

Puhelin: 010 665 3914
Sähköposti: al.kotimaa@aamulehti.fi

Onko Veikkauksen jokerimies naurettava vai aito?

TUOMO BJÖRKSTEN
SARI TORVINEN
Aamulehti

Veikkaus kajoaa ensi viikolla yhteen suomalaisuuden pyhimistä rituaaleista: lauantain lottoarvontalähetyksen menee uusiksi.

Mukaan tulee jokerimies, jonka tehtävänä on juontaa perinteinen jokeriarvonta. Jokerimies on värikäiseen asuun pukeutunut mieshenkilö, joka seikkaillee lähetyksessä.

Toinen merkittävä uudistus liittyy interaktiivisuuteen. Jatkoksa katsojat voivat ottaa osaa lähetyksen tekemiseen Veikkauksen internet-sivujen kautta.

Veikkaus ei kuitenkaan vielä suostu paljastamaan, mitä interaktiivisuus tarkoittaa käytännössä.

Aamulehden lukijat kommentoivat uudistusta laajalla haitarilla: "naurettavaa, lastentarhatouhua, arvokkuus takaisin, hauska, hyvältä näyttää".

Tero Juuvinmaa Mainostoimisto PHS:stä toivoo jokerimiehelle positiivista ja innostunutta vastaanottoa. Hahmo on hauskuuttaja mallillisella tavalla. Suomalaisille ei sovi liian räväkkä show.

Jokeri-hahmo oli alusta alkaen itsestäänselvä. Sitä epäillimme, että jokereita on niin paljon elokuvissa ja urheilussa, että miten meidän jokerimme niistä eroaa.

Loton jaloissa
Veikkauksen tiedotuspäällikkö Riitta Nissi kertoo, et-

tä Jokeri on kansan keskuudessa mielletty aina Loton oheispeliksi. Veikkaus yrittää korjata tilannetta tällä uudistuksella.

Jokeriin tulee lukumääräisesti enemmän voittajia. Uusi rivi hinta on kaksi ja voittosumma miljoona euroa.

Äkkiseltään uudesta jokerihahmosta tulee kuitenkin mieleen lastenohjelmat. Onko se tarkoitus?

– Missään nimessä tällä ei. Tällä on haettu modernia hahmoa pelille, joka uudistuu reippaalla kädellä, Nissi vastaa.

→ **Lotossa arvotaan sunnuntaina 6,9 miljoonan euron voittopotti. Huomenna kerromme potin vaikutuksista.**



Nyt Lehti ilmaiseksi. Ranska ryhtyy tarjoamaan nuorille ilmaista sanomalehteä pönkittääkseen horjuvaa printtimediaa ja lisätäkseen lukuharrastusta. Suunnitelman mukaan kaikki 18–24-vuotiaat saisivat vuoden ajan kerran viikossa haluamansa sanomalehden. Kulttuuriministeri Frederic Mitterrand esitteli suunnitelman hallitukselle keskiviikkona.

Oulun maaherra ampui kaksi hirvää yhdellä luodilla

OSUI. Oulun läänin maaherra Eino Siuruainen ampui keskiviikkona kaksi hirven vasaa yhdellä laukauksella.

Sanomalehti Kalevan verkkosivut kertoivat, että maaherra oli tähdännyt ensin hirvilehmää, mutta koska ei nähnyt vasoja, ei voinut ampua sitä. Lehmän

lähdettyä seurue näki hirven vasan korvat ja neuvonpidon jälkeen todettiin, että nyt voi ampua.

Luoti meni molempien vasojen niskaan läpi. Siuruaisen metsäretkessä oli muutenkin menneen ajan henkeä.

Vieraana oli Karjalan tasavallan päämies Sergei Katanandov, joka alustavien tietojen mukaan ampui keskiviikkona yhden vasan. AAMULEHTI

Mistä kysymys

Miten luoti kimpoaa hirvestä ihmiseen?

PÄIVI PEKKALIN
Aamulehti

Kuusitoistavuotias nuorukainen haavoittui lauantaina metsästysonnettomuudessa Uudessakaarlepyyssä.

Onnettomuus sattui, kun metsästysseurue oli lähtenyt jäljittämään haavoittunutta hirvää. Yksi metsästäjistä sai hirven tähtäimeensä ja laukaisi hirvikiväärinsä. Luoti osui hirveen, mutta kimposi siitä muutaman sadan metrin päässä olleen nuoren miehen selkään.

Miten luoti voi kimmta hirvestä ihmiseen, viestintäpäällikkö Klaus Ekman Metsästäjien keskusliitosta?

– Luoti on osunut hirven luuhun tai sisäelimeen. Luoti menee hirven läpi, ja tässä tapauksessa se on tehnyt jyrkän kulman ja kääntänyt suuntaa.

– Nuori mies on ollut noin 300 metrin päässä, mutta ei ampumalinjalla.

Onko vastaavanlaisia luodin kimpoamisista johtuneita onnettomuuksia sattunut ennenkin?

– Yli kymmenen vuotta sitten Oulun eteläpuolella sattui paljon huomiota saanut onnettomuus. Teerisuolla ollut metsästäjä ampui puussa istunutta lintua lintuluodilla. Luoti käänsi suuntaa ja osui kolmen kilometrin päässä olleeseen ampujan veljeen, joka menehtyi.

Miten tavallisia ampumaseen aiheuttamat metsästysonnettomuudet ovat?

– Ampuma-aseiden aiheuttamia henkilövahinkoja korvataan vuosittain 15–30. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia on vuosittain 0–2.

Laaksovirta harhautti hallitusta alusta pitäen

Destia: Yhtiön hallitus ei ottanut riittävästi selvää, mitä toimitusjohtaja puuhasi

PIRKKO TAMMILEHTO
Helsinki

Valtio hakee omistamansa Destian entiseltä toimitusjohtajalta Jukka Laaksovirralta kuusinumeroista korvausta yhtiölle aiheutusta vahingosta.

Keskiviikon A-Studiossa valtion omistajaohjauksen osaston päällikkö, ylijohdaja Pekka Timonen pohtii, että summa voi nousta jopa yli 600 000 euroon.

Korvausvaatimus täsmentyy, kun Helsingin rikospoliisi on

saanut valmiiksi rikostutkinnan väitetyistä väärinkäytöksistä. Tutkinta on valmis lähipäivinä.

Destian hallitus erosi tiistaina, kun yhtiöstä tehty erityinen tarkastus valmistui. Sen mukaan hallitus ei ollut hoitanut valvontaa ja selonottovelvollisuuttaan osakeyhtiölain mukaisesti.

Hallitus sai moitteita myös yhtiön sisäisen valvonnan heikosta järjestämisestä.

Suurin syyllinen on kuitenkin Laaksovirta, joka oli ylittänyt valtuutensa ja tehnyt yhtiön edun vastaisia sopimuksia hallituksen tietämättä.

Omistajaohjauksesta vastaava

ministeri Jyri Häkämies (kok) pitää Destian hallituksen eroa välttämättömänä. Se päätti kuitenkin erota itse.

Destian työntekijät haluavat aikalisän yt-neuvottelulle, kunnes yhtiölle on saatu uusi hallitus. Destiassa neuvotellaan lomautuksista ja 250 työpaikan lakkauttamisesta.

Tilintarkastaja lupiin alle Laaksovirta onnistui harhautamaan hallitusta aina siitä asti, kun hänet valittiin vuonna 2006.

– Toimitusjohtajalla oli omat tavoitteet, eivätkä ne olleet yhtiön edun mukaisia, totesi Timonen.

Sekä Destian hallitus että virkamiehet luottivat toimitusjohtajaan liikaa.

– Luottamus hyvä, kontrolli paras-periaate ei tässä toiminut

Omistaja voi saada toimitusjohtajan työstä tietoa vain yhtiön hallitukselta ja tilintarkastajilta, ja Destiassa tilintarkastajatkaan eivät raportoineet hallinnossa esiintyvistä puutteista.

Valtio teettää erillisen selvityksen tilintarkastajan työstä. Kevään yhtiökokoukseen asti Destian tilit tarkasti Ernst & Young, sen jälkeen Deloitte & Touche.

Ernst & Young tarkastaa monen valtionyhtiön tilit. Timonen korostaa, että kyse on yksittäisestä tilintarkastajasta.

Destiassa Ernst & Youngin vastuullinen tilintarkastaja oli KHT Jarmo Lohi.

Destian väliaikaisessa hallituksessa ovat Timosen lisäksi finanssisihteeri Jarmo Väisänen ja Ipo Nuutinen valtio-neuvoston kansliasta. Nuutinen oli eronneessa hallituksessa.

Tausta

Omaan pussiin

Destian ex-toimitusjohtajan Jukka Laaksovirran epäillään ohjanneen rahakkaita konsultti- ja rahtisopimuksia yhtiölle, joita Laaksovirta ja tämän liike-

kumppani Markku Saarikangas omistivat. **Jukka Laaksovirta erosi** toimitusjohtajan tehtävistä toukokuun lopussa 2009. Hänet valittiin Destian johtoon vuonna 2006. **Nimetön vihje** väärinkäytöksistä tuli kesällä 2008.

Uusi, riippumaton asiantuntijahallitus nimetään mahdollisimman pian.

Häkämiehen mukaan valtionyhtiöihin luodaan väylä, jonne väärinkäytöksiä epäilevät voivat nimettömänä sanoa asiansa.

– Sen pitää olla jokin ulkopuolinen tahon, todennäköisesti tilintarkastusyhteisö.

Destian hallitus sai ensimmäiset vihjeet Laaksovirran väärinkäytöksistä nimettömiltä

tahoilta viime vuoden kesällä. Hallitus kuitenkin uskoi toimitusjohtajan selityksiä.

– Valtionyhtiöihin laaditaan eettinen koodisto, jotta ihmiset tietävät, mikä on sallittua. Kun Laaksovirta valittiin, omistajan olisi pitänyt saada tietoonsa, että hänellä oli valtiolle verovelkaa, Häkämies sanoo.

Pirkanmaalla Destia purki yksipuolisesti Lempäälän uimahallin urakkasopimuksen.

Bensa-autoja muutetaan sähköllä käyviksi

Raine Lehtoranta/Aamulehti

eAjokki: Volvon Ruskon tilat heräävät henkiin; Tampere voi kasvaa sähköautokeskukseksi

KARI PITKÄNEN

Tampereen seutu kaipaa kiipeästi uusia teollisia työpaikkoja menetettyjen tilalle. Autojen muuntaminen sähköllä toimiviksi voi tuoda työtä kymmenille. Tyhjäksi jäänyt Volvon bus-sitehdas Tampereen Ruskossa on syysateessa masentava näky. Ilmassa on kuitenkin jo hiven toivoa.

Tampereen kaupunkiseudun kehitysyhtiö Tredea, Tampereen Ammattikorkeakoulu sekä Sähköautot – Nyt! -yhteisö ovat käynnistämässä eAjokki-kehityshankkeen. Tavoite on noin 4000 euron hintainen "muunnoskiti", jota voitaisiin valmistaa sarjatuotantona ja sijoittaa eri mallisiin henkilöautoihin.

Sähkömoottorista ja akuista halutaan modulaarisia, jolloin ne voidaan kiinnittää polttomoottoriin sijaan kuin legopaliikat. Muutostyö kestäisi erikoistuneessa korjaamossa vain muutaman päivän.

Ruskosta varataan tiloja lisäksi yksittäisille, omia muutostöitä tekeville sähköautoharrastajille.

Tredea on tarjonnut eAjokki-hankkeelle alkupääomaa noin 200 000 euroa. Jos toiminta käynnistyy suunnitellusti, rahoitus järjestetään päivitetyn Tampereen seudun osaamiskeskusohjelman kautta.

– Autoteollisuuden markkinat ovat uusjaossa ympäristövaatimusten ja uusien innovaatioiden vuoksi. Tampereen seudulla on hyvä mahdollisuus saada osansa kehityksestä, Ari Tuulensuu sanoo.

eCorolla koeajoon

Tampereen sähköautohanke ja sen vetäjä esittelee ensi viikolla Helsingissä. Tilaisuudessa on myös koeajettavana eCorolla, ensimmäinen Sähköautot – Nyt! -verkoston aktiivien sähkökäyttöiseksi muuttama henkilöauto.

eCorollaa on rakennettu harrastajien talkootyönä Hausjärven Hikiällä. Tampereen Ruskoon tarjotaan aluksi saman mallin 20 kappaleen suuruisen, entistä kehittyneemmän "B-sarjan" toteuttamista.

Rakentamisen yhteydessä tutkitaan sähköisen ajoneuvoteknologian kehittämistä tuottaviksi yritystoiminnaksi. Myös kaupunkibussin muuttaminen hybridikäyttöiseksi on mahdollista. Hybridi tarkoittaa, että poltto- ja sähkömoottorin yhdistelmä.

– Sähköajoneuvot kehittyvät älykoneiksi ja tietoverkkoja käyttäviksi langattomiksi mobiililaitteiksi, Sähköautot – Nyt!-verkoston koordinaattori Erkki Leinonen kuva.

– Jatkossa tarvitaan sähkö-, elektroniikka- ja ohjelmistokehityksen yhteensovittamista. Pirkanmaalla on tähän painot-

tunutta huipputasoa osaamista sekä metalli- ja konepajateollisuuden perinteet. Uuden eCorollan ohjelmistojen päätekijätkin ovat tamperelaisia.

Sarjatyö haaste

Sähköautoharrastajilla on jonnossa noin 1 700 asiakastilasta sähköautomuunnoksista, kunhan tarvittava tekniikka ja työmenetelmät on kehitetty valmiiksi. Tavoite on noin 4000 euron hintainen "muunnoskiti", jota voitaisiin valmistaa sarjatuotantona ja sijoittaa eri mallisiin henkilöautoihin.

Sähkömoottorista ja akuista halutaan modulaarisia, jolloin ne voidaan kiinnittää polttomoottoriin sijaan kuin legopaliikat. Muutostyö kestäisi erikoistuneessa korjaamossa vain muutaman päivän.

Ruskosta varataan tiloja lisäksi yksittäisille, omia muutostöitä tekeville sähköautoharrastajille.

Tredea on tarjonnut eAjokki-hankkeelle alkupääomaa noin 200 000 euroa. Jos toiminta käynnistyy suunnitellusti, rahoitus järjestetään päivitetyn Tampereen seudun osaamiskeskusohjelman kautta.

– Autoteollisuuden markkinat ovat uusjaossa ympäristövaatimusten ja uusien innovaatioiden vuoksi. Tampereen seudulla on hyvä mahdollisuus saada osansa kehityksestä, Ari Tuulensuu uskoo.

Fakta

Sponsorit haussa

eAjokki-hankkeelle toivotaan ulkopuolista rahoitusta esimerkiksi Tampereen kaupungilta, sähkölaitokselta ja TKL:ltä.

Yhteistyömuodoksi tarjotaan mahdollisuutta toimittaa muutostöissä tarvittavaa, aktiivikäyttöä poistettua autoa ja bussikalustoa.

Sähkökäyttöiseksi muuttamisen jälkeen yhteistyötahot ostaisivat sähköajoneuvon itselleen määrättyllä hinnalla.

Uusvanhat sähköajoneuvot tuovat ostajille positiivista ympäristöimagoa ja edistävät uudelleenkäyttöä sekä kiertäystä.

Sponsoreilla on mahdollisuus ostaa myös valmiiksi konvertoituja sähköajoneuvoja.



Tampereen ammattiopiston tuntiopettaja Tommi Siren (edessä) esittelee sähköautoksi muuttuvaa Corollaa tuntiopettaja Jouni Enqvistin (vas.) ja koulutuspäällikkö Vesa Helminen kanssa.

eCorollan uusi versio valmistuu kevääksi

KARI PITKÄNEN

Farmarimallinen Toyota Corolla, vuosimalli 2002, mittarissa 377000 kilometriä, hintaa joitakin tuhansia euroja. Tampereen ammattiopiston opettajat ja oppilaat hiovat tämän aihion sähkökäyttöiseksi eCorollaksi alkavan talven aikana.

– Ensimmäinen eCorolla on

sedan-mallinen. Me halusimme farmarin käyttöarvon eli paremman kuljetuskäyttöä, koulutus- ja bussikalustoa.

Tavoite on, että muutostyöt eivät vaikuta mitenkään auton ajo-ominaisuuksiin tai turvatekniikkaan.

Työn valmistuessa auto on muutokatsastettava, mutta

tyyppihyväksyntää ei yksittäiskappaleelta vaadita. Lopputuloksesta voi tulla vaikka sähköautoharrastajien kaipaama eCorollan 2.0-kehitysversiona.

– Moottori, jäähdytys, polttoainetankki ja pakoputkisto otetaan pois. Moottoritilaan sijoitetaan sähkömoottori ja akut, Helminen kuvaa urakkaa.

eCorollassa nyt käytetyillä kii-

nalaisilla litium-ioniakuilla voi ajaa yhdellä latauksella noin 180 kilometriä. Farmarikori mahdollistaa toisenkin akkusarjan tavaratilaan.

Ammattiopiston eCorolla-hankkeessa on alkuvaiheessa mukana kymmenkunta koulun opettajaa. Lähes kaikki tarvittava asiantuntemus projektiin saadaan omasta talosta.