

Seinäjoelta Vaasan suuntaan. Lähemme matkaan kaikki tai ei mitään -periaatteella, Johanna Pahkakangas toteaa.

- Mielenkiintoista nähdä, pystymmekö huomaa jotakin uutta ja pysyvää, hän jatkaa.

Yritys kuljettaa matkustajia tilausten perusteella jokaiselle lähtevälle tai tulevalle lennolle. Asiakas ilmoittaa tilauksen yhteydessä, tarvitseeko paluukyydin ja milloin.

- Myöhemminkin paluusta voi tietysti ilmoittaa joko soittamalla, tekstiviestillä tai sähköpostilla, kun tarve varmistuu, Pahka-

Johanna Pahkakangas iloitsee uudesta reitistä, jolle uskoo olevan kysyntää. KUVA: HEIKKI HAKANEN

Kutsuperusteinen liikennöinti on tällä seudulla melko uutta. Reitissä on potentiaalia Seinäjoelta Vaasan suuntaan. Lähemme matkaan kaikki tai ei mitään -periaatteella.

kangas vinkkaa.

He ajavat reittiä aluksi pikku-bussilla, mutta tarvittaessa matkaan lähdetään linja-autolla.

- Kalusto valitaan lähtijämäärien mukaan, Pahkakangas ker-

too.

Evijärveläisyrittäjä on toiminut 20 vuotta ja laajentanut toimintaansa Seinäjoelle. Perheenjäsenistä kolme työskentelee yrityksessä, ja lisäksi heillä on 12 työntekijää.

Seinäjoen toimipaikkavastaa Johanna Pahkakangas väläyttää, että Vaasan ja Seinäjoen väli kiinnostaa yritystä lentokenttäläikenteen lisäksi muutenkin.

- Mikäli ilmenee tarvetta lisäliikenteelle esimerkiksi Seinäjoelta Vaasan keskustaan tai satamaan, mietimme sitä sitten, kun olemme saaneet kokemustaan käynnistyvistä lentokenttäkuljetuksista.

- Toistaiseksi meillä ei kuitenkaan ole muita suunnitelmia reitille. Kaikki riippuu siitä, miten saamme asiakkaita ja palautetta käynnistyvästä reitistä, Pahkakangas lisää.

Vaasan suosio kasvaa jatkuvasti lomamatkailijoiden keskuudessa. Vaasasta lentää vuodessa noin 300 000 matkustajaa, joista noin 40 prosenttia ulkomaille.

Reittilentojen lisäksi kaupun-

gista lentää tänä talvena kaksi charter-lentoa viikossa Kanariansaarille ja keväällä Turkkiin kaksi lentoa viikossa. Lisäksi lentoja on satunnaisesti Haniiaan, Rodokselle, Mallorcalle sekä uutena kohteena Kroatian Zadariin.

- Luulen kyllä, että reitille on kysyntää. Sen verran ahkerasti puhelin on soinut viime päivinä, kutsureittiliikenteen Seinäjoen ja Vaasan välillä aloittava Johanna Pahkakangas arvioi.

Cup (KPC) -turnauksen Uumajassa tammikuussa 2015.

- Useamman viikon olemme treenanneet, kahvitelleet ja viestitelleet yhdessä hyvän joukkuehengen luomiseksi, vaasalaisjoukkueen kapteeni **Juha-Matti Järvinen** toteaa.

Järvisellä on pelitaktiikka valmiina.

- Alkuun ja loppuun kannattaa tietenkin laittaa sellaiset pelaajat, joilla pää kestää parhaiten paineita.

Otteluita pelataan niin kaksin- kuin nelinpeleinä. Avausottelussa tosin pelaa koko yhdeksän hengen joukkue. Joukkue,

Stefan Sellberg oli viime vuonna vaasalaisjoukkueen kapteeni Uumajassa. KUVA: ILKKA KITILÄ

joka ensin voittaa 20 ottelua, voittaa turnauksen.

Maaottelu alkaa perjantaina kello 11. Maaottelu jatkuu lauantaina kello 10. Sunnuntain pelataan kello 14 julkisturnaus.

Vaasalaisjoukkueen pelaajista osa on valittu mukaan karsinnoilla, osa vanhoilla meriiteillä.

- Karsinnat pidettiin syksyllä. Niihin osallistui noin 20-30 vaasalaispelaajaa. Neljä parasta valittiin mukaan, Järvinen sanoo.

EU-laivatukihakemuksen oltava valmis maanantaina

JARI JURKKA

VAASA Vaasan ja Uumajan yhteinen hanke uudesta laivasta Merenkurkun liikenteeseen elää kohtalon hetkiä. Maanantaina pitäisi lähteä tukirahahakemus Euroopan unionin komissiolle.

Liikenneministeri **Anne Berner** pitää hanketta hyvänä. Hän on keskustellut asiasta ruotsalaisen kollegansa kanssa. Ensi viikolla ministeri on pyydetty asiaa koskevaan rahoituspalaveriin.

Kaikkiaanhan on kysymys noin 150 miljoonan euron kokonaishankkeesta. Laivan osuus pyörii noin 130 miljoonassa

eurossa.

Jo nyt on Vaasa käyttänyt yksin reilut 10 miljoonaa euroa sataman ja sinne suuntautuvien kulkuväylien infraan.

Midway Alignment -hanke on äskettäin muovautunut Uumajan ja Vaasan puoliksi omistamaksi Midway Alignment Oy:ksi. Sen uusi hallitus on vasta aloittamassa toimintaansa ja salaisuuden verkko on tiuha.

- Minä en kommentoi tätä asiaa sanallakaan. Me työskentelemme koko ajan kovasti myös tämän hankkeen kanssa, hallituksen jäsen kansanedustaja **Joakim Strand** paljastaa.

Kaupunginjohtaja **Tomas Häyry** on monisanaisempi. Hän kertoo asian valmistelun olevan vahdissa. Samalla hän kumoaa väitteet valtuuston joulukuussa muuttaman laivayhtiön kahden miljoonan euron kassalainan vaihtamisen pääomasijoitukseksi olleen toimenpide laivayhtiön konkurssin välttämiseksi.

- Järjestelyllä varmistettiin laivayhtiön hallitukselle laajemat toimintamahdollisuudet, Häyry linjaa.

Hankkeen mielenkiintoisuutta ja samalla läpimenomahdollisuuksia on lisännyt sen yhteis-pohjoisuus sekä roppakau-

palla uutta meriteknologiaa ja ympäristöystävällisyyttä sisältävä laivakonsepti. Tässä on laivan suunnittelija Wärtsilä avainroolissa. Sillä on mahdollisuus jopa moottoreiden ja laitteiden hinnoittelussa ottaa huomioon hankkeen ainutlaatuisuus, pilottimaisuus. Tosin laivanrakennuksen urakkatarjouksiin on vielä pitkä matka.

Nämä tekijät huomioon ottaen olisi aika uskomatonta, mikäli Suomen hallitus ei suhtautuisi tällaiseen teknologiseen kärkihankkeeseen myönteisesti.

Kysymys ei tietenkään ole pikurahoista. Projektissa on läh-

detty siitä, että Suomen valtion osuus olisi 45 miljoonaa euroa. Näiden rahojen myöntämiselle pitäisi Suomen hallituksen ytimen, puoluejohtajista koostuvan hallituksen talouspoliittisen ministerivaliokunnan antaa siunaus.

Kun puhutaan hakemusten ja hankkeiden takarajoista, EU osoittaa aina luovuutta.

Maanantaina komissiolle pitää lähteä virallinen tieto hankkeesta ja sen rahoituksesta. Kuinka sitovia päätöksi oikeasti tarvitaan, ei kukaan kuitenkaan taida tietää. Ehkä aikaa jatkopapereiden lähettämiseen onkin pari

viikkoa lisää, jos niitä oikein halutaan ja maan hallituksen tahdonilmaus on tarpeeksi vakava. Tietysti myös Ruotsista on hakemukseen liitettävä asialliset ja riittävät ja hyväksyvät dokumentit.

Ruotsista välittyneet uutiset kertovat, että Uumaja ja norbotenilaiset ovat valmistautumassa rahoittamaan myös Ruotsin valtion osuuden eli 33 miljoonaa euroa omien paikallisten ja kaupungin 13,5-21 miljoonan euron osuuden lisäksi.

Uskoa hankkeen loppuun viemiseen ei siis puutu lähten toiselta puolelta.

Midway Alignment -hanke

■ Midway Alignmentin ensimmäinen vaihe on toteutettu. Kustannus yli 20 miljoonaa euroa.

■ Sisälsi muun muassa infrastruktuurin päivittämisen, tilapäisen laivaratkaisun, kuljetusratkaisujen analyysin ja tulevaisuuden kuljetusratkaisujen konseptin.

■ Lisäksi se sisälsi maainfrastruktuurin muutoksen analyysin, uuden laivan suunnittelun, uuden maainfrastruktuurin hahmottelun ja suunnittelun.

■ Kunnat valmistelevat parhaillaan Midway Alignmentin toista vaihetta. Kustannus 150 miljoonaa euroa.

■ Jatkohankkeen tavoitteena on edelleen eri kuljetusmuotoja yhdistävän logistiikkaverkoston kehittäminen.

■ Tämä puolestaan luo teollisuudelle, kaupalle ja muille toimijoille tarpeellisen infrastruktuurin alueelle.

■ Merenkurkun uusi laiva on osa tätä kokonaishanketta, mutta kuitenkin sen ratkaiseva lenkki, jonka varassa koko hankkeen jatkuminen on vuoden 2015 jälkeen.

■ Jatkohankkeen olennainen osa on logistiikkaverkoston investointien rahoitus.



PAKKASEEN!

Ulkoilutakki

Erä talvitakkeja

Uuden vuoden lopuksi 2016

Laihtu!
mutta oikeista laihduttajista!

Ale

Ale

ALE
KIIHTYY!