja näköislehdet:
www.suomenpalvelutaksit.fi

Pääkirjoitus

Viime vuona oli vireillä aika monta alaamme koskevaa asiaa. Jotkut niistä valmistuivat matkan varrella ja toiset jatkavat uusilla otsikoilla ja sisällöillä. Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on se, joka taksialan kehitykseen tällä hetkellä eniten vaikuttaa.

LVM:n Liikennepolitiikan osastolla on nyt valmistelussa kokeilulaki, joka koskee sähköisesti välitettujen kuljetuspalvelujen kokeilua viiden vuoden ajan kolmella paikkakunnalla, Pirkanmaan maakunta, Salon kaupunki ja Suomussalmen kunta. Tällä hetkellä sisältö on sellaista, että se vaatii kokeilun aloittamiseksi lakimuutoksia. Koska tuntuu, että asia on raakile ja sisällöt hakusessa, ei kannata vielä kauheasti kommentoida, mutta ihmetellä esityksen sisältöä kyllä voi.

Varmaa on, että se tulee koskemaan alaamme, sillä tavara- ja henkilöliikenne yritetään yhdistää maantiellä. Lisäksi visiona on, että myös meri- ja lentoliikenne saataisiin samaan keskukseseen.

Tässä muutama esimerkki esityksen sisällöstä:

- Kuorma-autot saisivat kuljettaa kahta maksavaa asiakasta.
- Linja-autot saisivat kuljettaa yhtä asiakasta ja asentaa taksamittarin.
- Valvova elin tulisi olemaan Trafi. Se myös myöntäisi luvan tarjota kuljetuspalveluja, jos hakijalla on esim. taksilupa, joukkoliikennelupa, liikennelupa tai taksinkuljettajanlupa. Luit ihan oikein, kuljettaja voi alkaa tarjota kuljetuspalveluja ja hankia kalustoa sitä varten.
- Tavaraa saadaan kuljettaa enemmän kuin 100 kiloa. Jos ajoneuvon koko-

naismassa on enintään 3,5 tonnia ei tarvita liikennelupaa tavarankuljetukseen.

- Hinnoittelu olisi läpinäkyvää ja kustannusperusteista. Ei kohtuutonta, ottaen huomioon valtion asetuksen säännökset taksiliikenteen enimmäishinnastosta.

Lisäksi vielä poistettaisiin kokeiluun osallistujien kohdalla lakimuutoksen kautta enimmäiskiintiöt, ajo- ja päivytyksveloitteet sekä asemapaikkaveloitteet. Ei voi muuta kuin ihmetellä. Muutoksia tulee, mutta millä aikataululla ja missä muodossa.

Vaikuttavatko vaalit tähän? LVM:n mukaan "eivät, sillä tämän asian eteenpäin vieminen on jo päätetty".

Toinen asia, mikä on ollut vireellä LVM:ssä vuodesta 2014, on parlamentaarisen työryhmän tievelan maksuohjelman. Se valmistui yksimielisesti joulukuussa ja sisältää 200 miljoonaa euroa tasokorotusta perusväylänpitoon, eli teiden korjaukseen ja ylläpitoon. Tällä ns. korjausvelalla, joka on tällä hetkellä 2,4 miljardia euroa, tieverkon osuus 1014 miljoonaa euroa, tarkoitetaan rahaa, joka tarvitaan, että tiet pysyisivät tämän hetken tarpeita vastaavassa hyvässä kunnossa. Vuodesta 2001 asti rahoitus on ollut liian pieni ja koko ajan melkein saman kokoinen. Toivottavasti päätös pysyy myös vaalien jälkeen.

Lars Lindroos
päätoimittaja
puheenjohtaja



Hallitus vuonna 2015

Hallituksen puheenjohtaja:

Lars Lindroos, Laitila, puh. 0500 320 240

Hallituksen varapuheenjohtaja:

Jouko Lehto, Kouvola, puh. 040 557 0447

Sähköpostiosoitteet ovat muotoa:

etunimi.sukunimi@suomenpalvelutaksit.fi

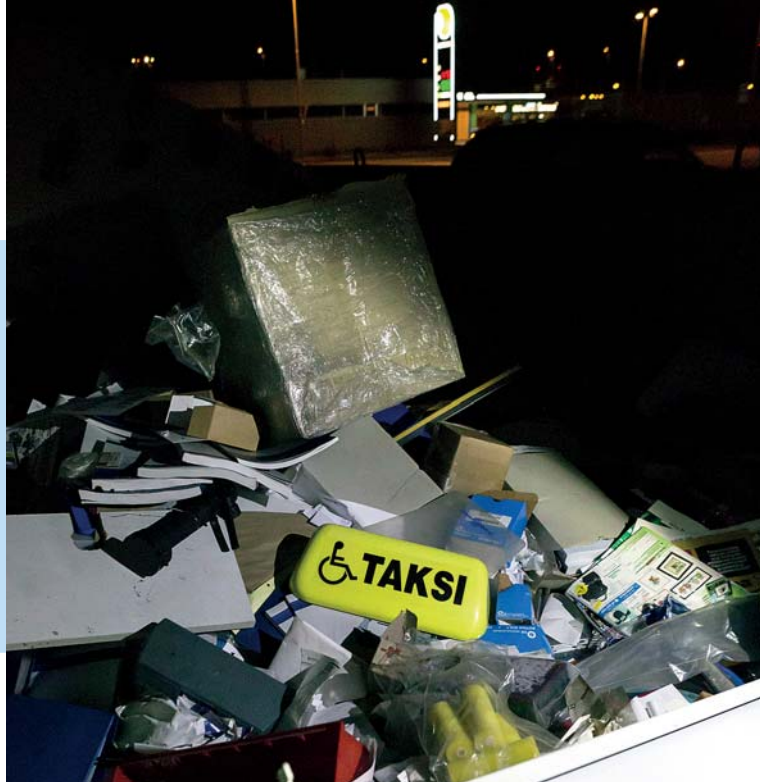
Hallituksen jäsenet:

Rami Laine, Turku, puh. 0400 779 319

Ari Rönni, Pori, puh. 0400 720 296

Jaana Suveri, Salo, 040 586 2294

Marko Västilä, Tampere, puh. 0400 636 432



“
Toivottavasti ennen suomalaisen taksiliikenteen totaalista romuttumista saadaan sukosta aikaiseksi versio 2.0.

Tähän päivitysversioon olisi Suomen Palvelutaksit ry:lläkin muutama korjausehdotus.

Kolme vuotta Sukoa, mitä nyt?

Satakunnan sairaanhoitopiirissä siirryttiin Kelan korvaamien matkojen osalta sähköiseen suorakorvaukseen helmikuussa 2012.

Kolme vuotta rinnakkaiseloä takana, ja kuten orastavaan suhteeseen kuuluu, niin suhteessa on ollut nousuja ja laskuja. Etupäässä kuitenkin laskuja.

Nousuista mainittakoon käyrän ja verenpaineen nouseminen. Laskuosastolla onkin sitten vilkkaampaa. Mainittakoon mm. liikevaihto, tilauspuheluiden ja asiakkaiden määrä sekä motivaatio yrittämiseen. Postin kantamat laskut ovat lisääntyneet siinä määrin että postinkantaja on jo alkanut sinutella suurasiaakastaan. Hartiatkin ovat laskenet ainakin tuuman kasvaneen maksutaakan alla.

Tekniikasta

Kyydinvälityksen suorakorvausjärjestelmään uutena maksavana autoilija-asiakkaana liittyessä oman ihmetyksensä toi kyydinvälityslaite, jota meillä ennen ei ollut. Konepelkoinen kun en ole, niin käyttäminen sinänsä ei tuota ongelmia. Kunnan laite vaan toimii, niin kaikki on helppoa. Laitepa vaan ei toimi. Ongelmia on rauta- ja softatasolla. Milloin on GPRS-yhteys poikki milloin taas GPS-signaali kateissa. Huomautettakoon, että tätä tapahtuu kaupunkialueellakin. Joskus vä-

lityspäätteen ohjelmisto päättää kaatua riittävän pitkän aikaa toimittuaan muuten vaan ilman ulkoista ärsykettä omiin nimiinsä. Kuten tietokoneilla työtä tekevät ovat huomanneet, niin koneilla nyt vaan on sielu. Jos kone tänään toimii hyvin ja oikein, ei tilanne seuraavana päivänä ole sama. Mikäli välityspäätte toimii, niin sitten taksamittari ja maksupäätte vierestä seuranneena huomaavat, että on heidän vuoronsa, ryhdistäytyvät, ja kaatuvat kumpikin vuorollaan. Joskus keskinäisen kommunikaationsa puutteessa jopa yhtä aikaa. Viimeistään silloin alan olla sitä mieltä, että lyijykynän käyttöliittymä on loistava paikassaan. Tulostaakin reaaliajassa.

Järjestelmästä itsestään

Kun sukojärjestelmää luotaessa päätettiin, että taksialan sisäistä, alaa kehittävää kilpailua ei saa olla ja että alan palvelut eivät voi muuttua, niin sitten pitää pakottaa asiakkaat muuttumaan. Tehdään asiakkaista kaikista samaan formaattiin sopivia normaaliasiakkaita ja vaaditaan kaikkia toimimaan samalla tavoin.

Tästä on seurannut muun muassa se, että asiakkaat ovat muuttuneista käytännöistä ja varsinkin niiden perusteista ihan yhtä ymmällään kuin autoilijatkin.

Tuntuu, että nykyisin ainoa asia mikä on vakio, on muutos.

Koska sukojärjestelmän toimintatavasta tiedottaminen käytännössä jäi autoilijoille, niin sen myötä olen oppinut ymmärtämään papukaijan sielunelämää. Kolme vuotta olen papukaijan tavoin toistanut samaa nauhaa terveydenhuoltoon matkaa tilaaville, että puhelu pitääkin tässä tapauksessa veivata taksin kelanumeroon. Tämä muuten jatkuu edelleen huolimatta kolmen vuoden sisäänajoajasta. Tuntuu siltä, että Kelan tiedotus YouTube-videoineen ei ihan ole kohdannut varttuneempaa käyttäjäkuntaansa. Tässä mielessä Uber-koneisto teknohypeineen johtaa tiedotuspeliä 6-0.

Edelleen myös toistan aivot narikassa samaa ohjeistusta, että Kelan korvaama 650 metrin matka pitää tilata säästöyisistä tuosta maksullisesta numerosta, jotta tarpeen vaatiessa voidaan mahdollisesti yhdistellä mukaan jonkun samasta korttelista samaan terkkaripäivystykseen menijä kello 19.00 tiistai-iltana.

Kelakyytien tilausnumero täälläpäin muuten osuvasti loppuu numeroihin 666.

Mikäli "kelataksi" hiukankin epäilee onko tilattava kyyti Kelan korvattava, alkaa asiakaspallo. Välityskeskus ohjeistaa mahdollisesti asiakkaan soittamaan suoraan autoilijalle. Autoilija puolestaan palauttaa pallon takaisin, kun matka

Sairaanhoitokorvausten saajat/Matkat Koko maa 2012–2014

kumminkin on Kelan korvattava ja vakiotaksioikeutta ei ole. Onkohan Kela patentoinut tämän asiakaspallon? Jos ei, niin minä teen sen. Tässä pallottelussa se joka kärsii, on asiakas. Jokainen kelataksiin veivattu puhelu keventää soittajan kukkaroa puolentoista euron verran.

Niin, ja se puhelu, kun kysytään miksi ei taksia kuulu eikä näy, maksaa myös saman puhelumaksun. Toki valituspuhelu- ja on ikävämpi kuunnella kuin kehuja joten sikäli reklamaatio- puheluiden maksullisuus on perusteltua. Suomen kuluttajan- suojalailta nyt vaan on asiasta toinen mielipide.

...ja vähän vakavammin...

Sukoon siirtyminen olisi tietenkin ollut palvelutaksiautoilijalle helppoa, mikäli ajatuksen tasolla pystyy noudattamaan noita normaali-sanana määritelmän osia: tavanomainen, oikea, hyväksyttävä. Tällöin kuitenkin autoilijan pitäisi antaa periksi yrittäjyyden periaatteille, kytkeä aivonsa nolliille ja antaa massan viedä.

Jostain kumman syystä maailma, kuten taksiliikennekään, ei taivu tavallisuuden ja normaaliuden alle. Siinä on myös syy siihen, miksi Suomen Palvelutaksit ry on alun perin syntynyt ja nyttemmin toiminut neljäkymmentä vuotta suomalaisen henkilökuljetuksen tarpeita täydentävänä osana. Palvelutaksien tuottamat palvelut ovat syntyneet tarpeeseen, johon ennen ei ollut tarjontaa.

Sukojärjestelmässä on ja tulee olemaan edelleen palvelutaksien tuottamalle palvelulle tarve. Väitän, että sukojärjestelmä tarvitsee enemmän palvelutakseja kuin palvelutaksit sukua. Tämän toteennäyttäminen on nykyisen järjestelmän takia kuitenkin mahdotonta, koska kilpailu on keino- tekoisesti estetty maksuliikenteen ja välityksen järjestelyta- voista johtuen. Toivottavasti ennen suomalaisen taksiliiken- teen totaalista romuttumista saadaan sukosta aikaiseksi versio 2.0. Tähän päivitysversioon olisi Suomen Palvelutaksit ry:lläkin muutama korjausehdotus. Järjestelmää suunnitelta- essa ja käyttöön otettaessa ei päätöksenteossa ole häiritse- vässä määrin konsensusta näkynyt.

■ Ari Rönni

KONSENSUS-PÄÄTÖKSENTEKO ON päätöstenteko- prosessi, jossa ei ainoastaan tyydytä enemmistön halua- maan lopputulokseen, vaan pyritään myös ottamaan huo- mioon vähemmistön jäävien vastustus ja sisällyttämään se lopputulokseen, luoden hyväksyttävimmän ja parhaan mahdollisen päätöksen (konsensus = yhteisymmärrys, jonkinasteinen yksimielisyys). (Wikipedia)

OLEN KOKO IKÄNI VIHANNUT sanaa normaali. "Nor- maali = tavanomainen, tavallinen, säännönmukainen, säännöllinen, odotuksenmukainen, oikea, hyväksyttävä" (suomisanakirja.fi). Ei ole normaalia, että jokin tai joku on normaali. Insinöörien ja matemaatikkojen puuhastelua.

Korvauksen saajia

	2012	2013	2014
Ambulanssi	296 576	294 620	296 068
Invataksi	59 753	61 291	61 836
Paaritaksi	20 218	26 763	29 953
Taksi	369 927	344 003	337 255

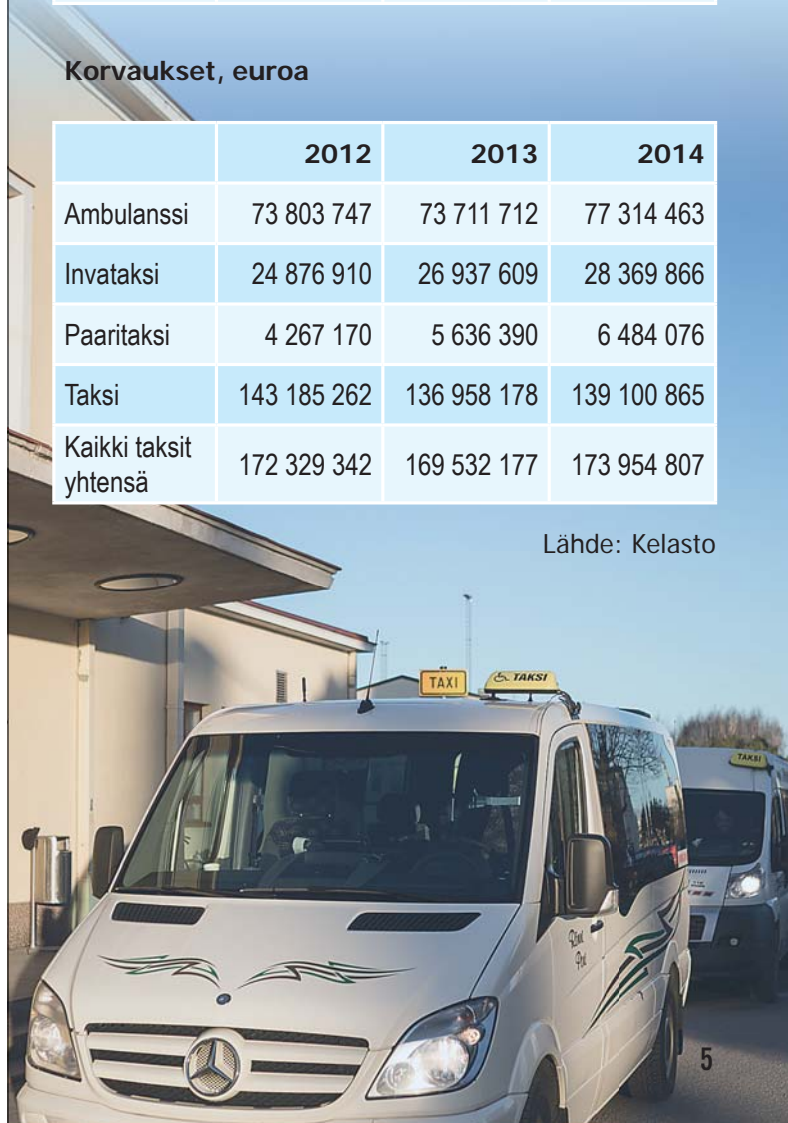
Matkojen lukumäärä

	2012	2013	2014
Ambulanssi	477 134	468 358	472 008
Invataksi	578 353	627 615	646 451
Paaritaksi	35 272	47 150	54 340
Taksi	2 810 245	2 557 809	2 539 189
Kaikki taksit yhteensä	3 423 870	3 232 574	3 239 980

Korvaukset, euroa

	2012	2013	2014
Ambulanssi	73 803 747	73 711 712	77 314 463
Invataksi	24 876 910	26 937 609	28 369 866
Paaritaksi	4 267 170	5 636 390	6 484 076
Taksi	143 185 262	136 958 178	139 100 865
Kaikki taksit yhteensä	172 329 342	169 532 177	173 954 807

Lähde: Kelasto



Oi Niitä Aikoja.....

Otsikossa on sanonta, jonka kuulee useasti myös taksarin suusta nykyään.

Päivi Paunu teki iskelmän ”Oi niitä aikoja” vuonna 1968. Itselläni ensimmäinen yhteys taksiin ja taksiautoilijaan oli suunnilleen samana vuonna kun Päivi Paunu levytti tuon iskelmän.

Kävelin Lohjan linja-autoaseman läheisyydessä, jossa silloin sijaitisi myös taksiasema. Asemalla oli päivystämässä sillä hetkellä vain yksi auto, joka oli perheellemme tutun Eskon auto.

Eskon huomattessa minut tuli hän vaihtamaan kuulumisia. Keskustelustamme tai autosta en muista mitään, mutta Eskosta muistan nahkasaappaat, sarkapuvun, kauluspaidan ja kravatin sekä koppalakki ja ajohanskat. Noita kun vertaan tämän päivän taksinkuljettajan vaatetukseen college-takki, pikeepaita, farkut ja lenkkarit.

Olen kuullut vuosien varrella monen vanhemman autoilijan sanovan oi niitä aikoja kun oli nahkasaappaat, sarkapuku, kauluspaita, kravatti, koppalakki ja ajohanskat.

Seuraava yhteys taksiin oli, kun koulussamme tapahtui pieni tapaturma ja taksi oli tilattu viemään terveyskeskukseen oppilasta, jolla oli sormi jäänyt oven väliin. Taksi kaarsi koulun pihaan, kuljettaja nousi autosta ja avasi oppilaalle oven ja sanoi päivää, pyysi kohteliaasti nousemaan autoon sanoen ole hyvä.

Oi niitä aikoja on sanonta, jonka olen kuullut monen sanoneen kun taksi tulee hakemaan kyytiin ja ahteri ei penkistä nouse ja suusta tulee vaan mutinaa.

Huuto-ULA ja korkeammat lähtömaksut

Vuosia vierähti useampia ja pääsin itsekin taksia ajamaan. Sain isännältäni monen moisia ohjeita kuinka toimitaan taksin kuljettajana. Mieleen painuvin ohje oli, että taksi ei ohita edellä ajavaa taksia, kun siinä on asiakkaita kyydissä. Joten tämänkin asian tiimoita kuuluu nykyään sanonta: Oi niitä aikoja...

Takseissa oli huuto-ULA ja koppalakki, ”jota pidettiin vararengaskotelossa siltä varalta, jos maalaistaksi pääsi Helsingin keikalle ja innokas taksitarkastaja halusi maalaistaksia simputtaa”. Oi niitä aikoja...

Invatakseissa oli korkeammat lähtömaksut ja lisät kuin pikkutakseissa. Oi niitä aikoja...

Raha oli yleisin maksuväline ja vain harvoilla oli pankkikortti, joka käsihöylällä höylättiin. Oi niitä aikoja...

Taksiluvan sai vain harva ja hyvin suosittu kaveri. Oi niitä aikoja...

Tällä hetkellä, kun taksit ovat siirtyneet dataperäiseen ajovälitykseen ja niin sanottuun sähköiseen kelaan. Ja autoverokin on puoliutunut. Milloinkahan tulee se päivä, jolloin taksari sanoo näistä uudistuksista. Oi niitä aikoja...



Miksi me näitä ihmisiä kuskasimme?

Kaksi vanhaa taksaria oli siirtynyt vanhainkotiin viettämään vanhuuden päiviään ja muistelivat ajamiaan keikkoja. Muistelmista tuli hyvin suosittu illanviettotapa. Milloin muisteltiin missä kylän miehet olivat voimajuomansa hakeneet, muisteltiin naisia, jotka olivat kotiutuneet milloin mistäkin. Välillä olivat aiheina sairaskyydit ja se, kuka oli synnyttänyt lapsensa taksiin. Tai kenen rahapussi tai käsilaukku oli jäänyt autoon. Kuulijoita riitti muistelijoilta joka ilta ihan tungokseen asti. Eräänä iltana taksarikaverukset olivatkin aivan kahdestaan, jolloin toinen taksari kysyi toiselta. ”Hei kuule muistatko sää miksi me näitä ihmisiä kuskasimme”, johon kuului vastaus ”en mää kyllä muista” johon toinen tokaisti, että ”en muista minäkään”.

Oi niitä aikoja...

■ Jouko Lehto



MERCEDES-BENZ-TAKSIKIERTUE 2015 VEHO, OULU

keskiviikko 18.3.

- Raahe klo 8-11
- Muhos klo 12.30-14.30

torstai 19.3.

- Pudasjärvi klo 9-12
- Ii klo 14-15.30

perjantai 20.3.

- Oulu, Veho Limingantulli klo 8-12

Virkistyslomaa ja kuntoutusta palvelutaksiyrittäjille Herttuassa

Pienikin loma virkistää. Jätä arki taaksesi ja vietä hetken hengähdystauko Herttuassa luonnonkauniissa maisemissa Savonlinnan Kerimäellä.

ajalla 1.4.-3.7.2015

82,-/hlö/2hh/2vrk (norm. 98,-/hlö/2hh/2vrk)

145,-/1hh/2vrk (norm. 172,-/1hh/2vrk)

sis. aamiainen, sauna- ja uinti sekä kuntosali.

Kelan ASLAK-kuntoutusta taksiautoilijoille ja kuljettajille

Herttuan Kuntoutuskeskus toteuttaa tänä vuonna kaksi Kelan taksiautoilijoiden ja kuljettajien ASLAK-kurssia. Ensimmäinen ASLAK-kurssi (57865) alkaa 01.06.2015 ja toinen ASLAK-kurssi (57866) 31.08.2015. Katso tarkemmat tiedot ja hakuohjeet: www.herttua.fi tai kysy meiltä.

HERTTUA

TERVEYS & KUNTOUTUS

58200 Kerimäki, herttua@herttua.fi
puh. 015 769900

Lukuvinkkejä:



Heikki Saari:

KOTIRYSSÄT

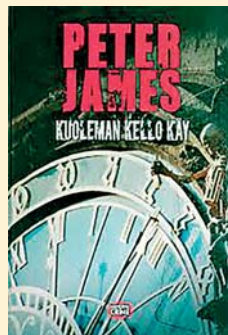
Suomalaista suhdetoimintaa neuvostoaikaan
Minerva. 300 s.

Pitkään politiikan toimittajana työskennellyt Heikki Saari valottaa Kotiryssät kirjassaan aikaa sodan jälkeisessä Suomessa aina Urho Kekkosen ajan päättymiseen asti.

Neuvostoliittolaiset lähetystövirkaillijat tapailivat vaikutusvaltaisimpia suomalaisia poliitikkoja ja talouselämän vaikuttajia lounailla, päivällisillä, saunailloissa, urheilutapahtumissa ja jopa kotona.

Mitä ja keitä nämä kotiryssät olivat? Ohjailivatko he Suomen sisäpolitiikkaa? Syyllistyivätkö neuvostoliittolaisten hysäät maanpetokseen tai vakoiluun?

Heikki Saaren teos perustuu laajaan lähdeaineistoon ja lukuisten suomalaisten poliitikkojen ja talouselämän vaikuttajien haastatteluihin.



Peter James:

KUOLEMAN KELLO KÄY

Suomentaja: Maikki Soro

Minerva, 459 s.

Peter James on yksi Iso-Britannian suosituimmista dekkarikirjailijoista. Hänen teoksiaan on käännetty 36 kielelle. Suomeksi on ilmestynyt yhdeksän kirjaa. Uusimmassa suomennoksessa, Kuoleman kello käy, Brightonlaisessa vanhassa kartanossa tapahtuu ryöstö. Kartanossa yksin asunut varakas 98-vuotias rouva Aileen McWhriter kuolee törkeän pahoinpitelyn seurauksena.

Ryöstäjät vievät miljoonien puntien arvosta taideteoksia ja antiikkiesineitä. Joukossa on mittaamattoman arvokas antiikkikello. Tämän perhekalleuden juuret ulottuvat 1920-luvun New Yorkin mafiasotiin asti.

Brightonissa rehottavan antiikkibisneksen rikolliseen toimintaan perehtynyt rikosylikomisario Roy Grace joutuu käymään taistelua hupenevaa aikaa vastaan seuratessaan ryöstömurhaajien verisiä jälkiä. Merkittävä osa on ylikomisariota silmittömästi vihaavalla rikollisella, jonka motiivina on kosto kärsimistään 12 vankilavuodesta.

Kellon takaisin saamiseksi Aileenin 98-vuotias veli, entinen antiikkikauppias ja hänen poikansa, käynnistävät omat suurommittaiset etsintänsä kellon takaisin saamiseksi.

Aileenin omaiset, samoin kuin poliisi jäljittävät rikollisia Espanjan Marbellaan ja New Yorkiin. Juonen kuljetus on jännittävää ja yllätyksellistä loppuun saakka. Lukija ei pysty arvaamaan, kuka milloinkin on edellä tai askeleen jäljessä.

Nautinnollisia lukuhetkiä

■ Teuvo Kurki



“...ei ole mahdollista, että kaikkien reitissä olevien lasten kotiintulo tapahtuisi samalla kellon lyömällä.”

Kyydeistä ja kuljettajista

Olin vuosituhanteen vaihtuessa töissä Arvo Laineen hallinnoimassa Suomen Henkilökuljetus Pörssi Oy:ssä. Vastasin työkseni mm. vammaisten lasten koulukuljetusjärjestelytietojen välittämisestä autoilijoille. Keskuksen päässä oli palveluauto-busseja ja invatakseja.

Parisen vuotta työtä tehtyänä oppi kuinka tärkeää koululasten vanhemmille oli kyydin täsmällisyys, auton sopivuus kuljetukseen ja kuljettajan ammattitaito. Vaativia olivat monesti, jopa niin vaativia, että neljän reitin olisi pitänyt olla kotona tuomassa lasta tasan kello 16.30. Koita siinä sitten lepytellä äitiä joka ähkyy ja puhkuu, että miksei se kyyti jo tule. Kun tätä samaa vaatimusta soitti jo neljäs äiti, niin oli kyllä pakko kertoa, ettei se ole millään mahdollista, että kaikkien reitissä olevien lasten kotiintulo tapahtuisi samalla kellon lyömällä.

Useimmiten olikin siis kyse aikatauluista, mutta kyllä joskus harvoin joku esitti myös toiveita kuljettajan ammattitaidolle tai paremmin sen puutteelle. Olihan siellä ratin takana joskus uusia, nuoria voimia, harjoittelemassa hommiaan, mutta he olivat myös innokkaita ja reippaita oppimaan työtään. Heillä taisi enemmän olla ongelmaa siinä, että heidän reittinsä aikataulut venyivät, koska he usein jäivät suustaan kiinni, kyydin molemmissä päissä.

Sitten kun talvi koitti, niin keli toi kyyteihin omat ongelmansa. Oli auraamattomia pihvoja, oli sattunut matkan seisauttava liikenne-onnettomuus, tukkien tien ja oli hirveä lumipyry. Kun kyytien odotusajat venyivät, niin alkoi soittorumba. Lapset odottivat koulukyytejä pihvoissa, vaikka olisi varmasti kätevempää odottaa huonolla säällä sisätiloissa. Jotkut äidit soittelivatkin, että tulee kylmä odotellessa. Kun oikein sydäntä särkeviksi meni puheet siitä, ettei keskus voi tietää miltä vammaisesta lapsesta tuntuu kyytiä odotella kylmissään tai kun autossakin on kylmä, niin oli ihan pakko vetää oma valttikorttini esiin ja sanoa, että voin hyvin tietää miltä se tuntuu, koska itsekin olen vammainen ja istun pyörätuolissa. Kun samaa työtä tekee viikosta, kuukaudesta ja vuodesta toiseen, niin voi laittaa tämän verran peliin itsestään, kun kyseessä on kuitenkin jo tutut ihmiset molemmissa päissä puhelinta.

Harmi kun tätä kokemukseni laajuutta ei haluttu käyttää hyväksi, kun muutamia vuosia sitten hain Tampereelle kulje-

tusten yhdistelykeskukseen töihin. Työn rekritointifirma sanoi, etteivät tilat soveltuneet pyörätuolin käyttäjälle, tiedä sitten mikä oli oikea syy työpaikan epäämiseksi minulta.

Olen myös itse vammaisena taksin käyttäjänä taipuvainen valikoimaan hyvin tarkkaan kuljettajani. Jos viikoittain kulkee saman kuljettajan kanssa, vaikka lyhyitäkin matkoja, niin ei ole ollenkaa sama minkä tyyppinen kuljettaja on. Utelias ja kaikkea kyytiin kuulumatonta kyselevä on ärsyttävän kaikista, mutta kyllä on ahdistavaa jos kuljettaja ei koko 15 minuutin ajan sano juuri muuta kuin, että tervehtii, kysyy mille ovelle jätetään tai milloin tulen hakemaan ja hyvästelee. Kuljettajan pitää minusta olla sen verran puhelias, että jos asiakas haluaa puhella, niin kuljettaja puhelee sujuvasti, toki ajon häiriintymättä.

Tämmöisellä pikku paikkakunnalla, kuin Lempäälä on, niin minua ainakin häiritsee, kun kuljettaja juoruaa kaikki kylän juurut. He eivät tietenkään kerro nimillä, joka tavallaan vielä lisää asian ärsyttävyyttä, mutta hirvittävältä tuntuu, jos minutkin liitetään näihin juoruihin, kun en itse ole kyydissä. Onneksi on vielä voinut valita ketä taksia käyttää, kun ei vielä kuulu ta mihinkään kuljetuspalvelut yhdistelevään keskuksen. Tähän on tulossa pikku hiljaa ilmeisesti muutosta, mitä lie silloin edessä? Toivon toki todella, että täällä Lempäälässä oltaisiin rohkeita ja ei liityttäisi pakkoyhdistelykeskukseen. Tehtäisiin yhdistelyihin muita porkkanoita. Semmoisia kevyitä, mutta tehokkaita. Samalla kyytejä olisi varmasti enemmän myös niille omat asiakkaansa erityistarpeet tuntevilla kuljettajilla ja taksi-yhtiöillä, mutta toki palvelubussiin ohjattaisiin ne kaikki ”mummelit”, joille se palvelu on tarkoituksen mukaista.



Jan Ähman

Raajarikkoiset ry
Puheenjohtaja/päätoimittaja
raajarikkoiset@gmail.com

Välitystoiminta ei vaadi lupaa

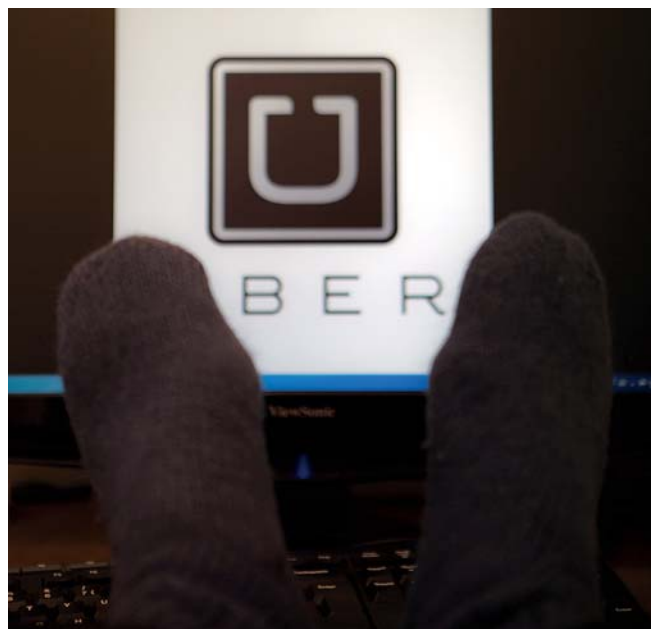
Kansanedustaja Mikko Alatalo (kesk) kysyi 10. helmikuuta eduskunnan puhemiehelle osoittamassaan kirjallisessa kysymyksessä muun muassa, miten liikenne- ja viestintäministeriö sekä valtiovarainministeriö aikovat puuttua Uberin toimintaan Suomessa. Hän halusi myös tietää, voidaanko Uber kieltää Suomessa kokonaan, kuten monissa EU-maissa on jo tehty ja ovatko taksialan aluekiintiöitä sekä enimmäismäärien ja hinnoittelun vapauttamista valmistelevat tahot tietoisia, mitä Ruotsin vastaavasta sääntelyn purkamisesta on seurannut erityisesti asiakkaiden ja maaseudun kannalta?

”Uber ei ole taksiryitys”

Liikenne- ja kuntaministeri Paula Risikko toteaa vastauksessa, että Uber ei ole taksiryitys vaan pelkästään älypuhelinsovellutuksen avulla kyytitilauksia välittävä yritys. Suomen taksiliikennelaissa on säännelty jonkin verran varsinaisista taksien tilausvälityskeskuksista, mutta välitystoiminta ei vaadi mitään lupaa. Taksien omien tilausvälityskeskusten valvonta kuuluu elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksille (Ely-keskuksille). Risikon käsityksen mukaan Uberin digitaalista kyytivälitystä ei voida pitää taksiliikennelain mukaisena tilausvälityskeskusena. Ely-keskus ei voi puuttua laillisen elinkeinotoiminnan harjoittamiseen, eikä ministeriölläkään ole toimivaltaa puuttua yksittäisten tilausvälityskeskusten toimintaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö on eri tavoin pyrkinyt tuomaan esiin sen, että Uberin kuljettajat toimivat yrittäjävastuulla ja voivat syyllistyä rangaistavaan tekoon mikäli hoitavat ajoja ilman taksilupaa. Ministeriö on myös antanut Uberille tietoa nykyisestä Suomen taksilainsäädännöstä. Suomessa taksiliikennelain mukaan henkilöitä saa kuljettaa ansiotarkoituksessa henkilöautolla vain, mikäli yrittäjällä on taksilupa ja kuljettajalla taksinkuljettajan ammattijolupa.

Risikko toteaa yhteenvetona, että Uberin kanssa yhteistyötä harjoittavilla autoilijoilla tulee nykyllänsäädännön mukaan



olla taksilupa, mutta Uberin kyytivälitys ei tarvitse lupaa. Kyytien välitys on laillista elinkeinotoimintaa.

Uberin kyydeistä verot ja alvit

Risikko huomauttaa vastauksessaan myös, että Uberin kyytien ajamisesta saatu tulo on kuljettajalle veronalaista tuloa, joka tulee ilmoittaa veroilmoituksella. Jos suorituksen saaja ei kuulu ennakkoperintärekisteriin, saattaa suorituksista syntyä niiden maksajalle ennakonpidätysvelvollisuus. Kyytien ajaminen kuuluu myös arvonlisäverovelvollisuuden piiriin, jos vuotuinen liikevaihto ylittää 8 500 euroa.

Risikon mukaan ministeriöllä ei ole tässäkin tapauksessa toimivaltaa puuttua yksittäisten autoilijoiden lainrikkomuksiin. Kuljetusten valvonta kuuluu poliisille ja lain lopullinen tulkinta yksin tuomioistuimelle. ■

Kysymys ja vastaus löytyvät kokonaisuudessaan osoitteesta: www.eduskunta.fi/triphome/bin/vex3000.sh?TUNNISTE=KK+1113/2014

Kelan korvaamat sairaanhoidon matkat 2014, koko maa Sairaanhoitokorvausten saajat/Matkat

Kulkuneuvo	Matkoja kpl	% kaikista	Maks.korvaukset/€	% kaikista
Ambulanssi	472008	9,17	77314463	25,43
Linja-auto	135374	2,63	969017	0,32
Lentokone	369	0,01	41774	0,01
Helikopteri	451	0,01	2418589	0,80
Invataksi	646451	12,56	28369866	9,33
Juna	18721	0,36	436473	0,14
Matkaketju	79395	1,54	3301954	1,09
Joukkoliikennelupa-auto	118446	2,30	5240033	1,72
Muu kulkuneuvo	735	0,01	263547	0,09

Kulkuneuvo	Matkoja kpl	% kaikista	Maks.korvaukset/€	% kaikista
Ammattihenkilö	5412	0,11	9759	0,00
Oma auto	1025589	19,93	11810898	3,89
Paaritaksi	54340	1,06	6484076	2,13
Siirtokuljetus	75468	1,47	17662337	5,81
Taksi	2539189	49,33	139100865	45,76
Peruuntunut kuljetus	45799	0,89	5210592	1,71
Yhteiskuljetus	10821	0,21	364834	0,12
Tuntematon	522	0,01	4988450	1,64
Yhteensä:	5146879		303989235	



Kuvat: Jonasson Oy

50 vuotta kotimaista taksien sisustamista

Kotimainen perheyrittäjä Jonasson Oy on valmistanut jo 50 vuotta yksilöllisiä autosisustuksia. Yrityksen omalla Carsport-tuotemerkillä varustellaan monikäyttöisiä Volkswagen-, Mercedes-Benz- ja Ford-tilataksia ja -linja-autoja. Parhailtaan yritys kasvaa voimakkaammin kuin vuosikymmenen. Vuonna 2014 liikevaihto kasvoi yli 40 prosenttia ja yritys palkkasi kuusi henkilöä lisää.

Yhden miehen verstaasta moderniksi autotehtaaksi

Verhoilija Rauno Jonasson aloitti yhden miehen yritystoiminnan pienessä autotallissa, Tampereen Kalevassa vuonna 1965. Alkuvuosina Rauno verhoili plyyshellä Mersuja, joita tuotiin maahan kernipäällysteisillä istuimilla varustettuina. Raunon käsistä syntyi tarvittaessa myös nahkaverhoilu lentokoneen penkeihin tai yritysjohtajan hevostähtäriin.

90-luvun alusta lähtien yritys erikoistui yhteen merkkiin, Volkswagen Transporteriin, mikä mahdollisti voimakkaan tuotekehityksen. Erikoistumisen ansiosta yritys onnistui kasvattamaan liikevaihtoaan n. 30 % vauhdilla läpi lamavuosien.

Vuodesta 2007 Jonasson Oy on toiminnut modernissa 4200 m² autotehtaassa

Ylöjärvellä. Tilava halli on jaettu työväleiden mukaisiin pisteisiin, mikä minimoi ylimääräiset liikkeet ja lyhentää auton läpimenoaika linjalla. Uudet tilat mahdollistivat yrityksen kasvun monimerkkitaloksi. Vuonna 2010 käynnistyi yhteistyö Mercedes-Benzin kanssa: jo tuolloin Carsport-mallisto kattoi jo yli 80% tilataksimarkkinoiden suosituimmista automalleista. Vuonna 2013 käynnistyi Ford-malliston tuotanto, joka täydentyi vuoden 2014 aikana kattamaan koko tilataksimalliston.

Monikäyttöiset tilataksit valmistuvat käsityönä

Kotimaassa tehty varustelu mahdollistaa auton korkeamman käyttöasteen ammattiliikenteessä, sillä samaa autoa voi käyttää joustavasti erilaisiin kuljetustarpeisiin. Carsport-varustellun tilataksin saa muunneltua hetkessä pyörätuoli-, paari- ja tavarakuljetuksiin sopivaksi – laadukas sisustus mahdollistaa myös edustuskuljetukset. Kaikkia istuimia voi siirrellä lähes portaattomasti koko matkustamon pituudelta ja istuimet voi helposti kääntää seinälle tai irrottaa kokonaan.

Korin lämpö- ja äänieristykset tehdään alusta asti uudestaan, jotta ne vas-



Liisa ja Rauno Jonasson

taisivat Pohjoismaiden vaativien olosuhteiden tarpeita. Carsport-varustelu ja -istuimet tehdään edelleen pitkälti käsityönä ja räätälöidysti asiakkaan tarpeiden ja mieltymysten mukaan. Matkustamoon saa halutessaan vaikka tähtitaivaan tai näyttävän LED-lattiavalaisuksen. Tänä päivänä autot ovat melkoisia hifi-keskuk- sia – jos asiakas niin toivoo.

Valmistuksessa korostetaan laatua. Ennen luovutusta jokainen auto käydään läpi yksityiskohtaisesti monta kymmentä tarkistuskohtaa käsittävän listan kanssa. Osastojen tekemistä työväleista jää valmistuneeseen autoon yksilöllinen tunnus, joten jokainen työntekijä vastaa omalla panoksellaan Carsport-laadusta. ■

Kehittämissalkun kaivelua

27.2.2015 päivänvalon näki julkaisu ”Kelan toimeenpaneman lainsäädännön kehittämissalkku 2015”. Tässä julkaisussa Kela lainsäädännön heille asettamien tehtävien velvoittamana tekee ehdotuksia toimialaansa koskevan lainsäädännön kehittämiseksi.

Tähän kehittämissalkkuun on koottu ehdotuksia, joita ovat muun muassa omaishoidon tuen toimeenpanon ja vammais- palvelulain mukaisten kuljetusten toimeenpanon siirtäminen Kelalle, sairaanhoitovakuutuksen kehittäminen ja asumisen tukien yhdistäminen. Kuljetuspalvelun tuottajan näkökulmasta kiinnostavaa on ajatus vammais- palvelulain alaisten kuljetus- palveluiden toimeenpanon siirtämisestä Kelalle.

Toimeenpanon siirtäminen voisi käsitteenä laajimmillaan tarkoittaa koko vammais- palvelulain alaisten matkojen myöntämistä, maksatusta ja pitkälle tulkittuna jopa järjestämistä. Tuskinpa Kela kuitenkaan varsinaisesta taksiliikenteen harjoittamisesta on kiinnostunut.

Julkaisun johdannossa mainitaan: *”Kelan välityskeskusten kautta voitaisiin välittää ja yhdistellä myös vammais- palvelulain mukaisia kuljetuksia.”*

Myöhemmin tekstissä mainitaan: *”Matkojen yhdistelyä tulisi kehittää eri hallinnonalojen yhteistyönä, jotta samalta tie- suunnalta kulkevat henkilöt voisivat hyödyntää jo käytössä olevia kuljetus-, välitys- ja laskutus- palveluita.”* Kela ei omista välityskeskuksia. Nykyinen suorakorvausyhteistyökumppani hoitaa välityspuolen.

Visio vammais- palvelulain mukaisten kuljetusten muuttamisesta Kelan toimeenpantaviksi nostaa mieleen muutamia ajatuksia.

Nykyiselle sopimuskumppanille Kelan ajatus välitys- ja laskutus- palveluiden laajemmasta käytöstä sopii hyvin. Ajot, välitys ja maksuliikenne keskittyisivät yhä enemmän samoille, nykyisinkin palveluita tuottaville tahoille. Uusien toimijoiden mukaantulo kuljetusten suorittajiksi saattaisi hankaloitua, kuljetusten ja maksuliikenteen välittäjäksi ryhtyminen sen sijaan muuttuisi käytännössä mahdottomaksi, mikäli tarkoituksena olisi osallistua yhteiskunnan korvaamien kuljetusten suorittamiseen.

Kelan ratkaisumalli toimisi siis varmasti kuljetusalan kil-

pailua rajoittavana tekijänä.

Suko on Kelan kannalta kustannustehokas ratkaisu, kun kuljetusten yhdistelyn ja välityspalvelun maksaa palvelun tuottaja (autoilijat) ja palvelun käyttäjät (asiakkaat). Näin ajatellen Kelaa ei luonnollisestikaan häitää, vaikka nykyinen sukun kaltainen toimintamalli vammais- palvelulain mukaisiin kuljetuksiin laajenisikin.

Entäpä jos Kela itse perustaisikin yhden koko maan kattavan välitysyhtiön, johon kaikki autoilijat voisivat liittyä samoilla ehdoilla kautta maan riippumatta kuuluuko jäsenenä mihinkään liittoon tai yhdistykseen. Kuljetusten välitystoiminta ei sosiaaliturvalaitokselle, siis Kelalle, olisi sitä kuuluisaa ydinosaamisaluetta. Toisaalta, kun ajan hengen mukaan kaikki muutenkin haluavat tehdä kaikkea, linja- autot ja kuorma- autot ajaa taksia, taksi kuljettaa postia, naapurin Matti kuljettaa Erkkiä maksua vastaan ilman liikennelupaa, niin näin ollen voisi Kelakin alkaa kuljetusten välittäjäksi.

Julkaisun johdannossa mainitaan myös: *”Lainsäädännön kehittämisen yleisiksi tavoitteiksi on asetettu lainsäädännön selkeys ja yksinkertaisuus, hakemisen helppous ja asiakasystävällinen toimeenpano sekä väliin- putoamisten ja liika- maksujen ehkäiseminen.”*

Näiden tavoitteiden saavuttamisessa on vielä tekemistä, sillä ainakin matkakorvauspuolen kehittäminen on palvelu- taksien asiakaskunnassa sekä lisännyt väliin- putoamisen mahdollisuutta kuljetus- palvelujen saatavuuden rajoituessa että lisännyt matkakustannuksia omavastuun noustessa ja itsemaksavuuden muuttuessa rangaistukseksi. Asiakasystävällisestä toimeenpanostakin voidaan alkaa taas puhua, kun joskus tulevaisuudessa huomataan, että näitä Kelan korvaamia palveluja tuotetaan oikeille eläville ihmisille.

Kelan toimeenpaneman lainsäädännön kehittämissalkku 2015 löytyy osoitteesta: www.kela.fi/documents/10180/1169686/Lainsaadantosalkku.pdf ■

Lukijan ääni -kirjoitukset aineistopäivään mennessä: info@maisnpaja.info

Tässä hommassa...

TÄSSÄ HOMMASSA joutuu tuleen toimeen kaikenlaisten ihmisten kanssa. On pakko yrittää olla kohtelias vaikka asiakas olisi kuinka vastenmielinen.

TÄSSÄ HOMMASSA joutuu tuleen toimeen professoreitten ja ministereittenkin kanssa, vaikkei se mitään helppoo oo kuskata juoppoja ympäri kaupunkia.

TÄSSÄ HOMMASSA joutuu tuleen toimeen hyvinkin kuu- luisien ihmisten kanssa. Pienempiä julkkiksia on kyydissä hyvinkin usein, mutta kaikkien kanssa on vaan tultava toi- meen.

TÄSSÄ HOMMASSA kaikki oli ennen paremmin. Ehtoolla rahat heitettiin tallin kattoon ja ne mikkä jäi sinne, oli isän- nän rahoja ja ne mikkä putos lattialle oli rengin rahoja. Sit- te ne tervas sen katon.



Terhi ja Heikki Haapoja

Tässä artikkelisarjassa esittelemme vuorollaan kaikki Suomen Palvelutaksit ry:n jäsenyrittäjät, heidän toimintansa ja kalustonsa. Kurkistamme vähän myös yksityiselämän puolelle.

Tervehdys ratin takaa

Olemme Haapojan perhe Nurmooosta; Seinäjoen kaupungin, Atrian maukkaan ruuan ja Duudson Activity Parkin kupeesta.

Palvelemme asiakkaita pääasiassa tässä Seinäjoen laajentuneen kaupungin ja vanhan Vaasan läänin alueella. Toisinaan pääsemme tuulettumaan jopa Tampereelle tai Jyväskylään saakka! Kalustona meillä on pari taksia ja joukkoliikenneauto.

Meidän perheen eka, vanhin ja kokenein "taksari" on Heikki. Ratti kutsui perheyhteyksessä heti pian armeijan käynnin jälkeen ja sen jälkeen kilometrejä on kertynyt varsin mukavasti ammatissa ja myös perheen lomamatkoilla. Heikin kohdalla voidaan varmasti puhua sukuviaista; Juhani on jälkikasvuun kannustanut ja opastanut autoilun ja asiakaspalvelun maailmaan vanalla kokemuksellaan.

Hyvänä kakkosena tulee perheen emännys; joka kuulemma teki vielä hiekkakakkuja siihen aikaan kun Heikki veti pyörätuolia kolmanteen kerrokseen kierreportaita. Aika kultaa muistoja ja hyvä niin.

Kaikki meidän perheen lapsukaiset ovat invan kyydillä saapuneet synnytyksen jälkeen kotiin, jotta pienestä ovat nuokin uransa aloittaneet. Ura-suunnitelmat ovat vielä avoimina, mutta vauhti on kaikilla veressä. Mopot, mönkijät, mikroautot, bmx:t ja skootit ovat kovassa käytössä.

Kumpi saa olla kuljettaja

Meitä ei olisi; meidän perhettä ei olisi, ilman keltaista valokupua. Kyllä kai merkittävintä tässä työssä voidaan sanoa olevan se, että me kaksi kohtasimme taksikopilla. Löysimme yhteisen sävelradion ja päätimme jatkaa matkaa samalla taksilla taistellen siitä, kumpi saa olla kuljettaja.

"Miten perheesi/kumppanisi suhtautuu yrittäjyytesi?" Taidamme molemmat olla aikalailta yrittäjähenkisiä; molemmat yrittäjäperheen kasvatteja ja sellaiseen elämään tottuneita. Meille tämä on elämäntapa, jonka kyydistä ei hypätä pois noin vain. Yrittäjä ja hänen puolisonsa totisesti tietää, että kyydistä ei ole helppo hypätä pois edes silloin harvoin, kun todella haluaisi. Työ

on niin sidottuna meihin ja me siihen, että on vaikea hahmottaa elämää ilman työtä. Jos päätettäisiin olla juttelematta työasioista, saattaisi olla jonkin aikaa hyvin hiljaista. Emme nyt sano, että meillä näin olisi käynyt, joskus sivukorvalla on kylällä kuultu, että näinkin voisi käydä.

Pilkettä silmäkulmassa

Vietämme perheenä pitkän viikonloppuloman aina palvelutaksikokouksien yhteydessä. Olemme vierailleet samoissa paikoissa, joissa Heikki lapsena on ollut oman perheensä kanssa. Se luo aika nostalgisen tunnelman; me kun appivanhempien kanssa olemme vielä kuitenkin "nuoria". Huomionarvoista on, että lapset ovat oppineet kiitettävästi Suomen karttaa kokouskaupunkien vaihdellessa. Ikimuistoisin kesäinen kokousmatka taitanee olla Iisalmi, johon matkustimme poikkeuksellisesti raiteita pitkin. Viimeiset kilometrit vietimme veturissa, jossa koimme kyllä lähes villin lännen tunnelmaa.

Kun saa ensikosketuksen "taksamiiseen" 90-luvulla tangomarkkinoilla, ote-



Haapojan perheen lapset ovat kokeneita kokouksissa kävijöitä.

taan akalta kuin akalta kyllä luulot pois täällä Etelä-Pohjanmaalla. Luultavasti ilman sen aikaista Nurmon taksikoppia ja pilke silmäkulmassa myhäileviä kuskeja olisi emännyyden ura jäänyt lyhyeksi. Vaikka viimevastuu oli kuulijalla, oli tautalla silti hyvä tahto ja kannustus. Tuli-kin jo mainittua, että aika kultaa muistoja, mutta kyllä lämmöllä muistelee noita "pappoja", joiden kanssa kopilla könnättiin ja odoteltiin kyytejä. Siihen aikaan siellä kaikkien kahvikupit mahtuivat samaan pöytään.

Tienpäällä työssä ja vapaalla

Tällä hetkellä meillä perheenä, suurin ja "mullistavin" tulevaisuuden suunnitelma ajoittuu kevääseen 2016. Meillä on toki alituisen mielessä lähiajan tavoitteita, jotka liittyvät omaan terveyteen, hyvinvointiin, varallisuuteen, ammatilliseen osaamiseen, omaan yritykseen ja sen kehittämiseen. Teemme kuitenkin varsin ponnekkaasti valmistavaa työtä sille, että meille sitten reilun vuoden päästä muuttaa pieni chowchow -pentu.

Kun on lapsesta asti tottunut siihen, että vanhempi tai vanhemmat ovat pal-

jon tien päällä, ei alituisen ajattele, mitä kaikkia vaaroja matkan varrelle mahtuu. Olemme eläneet aikaan, jolloin ammattikuljettajat soittivat kotiin puhelinkoipeista, jos sattui olemaan kolikoita mukana. Kului päiviä; mitään ei kuulunut; silti luotettiin kaiken olevan kunnossa. Se epätoivo, kun ei toista saa tien päältä kiinni, on kyllä yksi tämän ammatin varjopuolista.

Kokosimme aamulla lasten kanssa keittiön seinälle perhekalenteria, joka koostuu neljästä seuraavasta viikosta. Viimeiselle viikolle kirjoitimme Vierumäki. "Pyydetäänkö perjantai vapaaksi koulusta?" kuului aamupalapöydästä. Niin, meidän perheelle palvelutaksien kokoukset ovat tauko arjesta, perheen yhteistä aikaa kodin ulkopuolella. Lapset alkavat olla jo sen ikäisiä, että odottavat kriittisinä kokouspaikkojen aktiiviteettitarjontaa; äiti valmista aamupalaa, jolle saa vain kävellä. Aika menee niin siivillä; ihan juurihan me vasta aloitettiin tää uusi elämä yrittäjinä! Monta kokousta on kuitenkin jo plakkarissa; monta uutta tuttavuutta. On kiva tavata teitä kollegoita taas!

■ Terhi ja Heikki Haapoja



SUOMEN
PALVELUTAKSIT RY

1975 **40** 2015

Syyskokouksen 2014 päätöksellä Suomen Palvelutaksit ry ei järjestä erillistä syntymäpäiväjuhlaa. Juhlavuoden haluttiin koskettavan kaikkia jäseniä ja siksi Suomen Palvelutaksit ry:n jokainen autoileva jäsen on saanut juhluvuoden kunniaksi 40 euroa alennusta jäsenmaksustaan.

Juhlavuonna myös uudet jäsenet saavat merkittävän edun: 110 euron liittymismaksulla saa kahden vuoden jäsenyyden (2015 ja 2016), joten kynnys liittyä jäseneksi on juhluvuonna rahallisesti lähes olematon. Lisätietoja jäseneksi liittymisestä saa minulta tai varapuheenjohtaja Jouko Lehdolta.

Lars Lindroos
Puheenjohtaja

Löytyykö muistoja?

Suomen Palvelutaksit ry:n 40-vuotishistoriikki on työn alla. Mikäli sinulla on mukavia muistoja tai kivoja kuvia, jotka liittyvät Suomen Palvelutaksien toimintaan, otathan yhteyttä: tiedottaja@suomenpalvelutaksit.fi



Suomen Palvelutaksit ry:n jäsenyrittäjät

PAIKKAKUNTA	YRITYS / AUTOILIJAJÄSEN	SÄHKÖPOSTI / KOTISIVU	PUHELIN
ESPOO	Espoon Monitoimitaksi Oy	teuvo.ranta@pp1.inet.fi	0400 100 612
FORSSA	Taksi J. Korsi		0400 311 400
HAMINA	Taksipalvelut Liinamaa Ay		05 344 7300
HAMINA	Tommi Liinamaa	tommi@liinamaa.fi	0400 633 633
HEINOLA	Palvelutaksi Lahtinen Pekka Oy		050 523 0426
HELSINKI	Oy Handicab Ab	riitta.henriksson@handicab.fi	0500 400 900
HELSINKI	Pääkaupunkiseudun Taksit Oy	anssi.halminen@helsingintaksipalvelu.fi, www.helsingintaksipalvelu.fi	040 731 8384
HYVINKÄÄ	Hyvinkään Tila-Autot Oy	petri.salonen@hyvinkaantila-autot.fi	040 500 452
HÄMEENLINNA	Palvelutaksi Ylitalo Riitta	teuvo.ylitalo@aina.net	0400 481 090
IKAALINEN	Taksipalvelu Anssu Rantala Ky	anssu@ippnet.fi	
IMATRA	Imatran Invataksipalvelu Lampinen Oy	toimisto@imatraninvataksi.fi	0400 252 359
IMATRA	Vuoksen Invataksipalvelu	timokosonen@elisanet.fi	040 844 6069
JÄMSÄ	Palveluautot Heino Yrjö		0400 242 529
JÄRVENPÄÄ	Invataksi Terva-aho Hannu	kari.a.salomaa@gmail.com	0400 432 849
KAUHAJOKI	Kauhavan Palvelutaksi	ahola.timo@netikka.fi	0500 641 067
KAUHAJOKI	Palvelutaksit Janne Kortesuoma Ky	janne.kortesuoma@pp.inet.fi	0400 367 990
KAUHAJOKI	Vihdanmäki Oy		0500 532 511
KERAVA	Rotaxi Oy	pekka.tahvanainen@pp.inet.fi	040 700 8465
KISKO	Auranen Hannu		
KISKO	Nurmi Ahti		
KIURUVESI	Invataksi Kärkkäinen Heikki	heikkijkarkkainen@gmail.com	0400 277 590
KOTKA	Nortamaa Oy	invataksi.nortamaa@kymp.net	05 218 4455
KOTKA	Palvelutaksi Metsola Matti		040 512 6998
KOTKA	Palvelutaksi Vanhala Ky	paltava@kymp.net	05 288 777
KOUVOLA	Merin Pirssi	meri@jyrkipakkanen.fi	040 702 3554
KOUVOLA	Taksi Eero .S. Hämäläinen Oy		0400 557 614
KOUVOLA	Taksi Ijäs Anne	posti@tilaustaksit.fi	0400 940 050
KOUVOLA	Taksipalvelu Oinonen Ky Mari Hyppönen	info@taksipalveluoinonen.fi	0400 777 667
KOUVOLA	Tilaustaksit K. Sydänmaanlakka Ky	posti@tilaustaksit.fi	0400 552 350
KOUVOLA	Tmi Saku Sydänmaanlakka	posti@tilaustaksit.fi	040 503 8050
KUOPIO	Kuopion Tila-auto Oy	juha.tabell@tila-auto.com	017 363 4420
LAHTI	Invataksi Niemi Heikki		0400 497 577
LAITILA	Lindroos Lars	lars.lindroos@lailanet.fi	0500 320 240
LAPPAJÄRVI	Palvelutaksi Luoma	vesa.luoma@pp1.inet.fi	0400 744 399
MIKKELI	Mikkelin Invataksi Ky	toimisto@starcabmikkeli.fi	015 161 030
MÄNTSÄLÄ	Mäntsälän Palvelutaksi Ky	tomi.vahakangas@palvelutaksi.inet.fi	0400 346 730
NURMES	Invataksi Ryhänen Asko		
NÄRPIÖ	Närpes Invataxi	mikael.juth@ingvesresor.fi	0400 261 058
PERNIÖ	Invataksi ja tilausliikenne Jalonen Oy		
PERTUNMAA	Taksipalvelut Lehto	info@taksipalvelutlehto.fi	040 557 0447
PORI	Invataksi Kuusisto Tauno		0400 22 8855
PORI	Porin Invataksi Oy	ari.ronni@dnainternet.net	02 633 5871
PORI	Taksiliikenne Koskinen Tarmo	tarmo.koskinen@dnainternet.net	0400 328 283
PUUMALA	Palvelutaksi Maijukka	maija.narinen@luukku.com	050 589 3066
PYHÄSALMI	Palvelutaksi Kari Jaatinen		
RAISIO	Lounais-Suomen Palvelutaksi		050 313 2274

PAIKKAKUNTA	YRITYS / AUTOILIJJA	SÄHKÖPOSTI / KOTISIVU	PUHELIN
RAUMA	Rauman Tilataksipalvelu Oy	harri@raumantilataksipalvelu.fi	044 593 3403
SALO	Perniön Taksipalvelu Katja Kikas		
SALO	Suveri & Lintula Oy	suverilintula@suverilintula.fi	040 586 2294
SAVONLINNA	Juutin Liikenne	savonlinna@juutinliikenne.fi	015 536 550
SEINÄJOKI	Haapoja Heikki ja Terhi	betexet6oy@gmail.com	040 550 3919
SEINÄJOKI	J. Haapoja Oy	juhani.haapoja@gmail.com	0400 361 430
SEINÄJOKI	Seinäjoen Palvelutaksi, Esko Patteri	palvelutaksi@netikka.fi	0500 767 617
SUHMURA	Invataksi Hirvonen Veijo		0400 650 262
TAMPERE	Invataksi Västilä Marko	marko.vastila@pp.inet.fi	0400 336 173
TAMPERE	Palvelu-Taxi Mäkinen Jarmo	jarmo.makinen@barbus.fi	0500 974 900
TAMPERE	Taksipalvelu Arvo Laine		040 522 3760
TAMPERE	Tilausliikenne Vuolle Atro Oy		0400 630 476
TURKU	Antin Invataksi Oy	anttialander@hotmail.com	040 744 8291
TURKU	Invataksi Niko Lehtonen Oy	nikke78.lehtonen@gmail.com	0500 113 311
TURKU	Invataksi Vehviläinen Petri		0400 996 559
TURKU	Invataksipalvelu Turku Oy	rosita.kallio@gmail.com	0400 999 999
TURKU	Kuljetus Fröberg	henrik.froberg@gmail.com	0400 725 511
TURKU	Laine Yhtiöt Oy	rami.laine@laine-yhtiot.fi	0400 326 812
TURKU	Marikan Invataksi Oy	marikaninvataksi@gmail.com	0440 991 191
TURKU	Markon Invataksi Oy	markoninvataksi@taksi.fi	0440 220 440
TURKU	Palvelutaksi Arto Liikanen	ritva.malkki@elisanet.fi	040 707 8888
TURKU	Palvelutaksi Susa Kosonen-Harkka	susa.kosonenharkka@jippii.fi	050 569 0393
TURKU	Palvelutaksit Turku Oy		0500 200 000
TURKU	Suomen Citytaxi Turku Oy		0500 200 000
TURKU	Taksi Turku Oy		0440 410 041
TURKU	Taksibussit Oy Turku	taksibussit@taksi.fi	
TURKU	Taksipalvelu Laine Osmo Oy	invataksi.laine@elisanet.fi	0400 975 613
TURKU	Taksipalvelu Ylikännö		044 504 5463
TURKU	Tommin Invataksi Oy	taksitommi@gmail.com	02 536 9369
TURKU	Turun Erikoistaksit Oy		02 236 2999
TURKU	Turun Invataksit Oy	simo.soini@taksi.fi	044 744 7070
ULVILA	Ulvilan Palvelutaksit A&E Salo Oy	ulvilan.palvelutaksit@dnainternet.net	
UUSIKAARLEPYÄ	Nykarleby Sjukhem		06 788 9020
UUSIKAUPUNKI	Tilautaksi Sjöberg Matti		0400 236 257
VAASA	Invataksi K & J Niemi	invataksiniemi@netikka.fi	06 315 5771
VAASA	Vaasan Invataksipalvelu Ky	vaasantaksipalvelu@netikka.fi	06 315 1111
VIITASAARI	J. Paanasen Liikenne Oy		0400 571 040
VÄHÄKYRÖ	Kyrönmaan Palvelutaksi		
TURKU	Turun Seudun Invataksit ry	invataksi@invataksi.com	02 233 2233

Huolehdiathan siitä, että yhteystietosi jäsenrekisterissä ovat oikein!



**Muutokset ja korjaukset yhteystietoihin voi ilmoittaa
www.suomenpalvelutaksit.fi-sivuston lomakkeella**
tai jouko.lehto@suomenpalvelutaksit.fi tai
tiedottaja@suomenpalvelutaksit.fi tai puh. 040 503 6149.
Mainitse muutosta tehdessäsi myös jäsennumerosi,
joka löytyy lehden osoitelipukkeesta!



Tilataksien Ykkönen

Mercedes-Benz Citan, Vito, V-sarja ja Sprinter
Menestystarina jatkuu...



Mercedes-Benz

www.mercedes-benz.fi/tila-autot

Lähde: Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi, Mercedes-Benzin taksimarkkinaosuus 27,68%, 1-2/2015.