

AKT **1**

6.2.2024

AUTO- JA KULJETUSALAN TYÖNTEKIJÄLIITON JÄSENLEHTI

akt.fi

Ahtaustyö:
**MERIKONTIN MUKANA
SAAPUU YLLÄTTÄVIÄ RISKEJÄ** s. 28

14 TALVIKELISSÄ

Pohjoisessa -36 astetta on normaali keli.

20 HALLITUKSEN RATKAISUT

Lomautuksista on tulossa iso riski työntekijöille.

22 KEITELEEN TAPAUS

Syytökset vaihtuivat nyt AKT:lle maksettaviin korvauksiin.

SISÄLTÖ

AKT

AUTO- JA KULJETUSALAN
TYÖNTEKIJÄLIITON JÄSENLEHTI

1 | 2024



8



16



32

KANNESSA

Sebastian Hakalax ja Juha Vähäsöyrinki
KUVA Vesa-Matti Väärä

- 4 Presidentin vaaleissa toinen kierros
- 4 Palkat nousevat helmikuun alussa
- 5 Univaje on riski liikenteessä
- 5 AKT:n lausunto – työllisyyttä ei vahvisteta osaamista heikentämällä
- 6 Tieliikennekuolemat vähenivät
- 6 Työriitalain esitykset suosivat työnantajia
- 7 Ulkomaankuljettaja Aki Penttilä "Ei tämä pahaa hommaa ole"

- 12 Tekoälykin tietää: yleissitovuus estää hyväksikäytön
- 14 Talvikelissä tarkenee, kun on kunnan varusteet
- 15 Lapin poliisin tehoisku paljasti ongelmia ajo- ja lepoajoissa
- 18 Vuorotyötä tehnyt vapautuu eläkkeellä harrastamaan
- 20 Lomautuksista tulossa säästöautomaatti
- 22 Keitele joutui maksamaan AKT:lle korvauksia

- 25 Auror Kiseri: ihonväri ja kielitaito vaikuttavat syrjintään
- 26 AKT:n lukijatutkimus
- 28 Tuntematon vaara kontissa
- 30 #STOPNyt #PainavaSyy
- 31 Lentokentät kiinni viiden liiton voimin
- 32 Klassikkobussien pienoismallit koukuttavat yksityiskohdillaan
- 34 Kahvinporotkin kertovat – luvassa on toimintarikas kevät
- 36 Utlandsförare "Inte är det dåligt jobb"

VAKIOT: 3 Pääkirjoitus | 4 Takkunen | 7 Liiton kolumni | 11 Puhetta taloudesta
17 Maailmalta | 38 Koulutuspalsta | 40 Osastot | 42 Viihdevaihte



TOIMITUS

John Stenbergin ranta 6,
00530 Helsinki
PL 313, 00531 Helsinki
09 613 110/vaihde
www.akt.fi

• Aineistot toimitukseen:
toimitus@akt.fi

VA. PÄÄTOIMITTAJA

Sini Silvän
044 412 3009
sini.silvan@akt.fi

ULKOASU

Rohkea Ruusu Oy
Silva Kärpänoja
050 325 8787
silva@rohkearuusu.fi

PAINO

Salon Lehtitehdas,
Salo 2023

ILMOITUKSET

Syntymäpäivä-, kiitos-
ja kuolin- sekä muut
ilmoitukset:

ilmoitukset@akt.fi
tai jäsenrekisteri
09 6131 1244

Osastojen
toimintailmoitukset
aluetoimistojen
kautta.

MUISTATHAN
AKT 2 / 2024
ilmestyy
19.3.

Osoitemuutokset
jäsenrekisteriin
09 6131 1244

TILAUSHINTA

25 e / vuosikerta / 8 nroa
Tilaukset:
jasenrekisteri@akt.fi

ILMESTYMISAIKATAULU 2024

Nro	DL avustajat & osastot	Aineisto-päivä	Ilmestyy
1	18.1.	23.1.	6.2.
2	29.2.	5.3.	19.3.
3	11.4.	16.4.	30.4.
4	6.6.	11.6.	26.6.
5	15.8.	20.8.	3.9.
6	12.9.	17.9.	1.10.
7	17.10.	22.10.	5.11.
8	21.11.	26.11.	11.12.

Reilun puheen ja neuvottelujen aika on nyt

Suomessa on ajautettu epäterveeseen keskustelukulttuuriin. Jopa valtioneuvoston jäsenen, ministerin suusta saa kuulla vihapuhetta työntekijöitä kohtaan.

Sosiaalisessa mediassa ihmisiltä tipahtavat viimeisetkin tavat. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT:n sivustolla kritiikki sallitaan, törkeyksiä ja nimittelyä ei.

Asiaton kielenkäyttö on noussut esiin myös Keitele Groupin tuoreen oikeudenkäynnin myötä. Tammikuussa sai lainvoiman käräjäoikeuden päätös, jonka mukaan Keitele Groupin AKT:lle vaatima turvaamistoimipäätös joulukuussa 2021 oli ”oikeudeton ja perusteeton” samoin kuin AKT:lle langettu miljoonan euron uhkasakko. Sen sijaan Keitele joutui nyt maksamaan AKT:lle korvauksia.

KEITELEEN TAPAUKSEN YHTEYDESSÄ, joulukuussa 2021 Suomen Yrittäjien puheenjohtaja **Mikael Pentikäinen** alkoi julkisuudessa puhua AKT:sta sekä ay-liikkeestä ay-mafiana. Pentikäinen vertasi AKT:n toimintaa myös Lapuan liikkeeseen. Tämän

Pentikäinen teki samalla, kun Keitele Group oli perusteettomalla turvaamistoimihakemuksella saanut itse koko tapahtumaketjun uhkasakkoineen aikaan. Työnantajien pelikirjaan siis kuului eskaloida tilanne itse – ja nyt lisäksi vaatia lakia muutettavaksi sen takia. Samalla on syytetty kaikesta työntekijäjärjestöjä.

KEITELEEN TAPAUS ON ONNEKSI saatu julkisuuteen. Näkyviin tulee se, että Pentikäisen esiin nostaman työntekijävihapuheen levittäminen on ollut viime vuodet järjestelmällistä. Työntekijäjärjestöihin kuulumisesta on tietoisesti haluttu tehdä negatiivinen asia. Se satuttaa jäseniä. Tämä on ollut tarkoituksellista. Näin on haluttu viedä työntekijöiltä pois vaikutusmahdollisuuksia ja liitoilta jäseniä.

Kuin kaupan päälle nousi julkisuuteen myös se, että Pentikäinen itse mahdollisesti hyötyi mukavastikin puheistaan. Näin ainakin voisi päätellä siitä, että Keitele Group Metsälehdessä 1.3.2023 julkaistun uutisen mukaan nosti Pentikäisen uutena omistajasuvun ulkopuolisena hallitukseensa. Keite-

Sini Silvàn
va. päätoimittaja



le Group on kuitenkin kiistänyt väitteen ja sanoo, ettei asialla ole mitään tekemistä kahden vuoden takaisten tapahtumien kanssa.

Presidentti **Sauli Niinistöä** lainaten ”naamiot on nyt riisuttu” osapuolten välillä.

SAMAAN AIKAAN PROTESTIT Suomen hallitusta vastaan ovat kiihtyneet. Lentokentällä työskentelevien eri liittojen yhteiset päätökset pistää kentät kiinni ovat Orpon hallitukselle jo vakava hälytys. Lentäjien edustajat kertoivat lentokentän työntekijöiden tiedotustilaisuudessa ennen lakkoja, että ”monet meistä ovat äänestäneet hallituspuolueita”. Nyt ei olla hallitusta, vaan sen työelämälinjaa vastaan. Ja mukana ovat jo nekin, joita ei ensimmäisenä lakkorintamassa odottaisi näkevänsä.

Nyt on aika lopettaa nimittely ja kunnioittaa osapuolia. AKT painosti tuellaan aikanaan Keitelettä neuvottelupöytänsä. Nyt koko ammattiyhdistysliike niin SAK:n kuin STTK:n liitot ovat yhteistyöllä painostamassa hallitusta neuvottelupöytänsä. On aika puhua. ●

Det är dags för rejäl diskussion och avtalan

ÖVERSÄTTNING
Kenneth Liukkonen

Finland har man hamnat i en förvrängd samtalskultur. Till och med från statsrådsmedlemmen, en minister, får man höra hatretorik mot arbetstagarna.

I sociala medier förlorar människor sina sista fasoner. På Bil- och transportarbetarförbundet AKT:s webbsida, är kritik tillåtet, smutskastande och kränkningar accepteras inte.

Opassande språkbruk har uppdragats också i och med rättegången mot Keitele Group. I januari fick tingsrättens beslut lagkraft, enligt vilket den säkringsåtgärd som Keitele Group krävde för AKT i december 2021 var ”olaglig och ogrundat”, såsom även vitet på en miljon euro som ålagts AKT. Istället hamnar Keitele nu betala ersättning åt AKT.

I SAMBAND MED KEITELE-FALLET uttalade sig Företagarna i Finlands ordförande **Mikael Pentikäinen** i december 2021 om AKT och facket var som maffian. Pentikäinen jämförde också AKT:s verksamhet med Laporörelsen. Detta gjorde Pentikä-

inen samtidigt som Keitele Group med en ogrundad ansökan om säkringsåtgärd hade orsakat hela händelsekedjan med hotade viten. I arbetsgivarnas spelregler ingår alltså att själv eskalera läget – och nu att kräva att lagen ändras på grund av det som skett. Samtidigt har facket fått skulden för allt.

SOM TUR HAR KEITELES FALL blivit offentligt. Det blir synligt att spridningen av anställdas hatretorik som Pentikäinen sätt har varit systematiskt de senaste åren. Man har gjort medlemskapet i facket till en negativ sak. Det skadar medlemmarna. Detta har varit avsiktligt. På så sätt har man velat ta bort påverkningsmöjligheter av anställda och minska fackets anslutande medlemmar.

Som pricket på i:et blev det offentligt att Pentikäinen själv möjligen tjänade rejält tack vare sitt uttal. Den slutsatsen kan dras av att Keitele Group enligt Metsälehti 1.3.2023 lyfte Pentikäinen till styrelsen som utomstående av företagsläkten. Keitele Group har trots förnekat påståendet och säger

att det inte har något att göra med händelserna för två år sedan.

President Sauli Niinistö att citera, ”maskerna har nu tagits av” mellan parterna.

SAMTIDIGT HAR PROTESTERNA mot den finska regeringen förstärkts. Gemensamma besluten från de olika förbunden på flygbranschen om att stänga flygfälten, är ett allvarligt larm för Orpos regering. Piloternas representanter berättade inför flygfältsarbetarnas presskonferens före strejkerna att ”många av oss har röstat på regeringspartierna”. Nu är man inte emot regeringen utan mot dess arbetsmarknadspolitik. Med är även de som man inte skulle förvänta sig som först i strejkfronten.

Nu är det dags att sluta smutskastning och respektera parterna. AKT pressade Keitele till förhandlingsbordet i tiderna. Nu samarbetar hela fackföreningsrörelsen, både FFC:s och STTK:s förbund för att pressa regeringen till förhandlingsbordet. Det är dags att avtala. ●



Presidentinvaaleissa nyt toinen kierros

↑ Presidentinvaalien toiselle kierrokselle valittiin **Alexander Stubb** ja **Pekka Haavisto**. Toisen kierroksen viimeinen ennakköäänestyspäivä on 6.2. Varsinainen vaalipäivä on sunnuntai 11.2. Uusi presidentti aloittaa jo maaliskuun alussa. Muista käyttää ääntäsi ja vaikuttaa siihen, kenet nyt valitaan presidentiksi seuraavalle kuusivuotiskaudelle! Kuva: **Vesa-Matti Väärä**

Palkat nousevat helmikuun alussa

VIIME KEVÄÄN NEUVOTTELUKIERROKSELLA sovitut palkankorotukset astuivat voimaan helmikuun alusta 1.2.2024 alkaen. Uudet palkkataulukot löydät verkkosivuiltamme akt.fi. Voit siis tarkastaa nettisivuilta oman alasi tilanteen.

Taulukot ovat sopimusaloittain seuraaville aloille: kuorma-auto, linja-auto, ahtausala, huoltokorjaamo, terminaali, matkahuolto, säiliöauto- ja öljytuoteala, huolinta-alan varastoterminaali, liikenneopetus, taksiliikenne, kaupan ja elintarvikkealan automiehet sekä Airpro Oy. Seuraavat korotukset astuvat voimaan lokakuun alussa. ●

TAKKUNEN

PIIRTÄNYT Timo Takkunen



Alle kuuden tunnin unilla ei kannattaisi lähteä ajamaan

Univaje on riski liikenteessä

Unella on merkittävä vaikutus terveydentilaamme. Univaje hidastaa kykyä reagoida myös liikenteessä. Jo yhden valvotun yön jälkeen suorituskyky laskee samalle tasolle kuin 0,6 promillen humalassa.

TEKSTI **Hannele Siika-aho** KUVITUS **Getty Images**



Unta rasittavat herkästi erilaiset psyykkiset sekä fyysiset tekijät. Huonosti nukuttu yö tuntuu väsymyksenä, keskittymiskyvyn ja tarkkaavaisuuden heikkenemisenä sekä reaktionopeuden hidastumisena. Liikenteessä tällä voi olla vakavia seurauksia. Esimerkiksi hirven huomaaminen tien sivussa ja väistö- tai jarrutusliikkeen aloittaminen on väsyneenä hitaampaa, muistuttaa Terveystalon tiedotteessa työterveyslääkäri Matleena Näppilä.

Tutkimustiedon mukaan alkoholi aiheuttaa hieman enemmän kuolemaan johtavia liikenneonnettomuuksia kuin väsymys. Toisaalta alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen tunnustetaan laittomaksi ja vaaralliseksi, mutta univajeen merkitystä ei välttämättä samalla lailla tiedosteta. Terveystalon mukaan väsyneenä ajaminen on epävakaata ja epävarmaa. Väsymysonnettomuudet ovat yleensä kohtaamisen onnettomuuksia, joissa väsynyt kuljettaja ajautuu pois omalta kaistalta. Suurin osa näistä tapahtuu yksin

ajaville kuljettajille eli apukuski pienentäisi riskiä huomattavasti.

Terveystalo muistuttaa, että alle kuuden tunnin yöunilla ei rattiin kannattaisi lähteä. Jo yksi huonosti nukuttu yö voi olla vaarallinen. Kuljetusalan ammattilaisen on kuitenkin tien päälle lähdettävä. Tällöin olisi tärkeää huolehtia omasta terveydestä ja riittävästä unesta ennen työvuoroa. Tosin Onnettomuusinstituutin mukaan suurin osa, 76 prosenttia, väsymysonnettomuuksista tapahtuu vapaa-ajan matkoilla. ●

Työllisyyttä ei vahvisteta osaamista heikentämällä

Orpon-Purran hallitus esittää aikuiskoulutustuen, ammattitutkintostipendin ja vuorotteluvapaan lakkauttamista. Esitys on hallitukselle tyypilliseen tapaan tuotu lausuntokierrokselle erittäin lyhyellä aikataululla.

AKT on ollut mukana laatimassa SAK:n lausuntoa, jossa todetaan muun muassa, että etuuksien poistaminen laskee osaamista, heikentää työllisyyttä ja vaikeuttaa työssä jaksamista pitkällä aikavälillä.

Aikuiskoulutustuen lakkaamista ei ole hallitusohjelmassa perusteltu millään lailla. Esityksessä ei myöskään arvioitu tai haluttu arvioida hyötyjä eikä haittoja yksilölle, työnantajalle tai yhteiskunnalle laajasti. Teknologinen kehitys

ja vihreä siirtymä muuttavat työtehtäviä, joten työntekijöitä tulisi tukea oman osaamisen kehittämisessä.

Ammattitutkintostipendin lakkauttamiseen on ilmeisesti päädytty vain siksi, että koko laki voidaan poistaa. Tutkimusta tuen lakkauttamisen vaikuttavuudesta ei juurikaan ole ja tämän esitys on tehty erittäin pintapuolisesti.

Vuorotteluvapaa tukee jaksamista ja antaa samalla monelle työttömälle mahdollisuuden parantaa omaa työllistymistään työkokemuksen karttu-

essa sijaisena. Vuorotteluvapaan lakkauttaminen vie monelta viimeisen mahdollisuuden hengähtää tai keventää työuraa siten, että työhön paluu on helppoa ja mahdollista.

SAK on jäsenliittojensa tuella esittänyt nykymalliin parannusehdotuksia, mutta näihin ei ole tartuttu. Ei, vaikka hallitus on itse esityksessään todennut, että esimerkiksi vuorotteluvapaan lakkautus heikentää työllisyyttä.

Tämä esitys on eduskunnassa käsittelyssä todennäköisesti jo näinä päivinä. ●

Tieliikennekuolemia 2023 taas vähemmän kuin koskaan ennen

Alustavien tilastojen mukaan Suomen tieliikenteen onnettomuuksissa kuoli viime vuonna 171 henkeä. Määrä on jo toisena vuotena peräkkäin pienempi kuin ikinä aikaisemmin.

Vuonna 2022 tieliikenteessä menehtyi 187 ihmistä. Tuolloin määrä oli ensimmäistä kertaa mittaushistorian aikana alle 200. Vuoden 2021 vastaava lukema oli 225. Pitkän aikavälin kehitys on ollut suotuisaa: vuosituhaten alussa kuolonuhreja oli jopa kaksi kertaa enemmän kuin nykyään, esimerkiksi vuonna 2007 peräti 380. 1970-luvulla tieliikennekuolemia oli yli tuhat, vaikka autoja oli Suomessa tuolloin selvästi vähemmän. Syitä turvallisuuden paranemiseen on useita.

– Liikenne on monen muuttujan palapeli. Ei ole yhtä tai kahta tekijää, mistä tämä johtuu, sanoo Liikenneturvan tutkimuspäällikkö **Juha Valtonen**.

Pieniä yksittäisiä syitä sen sijaan on useampia. Korona-ajan jälkeen etätyöt ovat lisääntyneet ja polttoaineen hinta noussut, joten liikenteen kokonaismäärä on edelleen vähäisempi kuin ennen pandemiaa.

– Ajoneuvokannan uudistuminenkin on varmaan yksi asia, joka tukee turvallisuutta. Vaikka

autokanta Suomessa on melko vanhaa, niin koko ajan kuitenkin tulee uudempia ja parempia vuosimalleja. Ja ehkä asennepuolellakin on toivottavasti menty oikeaan suuntaan, Valtonen miettii.

Raskaan liikenteen osuus kuolonkolareista on ajan mittaan vähentynyt.

– Ennakkotiedon mukaan koko viime vuoden aikana menehtyi yksi kuorma-auton kuljettaja. Tämä tapahtui lokakuussa Posiolla sattuneessa tukkirekkojen yhteenajossa.

Sen sijaan tahallisia onnettomuuksia, eli tyypillisesti itsetuhoisen ihmisen ajamisia henkilöautolla päin rekan keulaa, on edelleen huomattava määrä. Vuoden 2023 tilasto ei vielä ole valmistunut, mutta Valtosen mukaan tällaisten tapausten määrä on viime vuosina ollut 20–30.

Eri ikäryhmistä selvin myönteinen kehitys oli näkyvissä varsinkin nuorten aikuisten kohdalla. 21–24-vuotiaita kuoli moottoriajoneuvojen onnettomuuksissa ennakkotiedon mukaan 8, vuonna 2022 määrä oli 21.

Ajaminen keskeytettävä äärikelillä

AKT:n työsuojelutoimitsija **Pasi Ritokoski** arvioi kuolonkolarien vähenemisen liittyvän etenkin uusien henkilöautojen turvallisuuskehitykseen. Liiton turvallisuustyössä korostetaan vastuullista suhtautumista ajamiseen.

– Aina pitää olla ajokunnossa, on kyse ammattiliikenteestä tai siviiliajosta, ja tähän kuuluu myös se, ettei olla tien päällä väsyneenä.

Talvi on ollut kylmä ja runsasluminen Etelä-Suomea myöten, joten tärkeää on myös muistaa, että äärimmäisissä sääolosuhteissa ei tule ajaa. Ambulanssien täytyy ajaa joka kelissä, jos kyse on ihmishengistä, mutta tavaran kuljetus on eri asia.

– Kun on oikein paha keli, ajo keskeytetään, kunnes keli on taas siedettävä. Toimeksiantajien kanssa on puhuttu tästä, että jos on vaikka muutaman tunnin lumimyräkkiä ja olematon näkyvyys, suunnitellaan kuljetukset niin, ettei juuri silloin tarvitse ajaa.

Ritokoski neuvoa kuljettajia olemaan tarvittaessa yhteydessä työnjohtoon ja hankkimaan varmistuksen, että työt voi keskeyttää. ●

AKT:n lausunnot lakiesityksiin

Työriitalain muutosesitykset suosivat yksipuolisesti työnantajia

Hallitus ehdottaa uusia rajoituksia työntekijöiden työtaisteluoikeuden käyttöön. Työ- ja elinkeinoministeriön esitys vientivetoisesta työmarkkinamallista ja valtakunnansovittelijan toimintavapauden rajoittamisesta on toteutettu siten, että ykköstavoite on yritysten taloudellinen etu.

AKT:n lausunnossa todetaan, että ehdotus on valmisteltu puutteellisesti ja liian nopealla aikataululla. Työnantajapuolen tahtotila on huomioitu mutta työntekijöiden näkökulma sivuutettu täysin. Hallitus ei myöskään ole selvittänyt rajoitusten vaikutuksia työntekijöiden perusoikeuksien toteutumiseen eikä ylipäättään työmarkkinoiden toimivuuteen.

Hallituksen esitys korostaa yritysten tuottavuutta ja kilpailukykyä. Taloudellisten näkökulmien ko-

rostaminen heikentää tasapainoa työntekijöiden ja työnantajien välillä työnantajien hyväksi. Esitys kieltäisi tai ainakin heikentäisi rajusti työntekijöiden mahdollisuutta myötätuntotyötaisteluihin sekä ns. poliittisiin lakkoihin.

Myötätuntotyötaistelu ei saisi esityksen mukaan aiheuttaa ”suhteetonta” haittaa tai vahinkoa. Tämä pykälä näyttää kohdistuvan erityisesti satamatyöntekijöitä vastaan. AKT on kuitenkin aina työtaistelutilanteissa rajannut henkeen ja terveyteen liittyvät palvelut lakon ulkopuolelle.

Yhteiskunnalle välttämättömät toiminnot eivät ole häiriintyneet.

Hallitus esittää myös, että poliittisiin työtaisteluihin osallistuville voidaan määrätä hyvityssakko, myös yksittäiselle työntekijälle. Tämän esityksen ainoa tarkoitus näyttää olevan estää hallituksen politiikkaan kohdistuva tyytymättömyys jo ennakoita. Kun rajoitetaan mahdollisuutta osallistua poliittisiin mielenilmauksiin, voidaan omaa politiikkaa ajaa helpommin.

Eduskuntaan asia saattaa edetä jo helmikuussa. ●

JAPE LOVÉN

ahtaaja

AKT:n valtuuston 1. varapuheenjohtaja

jape.loven@gmail.com



Ammattiliiton jäsen hallituksen tähtäimessä

Verrattain kovapäisiltä ovat ministerit vaikuttaneet yksipuolisten työmarkkinauudistustensa läpiviennissä, ainakin julkisuudessa. Juuri tällä hetkellä ei hallituksen suunnalta ole tullut minkäänlaista todellista avausta aitoon kolmikantaan. Hallitus murjoo läpi sanelemalla koko kansaa koskevien työmarkkina-, työlain-



Elinkeinoministeri loukkaa perustuslaillista järjestämisvapauttaan käyttäviä, hänenkin palkkionsa maksajia, nimittelemällä heitä. Toistuvasti. Mielestäni kielenkäyttö on ministerille sopimatonta.

säädäntö-, työttömyys- ja muun sosiaaliturvalainsäädännön muutoksia. Indeksijäädtykset laskevat etuuksien tasoa ostovoiman kannalta jo nyt.

”Euroopan neuvoston sosiaalisten oikeuksien komitea totesi 15.2.2023 julkistetussa ratkaisussaan Suomen sosiaaliturvan tason olevan edelleen liian alhainen. Komitealle 2018 tehty kantelu koski usean eri sosiaaliturvaetuuden sekä toimeentulotuen rahamääräistä vähimmäistasoa. Suomi on saanut komitealta myös aikaisemmin moitteita perusturvan riittämättömästä tasosta. Suomelle on tärkeää toteuttaa uudistetun Euroopan sosiaalisen peruskirjan veloitteita. Suomi ottaa komitean ratkaisun huomioon sosiaaliturvan kehittämisessä.”

Edellinen kappale on lainattu johdannosta suoraan valtioneuvoston verkkosivuilta. Eivätpä tuommoiset tunnu nykyhallitusta liikuttavan, vaan etuuksien kimppuun käytiin jo hallitusohjelmaneuvoittelussa. Se siitä kansasta huolehtimisesta.

SEURAAVAKSI ON HALLITUSOHJELMASSA käyty sen porukan kimppuun, joka heikommassa asemassa olevia puolustaa (ja kaiken maksaa). Ammattiyhdistysliike ja sen jäsenet ovat maan hallituksen avoimen hyökkäyksen kohteena. Elinkeinoministeri loukkaa perustuslaillista järjestämisvapauttaan käyttäviä, hänenkin palkkionsa maksajia, ni-

mittelemällä heitä avoimesti ay-mafiaksi. Toistuvasti. Mielestäni kielenkäyttö on ministerille sopimatonta.

Ei olisi uskonut vuosi sitten Suomesta tätä.

Polarisaatio on globaali ilmiö. Kaikki nähdään mustana ja valkeana. Harmaan sävyjä ei meinaa erottaa. Tässä tilanteessa, vaikka poliittiset mielenilmaisumme eri tavoin ovat täysin oikeutettuja ja omasta mielestäni oikein, on meidän palkansaajien yritettävä pitää kieli keskellä suuta kannanotoissamme. Jos ei muusta syystä, niin siksi, että nykytoimijat haastavat sananvapauttaan käyttäviä oikeusteitse. Kunnianloukkausepäilyjä tulee erilaisten poliittisten toimijoiden arvostelusta.

VAIKKAKIN SAMA LEIRI samaan aikaan laukoo loukkaavia viestejä kansasta, joka ilmaisee tyytymättömyyttään pikkumaisen porvarihallituksen harjoittamaan politiikkaan. Poliitiikkaan, josta puolueet eivät sanoneet sanaakaan vaalikampanjoissaan. Osa jopa avoimesti valehteli kysyttäessä kantoja työelämäkysymyksiin. Tätä kun vielä toteutetaan aivan laillisin keinoin.

Tätä kirjoittaessani olivat helmikuun alun poliittiset mielenilmaisut vasta edessä. ●

Lähde: <https://valtioneuvosto.fi/-/1271139/sosiaalisten-oikeuksien-komitealta-ratkaisu-suomen-sosiaaliturvan-tasosta>



"Ei tämä pahaa hommaa ole"

Aki Penttilä teki lähes kokonaisen työuran Postilla ennen kuin hyppäsi rekan rattiin ja alkoi ajaa ympäri Pohjolaa. Tien päällä hän hoitaa myös päälüöttämismiehen hommia.

TEKSTI Mikko Perttunen KUVAT Mikko Perttunen ja Elena-studio, Getty Images

Kun yhdistelmäajoneuvonkuljettaja Aki Penttilä erehtyi ostamaan työreissullaan ruotsalaisesta päivittäistavara-kaupasta huulirasvaa rohtuneisiin huuliin, hän päätyi lopulta kulkemaan viikon verran huulikiillossa keimaillen. Vasta saman auton kyytiin hypänneen harjoittelijan huolestuneet reaktiot ja lounastauolla paperiin jäänyt kimalle paljastivat asianlaidan.

Tätäkin muistoa ei olisi syntynyt, jos tänä syksynä 54 vuotta täyttänyt Penttilä olisi päättänyt jäädä Postin leipiin eikä lähteä rekan rattiin.

Kaikki alkoi 15-vuotiaana lehdenkantohommista vuonna 1984. Työmaa vaihtui postikeskukseen, jossa Penttilä ehti työskennellä pitkän tovin, kunnes uralla tapahtui hallittu täyskäänös.

– Postissa alkoi tuntua siltä, että ihmiset ovat pelkkiä pelinappuloita, eikä ammattitaitoa juuri arvosteta, Penttilä muistelee.

Kun 40 ikävuotta täytyi, Penttilä alkoi miettiä, pitäisikö omalla työuralla tehdä vielä jotain muutakin. Hän teki lopulta päätöksen sanoa itsensä irti ja lähteä aikuiskoulutuksen kautta ammattikuljettajaksi.

– Minulla oli tuttuja, jotka olivat ajaneet ulkomaan liikennettä, ja olin kuullut, että homma on mukavaa, jos Pohjoismaiden liikenteeseen pääsee hyvälle työnantajalle.

Penttilä päätyi lopulta harjoitteluun ja sitä kautta töihin Transport Savikolle Kempeleelle.

– Olen tosi tyytyväinen työskentelyyn perheyhtiössä. Täällä omistajat ovat päivittäin kuskiensa tekemisissä, Penttilä toteaa.

– Onhan tämäkin välillä rankkaa. Heräämisen jälkeen päivälle tulee helposti mitta 10–12 tuntia, jonka jälkeen voi vasta heittää vapaalle. Olihan Postissa aikanaan pitkät lomat, mutta kyllä mä tätä nykyä vuositasolla pidän enemmän vapaata, ja jaksaminen on paljon parempaa, Penttilä pohtii.

Hän nauraa, että grillille tulee pysähdyttä aika usein, joten ajolihasta on kertynyt kahdeksan vuoden aikana 15 kiloa.

Tien päällä

Penttilä on näiden vuosien aikana nähnyt Pohjoismaat melko läpikotaisin. Hän ajaa pääsääntöisesti Ruotsiin ja Norjaan, mutta myös Tanskaan.

– Olihan se varsinkin ensi alkuun hienoa, kun ajoi läpi uusia paikkoja. Norja on aivan jumalatto-

man hieno maa kesäaikaan. Talvella se sitten onkin kyllä aika syvältä, Penttilä nauraa.

Hän nostaakin hattua niille, jotka rullaavat vuonomaassa vakituisesti. Esimerkiksi kalatehtaat saattavat olla meren äärellä sellaisen tien päässä, jossa mahtuu ajamaan vain yksi rekka kerrallaan. Muutama tunnin osuhteet voivat muuttua valtavasti. Ei ole mitenkään poikkeuksellista, että yllättäen tivaalta saattaa tulla vaikkapa 30 senttiä lunta.

Tien päällä ollaan helposti viikosta kahteen. Vaikka koko aikaa ei rattia pyöritetäkään, on kuljettaja tuolloin toimistossaan kiinni 24 tuntia vuorokaudessa. Se voi olla kuluttavaa perhe-elämälle.

– Onhan se haasteellista hommaa, jos on vaikka pieniä lapsia. Oma perhe-elämä oli nelivitosena jo siinä mallissa, ettei se tuottanut mitään ongelmia. Myös nykytekniikka tekee kaiken helpommaksi. Eihän täällä rekan hytissäkään koskaan olla yksinään. Perhesuhteita voi hoitaa vaikka videopuheluilla. Tietysti fyysinen koti- ja mökkiasioiden hoito on jäänyt nyt vapaille ja lomille. Tämä homma vaatii vähän erilaisen ajattelutavan, mutta ei tämä pahaa hommaa ole. Kun on syntynyt söpöksi, muttei rikkaaksi, niin pakko on vain töissä käydä.

Kuskien palvelut ovat muissa Pohjoismaissa melko hyvät. Ruotsissa huoltoasemilta löytyy suihkuja, ja Norja on alkanut rakentaa isoja rekkaparkkeja, joissa on ilmaiset vessat ja suihkut. Myös Ruotsissa on vessaparkkeja. Suomessa tarvitsee sen sijaan mennä aina huoltamolle.

– Joka maasta löytyy myös paikkoja, joissa pystyy käymään isommallakin autolla kaupassa, Penttilä sanoo.

Rekan nuppi on ammattikuljettajan toimisto, keittiö ja makuuhuone. Sieltä löytyy mikrot, kahvinkeitin ja jääkaapit. Mikäli tauko jostain syystä venähtää yli 24 tunnin mittaiseksi, vaihtuu majoitusmuoto hotelliksi. Nämä ovat kuitenkin poikkeustapauksia.

Ne pienet erot

Liikennelait ovat kaikkialla suunnilleen samat, mutta yllätyksiä saattaa silti kokemattomalle tulla. Esimerkiksi Ruotsissa käytetään liikenneympyrästä vilkkua sekä mennessä että lähtiessä. Rampilta tulevaa autoa tarvitsee väistää.

– Se vähän yllätti ensi alkuun. Sieltä lyödään vain vilkku päälle ja tullaan ihan surutta eteen.

Norjassa puolestaan ollaan hyvin tarkkoja sääntöjen ja sakkujen osalta. Ajoajan ylitys kolmella minuutilla toi Penttilälle taannoin tuhannen kruunun sakot.

–Kyllähän tähän ammattiin liittyy yllättävän paljon asioita, joita eivät kaikki kuskitkaan ymmärrä. Nettiä saa kyllä tutkia, että tietää kaikki rajoitukset. Tietyille alueille ei ole edes asiaa rekoilla, ja jos vähän outoon paikkaan lähtee, niin pitää kyllä tutkia etukäteen tunnelikarttaa, että osaa mennä oikeita teitä pitkin. 440 senttiä korkealla yhdistelmällä ei mennä 390 senttiä korkeasta tunnelista.

Ensi alkuun Penttilä sai vanhemman kuljettajan vinkkejä, mutta hän teki paljon myös omaehtoista opiskelua. Jo harjoitteluajanaan hän loi itselleen tukiverkoston, josta oli alussa runsaasti apua.

– Jos joku auttaa vähän alkuun, niin puolessa tunnissa oppi kyllä aika hyvin, mistä kannattaa hakea tietoa.

Kyse ei ole kuitenkaan pelkästään lainsäädännöstä. Myös liikennekulttuuri on erilainen:

– Suomessa suhtautuminen isoihin autoihin on aika perseestä. 76-tonnisella lastilla joutuu välillä hyppäämään jarrun päälle, kun henkilöauton on pakko päästä kääntymään jostain rekan eteen. Ammattikuski kuitenkin antaa aina tietä. Kyllä me höllätään, jos olemme tien tukkeena. Suomessa tulee ehkä eniten kiroiltua ratin takana, Penttilä sanoo.

Koska Norjassa sää on välillä raaka, osaavat ihmiset huomioida isojen autojen kuskeja paremmin kuin Suomessa. Olosuhteiden hankaluudelle on enemmän ymmärrystä.

Toisaalta Suomessa osataan kyllä ajaa myös kurjassa talvikelissä. Esimerkiksi Tukholmasta etelään mentäessä liikenne saattaa hidastua merkittävästi säässä, joka suomalaisittain näyttyy normaalilta talviajokeliltä.

Mies nauttii myös luottamusta

Tänä vuonna Penttilä on päässyt tosissaan tutustumaan myös AKT:n työehtosopimukseen. Vaikka hän reissaa jatkuvasti rajojen tuolla puolen, >>

▼ Ajaminen ulkomailla vaatii tarkkuutta. Nettiä saa tutkia, että tietää kaikki rajoitukset.



ULKOMAANKULJETTAJA



← Norja on alkanut rakentaa isoja rekkaparkkeja, joissa on vessat ja suihkut. Suomessa on mentävä huoltoasemalle.



↑ Rekan nuppi on kuljettajalle työpaikka, keittiö ja makuuhuone.

aloitti mies vuoden 2023 alussa työpaikkansa pääluottamusmiehenä. Penttilä ei työnsä puolesta voi useinkaan olla fyysisesti paikalla, mutta on muilla tavoin läsnä.

– Lähes 80-prosenttisesti hoidan hommat tien päältä ja toimistoasiat, kun olen Kempeleessä.

Penttilän mukaan luottamusmiehen työtä helpottaa se, että perheyriyksessä organisaatio on matala ja johto pystyy päättämään isojakin asioita.

– Siltä kantilta tämä on aika helppoa. Yrityksessä ymmärretään aika hyvin, että kaikki toimii paremmin, kun työntekijät ovat tyytyväisiä, Penttilä sanoo.

Reissussa sattuu ja tapahtuu

Euroopan ja Pohjoismaiden teillä liikkuu hyvin sekalainen joukko ammattikuljettajia. Esimerkiksi itäeurooppalaisten ajotaito ei Penttilän mukaan aina ihan riitä pohjoisiin oloihin. Kalustokaan ei aina ole olosuhteisiin sopivaa.

– He aiheuttavat aika paljon teiden tukoksia, Penttilä pahoittelee.

Kuljettajien riesana ovat myös polttoainevarkaat, jotka toimivat tietyillä alueilla Ruotsissa jopa ammattimaisesti. Siksi maassa on myös paljon turvaparkkeja, joissa auton saa aitojen sisään. Rosvoja houkuttelee entistä hanakammin rekkojen tankeille nousseet polttoaineiden hinnat.

Samat hinnat kuumottavat myös työnantajia. Tilaaajat vaativat myös yhä useammin, että heidän lastinsa on kuljetettava uusiutuvalla dieselillä. Kaiken maksaa tietysti lopulta kuluttaja. Kulutukseen pystyy kuljettajakin jonkin verran vaikuttamaan, ja

vaikka kyse saattaa olla pienistä asioista, muistuttaa Penttilä, että valtavilla kilometrimäärillä pienistäkin puroista kertyy iso säästö.

Kaiken kaikkiaan Penttilä on tyytyväinen vielä aikuisiällä tekemäänsä suunnanmuutokseen uralaan.

– Joka ammatissa on tietysti niitä päiviä, kun tuntuu, että kaikki menee päin helvettä, mutta en ole kyllä katunut, että lähdin tähän. Ajaminen on ihan leppoisaa. Siinä se menee äänikirjoja kuunnellen ja maisemia ihastellen, Penttilä summaa. ●

✓ Penttilä hoitaa luottamusmiehen tehtävät valtaosin tien päältä.

ELINA PYLKKÄNEN

alivaltiosihteeri
työ- ja elinkeinoministeriö



Onnellisuuden paradoksi

Suomi briljeeraa maailman onnellisuusmittauksissa ykkösenä, nyt jo viidettä kertaa peräkkäin. Vaikka tulos on meiltä itseltämme kyselytutkimuksella saatu, silti hämmästelemme ykkössijaamme joka kerta. Varmaankin kysymme mielessämme, että kuinkas hiton onnettomia ne muut sitten ovatkaan, kun ei se meilläkään niin hääppöistä ole.

Suomalaiselle luonto tarjoaa pyyteetöntä lohtua ja tuottaa syväisiä kokemuksia. Onnen ilmentymä saattaa olla vuodenaikojen vaihtelun ihastelua. Neon 2 biisin sanoin:

*"On onnenhippui siellä täällä,
timantteja järven jäällä
Jos sä katsot, niit on kaikkialla
kotona ja maailmalla"*



Tuskinpa ihmiset
valtiosäntöä
ajattelevat
henkilökohtaista
onnellisuutta
arvioidessaan.

TIETENKIN SUOMALAISTEN onnellisuuden taustalta löytyy useita selittäviä tekijöitä. Peräkkäiset mestaruudet eivät tule tyhjästä. Ensinnäkin julkishallinnon rakenteet ja toiminta perustuvat kansanvaltaan, yhdenvertaisuuteen ja tasa-arvoiseen kohteluun. Valtiosäntömme takaa jokaiselle kansalaiselle perusoikeudet: ihmisarvoisen toimeentulon, omaisuudensuojan, kokoontumis- ja yhdistymisvapauden, uskonnon- ja sananvapauden. Ja näitä vastaavat velvollisuudetkin – oppi-, vero- ja asevelvollisuus – pikemminkin yhdistävät kansaamme kuin eriyttävät.

Luotamme valtakoneistoon, sillä demokratiassa valitsemme itse meitä edustavat henkilöt päättäviin elimiin vaalisalaisuuden ja -vilpittömyyden turvin. Korruptio on vähäistä moniin muihin maihin verraten. Kaikille taataan luku- ja kirjoitustaito oppivelvollisuuden puitteissa. Veronmaksuhalukkuus ja maanpuolustustahto huitelevat 80-90 prosentin kieppeillä säännöllisten mittausten mukaan.

Tuskinpa ihmiset valtiosäntöä ajattelevat henkilökohtaista onnellisuutta arvioidessaan. Hallintolakimme otetaan itsestäänselvyytenä ja arviot onnellisuudesta tehdään arjen olosuhteista käsin. Toimeentulo, toimintakyky ja ennen kaikkea läheiset ihmissuhteet tuottavat turvallisen yhteiskunnan puitteiden päälle sen arkielämän kokemuksen.

IKUISUUSKYSYMYS ON, tuoko raha onnea vai ei. Tutkimukset viittaavat vahvasti siihen

suuntaan, että vauraus ja raha kasvattavat onnellisuutta vain tiettyyn rajaan saakka, jonka jälkeen sen teho hiipuu. Rahan tuoma onnellisuus yksilötasolla on vahvasti riippuvainen siitä, kuinka paljon muilla on rahaa. Ja luulenkin, että suomalaisten piikki paikka onnellisuusmittauksissa selittyy juuri tällä. Me emme nimittäin ole maailman rikkain, tervein ja sosiaalisin kansa. Mutta väestön tuloerot ovat maailman pienimmät. Pienemmät kuin pohjolan äveriäissä naapureissa, vaikka ne ovat esikuvanamme ja näissä maissa asiat ovat olleet paljon pidempään hyvin ja eletään pisimpään.

Tässä piilee onnellisuuden paradoksi. Raha ja varallisuus tuovat onnea, mutta yksittäisen ihmisen onnellisuus ei kasva lisätuloista, jos kaikkien muidenkin tulot kasvavat saman verran. Yksilön onnellisuus lisääntyisi, jos muilla tulot eivät kasva. Olemme onnellisia, kun tuloerot ovat pienet, mutta yksilön onnea kasvattaa se, että rikastuu itse enemmän kuin muut.

OVATKO ONNELLISUUS ja kansakunnan varallisuuden kasvu siten toisilleen vastakkaisia? Näitkö ei voida saavuttaa yhdessä? Ahkerasta työnteosta ja riskien ottamisesta pitää olla mahdollisuus ansaita, muutoin taannumme. Mutta kuten yhteiskuntafilosofit päättelevät, yhteiskunnan hyvyyden mitta on siinä, kuinka se kohtelee heikompia osiaan. ●

Yleissitovuus estää hyväksikäytön

AKT-lehti testasi, mitä tekoäly tietää AKT:n jäsenten töistä, työehtosopimuksista ja ammattiliittojen merkityksestä.

TEKSTI **Tua Onnela** KUVAT **Dall-e**

Ensimmäisestä haasteestaan tekoälysovelus ChatGPT selviää helposti. Kysymykseen ”Mitä ahtaaja tekee työkseen” se vastaa asiallisesti, joskaan ei kovin sujuvalla kielellä:

”Ahtaaja työskentelee lastaamalla ja purkamalla laivoja satamissa. He vastaavat siitä, että lasti saapuu ja lähtee turvallisesti sekä tehokkaasti.”

Yhtä hyvin tekoäly osaa kuvata myös linja-autonkuljettajan, kuorma-autonkuljettajan, huoltokorjaamotyöntekijän, matkatoimistotyöntekijän ja matkustamohenkilökunnan työn sisällöt. Näistä se intoutuu kertomaan pitkästikin ja luettelemaan muun muassa töiden vaatimuksia.

”Matkatoimistotyöntekijän työ vaatii hyviä asiakaspalvelu- ja kommunikointitaitoja, organisointi-

kykyä, tietämystä matkailualasta sekä kykyä työskennellä digitaalisten varausten ja tietojärjestelmien kanssa”, ChatGPT kertoo.

Onko yleissitovuus hyvä asia?

Mennäänpä hiukan vaikeampiin kysymyksiin. Palkanjo on linja-autonkuljettajan palkka?

”Linja-autonkuljettajien keskimääräinen kuukausipalkka Suomessa vuonna 2024 on noin 2 742 euroa kuukaudessa. Palkat voivat vaihdella työkokemuksen, työnantajan ja työalueen mukaan. Lisäksi palkkaan voivat vaikuttaa mahdolliset lisät, kuten ylityökorvaukset ja vuorotyölisät”, robotti sanoo.

Vastaus on sinänsä oikea, mutta eikö olisi parempi sanoa, että palkat määräytyvät työehtosopimusten mukaan? Robotti myöntää auliisti, että näin on.

”Kyllä, olet aivan oikeassa. Linja-autonkuljettajien palkat määräytyvät tyypillisesti alan työehtosopimusten mukaisesti Suomessa”, ChatGPT vastaa ja kertoo lyhyesti, mitä muuta työehtosopimuksissa määrätään.

Entäpä minkälainen asenne tekoälyllä on yleissitovien työehtosopimusten kohtaan? Nythän Suomen hallitus ja työnantajat haluavat vähentää yleissitovuutta. Palkansaajat taas arvostavat sitä, että kaikille alan työntekijöille taataan tietty minimitaso palkoissa ja muissa eduissa.

Kysytään tekoälyn näkemystä. Ovatko yleissitovat työehtosopimukset hyvä asia?

”Yleissitovat työehtosopimukset ovat monin tavoin hyödyllisiä sekä työntekijöille että työnantajille”, robotti aloittaa ja luettelee koko joukon yleissitovuuden hyötyjä: minimiehdot työsuhteille, tasa-arvo, työrauhan turvaaminen, selkeys, kilpailuneutraliteetti...

”Yleissitovat työehtosopimukset estävät työnantaja käyttämästä hyväksi työntekijöitä”, robotti linjaa tiukasti.

Pitkän vastauksen lopussa on mainittu joitakin yleissitovuuden mahdollisia haittapuolia, mutta kokonaisuus puolustaa selvästi enemmän nykyistä linjaa. Ehkäpä hallituksenkin kannattaisi kysyä tekoälyltä, miksi yleissitovuudesta kannattaa pitää kiinni!

Luottamus mies jäi mainitsematta

Kun kerran tekoäly arvostaa työelämän sääntöjä, kokeillaan, osaako se myös neuvoa pulaan joutunutta työntekijää.

Kysytään ChatGPT:ltä näin: Olen yhdistelmäajoneuvonkuljettaja pienessä yrityksessä. Työnantaja ei maksa ylityöstä eikä varmista riittäviä lepoaikoja. Mitä minun pitäisi tehdä.

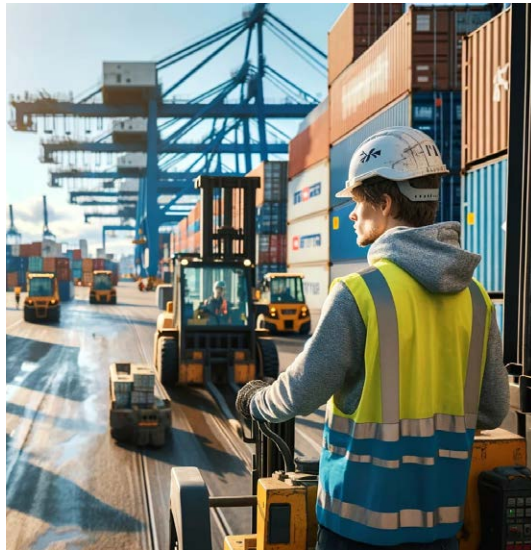
Robotin vastaus on jämäkkä:

”Työntekijänä sinulla on oikeus turvallisiin ja laimukaisiin työolosuhteisiin. Ei ole laillista jättää maksamatta ylityöstä tai laiminlyödä lepoaikoja.”

Ensimmäiseksi robotti kehottaa tarkistamaan, mitä työehtosopimus määrää, ja keskustelemaan



↑ Näitä maisemia ihaillessa ajautuu helposti väärälle kaistalle.



↑ Tekoöly tarjosi ahtaajista mielellään vanhan ajan kuvia.

työnantajan kanssa työehtosopimukseen viitaten. Seuraavaksi robotin mukaan kannattaa ottaa yhteyttä ammattiliittoon, työsuojeluviranomaiseen tai viime kädessä lakitoimistoon, jos muu ei auta.

Työpaikan luottamusmiestä ei jostain syystä mainita. Miksi?

”Olet aivan oikeassa, työpaikan luottamusmies on tärkeä taho näissä asioissa ja olisi pitänyt mainita ensimmäisten vaiheiden joukossa. Luottamusmiehellä on usein paras tietämys työpaikan käytännöistä ja työehtosopimuksen yksityiskohdista”, ChatGPT korjaa heti.

Kannattaako kuulua liittoon?

Tekoölyhän vaikuttaa oikein ammattiliittomyönteiseltä! Kysytään vielä suoraan. Kannattaako kuulua ammattiliittoon?

Robotti aloittaa varovasti ja sanoo, että vaikka liittoon kuulumisella on useita etuja, se on henkilökohtainen päätös. Se luettelee kuitenkin liittoon kuulumisen edut varsin perusteellisesti: neuvotteluvoima, oikeudellinen tuki ja neuvonta, työsuhteturva, koulutus ja urakehitys, sosiaaliset edut ja yhteisöllisyys.

”Ammattiliitot neuvottelevat työehtosopimuksia, jotka määrittelevät palkat, työajat, lomiat ja muut työehdot. Liitot tarjoavat jäsenilleen oikeudellista neuvontaa ja tukea työsuhteeseen liittyvissä kysymyksissä”, robotti kertoo.

Lopussa se mainitsee, että kaikki eivät välttämättä koe liittojen tarjoamia etuja hyödyllisiksi ja jotkut voivat pitää ammattiliittoja liian byrokraattisina ja poliittisinakin. Kokonaisuutena vastaus kävisi kuitenkin vaikka ammattiliiton mainokseen.

Kukapa olisi arvannut! ●

Ruukkukasveja matkustajille

JOS TEKÖÖLY SELVIÄÄKIN moitteetta AKT:läisten ammattien kuvaamisesta tekstinä, kuvapuolella sillä on enemmän hankaluuksia. ChatGPT Plus -sovelluksen yhteydessä toimiva kuvien luomiseen tarkoitettu Dall-e 3 tekee välillä varsin kummallista jälkeä.

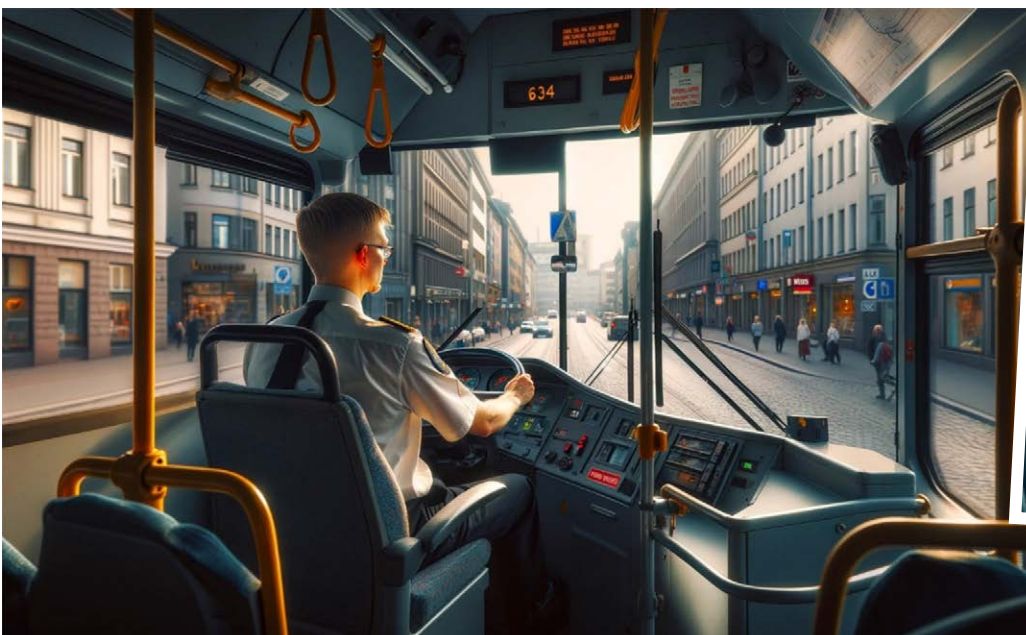
Esimerkiksi ahtaajista tekoöly tarjoaa jostakin syystä historiallisen näköisiä kuvia – paidattomia mustavalkoisia hahmoja kaksiristisen suomenlipun edessä ja työläisiä lastaamassa puisia purjealuksia.

Pienellä sanojen rukkaamisella tulee nykyaikaisempaa tulosta. Yhdessä asiassa Dall-e pysyy silti kannassaan: ahtaajalla on aikakaudesta riippumatta aina parta. Selvä!

Haku ”Lentokoneen matkustamohenkilökuntaa työssään” tuottaa kuvan, jossa lentoemännät tarjoilevat amerikkalaisen kiiltokuvan näköisille matkustajille ruukkukasveja. Tekoölyä on syytetty konservatiivisista sukupuolirooleista, mutta tämän kuvan keskimmaisessä hahmossa ei ole ainakaan sitä vikaa.

Linja-autonkuljettaja suomalaisessa kaupungissa näyttää nopealla vilkaisulla hyvältä, mitä nyt kravatti on selän puolella. Auton etuosan muoto herättää kuitenkin kysymyksiä, niin kuin ammattilaisen silmään epäilemättä hallintalaitteetkin.

Tämän kokeilun paras kuva tulee haulla ”Yhdistelmäajoneuvonkuljettaja suomalaisessa maisemassa” – ainakin, jos ei ole kovin tarkka liikennesääntöjen kanssa.



↑ Osaisitko ajaa tätä linja-autoa?



↑ Lentokoneessa voi istua miten päin haluaa, tietää tekoöly.

"Autossa on lämmin nukkua"

Kuljettajat kertovat, miten kunnan talvi vaikuttaa työhön.
Enimmäkseen on pärjätty hyvin.

TEKSTI **Tua Onnela** KUVAT **Annika Rauhala**



↑ Lastaus voi olla joskus kylmää, mutta Jauramo kertoo, että varusteet ovat viimeisen päälle.

Tänä talvena koko Suomessa on koettu kunnan pakkasia ja lunta on tullut taivaan täydeltä. Kuljettajat eri puolilta maata kertovat, että enimmäkseen talven kanssa on pärjätty hyvin.

Varsinkaan pakkaneen ei juuri hetkauta tähän juttuun tavoitettuja kuljettajia.

– Kyllä autossa tarkenee. Ruotsin puolella minulla tulee usein nukuttua autossa, mutta ei pakkaneen sitä mitenkään haittaa. Lämmittimet ovat tosi hyvät. Lastaushomma voi joskus olla kylmää, mutta meillä on varusteet viimeisen päälle, kertoo Schenkerillä työskentelevä porilainen **Timo Jauramo**.

Hän ajaa elintarvikekuljetuksia Suomesta Ruotsiin ja Ruotsista Suomeen. Puhelimeen vastatessaan hän kuljettaa parhaillaan margariinia ja kermaa.

Jauramon kuorman pitää pysyä tietyssä lämpötilassa, mutta laitteet ovat toimineet hyvin pakkasista huolimatta eikä ongelmia ole tullut.

Lumi sen sijaan aiheuttaa Jauramolle enemmän päänvaivaa, varsinkin Ruotsissa.

– Ruotsin tienhoito on mennyt todella huonoihin kantimiin sen jälkeen, kun se on alettu ostaa yksityisiltä yrityksiltä. Tänä talvena on ollut paljon kolareita, ja lisää varmasti tulee, Jauramo sanoo.

Pohjoisessa –36 on normaalia

Etelä-Suomen tämän talven pakkaset ovat kesyjä siihen verrattuna, mitä kuusamolainen Rukahuollon kuljettaja **Juha Nevala** saa kokea joka vuosi. Kun hän starttaa linja-auton aamulla kello seitsemän ja lähtee hakemaan koululaisia kyytiin, mittarissa voi hyvinkin olla –36 astetta.

Sekään ei silti tuota ihmeempiä pulmia. Pysäkeiltä poimittavat lapset eivät vaikuta olevan kylmästä millänsäkään, eikä se ole haitannut myöskään Nevalaa tai hänen ajamiaan autoja. Korin nostaja tai jokin muu osa voi joskus jäätyä, mutta pienellä sulattelulla on päästy eteenpäin.

– Aina pitää tietysti olla sellaiset vaatteet mukana, että jos jotain kävisi, ei paleltuisi, Nevala sanoo.

Lumen kanssa sen sijaan saa painiskella. Tyyppillisenä vuotena sitä on Nevalan kotimaisemissa keväällä vähintään metri.

– Kun aamulla lähdän, tiet ovat yleensä auraimmista. Rukan ympäristön tiet ovat hyvin hoidettuja, mutta sivuteillä voi olla 15 senttiä lunta eikä kukaan ole välttämättä mennyt edellä. Kun tiet ovat muutenkin kapeita, se tarkoittaa sitä, että jos vastaan tulee rekka, joudun peruuttamaan, Nevala kertoo.

Sähköbusseissa palellaan

KAIKILLA TALVI EI OLE MENNYT yhtä hyvin kuin tähän juttuun tavoitetuilla kuljettajilla. Tiedotusvälineet ovat kertoneet pitkin talvea, että sähköbusseissa on koettu kylmää kyytiä.

Isoin ongelma tulee siitä, etteivät sähköbussit pysy sisältä yhtä hyvin lämpiminä kuin polttoaineella kulkevat eikä kuljettaja pysty itse säätämään matkustamon lämpötilaa. Kun ovia täytyy avalla pysäkeillä, kuljettajat

kärsivät vedosta ja kylmydestä. Myös matkustajilta on kuulunut valituksia.

Lisäongelmia aiheutuu, kun kylmässä matkustamossa lumi jäätyy lattiaan. Kuljettajat ovat joutuneet paikoin hakkaamaan jäitä pois, jotteivät matkustajat liukastuisi.

Sähköbussit ovat kuitenkin kulkeneet pääosin normaalisti pakkasista huolimatta. Linja-autoliiton mukaan Suomen kaupunki- ja maaseutualueilla on noin 700 sähköbussia.



↑ Timo Jauramo kertoo, että autossa tarkenee jopa nukkua. Ruotsin puolella tulee yövyttyä usein autossa.

↑ Yleensä vähäluminen Turku on kokenut oman lumi-infernonsa.



Lumimyräköitä on joka vuosi. Minusta niihin nykyään ylireagoidaan.

Tänä talvena hän ei ole kuitenkaan kertaakaan joutunut jättämään reittiä ajamatta. Aiempina vuosina niin on käynyt kerran tai pari vuodessa, yleensä aina liukkauden takia.

– Kun tie on pelkkää peilijäätä laidasta laitaaan, pitää asettaa matkustajien turvallisuus etusijalle, Nevala sanoo.

Nevalan päivään kuuluu yleensä useita eri tehtäviä, ja myös autot vaihtuvat päivän aikana. Skibussia ajaessaan hän tapaa paljon turisteja ympäri maailmaa. Pohjoisen luminen maisema jaksaa ihastuttaa heitä, varsinkin lumen peittämät puut.

– Näin paikallisen silmään se näyttää ihan vain normaalilta.

Aurausfirmoissa on isoja eroja

Jyväskyläläinen kuorma-autonkuljettaja **Sami Hjelt** on tehnyt kiinnostavan havainnon teiden talvisesta kunnossapidosta. Hänen mukaansa paikalliset pienet yritykset hoitavat hommat keskimäärin selvästi paremmin kuin isot valtakunnalliset ja globaalit yritykset kuten ISS.

– Kaupunkiseudun ytimessä tiet on hoidettu usein tosi huonosti, mutta mitä etäämmälle mennään, sitä paremmin kaikki toimii. Kaupungin ulkopuolella aurauksesta vastaavat usein paikalliset

yritykset, joilla on paikallistuntemusta ja jotka myös tietävät, milloin me liikumme missäkin.

– Juuri äskettäin olin Korpilahdella ruoka-ajossa kymmenen maissa aamulla. Kaikki tiet oli jo liipattu ja tarvittavat paikat hiekoitettu. Kun puolen päivän maissa tulin Jyväskylään vilkkaalle sairaala-alueelle, lumitöitä vasta aloitettiin. Se kertoo paljon, Hjelt sanoo.

Hjelt työskentelee Posti Kuljetuksella ja hoitaa muun muassa sairaaloiden ja muiden laitosten kuljetuksia. Kyydissä voi olla esimerkiksi näytteitä, apuvälineitä tai ruokaa.

Jyväskylän keskustassa häntä ovat kiusanneet erityisesti vallit, joita jää aurauksen jälkeen ajoradan ja kevyen liikenteen väliin. Valli saattaa olla hyvinkin polven korkuinen ja estää ajamasta lähelle ovea.

– Joskus on kirjaimellisesti kurkoteltu paketteja vallin yli, Nevala kertoo.

Kemikaali ei saa jäätymä säiliöön

Jos monia kuljettajia työllistää enemmän lumi kuin pakkanen, Simpeleellä asuvalla säiliöauton-

kuljettajalla **Jarkko Vihervaaralla** tilanne on päinvastainen.

– Minusta lumi ei ole ongelma, mutta pakkasen kanssa tulee joitain asioita, jotka pitää ottaa huomioon. Säiliön pesemiseen tulee jäätymisriski, purkuletkut voivat mennä jäähän ja niin edelleen, Vihervaara sanoo.

Samat Nordicilla työskentelevä Vihervaara kuljettaa monenlaisia kemikaaleja, ja osa niistä voi jäätymä eristetyssä säiliössä. Hänen ammattitaitoonsa kuuluu huolehtia, etteivät jäätymisherkit aineet seiso kyydissä liian kauaa.

– Jos esimerkiksi tiedän, etten pääse heti purkamaan, yritän järjestää lastauksenkin myöhemmäksi.

Vihervaaran kotiseudulla Itä-Suomessa lunta ja pakkasta on yleensä joka talvi. Hänestä tämä talvi on ollut aivan tavallinen, eikä hän ylipäätään pidä kovin järkevänä valittaa talvikeleistä. Lumi ja pakkanen ovat osa työtä, eivät sen kummempaa.

– Kaikenlaisia pakkasia ja lumimyräköitä on joka vuosi. Minusta niihin nykyään vähän ylireagoidaan. ●



↑ Tarvittaessa otetaan ketjut alle.



↑ Lumi on työturvallisuuskysymys. Liukastuminen on yleisimpiä riskejä.

Lapin poliisin tehoisku paljasti ongelmia ajo- ja lepoajoissa

Lapin poliisin joulukuun aikana tekemä tehostettu valvonta linja-autojen tilausajokuljetuksiin on paljastanut huolestuttavia puutteita. Linja-autoja tarkastettiin yhteensä 78, joista ulkomaisia oli 17. Kuljettajien ajo-oikeudet, ammattipätevyyydet ja liikenneluvat olivat kunnossa, mutta ajo- ja lepoaikojen noudattamisessa sekä ajopiirturin käytössä oli merkittäviä puutteita.

TEKSTI **Hannele Siika-aho** KUVA **Anu Arhippainen/Lapin Poliisilaitos**

Valtaosa poliisin tehoiskussa havaituista puutteista liittyi ajo- ja lepoaikojen noudattamiseen sekä ajopiirturin käyttöön. Valvonnassa löytyi muun muassa ajamista toisen kuljettajakortille, väärää merkintöjä tai ajoa ilman kuljettajakorttia. Myös vuorokausilevon minimiä rikottiin, samoin viikkolepomääräyksiä. Poliisi joutuikin keskeyttämään ajoja ja määräämään kuljettajia levolle sakkoseuraamuksen lisäksi.

Lapin talvisesongin aikaan alueen omat autot eivät riitä. Turisteja kuljetetaan lyhyillä matkoilla lentokentiltä hotelleihin. Pohjoisessa ajetaan myös pidempiä retkiä Ruotsiin ja Norjaan saakka. Tämä houkuttelee paikalle kuljetusryityksiä paitsi muualta Suomesta myös ulkomailta. Ajoja riittää sesongin ajaksi ja tilanne on tässä mittakaavassa Suomessa poikkeuksellinen.

Tehoiskuja ei turistiliikenteeseen ole aiemmin tässä laajuudessa tehty, kertoo Lapin poliisin liikenneryhmän johtaja ylikonstaapeli **Jarkko Ryttilahti**. Ennen korona tehovalvontaa tehtiin erityisesti ul-

komaisiin yhtiöihin mutta nyt joulukuussa valvonta laajennettiin myös kotimaisiin.

Kotimaisista tilausajokuljetuksista seuraamuksen sai noin 70 prosenttia kuljettajista. Ulkomaisista puutteellisten kuljetusten osuus oli noin 30 prosenttia ja nämä olivat enimmäkseen pieniä rikkeitä. Myös ennen korona toteutetussa valvonnassa ulkomaiset kuljetukset selvisivät pienemmillä seuraamuksilla.

– Määräykset ovat samat koko EU:n alueella, joten ulkomaiset yhtiöt tuntevat ne. Lisäksi kun tullaan matalan elintason maista korkean elintason maahan ei haluta ottaa riskiä. Taloudelliset seuraamukset voivat olla suuret ja siksi motivaatio noudattaa määräyksiä on olemassa, pohtii ylikonstaapeli Ryttilahti eroa.

Kuorma-autopuolella sujuu paremmin

Valvonta osoitti myös, että puutteita löytyi nimenomaan linja-autopuolella, ei niinkään tavaraliikenteessä. Lapin alueella tavaraliikenteessä seuraamusten osuus on ollut noin 40 prosentin tienoilla viime

vuoden loppupuoliskolla. Tavaraliikenteen puutteet kattavat lisäksi erilaiset kuormanvarmistukseen, auton kuntoon ja ylikuormaan liittyvät rikkeet, joten käytännössä tuo ero on vielä suurempi linja-autopuolen vahingoksi, toteaa Ryttilahti.

Liikennevalvonnan yhteydessä poliisi valvoo myös kuljettajien ammattipätevyyttä. Poliisin näkökulmasta nykyisen koulutuksen riittävyys herättää kysymyksiä.

– Kuorma-autopuolella koulutus on lisännyt kuljettajien tietämystä. Olisi suotavaa, että linja-autopuolella tehtäisiin samat parannukset kuljettajakoulutukseen, esimerkiksi yksi lisäpäivä ajo- ja lepoaikojen käsittelyä varten, toivoo Ryttilahti.

Linja-autoyrittysten tarkistettava asenteitaan ja toimintatapojaan

Ylikonstaapeli Ryttilahti toivoo linja-autoyrittysten tarkastelevan asenteitaan, vaikka ajoja on paljon ja aikataulut ovat tiukkoja. Kyse on myös matkustajien turvallisuudesta. Ajo- ja lepoaikojen noudattamiseen sekä ajopiirturin käyttöön liittyvät haasteet



on yritysten pystyttävä ratkaisemaan. Suurin vastuu tässä on nimenomaan työnantajilla. Mikäli työnantaja on edellyttänyt asioiden olevan kunnossa, ne ovat ja tämäkin näkyy tien päällä.

– On kuljettajia, joille sanotaan, että kaikki on kunnossa ja hyvää matkaa, naurahtaa Ryttilähti.

Valvontaa tullaan jatkamaan ja Lapin poliisi toivookin, että talven aikana rikkeiden määrä vähenisi siten, että keväällä sakkoja ja huomautuksia linja-autopuolelle joutuisi antamaan vähemmän.

AKT:n sopimustoimitsija **Juha Ollas** pitää valvontaa hyvänä. Liiton puolella on toisinaan epäilty, että kaikissa yrityksissä asiat eivät ole kunnossa, etenkin kuljettajakorttien osalta. Tätä on kuitenkin vaikeaa, ellei mahdotonta päästä liiton toimitsijana tarkistamaan.

– Hyvä, että tarkistetaan, kyse on kaikkien turvallisuudesta. Poliisi on tarkistanut oikeita asioita ja näyttää siltä, että Lapin poliisilla on myös riittävä koulutus tämäntyyppiseen valvontaan, kiittelee Ollas tehoiskua, ja jatkaa, että liittona AKT tukee poliisia tässä työssä. ●

MAAILMALTA

JANNE RONKAINEN

toiminnanjohtaja,
Suomen Ammattiliittojen
Solidaarisuuskeskus SASK



Historiallinen vaalivuosi 2024

Tämä vuosi on historiallinen. The Economist-lehden mukaan ensimmäistä kertaa historiassa yli puolet maailman äänestysikäisistä ihmisistä, noin 4 miljardia ihmistä, voi äänestää vaaleissa. Vuonna 2024 yli 70 maassa järjestetään vaalit, joissa valitaan poliittisia päättäjiä. Maailman suurimpana demokratiana itseään pitävän Intian lisäksi vaaleja pidetään muun muassa Indonesiassa, Bangladeshissa, Yhdysvalloissa, Venäjällä, Britanniassa, Ruandassa ja Suomessa.

Samanaikaisesti kansalaisoi-keuksien toteutumista seuraavan Civicusin mukaan vain kolme prosenttia maailman ihmisistä elää maissa, joissa ihmiset saavat vapaasti kokoontua, perustaa yhdistyksiä ja ilmaista mielipiteensä. Noin 70 prosenttia ihmisistä elää maissa, joissa yhteiskunnallinen vaikuttaminen on lähes tai täysin kiellettyä.

Maissa, joissa on vahva ay-liike, on myös vahva demokratia. Vastaavasti maissa, joissa ay-liikkeellä ei ole mahdollisuutta esittää näkemyksiään maan hallituksen toi-

mista liittyen jäsentensä toimeentuloon, ei myöskään demokratian tila ole kovin hyvä.

Ristiriita tämän vuoden lukuisien vaalien ja todellisen demokratian vähäisyyden välillä on mielenkiintoinen. Kansanvallan ideaali on voimakas lähes kaikkialla maailmassa, mutta samanaikaisesti pelko sitä kohtaan on suurta.

Venäjän presidentti Putin tarvitsee vaalit oikeuttaakseen valta-asemansa, ei oikeasti mitataksseen suosiotaan tai saadakseen valtuutuksen kansaltaan. Sama tilanne on vaikkapa Ruandassa, jossa suurin jännitys vaaleissa ei liity siihen, valitaanko presidentti uudelleen, vaan kuinka lähellä saataa prosenttia hänen kannatuksensa on virallisen ääntenlaskennan mukaan.

Meillä Suomessa on nyt keväällä mahdollisuus puolustaa molempia, vahvaa ay-liikettä ja demokratiaa. Kumpaakaan ei ole saatu ilmaiseksi, eivätkä ne toteudu itsestään, vaan meidän kaikkien pitää niitä jatkuvasti puolustaa ja pitää hyvässä kunnossa. Aurinkoista demokratian puolustamista meille kaikille! ●



Suomessa meneillään on presidentinvaalin toinen kierros.



"Elämää on eläkkeelläkin"

Puhe sorisee, haarukat ja veitset kilisevät lautasilla. Lahden Autoalan Työntekijöiden (ammattiosasto 003) eläkekerho aloittaa tapaamisensa lounaalla Ravintola Kodissa, joka sijaitsee Lahden Suurhallissa.

TEKSTI JA KUVAT **Mikko Nikula**

Meillä on joka kuun ensimmäisenä tiistaina tapaaminen ja kokous. Niissä suunnitellaan tulevaa ohjelmaa, esimerkiksi kesän reissuja. Olemme käyneet risteilyillä ja kesäteatterissa. Elämää on eläkkeelläkin, kertoo puheenjohtaja **Markku Leppäjärvi**.

Noin 30 hengen kokouksen alussa palkittiin ansiotuneita osaston jäseniä pöytäviirein ja diplomein, ja pari herkkuämpäriäkin oli jaossa. Keskustelussa muun muassa mietittiin vaihtoehtoja kesän laivatmatkoille: tehdäänkö kotimaan sisävesiristeily vai mennäänkö Helsingistä Tallinnaan? Jos Tallinnaan, käydäänkö maissa? Vai olisiko Helsinki-Porvoo kiinnostava?

AKT-lehti haastatteli kolme Lahden kerhon aktiivijäsentä: **Markku Leppäjärveä**, **Matti Montosta** ja **Maija Mikkolaa**, jotka kaikki ovat jääneet eläkkeelle Koiviston Auton kuljettajina.

Keitä eläkeläistoimintaan osallistuu, mikä siinä miellyttää?

Mikkola: Tärkeää on päästä näkemään vanhoja työkavereita, ja aika paljon on meitä Koiviston Auton väkeä, mutta täällä tapaa kyllä ihan uusiakin ihmisiä, jotka ovat olleet eri firmoissa töissä. Itse olen tuore eläkeläinen. Viime talvena kerhon toiminta uhkasi loppua, mutta lähdin itse sihteeriksi ja puheenjohtajakin löytyi.

Leppäjärvi: Meillä on jäseniä joka lähtöön. On

niitä, jotka ovat entisiä aktiiveja, mutta sitten myös niitä, jotka eivät työurallaan ikinä osallistuneet ammattiosaston tai liiton toimintaan. Toiminnasta iso osa on yhteistä joutenoloa ja keskustelua.

Montonen: Mukava reissu oli aikanaan esimerkiksi se, kun mentiin Heinolasta Kymijokea pitkin Vuolenkosken markkinoille. Ja toinen oli kesäteatterissa käynti Pälkäneellä, näytelmä oli Unto Monosesta ja sen jälkeen oli vierailu viinitilalla.

Millä mielellä seuraat työmarkkinoiden tilannetta, ja kuinka nykyinen työelämä eroaa siitä, kun itse olit töissä?

Leppäjärvi: AKT:n pitäisi olla edunvalvonnassa olla vähän jämakampi, ettei tule jäsenkatoa.



Maija Mikkolalle on tärkeää nähdä eläkeläistapaamisissa vanhoja työkavereita – mutta yhtä lailla on päässyt tapaamaan uusia ihmisiä.

ovat automaattivaihteisia. Kun minä aloitin työt, sai melkein seistä kytkimen päällä, kun halusi vaihtaa. Siinä oppi käyttämään välikaasua.

Mikä on parasta eläkkeellä olemisessä?

Mikkola: Kamalan kiireistä tämä on. Mutta se on oma valinta, kun olen lähtenyt niin moneen vapaaehtoishommaan mukaan. Olen järkkärinä Sibeliustalolla, keittämässä kahvia Rauhanturvaajille, haudankantajana ihmisille, joilla ei muuten olisi kantajia. Ja sitten on ne mummon mussut, eli isoäidin jutut.

Montonen: Se on tosi, että eläkkeellä tuppaa olemaan enemmän kiire kuin töissä ollessa. Harrastuksia voi pitää paremmin yllä kuin vuorotöissä.

Leppäjärvi: Eläke tulee aina samana päivänä niin kuin Manulle illallinen, se tuo turvaa. Vaikka se ei ole iso, niin ei ihan pienikään. Sen voisi sanoa nuoremille, että pimeitä hommia ei kannata tehdä, vaan kaikki työt aina verokirjalla. Jos terveys pysyy, niin tämä on ihan hyvää aikaa. Itse vietän talvet nykyisin Espanjassa. ●

Montonen: Tuntuu, että työelämä on menossa huonompaan suuntaan. Jos ne työolojen kuvaukset pitävät paikkansa, mitä uutisissakin on ollut, niin ei ole hyvä tilanne. Kun ennen paikallisliikenteessä oli koko ajan sama auto ja sama kuljettaja, niin nyt vaihdetaan vuoroa koko ajan.

Mikkola: Kiireeksi on vedetty, mitä vanhoilta työkavereilta kuulee. Ajoajat ovat liian lyhyitä ajomatkaan nähden. Kaupunkiliikenteessä varsinkin sähköautojen kylmyys on huono juttu. Nykyautoilla ajaminen on kyllä helpompaa ja kevyempää, kun kaikki



↑ Matti Montonen tuumii, että eläkkeellä on välillä kovempi kiire kuin työelämässä. Nyt harrastuksille on aikaa, kun ei tarvitse tehdä vuorotyötä.



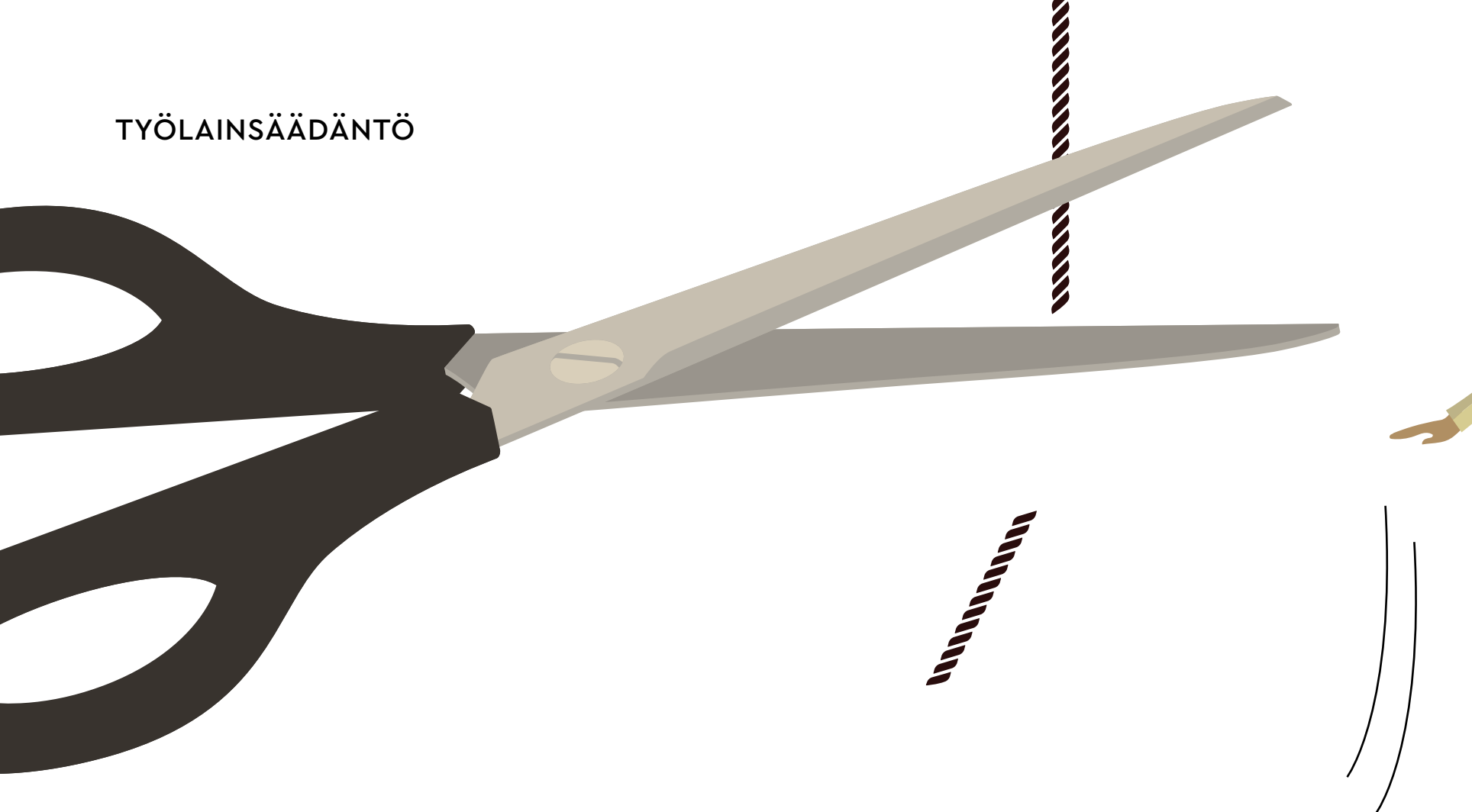
Vastaa AKT:n jäsenkyselyyn, voit voittaa S-ryhmän lahjakortin

AUTO- JA KULJETUSALAN Työntekijäliitto AKT järjestää jäsenkyselyn, mihin toivotaan mahdollisimman monen jäsenen vastauksia. Kysely lähetetään kaikille liiton työmarkkinoiden käytävissä oleville jäsenille sekä opiskelijajäsenille.

Kyselyn ensisijainen tarkoitus on saada tarkempaa tietoa esimerkiksi AKT:n jäsenille maksetuista palkoista. Tästä syystä vastaajia pyydetään ottamaan esiin vuoden 2023 viimeisin palkkalaskelma, joka helpottaa kyselyyn vastaamista. Yhtä lailla selvitetään, mitkä ovat jäsenille liiton tärkeimpiä palveluita sekä miten tyytyväisiä palveluihin ollaan.

Jäsenkysely antaa todella tärkeää tietoa liiton kehittämistä varten. Jatkossa kysely on mahdollista toistaa, jolloin voidaan seurata, miten palveluiden parantamisessa onnistutaan.

AKT:n jäsenten kannattaa nyt seurata sähköpostiaan. Vastaaminen kestää noin kymmenen minuuttia. Jäsenkyselyn toteuttaa Aula Research Oy. Kyselyyn vastataan anonyymisti, eikä saatua tietoa voida yhdistää jälkikäteen vastaajaan. Kyselyyn vastaamisen jälkeen voi vielä osallistua erilliseen arvontaan, jossa jaossa on kolme S-ryhmän 50 euron lahjakorttia. ●



Lomautuksista on tulossa säästöautomaatti

Jos hallituksen aikeet toteutuvat, työnantaja saa porukan ulos hyvin pienellä vaivalla.

TEKSTI **Tua Onnela** VALOKUVA **Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK**
KUVITUS **Silva Kärpänoja ja Getty Images**



Kuvitellaan 30 hengen yritys, jossa kysyntä vaikuttaa hiljenevän. Työnantaja miettii lomautuksia ja laskee, kannattaako niihin ryhtyä.

Nykyisin työnantajan pitää ennen lomautuksia käydä muutosneuvottelut. Ne voidaan aloittaa aikaisintaan viiden päivän varoitusajalla. Jos lomautuksia suunnitellaan yli 90 päiväksi, muutosneuvottelujen pitää kestää kuusi viikkoa, lyhyemmissä lomautuksissa kaksi viikkoa. Neuvottelujen päätyttyä työnantajan pitää antaa selvitys, ja varsinaiset lomautukset voivat alkaa 14 päivän päästä tästä.

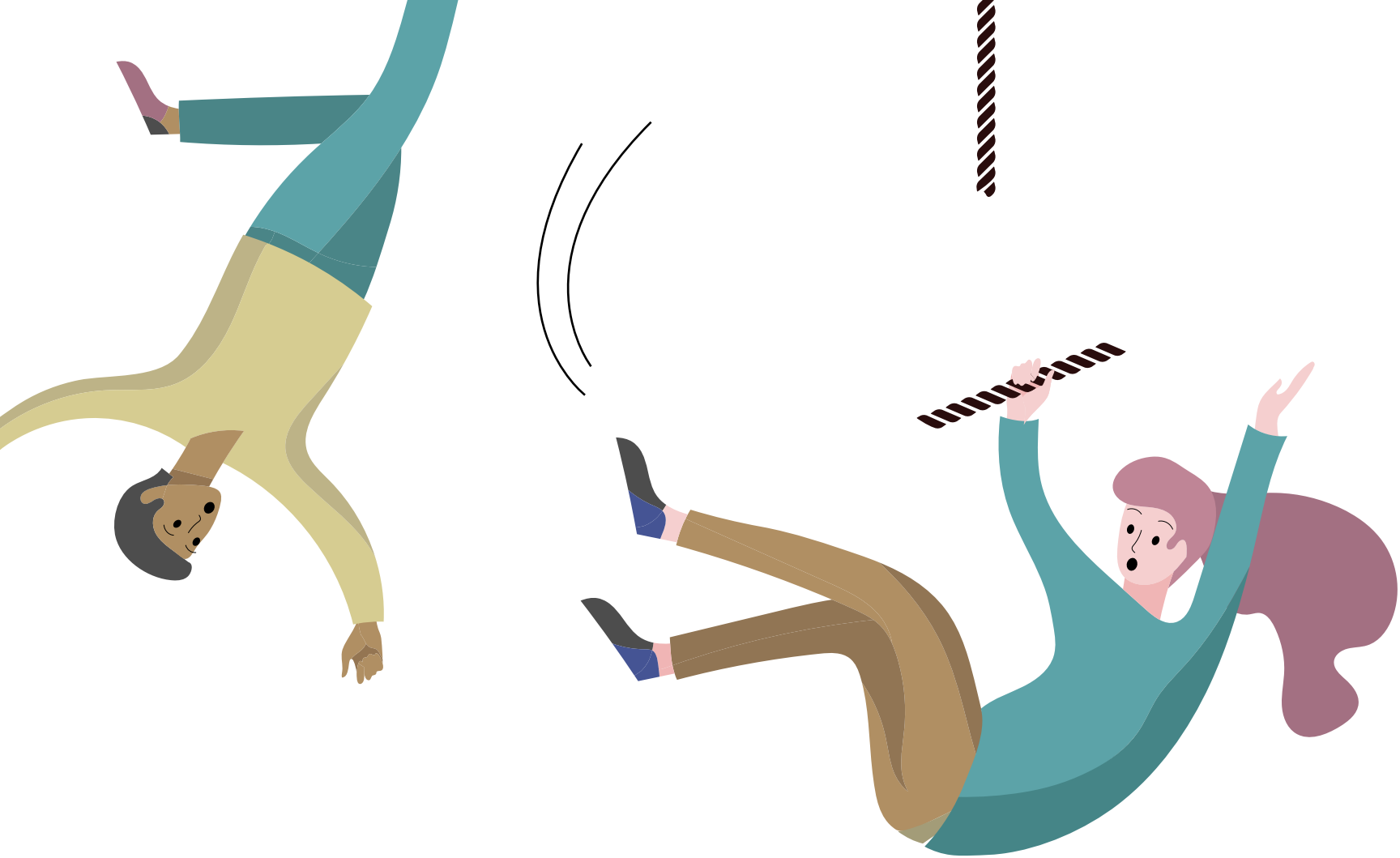
Aikomuksesta lomautuksiin menee siis vähintään kuukausi, pitkissä lomautuksissa pari kuukautta. Sinä aikana kysyntäkin saattaa jo virkistyä. Työnantaja tuskin innostuu lomauttamaan, ellei sille ole todellista tarvetta.

Jos hallituksen suunnitelmat toteutuvat, kaikki muuttuu. Lomautuksista tulee työnantajille nopea ja näppärä säästöautomaatti, jonka voi ottaa käyttöön hyvin matalalla kynnyksellä.

Ensinnäkin vaatimus muutosneuvotteluista on poistumassa alle 50 hengen yrityksistä, kun nyt raja on 20 henkeä. Toiseksi ilmoitusaika on lyhenemässä puoleen. Samassa 30 hengen yrityksessä



Lomautettava työntekijä menettää muutosten takia noin kuukausipalkkansa verran.



työnantaja saa siis halutessaan koko porukan ulos vain viikossa.

Myös muutosneuvottelujen kesto aiotaan lyhentää puoleen. Näin myös isoissa yrityksissä lomautukset helpottuvat.

Päälle leikkaukset työttömyysturvaan

Työntekijöille jo varoitusaajan lyheneminen aiheuttaa isoja menetyksiä. Päälle tulevat kuitenkin hallituksen leikkaukset työttömyysturvaan.

Työttömyysturvan omavastuu-aika pitenee jo vuoden alussa viidestä päivästä seitsemään.

Myöhemmin tänä vuonna hallitus aikoo poistaa työttömyysturvan lapsikorotukset ja leikata ansiosidonnaista työttömyyspäivärahaa kahden kuukauden työttömyyden jälkeen 20 prosenttia ja kahdeksan kuukauden työttömyyden jälkeen vielä 5 prosenttia lisää. Kaikki nämä koskevat myös lomautettuja.

Suomen ammattiliittojen keskusjärjestön SAK:n laskujen mukaan puoleksi vuodeksi lomautettava työntekijä menettää muutosten takia noin kuukausipalkkaansa vastaavan summan.

Lomautukset voivat lisääntyä

SAK:n pääekonomisti **Ilkka Kaukoranta** uskoo, että jos muutokset toteutuvat, osalla työnantajista kynnys lomautuksiin laskee merkittävästi. Lomautuksia voidaan siis nähdä entistä enemmän entistä pienemmissä taloudellisissa hankaluuksissa.

Samoin uskoo myös AKT:n edunvalvontapäällikkö **Harri Pasanen**.

– Kyllä se siltä näyttää, että jos muutokset toteutuvat, lomautusten määrä todennäköisesti kasvaa, Pasanen sanoo.

Kaukoranta lisää, että koska lomautuksista tulee työntekijälle entistä isompi tappio, joillakin yrityksillä kynnys lomautuksiin voi noustakin. Tämä koskee kuitenkin vain sellaisia yrityksiä, joiden intresseissä on välittää työntekijöiden viihtyvyydestä ja pysyvyydestä, hän huomauttaa.

Turvaverkko ei enää toimi

Suurien menetysten lisäksi lomautusten ja irtisanomisten helpottuminen ja työttömyysturvan leikkaukset tarkoittavat myös sitä, että koko ajatus yhteiskunnan turvaverkosta muuttuu.

Tähän asti ihmisten ei ole tarvinnut yrittää säästää isoja summia ”pahan päivän varalle”, koska esimerkiksi lomautuksen iskiessä yhteiskunta auttaa. Jos hallituksen tavoitteet toteutuvat, esimerkiksi lomautettu ihminen jää hyvin heikoille, ellei ole kyennyt kerryttämään säästöjä.

– Olen siitä huolissani. Pohjoismaisessa hyvinvointivaltiossa on totuttu siihen, että ihmisistä pidetään huolta eikä ole tarvetta sellaiselle varautumiselle kuin heikomman sosiaaliturvan maissa. Yksilön taloudellinen riski on kasvamassa kohtuuttomalla tavalla, Kaukoranta sanoo.

Monelle pienipalkkaiselle säästäminen on käytännössä täysin mahdotonta. Eurobarometrin mukaan 25 prosentilla suomalaisista ei ole säästöissä minkäänlaista hätävaraa ja vain 40 prosentilla hätävara riittäisi kolmeksi kuukaudeksi. ●



↑ SAK:n pääekonomisti Ilkka Kaukoranta näkee, että mikäli muutokset toteutuvat, työnantajien lomautuskynnys laskee ja lomautettu ihminen jää hyvin heikoille.

Keitele Group tuomittiin maksamaan AKT:lle vahingonkorvausta

Vuonna 2021 alkanut "tapaus Keitele" on saanut päätepisteen. Oikeus ratkaisi, että Keiteleen AKT:n saartoa vastaan hakema turvaamistoimi ja miljoonan euron uhkasakko olivat perusteettomia. Sen sijaan Keitele joutuu maksamaan korvauksia AKT:lle. Keiteleen tapausta on käytetty usean vuoden aikana AKT:n mustamaalaamiseen – perusteetta.

TEKSTI **Sini Silvàn** KUVA **Lehtikuva/Antti Aimo-Koivisto**

TALOUSSANOMAT

AKT:n ja metsäyhtiön kitkerä kiista päättyi – liitolle korvauksia 16 000 euroa

AKT:n mukaan Keiteleen tapausta käytettiin hyväksi ammattiyhdistysliikkeen mustamaalaamiseksi.

JAA

TALLENNA



KUVA: MATIAS HONKAMAA / LEHTIKUVA

STT, Simu Perälä, Elina Ranta
24.1. 12:46

METSÄYHTIÖ Keitele Group joutuu maksamaan Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT:lle vahingonkorvauksia parin vuoden takaisesta kiitasta, AKT kertoo.

UUTINEN | 1.3.2023 08:53

Keitele mylläsi hallitustaan

Suomen Yrittäjien Mikael Pentikäinen aloittaa uutena omistajasuvun ulkopuolisena.

MAASEUDUN TULEVAISUUS

Etusivu MT Metsä MT Hevoset Maatalous Ruoka Uutiset Lehdet

MT Metsä

Keitele katsoo, ettei käräjäoikeus ole tutkinut pääasiaa eli turvaamistoimien laillisuutta täysimittaisessa oikeudenkäynnissä eikä käräjäoikeuden yksipuolisella tuomiolla ei ole Keiteleen käsityksen mukaan mitään ennakkoratkaisuvaikutusta.

”Perusteettomien väitteiden hyväksikäyttöä on jatkettu myös vaikuttamistyössä vaadittaessa lakko-oikeuden rajoittamista.”
 Ismo Kokko

AKT:n mukaan Keiteleen tapausta on käytetty hyväksi ammattiyhdistysliikkeen mustamaalaamisessa. Esimerkiksi Suomen Yrittäjien toimitusjohtaja **Mikael Pentikäinen** vertasi AKT:ta Lapuan liikkeeseen.

”Työnantajien tietoinen retoriikka on saatu lanseerattua mediassa läpi. Siitä on tullut osa järjestäytyneiden työntekijöiden vastaista vihapuhetta, jota viljellään jopa ministeritasolla”, Kokko sanoo.

Elinkeinoministeri **Wille Rydman** (ps.) on viitannut ”ay-mafiaan” ammattiyhdistysliikkeestä puhuttaessa.



↑ AKT:n puheenjohtaja Ismo Kokko AKT:n tiedotustilaisuudessa Helsingissä 24. tammikuuta 2024. Vuonna 2021 alkanut tapaus Keiteleen hakemasta turvaamistoimesta ja uhkasakosta on saatu päätökseen. Helsingin kärjäoikeuden päätöksen mukaan Keitele Group tytäryhtiöineen on tuomittu maksamaan AKT:lle vahingonkorvausta.

Helsingin kärjäoikeuden päätöksen mukaan Keitele Group tytäryhtiöineen tuomittiin maksamaan AKT:lle vahingonkorvausta. Yksipuolinen kärjäoikeuden päätös sai vuoden 2024 alussa lainvoiman, kun Keitele hyväksyi päätöksen eikä hakenut siihen takaisinaantia.

– AKT:ta vastaan vuoden 2021 lopussa määrätty turvaamistoimi miljoonan euron uhkasakkoineen oli kärjäoikeuden mukaan oikeudeton ja perusteeton. Sikäli tuomio tuntuu hyvältä, koska nyt vihdoinkin vahvistetaan kanta, jota AKT on toistanut alusta lähtien. Turvaamistoimien käyttö ei kuulu työmarkkina-asioihin ja on tosiasiallisesti työtaistelutoimi työnantajien taholta, sanoo AKT:n puheenjohtaja **Ismo Kokko**.

AKT uutisoi oikeuden päätöksestä mediatilaisuudessa ja tiedotteella 24. tammikuuta 2024. Asiasta uutisoitiin tuoreeltaan yli 40 mediassa. Rahallinen vahingonkorvaus on päätöksessä sivuseikka. Merkittävämpää oli saada oikeuden päätös siitä, että Keiteleen vaatima turvaamistoimi oli alun perin perusteeton, samoin AKT:ta vastaan esitetyt syytökset.

Keiteleen tapauksen avulla jo tapahtuma-aikaan 2021 syylliseksi nostettiin AKT ja sillä on ollut jälkivaikutuksia. Keiteleen tapauksella on haluttu normalisoida ay-liikkeen ja sen jäsenten mustamaalaaminen. Vaikka työnantajapuoli pisti koko rulljanssin pystyyn hakemalla nyt perusteettomaksi todettua turvaamistoimea – syylliseksi tapahtumissa leivottiin työntekijäpuoli ja AKT. Tapausta käytetään edelleen esimerkkinä ”laittomasta tukilakkoilusta” vaikka saarto oli täysin lain mukainen. Tapausta

käytetään perusteluna sille, että työntekijöiden oikeutta työtaisteluun halutaan rajoittaa. Kyseiset lakko-oikeuksiin ehdotetut lakimuutokset johtavat jopa ministeriön oman vaikutusarvioinnin mukaan heikompiin työehtoihin.

Kaikki alkoi normaaleista työehtosopimusneuvotteluista

Tapaus Keitele sai alkunsa, kun Metsäteollisuus ilmoitti vuonna 2020 lopettavansa työehtosopimusten solmimisen. Vuoden 2021 lopulla Teollisuusliitto halusi neuvotella työntekijöille uuden työehtosopimuksen Keiteleen kanssa. Neuvotteluja ei kuitenkaan saatu edes alkuun, koska Keitele kieltäytyi neuvotteluista. Teollisuusliitto pyysi AKT:lta tukitoimia vauhdittaakseen asiaa.

AKT ryhtyi 21. joulukuuta 2021 täysin lailliseen tukitoimeen eli saartoon satamissa. Vientiyritys Keiteleen puutavara ei siis enää liikkunut.

Jo samana päivänä 21. joulukuuta Keitele haki kärjäoikeudelta turvaamistoimea, minkä se myös sai seuraavana päivänä. Käytännössä haettiin laillisen saarron lopettamista ja AKT:lle määrättiin ennennäkemättömän suuri, miljoonan euron uhkasakko. Keitele haki turvaamistoimipyynnön perusteilla, jotka jälkikäteen osoitettiin paikkansa pitämättömäksi. Kärjäoikeus teki päätöksen Keiteleen hakemuksen perusteella, kuulematta AKT:ta.

AKT kieltäytyi noudattamasta turvaamistoimipyyntöä, jota piti perusteettomana. AKT myös aloitti välittömästi kirjelmöinnin kärjäoikeudelle. Kymmenen päivää myöhemmin kärjäoikeus vahvisti AKT:n kannan ja kumosi turvaamistoimi- ➤

Keiteleen tapauksen aikajana

10.12.2021 Teollisuusliitto saartaa Keitele Groupin, koska yhtiö ei suostu neuvottelemaan työehtosopimuksesta.

21.12.2021 AKT aloittaa tukitoimena Keitele Groupin saarron Teollisuusliiton pyynnöstä, Keitele vaatii kärjäoikeudelta turvaamistoimea.

22.12.2021 Helsingin kärjäoikeus myöntää turvaamistoimen miljoonan euron uhkasakolla. AKT jatkaa saartoa ja katsoo turvaamistoimen perusteettomaksi.

23.12.2021 AKT valittaa turvaamistoimi-asiasta ja uhkasakosta.

27.12.2021 MTV:n uutisissa Mikael Pentikäinen vertaa AKT:n toimia ja ammattiyhdistysliikettä järjestäytyneeseen rikollisuuteen edustavaan mafiaan.

29.12.2021 Pentikäinen vertaa AKT:n toimintaa Lapuan liikkeeseen.

28.12.2021 AKT järjestää vuorokauden mittaisen mielenilmauksen satamissa, sillä saartoa yritettiin murtaa kahdesti Loviisassa Valkon satamassa.

31.12.2021 Helsingin kärjäoikeus peruuttaa turvaamistoimen AKT:n perusteiden mukaan.

7.1.2022 Keitele Group suostuu neuvottelemaan Teollisuusliiton kanssa. AKT:n saarto päättyy.

24.1.2022 Keitele Group ja Teollisuusliitto allekirjoittavat työehtosopimuksen.

13.10.2022 AKT nostaa Keitele Groupia vastaan vahingonkorvauskanteen perusteettoman turvaamistoimen hakemisesta.

2.11.2023 Kärjäoikeus antaa yksipuolisen tuomion AKT:n hyväksi. Turvaamistoimi oli ”oikeudeton ja perusteeton”.

4.1.2024 Kärjäoikeuden tuomio on lainvoimainen.

AKT:n puheenjohtajalta kova väite: Mikael Pentikäisen "mafiapuheet" palkittiin suuryhtiön hallituspaikalla - Väitteet kiistetään täysin

25.1.2024 10:31 | päivitetty 25.1.2024 10:34 YHTEISKUNTA



Yksi harvoista. Suomen Yrittäjien toimitusjohtaja Mikael Pentikäinen sanoo olevansa niitä harvoja tyelämäjohtajia, jotka ovat itse toimineet luottamushenkilönä. KUVA: OUTI JÄRVINEN

Pentikäisen hallitusvalinnalla ei ole yhteyttä reilun kahden vuoden takaisiin tapahtumiin, kiistää Keitele Group. AKT:n puheenjohtaja Ismo Kokko vihjaa, että Keitele-tapauksella ja Mikael Pentikäisen viimevuotisella hallitusnimityksellä olisi yhteys.

Emeritusprofessori: AKT haluaa näpäyttää Keitele-uutisoinnillaan



Kuvituskuva. TIMO MUSTALAMPI

Juuso Laitinen
24.1.2024 17:36



2

Tampereen yliopiston emeritusprofessori, työmarkkinajärjestelmää tutkinut Harri Melin pitää selvänä, että AKT:n uutisointi liiton ja savolaisen sahajitti Keitele Forestin vuoden 2021 keistan oikeusratkaisusta kytkeytyy tiukasti tämän hetkiseen työmarkkinatilanteeseen, jossa osapuolina ovat ammattiyhdistykset ja Petteri Orpon hallitus.

päätöksen. Ei myöskään kestänyt kauaa, niin Keiteleen ja Teollisuusliiton välillä solmittiin työehtosopimus. Asia oli näiltä osin loppuun käsitelty.

Syytökset alkoivat elää omaa elämäänsä

Joulukuun tapahtumat jäivät kuitenkin elämään mediassa ja puheessa AKT:ta vastaan. Vaikka saarto oli laillinen, ja osa normaalia työmarkkinoihin kuuluvaa toimintaa, erityisesti Suomen Yrittäjien puheenjohtaja Mikael Pentikäinen nosti tapauksen myötä AKT:n niin sanotusti tikun nokkaan mediassa.

Esimerkiksi Maaseudun Tulevaisuudessa sekä Yrittäjien blogikirjoituksissa, Pentikäinen alkoi puhua joulukuussa 2021 AKT:sta ay-mafiana. Pentikäinen viittasi AKT:n toimivan Lapuan liikkeen tavoin.

Viime käänteet Keiteleen tapauksessa liittyvät siihen, että AKT nosti Keitelettä vastaan vahingonkorvauskanteen saarron aikaisista tapahtumista. Vuoden 2023 marraskuussa Helsingin käräjäoikeus antoi ratkaisunsa. Yksipuolisella tuomiolla vahvistettiin, että Keitele Group haki ja sai "tarpeettoman" ja "perusteettoman" turvaamistoimen. Keitele -yhtiöt veloitettiin maksamaan AKT:lle korvauksia joulukuun 2021 tapahtumista. Keitele tyytyi päätökseen ja oikeuden päätös sai lainvoiman vuoden 2024 alussa, sillä Keitele ei reagoinut määräaikaan mennessä. Keitele on myös jo maksanut sille määrätty korvaukset.

Miksi tapaus Keitele on yhä merkittävä?

Keiteleen tapausta hyväksi käyttäen on saatu levitettyä negatiivista mielikuvaa, työntekijävihapuhetta AKT:ta ja koko ammattiyhdistysliikettä samoin

"oikeudettomasti" ja "perusteetta". Käräjäoikeuden annettua 2021 turvaamistoimipäätöksen, julkisuudessa alkoi ryöpytys. AKT:n toimintaa verrattiin Lapuan liikkeeseen ja erityisesti Suomen Yrittäjien toimitusjohtaja Mikael Pentikäinen alkoi puhua AKT:sta ay-mafiana. Käytännössä työnantaja oli itse saanut aikaan kohun miljoonan euron uhkasakkoineen perättömillä väitteillä, joihin turvaamistoimen myöntäminen perustui.

Kun kokonaisuutta katsoo jälkikäteen, näyttää että yrittäjien ja oikeistopoliitikkojen viljelemä ay-vihapuhe on kuin 1930-luvun pelikirjasta. Käytännössä tehdään itse jotain – annetaan syy toisille.

Työntekijäjärjestöt mutta myös työntekijät ovat kokeneet nimittelyn ay-mafiaksi raskaana. Kun asiaa pysähtyy miettimään, syytökset ovat todella raakoja.

– AKT:n jäsenet ovat ottaneet yhteyttä ja kertoneet, miten kokevat nämä puheet henkilökohtaisesti ikävänä, AKT:n asiantuntijalakimies Jukka Siurua kertoo.

Erikoinen yksityiskohta on, että vaikka esimerkiksi yksi ministereistä käyttää toistuvasti käsitettä ay-mafia, niin tekoaly ChatGPT käsittää termin vihapuheeksi. Kun pyytää tekoalyä tuottamaan kuvaa ammattiyhdistysliikkeestä tai sen jäsenestä yhdistäen sen mafiaan, niin saa ilmoituksen, että se on mahdotonta – koska sisältö on vihapuhetta.

Pentikäinen palkittiin

Mikael Pentikäisen kannalta Keiteleen tapaus, ja siinä lanseerattu ay-viha on kuitenkin onnistunut.

Näin ainakin voisi päätellä Metsälehdessä uutisesta 1.3.2023, miten "Keitele mylläsi hallitustaan, Suomen Yrittäjien Mikael Pentikäinen aloitti hallituksessa uutena, omistajasuvun ulkopuolisena." Tämä luonnollisesti kiistetään "Hallitusvalinnalla ei ole yhteyttä reilun kahden vuoden takaisiin tapahtumiin" (Kaupalehti 25.1.). Jokainen voi kuitenkin tehdä omat johtopäätöksensä.

Edelleen, vaikka AKT:n saartoa vastaan vaadittu turvaamistoimi oli "perusteeton ja oikeudeton" samoin kuin miljoonan euron uhkasakko, tapahtumia käytetään perusteena lainsäädännön muuttamiselle. Teknologiateollisuus vetosi lausunnossaan 4.12.2023 työrauhalainsäädäntöön siihen, että säätelyllä pitäisi estää "joulukuun 2021 kaltainen tilanne".

– Työnantajien tietoinen retoriikka on saatu lanseerattua mediassa läpi. Siitä on tullut osa järjestäytyneiden työntekijöiden vastaista vihapuhetta, jota viljellään jopa ministeritasolla. Perusteettomien väitteiden hyväksikäyttöä on jatkettu myös vaikuttamistyössä vaadittaessa lakko-oikeuden rajoittamista, vetää Ismo Kokko tilannetta yhteen.

Kun AKT uutisoi asian tiedotustilaisuudessaan 24. tammikuuta, Keitele Group reagoi tiedotteellaan, ettei turvaamistoimen oikeutusta ole katsottu "laajamittaisessa oikeudenkäynnissä."

– Mikäli tuomioistuimien antaa vaatimukseen yksipuolisen tuomion, kuten se nyt antoi Keitelettä vastaan, niin käytännössä se tarkoittaa, että tuomion saaja hyväksyy sen ja noudattaa sitä. Tämä asia on loppuun käsitelty, eikä siitä voi valittaa, AKT:n asiantuntijalakimies, varatuomari Jukka Siurua toteaa. ●



Pitkän uran ay-liikkeessä tehneen päaluottamusmies Auror Kiserin mukaan ammattiyhdistystoiminnassa ei juurikaan törmää rasismiin.

Auror Kiseri:

Ihönväri ja kielitaito vaikuttavat syrjintään

Linja-autonkuljettajien työyhteisössä rasismia ei pahemmin esiinny. Päaluottamusmies Auror Kiseri uskoo, että monikulttuurinen työyhteisö opettaa toimimaan erilaisten ihmisten kanssa.

TEKSTI **Arto Jokela** KUVA **Kimmo Brandt**

Linja-autonkuljettaja **Auror Kiseri** oli yhdeksänvuotias, kun hän muutti perheensä kanssa Jugoslavian hajoamista seuranneiden sotien seurauksena Kosovosta Suomeen. Taustaltaan Kiserit ovat Kosovon albaaneja.

Ensimmäisen kosketuksen Suomeen perhe sai Oulussa Heikinharjun vastaanottokeskuksessa. Sieltä perhe muutti ensin Haukiputaalle ja sitten Tampereelle, missä Auror kävi ammattikoulussa painajalinjan ja työskenteli Aamulehden kirjapainossa.

Helsinkiin Auror Kiseri muutti 2005 syksyllä. Uusi työpaikka löytyi kuljetusalalta. Nyt, nelikymppisenä, hänellä on takanaan yli 12 vuotta linja-autonkuljettajana ja komea ura erilaissa luottamustehtävissä. Työpaikkansa Nobina South Finlandin työsuojeluvaltuutettuna hän toimi vuosina 2013–2015 ja päaluottamusmiehenä vuodesta 2015 eteenpäin. Ammattiosastonsa AKT:n Espoon osaston 048:n puheenjohtajana hän ollut vuodesta 2017. Hän on myös AKT:n valtuuston ja linja-autojaoston jäsen.

Kansainvälinen ala

Linja-autoala on yksi Suomen kansainvälisimmistä aloista. Kiseri sanoo, että esimerkiksi työnantajansa Nobinan palveluksessa kuljettajia on yli 70 eri kan-

sallisuudesta. Linja-autonkuljettajien ammattikunta alkoi kansainvälistyä 1990-luvun alussa. Se, että on opittu toimimaan taustoiltaan erilaisten ihmisten kanssa selittää hänestä myös sitä, ettei työpaikalla esiinny juuri lainkaan rasistista käytöstä.

Tätä tukee myös SAK:n jäsentutkimus vuodelta 2019. Sen mukaan työperäiseen maahanmuuttoon suhtautuvat myönteisimmin työntekijät, jotka ovat työskennelleet maahanmuuttajien kanssa.

– Ainoa tapaus, jonka muistan muutaman vuoden takaa, on tapaus, jossa Herttoniemessä taukotilan yhteydessä olevan muslimien rukoushuoneen mattoa oli tallottu.

Kiseri uskoo, että linjoilla kuljettajat saavat kuitenkin osakseen rasistista kohtelua, lähinnä kommentointia. Eniten hän uskoo siihen vaikuttavan kuljettajan ihonvärin. Myös heikko suomen kielen taito lisää riskiä saada osakseen rasistista kohtelua. Kovin vähän tapauksia hänen korviinsa kuitenkin on kantautunut. Tätä selittää ehkä se, että aihe on arka ja siitä on vaikea puhua.

Ihönvärillä merkitystä

Kiseri sanoo, ettei itse ole kokenut syrjintää taustansa takia.

– En oikeastaan ikinä. Tai että jos nyt vähän miettii, niin taisi olla Haukiputaalla ja muistaakseni seiskaluokalla. Silloin maihari-uusnatsi-meininkiä oli aika isostikin siellä päin. Silloin mulle kerran sanottiin, että `suosi suomalaista, potki pakolaista`, mutta siinä kävi kaverille huonosti. Se on se ainoa kerta, kun minua on oikeastaan syrjitty.

Kiseri uskoo, että tähän on vaikuttanut se, että hän on vaaleaihoinen, sinisilmäinen ja puhuu hyvin suomea. Nuoruuden urheiluharrastus ja sosiaalinen luonne auttoivat lisäksi sopeutumaan Suomeen.

– Olen pelannut jääkiekkoa ja jalkapalloa ja mennyt nuorempana vapaa-ajan harrastuksen parissa ja sen porukan kanssa.

Ay-toiminnassa vähän syrjintää

Ammattiyhdistystoiminnassa Kiseri ei ole ainakaan sanottavasti törmännyt rasismiin.

– Jos minua on syrjitty, niin se on johtunut luonteesta, hän naurahtaa.

Hänestä ay-liike ei ole kuitenkaan täysin vapaa rasismista.

– Tietyissä piireissä sitä varmasti esiintyy. Sitä voi olla esimerkiksi kahvipöytäkeskusteluissa. Vähäistä se joka tapauksessa minusta on, hän sanoo. ●

AKT-lehden lukijatutkimus kertoo:

Paperilehti hallitsee edelleen

Suosituinta sisältöä ovat työehtosopimuksista kertovat jutut, työpaikkajutut ja ajankohtaiset työmarkkinakysymykset.

TEKSTI **Mikko Perttunen**

Viime syksynä toteutettu lukijatutkimus osoittaa, että paperilehti on edelleen kaikkein tärkein tapa lukea AKT-lehteä. Paperilehti hallitsee lähes suvereenisti. 87 prosenttia tutkimukseen vastanneista kertoo lukevansa AKT-lehteä paperilehtenä. 9 prosenttia vastaajista kertoo lukevansa paperilehden rinnalla verkkolehteä. Nuoret ovat kenties odotustenmukaisesti enemmän sinut verkkolehden kanssa, ja alle 25-vuotiaista 12 prosenttia kertoo lukevansa vain verkkolehteä.

62 prosenttia kaikista vastaajista ei kuitenkaan ole lukenut lainkaan verkkolehteä. Pari prosenttia vastaajista on jopa sitä mieltä, ettei AKT tarvitse lainkaan verkkolehteä.

Se on harvoja paperilehtiä enää mitkä tulee omaan postilaatikkoon, käyttöliittymä on paljon parempi kuin nettilehdissä.

Vaikka digilehteä ei lueta niin paljon kuin painettua lehteä, näkee moni myös sille oman paikkansa.

Digilehti on hyvä, ja jatkakaa saman malliin. Verkkolehti on tätä päivää ja siitä suuri kiitos.

60 prosenttia vastaajista kertoo lukevansa lehdestä kaiken tai suurimman osan. Osuus kasvaa, mitä vanhemmista ikäluokista on kyse. Kaikkein vähiten lehteä kyselyn perusteella lukevat 25–34 -vuotiaat, joista vain 37 prosenttia kertoo lukevansa lehdestä kaiken tai suurimman osan.

Lähes joka kolmas vastaajista kertoo silmäilevänsä lehteä tai lukevansa satunnaisia juttuja. Alle 25-vuotiaista puolet vain silmäilee lehden läpi. Yli 65-vuotiaat puolestaan käyttävät aikaa lehden parissa. Heistä 78 prosenttia lukee lehden kokonaan tai suurimmaksi osin.

Miehet lukevat naisia useammin koko lehden, 39 prosenttia naisista vain silmäilee sen läpi.

Eniten kiinnostavat ajankohtaiset asiat

Tärkeimmäksi syyksi lehden lukemiseen nähdään ajankohtaisista asioista saatava tieto, jota lehdestä löytää 72 prosenttia vastaajista.

Toiseksi keskeisimmäksi syyksi nähdään se, että lehti kertoo AKT:n jäsentensä puolesta ajamista asioista, ja myös tiedot liiton tapahtumista ja toiminnasta koetaan tärkeäksi.

Artikkelit AKT:n ajamista ja varsinkin voittaneista oikeustaisteluista ovat äärimmäisen mielenkiintoisia.

Kiinnostus AKT:n ajamiin asioihin ja työmarkkina- ja sopimusaiheisiin korreloi vastaajien iän mukaan, mutta eläke-ikäisten eli kohdalla kiinnostus näihin asioihin ehkä melko luonnollisestikin hieman putoaa.

Nuoremmat ikäluokat ovat vanhempia kiinnostuneempia lehden viihteellisestä sisällöstä, ja he näkevät lehden lukemisen muita ikäluokkia useammin myös ajanvietotapana. Yksi merkittävä syy lehden lukemiseen on myös tottumus: miehistä 31 prosenttia kertoo lukevansa tavan vuoksi, naisista osuus on hieman matalampi, 21 prosenttia.

Kolumnisisällöstä kiinnostavimpana nähtiin duunarikolumni ja tämän jälkeen lehden pääkirjoitus.

Pelkästään verkkolehdestä julkaistavat Työmarkkinasanastovideot sekä Linja-autonkuljettajan videoblogi puolestaan eivät nauti niin suurta suosiota, luultavasti juuri verkkolehden vähäisen lukemisen vuoksi. Naiset arvostavat hieman miehiä enemmän lehden lakiasia- ja talousaiheisia kolumneja.

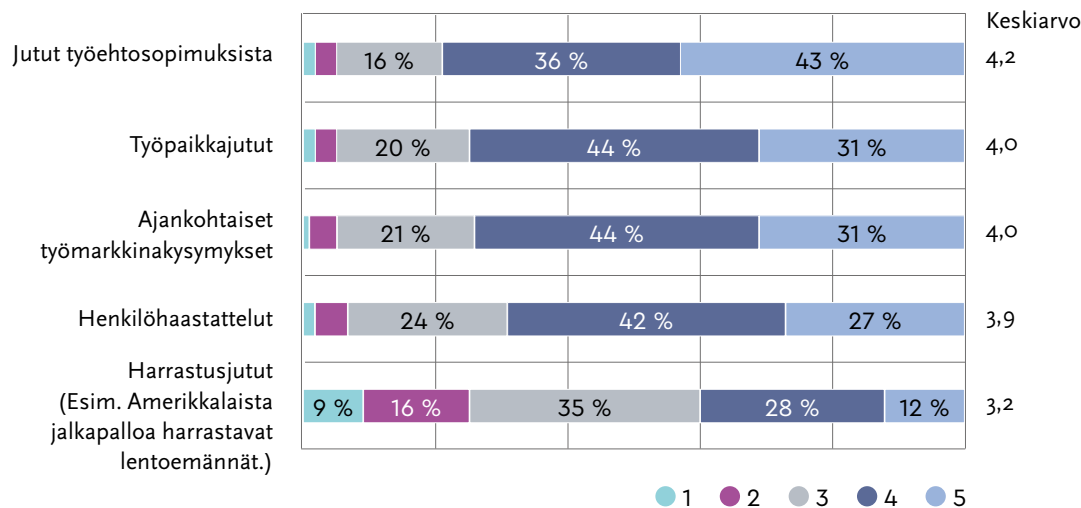
Viihde- ja kulttuuripuolelta kiinnostavin sisältö olivat historia-aiheiset jutut sekä 60 vuotta sitten -sarja, kuukauden runoa piti puolestaan kiinnostavana ainoastaan 24 prosenttia vastaajista. Naiset ovat miehiä selvästi kiinnostuneempia viihde- ja kulttuurijutuista, lukuun ottamatta historia-artikkeleita ja 60 vuotta sitten -sarjaa.

Liittoasioista kiinnostavimpia olivat liiton tapahtumista, kuten satama-, kuorma-auto tai linja-autopäivistä kertovat jutut, joita piti kiinnostavana 70 prosenttia vastaajista.

Koko lehden suosituinta sisältöä ovat kuitenkin jutut työehtosopimuksista, työpaikkajutut ja ajankohtaiset työmarkkinakysymykset. Työehtosopimusjuttuja piti paljon tai jokseenkin kiinnostavana 79 prosenttia vastaajista.

Lehden sisältö: Työmarkkina- ja työpaikkajutut

1. Täysin epäkiinnostava 2. Jokseenkin epäkiinnostava 3. Neutraali 4. Kiinnostaa jokseenkin paljon 5. Kiinnostaa paljon | Vastaajien määrä: 1250



Pikkusen raakempaa tekstiä silloin, kun ollaan isojen asioiden äärellä. Ei pidä kirjoittaa liian sivistyneesti, sillä se ei tyydytä duunaria. Vähän enempi "perkelettä" kerrontaan.

Hyvällä tiellä. Pitää muistaa juurensa. Ei työväen etuja muut muista. AKT on sopivasti piikkiä lihassa, kun yritetään heikentää työehtosopimuksia. Paperilehteä tarvitaan yhä, verkkolehti täydentää. Varsinkin tes-kierroksilla ja lakonuhkien aikaan verkkolehti on tärkeä. Samoin hallitusneuvotteluissa.

Politikoimaan lehden ei kuitenkaan lähtökohtaisesti halua ryhtyvän, vaan kertovan asioista neutraalisti.

Myös kehitysehdotuksia löytyy

Lehden ulkoasu saavutti kyselyssä arvosanaksi lähes 4:n keskiarvon asteikolla 1-5. Ulkoasullisesti lehden parhaimmaksi puoleksi nähdään se, että tekstit ovat selkeitä ja helposti luettavia. Tästä on täysin tai jokseenkin samaa mieltä 79 prosenttia kyselyyn vastanneista.

Myös juttujen pituudet nähtiin pääosin sopiviksi ja kuvat selkeiksi.

Vaan jos hyvää, niin huonoakin. Vaikka ulkoasun koetaan pääosin olevan kunnossa, erityisesti avoimista vastauksista löytyy monia ulkoasuun liittyviä kehityskohteita.

Jotkut näkevät esimerkiksi lehden koon ongelmalliseksi:

Postinkantaja aina ruttaa lehden kurttuun, mikä vähentää lukuintoa merkittävästi.

Lehti joko tavallisen lehden kokoiseksi, kuten esimerkiksi Ilta-Sanomat, tai sitten pienemmäksi kuin nyt.

Lehden ulkoasu saa lukijoilta parannusehdotuksia myös taiton, yleisilmeen, painojäljen, värimaailman kuin kuvien käytönkin osalta.

Sisällöllisesti moni vastaaja ikävöi Roiskeläppä-vitsipalstaa, mutta toisaalta palautteessa myös kiitellään siitä luopumista:

Hyvä kun roiskeläppän kaksimieliset murrosikäisten vitsit jätettiin laatulehdestä pois.

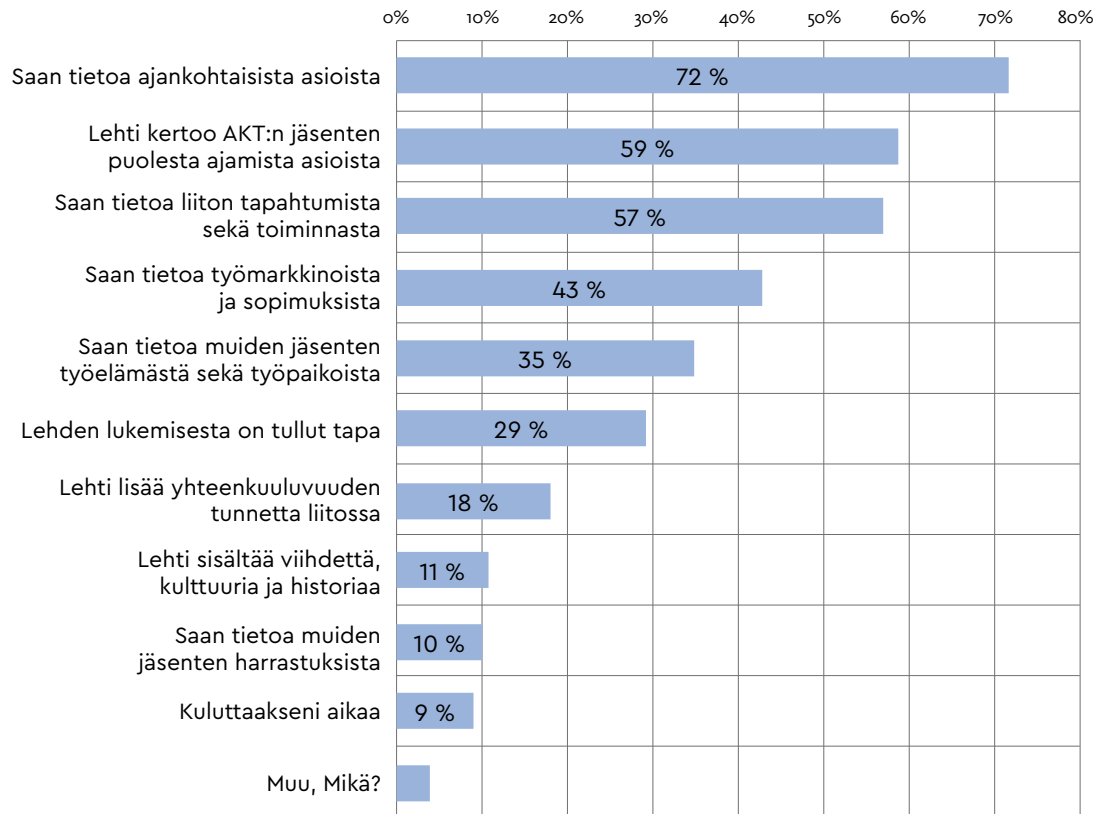
Kyselyssä toivotaan myös nykyistä enemmän juttuja nuorista jäsenistä sekä tarinoita ihan tavallisesta työelämästä.

Juuritason öljyltä ja hieltä haisevia juttuja. Muutkin jäsenet tekevät kovaa duunia kuin aktiivijäsenet.

Isossa kuvassa lukijat tuntuvat kuitenkin olevan tyytyväisiä lehden sisältöön ja ulkoasuun. Yleisarvosanaksi lehdelle arvosanan 4 antaa 62 prosenttia vastaajista, arvosanan 5 puolestaan 16 prosenttia, vain alle prosentti vastaajista on niin tyytymättömiä, että arvioi lehden heikoimmalla yleisarvosanalla 1. ●

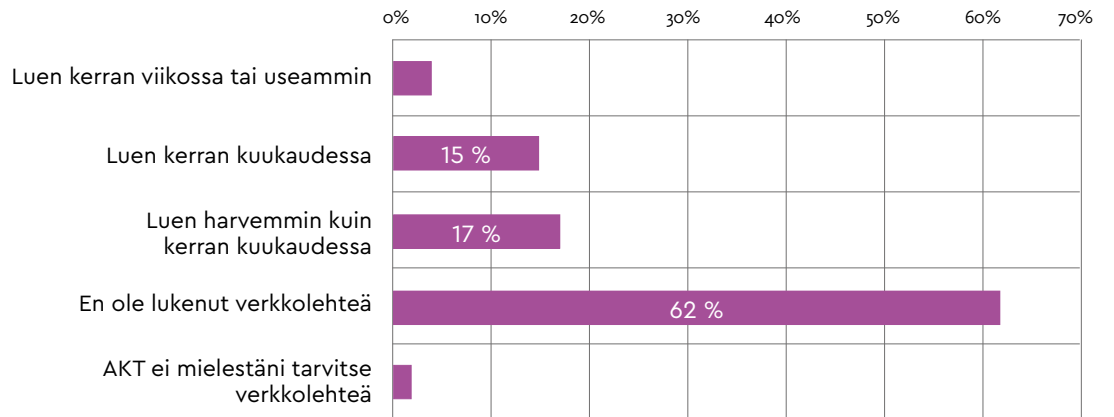
Miksi luet AKT-lehteä? Valitse yksi tai useampi

Vastaajien määrä: 1 250, valittujen vastausten lukumäärä: 4 336



Miten luet verkkolehteä aktlehti.fi?

Vastaajien määrä: 1 245



AKT-LEHDEN lukijatutkimus toteutettiin syksyllä 2023 kyselynä, johon vastasi 1307 henkilöä. Vastaajista 81 prosenttia oli miehiä ja 19 prosenttia naisia. Tutkimus oli osa Haaga-Helia ammattikorkeakoulun opiskelijan **Arttu Ivarin** opinnäytetyötä.

Sitaatit ovat lukijatutkimuksen avoimista vastauksista.



Vitsit vähissä – huumori ei

LUKIJATUTKIMUKSEN ANTI hyödynnetään lehden teossa. Paperilehden panostetaan, koska sitä luetaan. Verkkolehti kiinnostaa nuorempia, joten sitä kehitetään printin rinnalla. Jutut kannattaa tarjota eri kanaviin, jotta ne saavuttavat AKT:n jäsenistä mahdollisimman usean.

Toivottu Roiskeläppä eli klassinen vitsipalsta on haaste. On vaikea löytää vitsejä, jotka eivät ole rasistisia tai seksistisiä. Nyt kokeilemme uutta eli kieli poskessa tehtyä kysymys-vastaus-palstaa. Toivottavasti "Kahvilla" -humori sivulla 43 maistuu.

Sini Silván, AKT-lehden va. päätoimittaja



TUNTEMATON VAARA KONTISSA

Merikontissa saattaa joskus olla vastassa yllätyksiä kuten pistelevää hajua ja outoja aineita. Uuden VAK-lain odotetaan parantava työntekijöiden turvallisuutta tilapäisten säilytyspaikkojen osalta.

TEKSTI **Sari Järvinen** KUVAT **Vesa-Matti Väärä**

Kun säiliökontti kohoaa nosturin otteessa ilmaan, ahtaaja **Sebastian Hakalax** tulee joskus pohtineeksi, onko sen sisällä vaarallisia aineita.

– Nosturinkuljettaja tietää vain konttien kappalemäärän, ei muuta. Mitä jos sattuu vahinko ja kontti alkaa vuotaa? Mitä jos hengittää vaarallista ainetta, Turku Stevedoring Oy:n työsuojeluvaltuutettu Hakalax miettii.

Myös Finnstevan työsuojeluvaltuutettu ja ahtaaja **Juha Vähäsöyrinki** toivoo parempaa tietoa konttien sisällöstä. Niin Hakalax kuin Vähäsöyrinki tekevät töitä Turussa.

– Kun ulkomailta tulleen kontin avaa, välillä vastassa on kamala, pistävä haju. Joskus on alkanut iho kutista, Vähäsöyrinki toteaa.

Toisinaan ahtaajat joutuvat tekemisiin edellisestä kuljetuksesta jääneiden ainejämien kanssa, joita ei ole siivottu pois. Hakalax on harjannut

puutavarakuljetuksessa olleen kontin lattialta valkoista pulverimaista ainetta, joka ei taatusti ollut peräisin puukuormasta. Pulveri pölysi Hakalaxin keuhkoihin.

Vaarallisten aineiden turvallisempaan säilytykseen ja kuljetukseen toivotaan nyt apua syyskuussa 2023 voimaan tulleesta uudesta VAK-laista.

Vaaralliset aineet on lueteltava

Lain yksi isoimpia muutoksia on vaatimus sisäisen pelastussuunnitelman teosta, kun alueella säilytetään tilapäisesti vaarallisia aineita. Paikan käyttäjän on muun muassa ilmoitettava, mitä vaarallisia aineita säilytetään ja millaista vaaraa ne aiheuttavat.

Tässä mielessä uusi VAK-laki voisi helpottaa ahtaajien huolia.

Lakiteksti on kuitenkin niin teoreettista, että pelastussuunnitelmien laatijat ovat kaivanneet tarkempia ohjeita.

– Meiltä on kysytty valmista mallipohjaa, mutta sellaista ei ole tarjolla. Kannattaa olla yhteydessä paikalliseen pelastuslaitokseen, jonka kanssa on hyvä muun muassa miettiä pelastusreitit ja tiedottamisvastuut onnettomuustilanteessa, Traficomin erityisasiantuntija **Miina Grönlund** vinkkaa.

Vähäsöyringistä joku pienimuotoinen VAK-koulutus voisi ylipäätään olla hyvä lisä ahtaajille.

Hätätilanneharjoitukset pakollisiksi

Hakalax ja Vähäsöyrinki ovat kumpikin kokeneita ja pitkään alalla työskennelleitä ammattilaisia, mutta kumpikaan ei muista osallistuneensa yhteenkään pelastusharjoitukseen.

Uuden lain myötä tilanne saattaa muuttua. Sisäiseen pelastussuunnitelmaan kuuluvat säännöllisesti pidettävät hätätilanneharjoitukset.

Suunnitelmaa tosin ei tarvitse tehdä, jos satamalla jo on tehty laajempi turvallisuus selvitys. Sen

← Sebastian Hakalax ja Juha Vähäsöyrinki kuulisivat mielellään vähän lisääkin vaarallisista aineista, jotta osaisivat paremmin ehkäistä onnettomuuksia.

tulee olla kunnossa, jos sataman kautta vaarallisia aineita siirtyy aluksilla kappaletavarana yli 10 000 tonnia vuodessa.

– Turvallisuusselvityksen on Suomessa tehnyt 15 satamaa. On myös satamia, joissa turvallisuusselvityksen raja on ollut hilkulla, mutta sitä ei ole vaadittu. En mainitse, että mitkä satamat ovat kyseessä, Grönlund sanoo.

Hyväksyntä saatava useammalta taholta

Tammikuussa Traficomille oli jo saapunut muutamia hakemuksia sisäisistä pelastussuunnitelmista. Kaikkien suunnitelmien tulisi olla kunnossa viimeistään maaliskuussa 2025.

Aivan viime tippaan Grönlund ei suosittele pelastussuunnitelmaa jättämään, sillä viranomaisilla vie aikansa käsitellä asiat. Traficom pyytää suunnitelmasta lausunnon alueelliselta pelastuslaitokselta, ELY-keskukselta, aluehallintoviranomaiselta ja kunnalta. Tarpeen vaatiessa suunnitelman tarkastavat myös Tulli ja Tukes.

– Pahimmassa tapauksessa sisäinen pelastussuunnitelma hylätään, eikä toivottua paikkaa

saa käyttää tilapäiseen säilytykseen, Grönlund sanoo.

Pienet öljyvuodot pahin riesa

Mitään isompaa vaarallisten aineiden onnettomuutta ei kuitenkaan ole kummankaan työsuojeluvaltuutetun uran aikana sattunut. Heidän työpaikoissaan vaarallisia aineita ei käsitellä suuria määriä: tänäänkin Vähäsöyrinki on purkanut rautaa laivasta.

– Pienempiä öljyvuoto-ongelmia sen sijaan on melkein päivittäin, koska käytämme vanhoja koneita. Kerran erään polttoainetta bunkranneen säiliöauton hydrauliiikka

hajosi ja öljyä alkoi valua. Saimme kuitenkin öljynimeytyskalustolla asian hallintaan, Hakalax kertoo.

Maailmalta saapuneet kontit voivat joskus sisältää muutakin kuin vaarallisia aineita. Kerran Hakalaxia vastassa oli vaarallisen näköinen eläin.

– Jenkeistä tullessa kontissa oli valtavan isoja hämähäkkejä, näyttivät ihan tarantelloilta, ahtaaja hymähtää. ●

Nosturinkuljettaja tietää vain konttien kappalemäärän, ei muuta.

Muutos koskee myös maantieliikennettä

SATAMIEN LISÄKSI ON lukuisia muita paikkoja, kuten terminaaleja, erilaisia pihoja, kenttiä ja parkkipaikkoja, joissa säilytetään vaarallisia aineita tilapäisesti. Jatkossa ammattikuljettajat saavat jättää vaarallisilla aineilla lastatun ajoneuvoyhdistelmänsä tilapäisesti vain sellaiselle paikalle, jolle on tehty sisäinen pelastussuunnitelma.

– Päiväkodin tai koulun parkkipaikka ei varmasti kelpaa vaarallisten aineiden tilapäisen säilytyksen paikaksi, mutta muuten meillä ei ole kovin tarkkoja kriteereitä. Se on haasteellistakin. En osaa vielä sanoa, voiko tilapäisen säilytyksen paikka olla esimerkiksi pohjavesialueella, Grönlund toteaa.

Laki ei myöskään määrittele tilapäiselle säilytysalueelle turvaetäisyyksiä tai tiettyä pohjarakennetta.

Tilapäisiä säilytyspaikkoja on ainakin teoriassa Grönlundin mukaan ”hirveä määrä”. Kellään ei ole niistä listaa.

Muutos tosin ei koske tavallisia pysähdyspaikkoja, joita kuljettajat käyttävät ajo- ja lepoaikasäädösten vuoksi. Eli kahville voi poiketa ajopäivän aikana kuten ennenkin. Se ei myöskään käsitä tehdas- ja varastoalueita, joissa vaarallisten aineiden käsittely ei läheisesti liity tie-, rautatie-, alus- tai ilmakuljetukseen. Myös Puolustusvoimat, Rajavartiolaitos, kansainvälinen sotilasyhteistyö ja tietyt maa- ja metsätalouden ajot jätettiin sen ulkopuolelle.

Pelastussuunnitelma tiivistetysti

VAARALLISTEN AINEIDEN tilapäinen säilytys edellyttää sisäistä pelastussuunnitelmaa, jossa on oltava:

- selvitys säilytettävistä aineista ja millaista vaaraa ne aiheuttavat,
- selvitys tapahtuneista onnettomuuksista ja niiden vaikutuksista,
- suunnitelma siitä, miten onnettomuustilanteissa toimitaan, miten torjutaan ennalta onnettomuuksien vaikutuksia ja rajoitetaan seuraukset mahdollisimman pieniksi,
- suunnitelma säännöllisesti pidettävien hätätilanneharjoitusten järjestämiseksi.

Lähde:

Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 33 §



↑ Sebastian Hakalax (vas.) ja Juha Vähäsöyrinki ovat kumpikin käyttäneet töissä öljyntorjuntakalustoa. Sitä ja sammutuskalustoa säilytetään turvakontissa. – Valuma-allas on hieman hankalassa paikassa ehkä sen takia, että käsittelemme harvoin vaarallisia aineita, Hakalax pohtii.



AKT

#PAINAVASYY

#STOPnyt



Viiden liiton lakko lentoasemilla

Ilmeet olivat vakavia, kun viisi liittoa kertoi yhteisestä linjastaan ryhtyä työtaisteluun lentokentillä. Suomen hallituksen suunnittelemat työelämäheikennykset saivat työntekijät todella historiallisella ja pysäyttävällä tavalla vastarintaan. Lentokenttien työntekijät päätyivät ensimmäistä kertaa yhdessä, erittäin laajalla järjestöyhteistyöllä poliittisiin työtaistelutoimenpiteisiin helmikuun alussa.

TEKSTI **Sini Silvän** KUVA **Lehtikuva/Markku Ulander**

Lentokentän toiminta on monen työn summa: Ilmailualan Unioni IAU hoitaa maahuolintatehtäviä, lähtöselvityksiä, rahteja, asiakaspalvelua jne. Suomen liikennelentäjiliitto edustaa lentäjiä. Auto- ja Kuljetusalan työntekijäliitto AKT edustaa matkustamohenkilökuntaa, ilmailuhoitomiehiä sekä ramp-kuljettajia. Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL edustaa niitä työntekijöitä, jotka työskentelevät Finnavian ja Airpron palveluksessa. Jo pelkästään Finnavian kautta poliittinen työtaistelu koskee kaikkia Suomen suuria lentokenttiä. Palvelualojen ammattiliitto PAM hoitaa muun muassa monenlaista asiakaspalvelua.

Jo perjantaina 19.1. kerrottiin lakoista, jotka helmikuun 1.–2. koskettaisivat kaikkia Suomen lentoasemia. Lakolla liitot ilmaisivat vastustavansa ei niinkään Orpon-Purran hallitusta, vaan sen rajuja työelämäheikennyksiä ja sosiaaliturvan leikkauksia.

Työtaistelun ulkopuolelle rajattiin työtehtävät, joiden tekemättä jättäminen aiheuttaisi vaaraa ihmisten hengelle, terveydelle tai omaisuudelle. Liitot muistuttivat, että lakko on poliittinen työtaistelu, jota ei ole suunnattu työnantajia vastaan.

Toimiminen tässä laajuudessa on todella näkyvä voimannäyttö. Myös Suomen Liikennelentäjiliitto oli tällä kertaa mukana muiden liittojen rinnalla vaikkakin itsenäisenä toimijana.

Liitot vaativat, että hallitus keskeyttää heikennys- ja leikkausesitystensä valmistelun ja aloittaa työelämää koskevien muutosten valmistelun tyhjältä pöydältä työntekijöiden ääntä aidosti kuunnellen. Juuri lentokenttien meneminen kiinni on kovan luokan toimenpide.

← Viereisellä sivulla kuvia AKT:n poliittisen työtaistelun lakkovahdeista ja toritapahtumista 14.12. Viiden liiton yhteinen lentokenttälakko ja SAK:n ja STTK:n yhteinen STOPNyt-mielenosoitus Senaatintorilla, sekä 1.–2. helmikuuta järjestettävät muut lakot olivat juuri alkamassa tämän lehden mennessä painoon. STOPNyt päivän tapahtumista raportoidaan kuvareportaaseina verkkolehdeissä aktlehti.fi



↑ JHL:n va. puheenjohtaja Håkan Ekström (vas.), AKT:n puheenjohtaja Ismo Kokko, PAMin järjestöjohtaja Risto Kalliorinne, IAU:n liittosihteeri Sami Rajala ja SLL:n puheenjohtaja Vesa Uuspelto tiedotustilaisuudessa Helsingissä 19. tammikuuta 2024.

– Hallitusohjelman tavoitteet ovat kuin suoraan elinkeinoelämän vaalitavoitteista. Emme voi katsoa toimettona, kun jäseniltämme ollaan viemässä keinot puolustaa kunnollisia työehtoja. Lakossa ovat mukana JHL:n jäsenet, jotka työskentelevät Finnavian tai Airpron palveluksessa, JHL:n va. puheenjohtaja **Håkan Ekström** kertoi.

– Hallituksen työelämäheikennykset ja sosiaaliturvan leikkaukset ovat niin kestäättömiä, että työntekijät haluavat reagoida. Hallitus on saatava kuuntelemaan myös työntekijöitä. Lakossa ovat mukana AKT:n osalta matkustamohenkilökunta eli lentoemännät ja stuertit, lentokenttien tankkaus-toiminta, sekä lentoaseman linja-autonkuljettajat, AKT:n puheenjohtaja **Ismo Kokko** sanoi.

Kokko pahoitteli lakkojen matkustajille aiheuttamaa harmia. Hän kuitenkin pyysi ymmärrystä sille, että myös lentokentän työntekijät ovat tavallisia työntekijöitä, jotka haluavat pitää puoliaan.

Suomen Liikennelentäjiliitto SLL:n puheenjohtaja **Vesa Uuspelto** totesi, että heidän liittonsa jäsenistä moni todennäköisesti on äänestänyt hallituspuolueita. Protesti ei ollut hallitusta, vaan työ-

markkinalainsäädännön muutoksia vastaan, jotka menevät liian pitkälle.

– Meillä on 75 vuoden kokemus paikallisesta sopimisesta ja me pelkäämme, että siitä tulee paikallista pakottamista, Uuspelto sanoi.

Hän otti esiin myös sen, että lentoala on hyvin suhdanneherkkä ala. Siellä on ollut pakko tottua nopeisiin lomautuksiin. Nyt työttömyysturvaleikkaukset ja lomautuskäytäntöjen muuttaminen vaikuttavat todella nopeasti ihmisten elämään.

– Ilmailualan unioni IAU osallistuu työtaistelutoimiin muiden ammattiliittojen tavoin, kertoi IAU:n liittosihteeri **Sami Rajala** tiedotustilaisuudessa. Puolustusvoimille tehtävä työ, sekä tyyppikurssit rajattiin työnseisausten ulkopuolelle.

– Me olemme luonnollisesti mukana yhteisessä rintamassa muiden lentoasemilla toimivien liittojen kanssa vastustamassa työntekijöihin kipeästi osuvia leikkauksia ja heikennyksiä. Palvelualojen ammattilaiset toimivat lentoasemilla tukitoiminnoissa tuottamassa matkustajille palveluita, huolehtimassa kiinteistöistä ja turvallisuudesta, täydensi PAMin järjestöjohtaja **Risto Kalliorinne** yhteistä linjaa. ●



↑ Leyland-Verheul Holland Coach 1955 palveli kaupunkiajossa, vaikka coach-sana viittaa yleensä kaukoliikenteen linja-autoihin.



↑ Kun Tuukka Lammisella käy vieraita, hän saa usein vastata pienoismalleja koskeviin kysymyksiin.



↑ Lamminen on Tilusajokuljettajat ry:n jäsen.

Klassikkobussien pienoismallit koukuttavat yksityiskohdillaan

– Kyllähän nykybussit vähän sellaisia laatikoita ovat, sanoo linja-autonkuljettaja Tuukka Lamminen aavistuksen verran haikeana.

TEKSTI **Mikko Nikula** KUVAT **Annika Rauhala**

Sen sijaan hänen lasivitrinissään seisovat Leyland Tiger, Mercedes-Benz O 3500 ja Volvo B 616 ovat muotoilultaan jotain aivan muuta. Ne ovat yksityiskohtia myöten täydellisiä kopioita alkuperäisistä klassikomalleista. Ei tarvitse edes olla autoharrastaja ihastua näihin linja-autoihin, joista vanhimmat mallit on suunniteltu sodan jälkeen 1940-luvulla ja uusimmat 1970-luvulla.

Lammisen kokoelmassa painottuvat keskieu-rooppalaiset autot. Vuosina 1973–1989 tuotettu saksalainen MAN SÜ 240 -malli herättää hänessä omakohtaisia muistoja.

– Olen ajanut itse samankorista Volvo Carrusta. Mutta muuten nämä autot ovat enimmäkseen sellaisia, ettei niitä kovin paljon ole Suomen maanteillä näkynyt.

Kollegat kyselevät kokoelmasta

Vantaalla asuva, Vainion Liikenteellä työskentelevä Lamminen innostui pienoismalleista runsas vuosikymmen sitten.

– Näin kai jossain lehdessä juttua, että joku kerää tällaisia. Vai olisiko se ollut netissä, ehkä Facebookissa? En ole ihan varma, mutta joka tapauksessa aloin itsekin tilata näitä netin kautta, hän muistelee.

Kerran kuussa postissa tuli uusi bussi ja sen mukana esite. Niissä selostettiin kunkin auton tekniset ominaisuudet ja kuvattiin sen valmistushistoriaa sekä markkinoille tuloa.

– Sen näistä näkee hyvin, miten paljon teknologia on muuttunut. Yksi käytännön muutos on vessojen tulo. Esimerkiksi Volvoissa keskiovi on siirretty taakse, koska keskellä on vessa. Ja niissä malleissa, missä vessa on takana, takapenkki ei ole täysimittainen.

Pienoismallit luonnollisesti kuvaavat oman aikansa kulttuuria ja elämäntapaa. ”Minä juon maitoa. Juotko sinäkin?” kyselee esimerkiksi vuoden 1955 Holland Coachin mainosteksti. Puolalaisista Star-autoista esite kertoo, että ne tuotettiin armeijan käyttämien kuorma-autojen alustoille; kun paavi Johannes Paavali II vieraili Puolassa vuonna 1979, hänelle muokattiin paavimobiili Star 660 -mallista. Sveitsiläinen Saurer LC 4, vuosimallia 1959, oli tärkeässä roolissa alppikylissä ja lainannut keltaisen värinsä postiautoilta; se oli myös varustettu äänitorvella, jonka honotus muistutti postitorven toivotusta, jotta vuoristoteillä jyrkän mutkan takaa lähestyvät kuskit osaisivat reagoida ajoissa.

Tällä haavaa Lamminen ei aktiivisesti kasvata kokoelmaansa. Bussiarmeija herättää kuitenkin kerran toisensa jälkeen kylässä kävijöitten huomion.

– Joitain vuosia sitten päätin, että laitetaan ne vitriiniin, ovat siellä edustuskuunnossa. Ja kollegat usein kyselevät, että mitä sinun autoillesi kuuluu. ●



↑ Kirkkaanvihreä Volvo B57 / Wiima M-68 on retkibussi, jolla on kuljetettu turisteja Koillismaalla.



Kassa vastaa

Mikä muuttui ansioturvassa 1.1.2024?

Joulukuussa 2023 eduskunta hyväksyi ensimmäisen kahdesta työttömyysturvaa koskevasta lakimuutospakettista, jotka leikkaavat työttömyysturvan määrää ja rajoittavat oikeutta etuuteen. Osa muutoksista tuli voimaan jo 1.1.2024 ja osa tulee voimaan myöhemmin vuoden aikana.

Tammikuussa voimaan astuneet muutokset:

- Omavastuu-aikaa piteni
- Lomakorvaus jaksotetaan
- Työttömyysturvaan ei tehdä indeksikorotusta 2024–2027
- Lisäksi vuonna 2023 voimassa ollut ylimääräinen lapsikorotuksen osa poistui

Omavastuu-aikaa piteni

Vuoden alusta omavastuu-aikaa piteni viidestä seitsemään päivään. Omavastuu-aikaa tarkoittaa työttömyyden tai lomautuksen alussa asetettavaa jaksoa, jonka ajalta ei makseta ansiopäivärahaa.

» Siirtymäsäännös: Sovelletaan, jos omavastuu-aikaa alkaa 1.1.2024 tai sen jälkeen.

Lomakorvaus jaksotetaan

Työsuhteen päättyessä pitämättömät vuosilomat siirtävät ansiopäiväraha-oikeuden alkua niin monella päivällä, kuinka monen työpäivän keskimääräistä palkkaa maksettu lomakorvaus vastaa.

Jaksotus koskee kokoaikaisia, yli kaksi viikkoa kestäneitä työsuhteita, jotka ovat päättyneet. Osa-aikaisesta työsuhteesta maksettuja lomakorvauksia ei jaksoteta, vaan ne sovitellaan, kun päivärahaa maksetaan.

Lomakorvauksen jaksotus ei vaikuta lomautus-tilanteissa, koska silloin työsuhte ei pääty kokonaan. Omavastuu-aikaa alkaa mahdollisen lomakorvauksen jaksotuksen jälkeen.

» Siirtymäsäännös: Sovelletaan vuosilomakorvaukseen, joka maksetaan 1.1.2024 tai sen jälkeen päättyneen työsuhteen perusteella.

Työttömyysturvaan ei tehdä indeksikorotusta 2024–2027

Ansiosidonnaisen työttömyysturvan kohdalla tämä tarkoittaa sitä, että työttömyysturvan perusosa ja taitekohta säilyvät vuoden 2023 tasolla.

Vuonna 2023 voimassa ollut ylimääräinen lapsikorotuksen osa poistui

Lapsikorotuksia maksetaan vielä vuoden alusta maaliskuun loppuun asti, jonka jälkeen ne poistuvat kokonaan. Lapsikorotus laskee korotuksen poistumisen vuoksi 25–48 euroa kuukaudessa lasten määrän mukaan.

Lue lisää työttömyysturvaa koskevista muutoksista A-kassan nettisivuilta a-kassa.fi

[Lue lisää A-kassa.fi](https://a-kassa.fi)

Seuraa meitä somessa @AvoinKassa

Kahvinporotkin sen kertovat

Luvassa toimintarikas kevät

Kahvimukissa on presidenttipaahdettua kahvia Renkomäen ABC:llä. Kupposen ääressä istuu AKT Lahden osasto 003:n puheenjohtaja Jarkko Latvala. Tilanne houkuttaa kysymään perinteisen "mitä kahvinporot kertovat?" – Ne kertoo toimintarikkaasta keväästä!, Latvala vastaa empimättä.

TEKSTI JA KUVAT Hannu Tuovinen



Kun Jarkko Latvala viime syksynä aloitti pj-nuijan varressa Vesa Malisen työn jatkajana, oli miehellä muutamakin kysymys. 'Mihin sitä on oikein suostumassa?', oli päällimmäisin.

– Arvasin, että kyllä jotain voi tulla mutta en sitä, että menee ihan oikeeksi tappeluksi, Latvala viittaa Orpon hallituksen työelämän heikennyksiin, leikkauslistaan ja niiden aiheuttamiin järjestötoimiin.

– Kaikki tämä ei ollut oikein minun laskelmissani mukana. Mutta tämä on mielenkiintoista, 44-vuotias Koiviston Auton Lahden työsuojeluvaltuutettu toteaa.

Lakko on ainoa ase

Toimintarikas kevät tarkoittaa Latvalan mukaan mahdollisimman vahvaa ja yhtenäistä rintamaa, jolla vastustetaan hallituksen mielettömiksi koettuja työelämäheikennyksiä. Renkomäen haastattelupäivän jälkeen vahvistui, että useat alat, myös useat toimihenkilöliitot ovat mukana.

Pitkäaikaisena ammattiosaston toimikunnan jäsenenä ja työsuojeluvaltuutettuna Latvala tuntee hyvin tilanteen vakavuuden.

– Lakkoja tulee lisää, sehän on ainoa ase mikä meillä on käytössä.

Miestä risovat pääministerin sanomiset, etenkin se että työnantajien aiemmin tes-kierroksilla ajamat asiat ovat nyt ykskantaan hallitusohjelman työmarkkinasisältöä ja pahimmassa

↑ Jarkko Latvala ennustaa toimintarikasta kevättä. – Tehdään nyt kaikki se mitä voidaan, jotta hallitus ei runnoisi läpi ikäviä heikennyksiään.



Miten voidaan käyttää termiä uudistus, kun kyse on leikkauksista ja heikennyksistä, Jarkko Latvala ihmettelee uutisten termistöä.

tapauksessa tulevat lakimuodossa työntekijöiden päänmenoksi. Kyseessä on EK:n toivelistasta jota hallitus nyt poliittisesti toteuttaa.

– Lakiinhan näitä survotaan koko ajan. Jos ei sitä (hallituksen ajamaa lakipakettia) saada estettyä niin mitä sitten tehdään.

Irtisanomissuojan heikentäminen ja palkaton sairauslomapäivä ovat kuljettajien mielestä ne keskeisimmät, joiden vuoksi mieltä osoitetaan.

Lahtelaiskuljettajien taukokahveilla on ihmetelty termejä, joilla hallituksen tavoitteista uutisoidaan ja puhutaan mediassa.

– Miten voidaan käyttää termiä uudistus, kun kyse on leikkauksista ja heikennyksistä, Latvala kertailee.

Hallituksen kaatuminenkin sopii

Ammattiosaston puheenjohtaja Latvala nostaa esiin aiempienkin työtaistelujen kohdalla esitetyn arvion, että 'työväenliike käy tässä viimeistä taistoaan'.

– Voihan se pitää jossain määrin paikkansa. Mutta tässä tehdään nyt kaikki se mitä voidaan, jotta hallitus ei runnoisi läpi ikäviä heikennyksiään.

Latvala haluaakin katsoa tulevaisuuteen ja tuntee vastuuta meneillään olevan taiston hoitamisesta. Hän ei tosiaan halua, että kevättä 2024 kommentoitaisiin jälkepäin 'miksi ei mitään tehty'.

– Että miksi ne vaan istui paikallaan.

Eikö silti pelota, että ay-liike aiheuttaa toimillaan maahan hallituskriisin – kuten työnantajat ja yrittäjäjärjestöt tavan takaa muistuttavat talouden heikkojen näkymien vallitessa.

– Jos hallitus mahdolliseen kriisiin kaatuisi niin siitähän ei olisi mitään haittaa. Se olisi yksi tapa saada tämä asia hoidettua.

Työsuojelu haastaa

Joulukuun puolivälissä Koiviston Auton kuljettajat olivat jo mukana päivän lakossa ja autot jäivät varikolle, muutamaa esimiesvoimin ajettua linjaa lukuun ottamatta.

– Mutta myös liittoon kuulumattomat kuljettajat ymmärsivät tilanteen vakavuuden ja pysyivät poissa töistä, Latvala kiittelee.

Työsuojeluvaltuutetun (myös aiemmasta vara- ja sitä ennen työsuojeluasiamiehen) tehtävästä Latvala on innostunut ja niistä aihepiireistä tulee paljon yhteydenottoja. Talven lähestyessä ajoneuvojen rengashuolto aiheuttaa toimia, samoin kuljettajia varsinkin sähköbussseissa pakkaskelillä vaivaava lämmityksen alitehoisuus. Kesällä taas ilmastointi on työsuojelullinen haaste.

– Ja tottakai työssä jaksaminen puhuttaa. Kuljettajat toivovat hieman vähemmän tehokkuusjattelua työvuorojen suunnitteluun. Kuormitus on korkealla, kun ajaa usean peräkkäisen aamusta-iltan -työvuoron. Tietokonehan ne työvuorot tekee, mutta ihmisen käsialaa on se ohjelmointi, Latvala pohtii.



↑ Jarkko Latvalan henkilöauto on vilkkaassa ajossa kun perheen jälkikasvu tarvitsee harrastekyytejä.

Harrastuksissa elämän suola

Tuoreella puheenjohtajalla ei ole vapaa-aikansa käyttämisessä ongelmia; kaikki mikä 12-vuotiaan Joonan jääkiekon ja 10-vuotiaan Jennan karaten harrastuksiin kytymisestä jää, kuluu ay-toiminnan pyörittämiseen 180-jäsenisessä ammattiosastossa. Keittiöalalla työskentelevä puoliso Johanna osallistuu myös lasten harrastuksiin.

– Näinhän se menee, että lapset harrastavat ja me harrastamme heidän kuskamistaan, Jarkko Latvala naurahtaa.

Kesän koittaessa on edessä moottoripyöräreissut tuttuja kavereiden kanssa. Suosikkiretki 1100-kuutioisella Custom Yamahalla koostuu pidennetystä tai tavallisesta viikonlopusta pienillä Itä-Suomen tai rannikko-Suomen teillä. Yöpymiset varataan etukäteen ja ajetaan letkeässä tunnelmassa, mm. Pulkkilanharjun reitti kohti Keski-Suomea on tullut useinkin tutuksi. Ahvenanmaa tai Lappi ovat ehkä jatkossa ajosuuntia mutta vaativat viikonloppua pidemmän aikavaruksen. ●



"Inte är det dåligt jobb"

Aki Penttilä gjorde en hel arbetskarriär på Posten innan han hoppade bakom lastbilsratten och började köra runt om i Norden. Från vägen sköter han även förtroendemannauppgifter.

TEXT Mikko Perttunen BILDER Mikko Perttunen och Elena-studio/Getty Images ÖVERSÄTTNING Kenneth Liukkonen

När kombilastbilsföraren Aki Penttilä i misstag på arbetsresan köpte läppfett från en svensk butik för sina spruckna läppar, gick han runt med läppglans i en vecka. Det var först praktikantens oro, som åkte samma bil, och glittret som lämnade kvar på servetten under lunchrasten, som avslöjade sanningen.

Inte ens detta minne hade fötts om Penttilä, som i höstas fyllde 54 år, hade bestämt sig för att stanna hos Posten. När han fyllde 40 gjorde Penttilä beslutet att ta avsked och börja vuxenutbildning för att bli yrkesförare.

– Jag hade bekanta som hade kört utlandstrafik, och jag hade hört att jobbet är trevligt om man kommer in på ett bra nordiskt transportföretag.

Penttilä kom slutligen att göra praktik och därmed arbeta för Transport Savikko i Kempele.

– Jag är väldigt nöjd med att jobba i ett familjeföretag. Här är ägarna dagligen i kontakt med förarna, säger Penttilä.

– Nog är det här också svårt ibland. Efter att man vaknat blir dagen lätt 10–12 timmar. Visst hade man hos Posten långa semestrar, men nuförtiden håller jag ännu mera ledigt årligen och orket är mycket bättre, funderar Penttilä.

På vägen

Penttilä har under dessa år sett de nordiska länderna i stort sett genomgående. Han kör främst till Sverige och Norge, men också till Danmark.

– Visst var det i början fint när man körde genom nya platser. Norge är otroligt vackert land på sommaren. På vintern är det sedan igen ganska motbjudande, skrattar Penttilä.

Till exempel fiskanläggningarna kan vara nära havet i ändan av en väg som bara en lastbil kan köra åt gången. På några timmar kan förhållandena förändras avsevärt. Det är inte ovanligt att det kan komma 30 centimeter snö från himlen.

← - Jag har inte ångrat att jag bytte. Att köra är ganska bekvämt. Det går i samband med att lyssna på ljudböcker och beundra landskapen, sammanfattar Penttilä.

På vägen kan man tillbringa en vecka eller två. Även om ratten inte vrids hela tiden, sitter föraren fast på sitt kontor 24 timmar om dygnet.

- Visst är det ett utmanande jobb om man har små barn. Mitt eget familjeliv var i 45 års åldern redan i ett sådant mönster att det inte orsakade problem. Familjerelationerna kan skötas med till exempel videosamtal. Detta jobb kräver ett lite annorlunda förhållningssätt, men inte är det dåligt jobb. När du föds söt, men inte rik, måste man bara jobba.

Förarnas tjänster är ganska bra i de andra nordiska länderna. I Sverige finns duschar på bensinstationer och Norge har börjat bygga stora lastbilsparke- r med gratis toaletter och duschar. Det finns även toalett-parker i Sverige.

- I varje land finns det också platser där man kan ta en lite större bil med för shopping, säger Penttilä.

Lastbils-kabinen är yrkesförarens kontor, kök och sovrum. Om pausen av någon anledning blir längre än 24 timmar, ändras login till hotell. Dessa är dock undantag.

De små skillnaderna

Trafiklagarna är ungefär samma överallt, men det kan ändå finnas överraskningar för de oerfarna. Till exempel i Sverige används blinken i rondeller både vid in- och utfart. En bil som kommer från rampen behövs inte undvikas.

- Det var lite överraskande i början. De slår blinken på och kommer trängande framför.

I Norge är man däremot väldigt noggranna med regler och böter. Överskridandet av körtiden med tre minuter gav Penttilä böter på tusen kronor.

Det handlar dock inte endast om lagstiftningen. Också trafik-kulturen varierar:

- I Finland är inställningen till stora bilar ganska dålig. Med en last på 76 ton får man ibland hoppa på bromsen, när en personbil hamnar svänga framför lastbilen. En yrkesförare ger dock alltid plats. Vi ger vika ifall vi blockerar vägen. I Finland blir man kanske mest förbannad bakom ratten, säger Penttilä.

Eftersom vädret i Norge ibland är svårt, upp- märksammar folk stora bilarnas förare bättre än i Finland.

Å andra sidan körs det skickligt i svårt vinterväder i Finland. Till exempel söder från Stockholm kan trafiken stocka avsevärt i ett väder som i Finland betraktas som vanligt vinterkör.

Mannen åtnjuter också förtroende

Penttilä har i år lärt känna AKT:s kollektivavtal på allvar. Fast han ständigt reser utanför gränserna, började han i början av året som huvudförtroendeman.

- Nästan 80 procent av tiden sköter jag uppdrag- en från vägen och kontorsärendena när jag är i Kempele.

Enligt Penttilä underlättas förtroendemannens uppgifter av att organisationen i ett familjeföretag är låg och ledningen kan bestämma stora saker vid behov.

- Ur den synvinkeln är det här ganska lätt. På företaget förstår man ganska bra att allt fungerar bättre när arbetstagarna är nöjda, säger Penttilä.

På resan uppstår och händer

På vägarna i Europa och i Norden rör sig en myck- et blandad grupp av yrkesförare. Till exempel är östeuropéernas körkunskaper eller utrustning inte alltid tillräckliga för nordiska förhållanden, säger Penttilä.

- De orsakar ganska många vägblockar, beklagar Penttilä.

Också bränsletjuvarna är ett problem för förarna, som till och med i vissa delar av Sverige fungerar organiserat. Därför finns det också många bevakade parkeringsplatser i landet, där bilen kan parkeras inom staket. Banditerna lockas ännu mera till last- bilstankarna på grund av de ökade bränslepriserna.

Samma priser bekymrar även arbetsgivarna. Kunderna kräver också i allt högre grad att deras last ska transporteras med förnybar diesel. Konsumenten betalar i slutändan allt. Även föraren kan påverka förbrukningen i viss mån. På enorma kilometer blir små besparingar betydande. ●



↑ I Sverige finns det också många bevakade parkeringsplatser.



↑ På vägen kan man tillbringa en vecka eller två, men inte är det dåligt jobb.

Kiljavan opiston kurssit

Työsuojelun peruskurssi (yleinen) 19.- 23.2. OULUSSA

Työsuojelun peruskurssi (AKT) 11.-15.3. AKT-ALT-Palta- Kaupan liitto- sopimuskurssi

Kurssi on tarkoitettu työsuojelutehtävissä toimiville edustajille sekä luottamusmiehille. Kurssin tavoitteena on selvittää työsuojeluun liittyvät perustiedot ja perehtyä toimintaa ohjaaviin säädöksiin. Kurssilla tutustutaan työsuojeluorganisaatioon sekä työsuojeluhenkilöstön tehtäviin ja rooleihin. Avainsisältöjä mm: työsuojelun peruskäsitteet, työsuojelutehtävissä toimivien oikeudet ja velvollisuudet, työsuojelua säätelevän lainsäädännön pääperiaatteet, ennakoiva työsuojelutoiminta ja vaarojen arviointi, tapaturma-ajattelu ja jälkivalvonta sekä työsuojelutoiminnan kehittäminen.

Luottamusmiesten peruskurssi (yleinen) 19.-23.2. OULUSSA

Kurssi on tarkoitettu uusille luottamusmiehille, varaluottamusmiehille ja ammattiosastojen puheenjohtajille. Kurssin tavoitteena on aloittaa luottamusmiesten perustaitojen ja -tietojen oppiminen. Tavoitteena on luottamusmiesten tehtäväkokonaisuuden ymmärtäminen sekä oikeuksien tiedostaminen. Avainsisältöjä mm: luottamusmiehen perustehtävät ja verkostot, luottamusmiehen oikeudet ja velvollisuudet, työoikeuden perusteet, työehtosopimusten tulkinta ja liiton apu, yhteistoimintamenettely, neuvottelutoiminnan perusteet, luottamusmiehen ja jäsenistön luottamus, luottamusmieheksi kehittyminen sekä ay-liikkeen merkitys ja tulevaisuus.

Esiintyminen erilaisissa vuorovai- kutustilanteissa (yleinen) 6.-8.3. TAMPERE

Esiintymistaidon kurssi on tarkoitettu kaikille, jotka ovat tekemisissä median edustajien kanssa eri kanavien kautta mukaan lukien radio ja televisio. Kurssilla tutustutaan median yleisiin pelisääntöihin ja toimintatapoihin sekä harjoitellaan käytännössä haastattelun tekemistä radio- ja tv-studioissa. Tavoitteena on onnistunut esiintyminen ja oman sanoman perillemeno. Lisäksi käydään läpi tiedotusvälineiden työskentelytapoja ja haastattelutavan oikeuksia median suuntaan. Mitä tarkoittaa lähdesuoja? Miten virheet oikaistaan? Saako sanomansa perua? Harjoitellaan esiintymiseen valmistautuista ja käyttäytymistä erilaisissa haastattelutilanteissa.

Neuvottelut verkossa (yleinen) 12.-13.3. (Hybridi)

Korona muutti valtavasti käytäntöjä, yksi hyvä tai huono puoli on se, että yhä useammin neuvottelut pidetään etänä, ilman kasvokkain istumista. Miten val-

mistaudut näihin neuvotteluihin ja miten pidät yllä hyvän tatsin? Kurssin aikana käydään läpi niitä sudenkuoppia, joita tulee välttää ja toisaalta opetellaan niitä asioita, jotka hyödyttävät sinua neuvottelijana. Tälle kurssille voit osallistua joko etänä tai tulla paikan päälle! Avainsisältöjä mm: miten viestin verkossa, tekniset vaatimukset sekä hyvät käytöstavat verkossa.

Paikallinen sopiminen (yleinen) 25.-27.3. KUOPIO

Kurssin tavoitteena on tutustua hyvään sopimiskulttuuriin ja lisätä osaamista paikallisessa sopimisessa. Avainsisältöjä mm. paikallinen sopiminen tänä päivänä, paikallisen sopimisen edellytykset, sopimisvaltuudet, sopimusten tekeminen ja sisältö, paikallinen sopiminen ja luottamusmiehen rooli, riittävän valmistautumisen merkitys sekä työaikasopiminen; työaikamallit ja työaikapankki.

Luottamusmiesten jatkokurssi (AKT) 1. jakso 8.-12.4. ja 2. jakso 13.-17.5. AKT-ALT-Palta-Kaupan liitto- sopimuskurssi

Koulutuksen tavoitteena on laajentaa ja syventää luottamusmiehen toimintaa ja työelämän pelisääntöjä koskevia taitoja. Avainsisältöjä mm: kokemukset luottamusmiestoiminnasta, toiminnasta oppiminen, toimintamahdollisuuksien lisääminen, työsuojelulain keskeiset pykälät, yhteistoimintalain keskeiset pykälät, työehtosopimuksen säädökset, luottamusmiehen vaikuttaminen, esiintyminen ja viestintä, neuvottelutaito, luottamusmiehen työsuojelutoiminta, luottamusmiehen arvostus ja merkitys, yhteiskunnallinen vaikuttaminen ay-toiminnan kehittäminen, välitehtävä jaksojen välissä sekä omien taitojen arviointi ja jatko-opinnot.

Turvallisuustekniikan kurssi: työsuojelun täydennyskurssi (yleinen) 22.-26.4.

Kurssin tavoitteena on syventää työsuojelutietoutta, oppia tuntemaan työturvallisuuden keskeiset käsitteet, näiden merkitys sekä miten nämä kytkeytyvät työturvallisuusajatteluun ja turvallisuusjohtamiseen. Kurssilla perehdytään turvallisuustekniikan kokonaisuuteen ja sen laaja-alaiseen sisältöön. Avainsisältöjä mm: turvallisuustekniikan perusteet, työhygienian, ergonomian, koneiden ja laitteiden turvallisuus, työsuojelun tuottavuus, yrityksen turvallisuusjohtaminen, riskien hallinta ja o-virheajattelu sekä turvallisuustoiminnan kehittäminen.

Työoikeuden peruskurssi (yleinen) 22.-26.4. AKT-ALT- sopimuskurssi
Kurssin tavoitteena on lisätä luottamusmiesten normituntemusta ja

itsenäistä toimintakykyä sekä valmiuksia ratkaista oikeudellisia kysymyksiä työpaikalla. Avainsisältöjä mm: työsuhteen ehtojen määräytyminen ja niiden muuttaminen, työsuojelulaki käytännössä, yhteistoimintalaki ja -menettely sekä työoikeuden ajankohtaiset teemat ja tuoreimmat oikeustapaukset.

.....

LISÄTIETOJA koulutuksista ja kustannusten korvauksista AKT:n koulutusoppaasta sekä Kiljavan opinto-oppaasta. Tietoja saat myös AKT:n kotisivuilta: www.akt.fi / koulutus, mistä löytyvät myös kurssihakemuslomakkeet. Niitä on saatavissa myös työpaikkojen luottamusmiensivuilta, ammattiosastoilta ja AKT:n aluetoimistoista.

Lisätietoja koulutuksiin liittyvistä asioista lisäksi: www.kio.fi
AKT:n järjestö- ja koulutustoimitsija
Esa Tuominen p. 050 536 9056 / esa.tuominen@akt.fi

Kursseille hakeutuminen

Hakeudu kursseille ajoissa. Täytä kurssi-kaavake ja toimita se työnantajallesi viimeistään kolme (3) viikkoa ennen kurssin alkua. Jos työnantaja hyväksyy opintovapaasi, hän allekirjoittaa hakemuksen ja ottaa kaavakkeesta oman kappaleensa. Toimita loppuosat ammattiosastolle, oman alueesi aluetoimistoon tai lähetä se suoraan AKT:n järjestö- ja koulutustoimitsijalle. Työnantaja voi tietäen perustein siirtää opintovapaan antamisen yhden kerran myöhempään ajankohtaan. Siinä tapauksessa kannattaa selvittää mikä on seuraavan vastaavan kurssin ajankohta. Siirto voidaan tehdä kuuden (6) kuukauden päähän tai enintään siihen saakka, kunnes seuraava vastaava koulutus järjestetään. Jos lähdet kurssille vapaa-aikanasi tai lomalla, et tarvitse hakemukseen työnantajan allekirjoitusta. Lisätietoja saat AKT:n järjestötoimistosta. Mikäli pääset kurssille, toimittaa opisto sinulle kurssikutsun noin kaksi viikkoa ennen kurssin alkua. Kannattaa myös ilmoittaa omalle ammattiosastollesi, että olet menossa kurssille. Osastosi saattaa maksaa kurssilaisilleen oman stipendin. Kurssilaiset majoittuvat 1 hengen huoneissa.

Kurssin peruutusehdot

Ilmoittautuminen kurssille on sitova. Jos et pakottavan esteen vuoksi voi osallistua kurssille, ilmoita siitä mahdollisimman pian Kiljavan opistolle, puh.09-276251 tai kiljavan_opisto@kio.fi. Peruuttamatta jätetystä paikasta perimme maksun (50€) kurssilaiselta. Peruutusmaksua ei peritä, jos kurssilaisella on esittää lääkärintodistus tai muu todiste esteestä.

Tietoa korvauksista

SOPIMUSKURSSIT: Mikäli toimit työpaikallasi luottamusmiensivulla, maksaa työnantaja sinulle kurssin ajalta ansionmenetyksen (kurssiajan palkan) 8h/pv. Sopimuskursseissa liitto maksaa kurssimaksun, materiaalin sekä matkakulut.

JÄRJESTÖKURSSIT: Sopimuskurssien ulkopuolisia kursseja kutsutaan järjestökurseiksi. Jos kurssi, jolle olet kiinnostunut menemään, ei kuulu koulutusopimuksen piiriin, on sinulla mahdollisuus anoa opintovapaata. Tällöin työnantaja ei maksa kurssin ajalta palkkaa, eikä osallistu muutenkaan kurssin kustannuksiin. Liitto ja ammattiosasto maksavat sinulle tällöin ansionmenetyksen stipendinä ja päivärahoina, joka on verovapaata sekä matkakulut. Stipendi ja päiväraha on vuonna 2024 yhteensä 86,86 € / pv. Ammattiosaston osuus tästä on 17,37 € / pv.

Mikäli sinulle tulee kurssin ajalta ansionmenetyksiä, pyydä työnantajalta ansionmenetystodistus. ●

KUUKAUDEN KURSSIVINKKI

.....

Työsuojelun jatkokurssi (AKT) 1. jakso 8.-12.4. ja 2. jakso 13.-17.5. AKT-ALT-Palta-Kaupan liitto- sopimuskurssi

Kurssi on tarkoitettu työsuojelun peruskurssin tai sitä vastaavan kurssin käyneille työsuojeluedustajille sekä luottamusmiehille. Avainsisältöjä mm: työturvallisuuslain keskeiset pykälät ja työsuojeluvastuut, työsuojelun yhteistoiminta ja yhtistoiminta työpaikalla, riskien hallinta ja turvallisuusjohtamisen periaatteet, työtapaturmat ja niistä oppiminen, työnopastus ja sen kehittäminen, työn henkinen, fyysinen ja sosiaalinen kuormittavuus, työkyky ja ikääntyminen, työhyvinvointi ja työssä jaksaminen, työsuojelutoiminta työterveyshuollon kanssa sekä toimialakohtaiset erityiskysymykset.

TIESITKÖ, ETTÄ...

... AKT:n jäsenenä olet oikeutettu alennuksiin FSecuren tuotteista?

TIESITKÖ, ETTÄ...

... AKT:n kesäpäiviä vietetään Jyväskylässä 15.-16.6.2024?

TIESITKÖ, ETTÄ...

... tuoreimmat kuljetusalaan koskevat uutiset voit lukea AKT:n verkkolehdestä aktlehti.fi?

Hamina, os. 011

Säiliöauto- ja öljytuotealan tes-koulutus

Lauantaina **6.4.2024 klo 12** alkaen järjestetään säiliöauto- ja öljytuotealan tes-koulutusta AKT Lappeenranta O62 ry:n toimistolla (Ratakatu 17 as 1, 53100 Lappeenranta).

Koulutus on suunnattu säiliöauto- ja öljytuotealan työehtosopimuksen piirissä työskenteleville liiton jäsenille ja mukaan mahtuu max. 20 hlöä ilmoittautumisjärjestyksessä. Kouluttajana toimii AKT:n sopimustoimitsija **Vesa Lackman**.

Mahdollisista matkakuluista & ansionmenetyksistä tulee sopia etukäteen oman ammattiosastosi kanssa.

Lisätietoja ja ilmoittautumiset 25.3. mennessä.

Haminan Autoalantyöntekijät ry:n sihteeri
Jani Korpela, p. 0400 904 234 tai
jpkorpela3@hotmail.com

Tervetuloa mukaan!



AKT:n salibandyn mestaruuskisat Tampereella 6.4.2024



Lisätietoja ja ilmoittautumiset 25.3. mennessä AKT:n nettisivujen kautta.

Järjestelyt: 006 Tampereen Seudun Linja-autohenkilökunta ry.

Tiedustelut: Markku Peltola
puh. 040 512 9294



**Tilaus
AKT:n
jäsenille
vain
69 €
vuodessa**
(norm. hinta 99€)

ku.fi/akt



OSASTOT TOIMIVAT

HELSINKI

AKT:n Helsingin seudun eläkeläiskerho

AKT:n Helsingin seudun eläkeläiskerho ry kokoontuu kuukauden ensimmäisenä keskiviikkona 7. helmikuuta Merisalissa klo 11 alkaen. Maaliskuussa on kevätkokous 6.3. sama kellonaika ja paikka. Huhtikuussa 3 päivä aikojen ollessa samat. Toukokuussa ensimmäinen päivä on vapun päivä ja poikkeuksellisesti kokoonnumme 8. viidettä toukokuun toisena keskiviikkona. Toimikunta kokoontuu aina tuntia aiemmin. pj Arto Aijala.

Virkkala os.077/kevätkokous

Virkkalan Kuljetustyöntekijät ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään la 23.03.24 klo 13 ABC Hossa Lohja. Käsitellään säännöissä määrätyt asiat. AKT:stä Sami Hägg. Tervetuloa! -Toimikunta

Virkkala os.077/pilkkikilpailut

Virkkalan osaston pilkkikilpailut pidetään 16.03.24 Pähkinäniemessä klo 10-13 Tarjolla: makkaraa, juomaa ja lapsille palkinnot. Tervetuloa. -Toimikunta

Hyvinkään Autoalantyöntekijät os. 042/kevätkokous

Hyvinkään autoalantyöntekijät ry:n kevätkokous pidetään JHL kokoustilassa Kutomokatu 5 Hyvinkää. Aika la 16.3.24. klo 11-14. Esillä sääntöjen kevätkokoukselle määräämät asiat, esim. tilinpäätös vahvistetaan, toimintakertomus 2023. Suolaista ja makeaa on tarjolla, tervetuloa. Yhdistyksen kotisivuilla <https://akt042.ammattiosasto.net/> lisää lähempänä.

Hyvinkään Autoalantyöntekijät os. 042/yhteistoiminta alueen kokous

Hyvinkää 042 mukana tule sinäkin. Uudenmaan osastojen yhteistoiminta alueen kokous järjestetään la 2.3.24 klo 10 Ojakkalan Hiekkahentusessa, Kehätie 1430 Ojakkala. Liiton edustajana paikalla Jari Korhonen sekä mahdollisesti liiton lakimies. Tarjoilu: aamukahvit, lounas buffet, päiväkahvit, ilmoittautumiset viim. su 24.2.24 klo 18 taloudenhoitaja.akt42@gmail.com / Klaus Saijonkivi

Hyvinkään Autoalantyöntekijät os. 042/AKT:n kuorma-autopäivät

Hyvinkää 042:n jäsen lähde mukaan Kuorma-auto päiville 9-10.3.24 Ilmoittaudu heti, majoitus + kokouspaketti hoidetaan osaston puolesta. Lauantai 9.3. aamusta mennään aamupalalle ja siitä alkaa jutut ja verkostoituminen. Paikka: Scandic Hotelli Aulanko, Hämeenlinna. Ilmoittautuminen päättyy Klasulle: su 6.2.2024 klo 23 taloudenhoitaja.akt42@gmail.com / Klaus Saijonkivi

Tuusula os.026/kevätkokous

Uudenmaan Kuljettajat ry:n kevätkokous la 23.03.24 klo 10 Järvenpään tilaustila, Järne-

feltinkatu 9 E 04400 Järvenpää. Esillä sääntömääräiset asiat. Sopimustoimitsija Juha Ollas AKT:sta lupautunut paikalle. Kahvia ja syötävää. Tervetuloa! RH pj/tied.vast

Tuusula os.026/eläkeläisten kevätkokous

Kevätkokous pidetään la 23.03.24 klo 09 Järvenpään tilaustila, Järnefeltinkatu 9 E 04400 Järvenpää. Tervetuloa! RH pj/tied.vast

Tuusula os.026/pilkkikilpailut

Uudenmaan Kuljettajat ry:n pilkkikilpailut pidetään Mäntyharjulla osaston mökillä la 16.3 jäätälanteen salliessa. Ilmoittautumiset viimeistään 12.3. Huttusen Riitalle p. 040 742 4051 tai riihuttunen@gmail.com. Osasto tarjoaa ruoan ennen pilkkejä (paikka avoin vielä) sekä makkaraa ja kahvia mökillä. Saunomismahdollisuus, omat pyyhkeet mukaan. Kulku omilla autoilla. RH pj/tied.vast

Karkkila os.115/kevätkokous

Karkkilan auto- ja kuljetustyöväen ammattiosasto 115 ry pitää kevätkokouksen la 20.04.2024 klo 13.00 alkaen osoitteessa Huhdintie 23-25 Karkkila. Kokouksessa paikalla aluetoimitsija Sami Hägg. Käsitellään kevätkokouksen sääntömääräiset asiat, ei henkilövalintoja. Kokouksen jälkeen osallistujille ruokailu. Laita päiväys kalenteriin. Tervetuloa - Toimikunta

Karkkila os. 115 /aluekokous

Karkkilan auto- ja kuljetustyöväen os. 115 ry järjestää aluekokouksen lauantaina 02.03. klo 10-15. Kokous pidetään osoitteessa Hiekkahentunen Oy, Kehätie 1430, 03250 Ojakkala. Paikalla AKT:sta aluetoimitsija Jari Korhonen. Osallistujille ruokailu. Ilmoittautumiset Markku Huhta puh no 050 400 9588 viimeistään 22.2.2024 mennessä. Tervetuloa paikalle runsain joukoin keskustelemaan ajankohtaisista asioista. -Toimikunta

JOENSUU

Iisalmi os.076/lohпилkki

Tapahtuma paikka, Iisalmen satama 23.03.2024 klo 10-14 Kilpailukala kirjolohi, osasto vastaa kilpailumaksusta, ja tarjoaa kahvit ja makkarat. Ilmoittaudu viimeistään 20.03 Jorma Kauppiselle 0440761837. Saa käyttää pulkkaa ja akku kairaa, eikä omiakaan onkia tarvitse (saa paikanpäältä) mukaan ja matkaan. Toimikunta.

Varkaus os.030/pilkkikilpailut

Varkauden automiehet ry os.030:n pilkkikilpailut 16.3.24 Sarjat: miehet yleinen, miehet yli 60v ja naiset. Pakkasraja -15C kilpailu aika klo.10-14. Kokoonnutuminen Varkauden ABC:n mittarikentän luona klo 8:30 josta siirrymme omilla autoilla Joroisten Savuniemelle. Osasto tarjoaa makkarat ja kahvit. Lisätietoja osaston p. 040 755 4700. Tervetuloa!

Varkaus os.030/uimahalli

Varkauden Automiehet os.030 uimahalli Ilopisaraan lippuja ostettavissa osaston toimistolta joka kuun kolmas keskiviikko klo.16-18. Liput 2.50 €/kpl. max 10kpl/hlö

Kuopio os.016/Hirvelän pilkit

AKT:n Kuopion os. 16 ry järjestää Hirvelässä pilkkikilpailut 9.3.24 klo 10-13.30. (Siirtymä alussa ja lopussa 0,5h). Ilmoittautuminen alkaa klo 9.

Sarjat: Naiset, lapset miehet alle 60 v ja miehet yli 60v. Pilkkikisan alussa kahvit ja lopussa keittoruoka. Kuljetukset omilla kyydeillä. Alueen muiden osastojen jäsenet ovat myös tervetulleita. Tervetuloa.

Kuopio os.016/american car show ja risteily

AKT:n Kuopion Osasto järjestää jäsenilleen mahdollisuuden osallistua American Car Show:n ja miniristeilyyn 30.3.-31.3.2024 Hintaan sisältyy: Bussikuljetus Pohjolan Matkan tilausajobussilla päivälippu messuille miniristeily Viking XPRS ja buffet päivällinen. Katso lisätietoja kotisivuilta.

Kuopio os.016/kuorma-auto päivät

AKT:n Kuopion osasto osallistuu kuorma-auto päiville 9.-10.3.2024 Hämeenlinnassa. Majoitus Scandic hotelleissa. Lisätietoja Hannu Turunen p. 044 5911 237

Iisalmi os.076/toimiston päivystysajat 2024

Päivystys / Eläkeläistapaaminen kuukauden viimeinen keskiviikko, klo 10-12. Ongelma tilanteissa vastaa Joensuun aluetoimitsija: Antti Sainola puh. 013-5111411. Osaston 076 puheenjohtaja: Timo Kärkäinen puh. 044-5002009, AKT Helsinki puh. 09-613110

Suonenjoen-Rautalammin Autoalantyöntekijät os.114/kevätkokous

Kevätkokous 10.3.2024, Iisvedenraitti 29, kello 11. Esillä sääntömääräiset asiat. Tervetuloa. Toimikunta.

Suonenjoen-Rautalammin Autoalantyöntekijät os.114/ osaston toinen lopettamiskokous

Osaston toinen lopettamiskokous 10.3.2024, Iisvedenraitti 29, kello 11.30. Käsitellään osaston lopettamisasiat. Tervetuloa. Toimikunta.

JYVÄSKYLÄ

Keuruu os.117/ osaston 2. purkamiskokous

Keuruun ja Ympäristön Autoalantyöntekijät ry:n pitää sääntöjen edellyttämän osaston 2. purkamiskokouksen lauantaina 24.2.2024 klo 13. Kokouspaikkana Ravintola Iltalenkki, Koulutie 7, Keuruu. Kokouksessa paikalla aluetoimitsija Pentti Hämäläinen ja järjestö-/koulutussihteeri Esa Tuominen. Ruokatarjoilu. Tervetuloa! Toimikunta.

KOTKA

Kotka, os. 001 ja 075 eläkeläiset/retki Kouvolan rautatiemuseoon

Lähdemme retkelle Kouvolan rautatiemuseoon torstaina 22.2.2024. Juna lähtee Kotkan rautatieasemalta klo 8.58. Lisätietoja antaa Tauno Tuomisalo, puh. 0400 916 921.

Hamina, os.011/säiliöauto- ja öljytuotealan tes-koulutus 6.4.2024

Lauantaina 6.4.2024 klo 12 alkaen järjestetään säiliöauto- ja öljytuotealan tes-koulutusta AKT Lappeenranta 062 ry:n toimistolla (Ratakatu 17 as 1, 53100 Lappeenranta). Koulutus on suunnattu säiliöauto- ja öljytuotealan työehtosopimuksen piirissä työskenteleville liiton jäsenille ja mukaan mahtuu max. 20 hlöä ilmoittautumisjärjestyksessä. Kouluttajana toimii AKT:n sopimustoimitsija Vesa Lackman. Mahdollisten matkakulujen ja ansiomenetyksen korvaamisesta tulee sopia etukäteen oman ammattiosaston kanssa. Lisätietoja antaa Haminan Autoalantyöntekijät ry:n sihteeri Jani Korpela, p. 0400-904 234 tai jpkorpela3@hotmail.com -Tervetuloa mukaan!

Hamina, os.011/ulkoilutapahtuma ja pilkkikilpailut

Haminan Autoalantyöntekijät ry, os. 011:n perinteinen ulkoilutapahtuma/pilkkikisa järjestetään pitkäperjantaina 29.3.2024 klo 10.00 alkaen Vilniemen Kyläpirtillä (Vilniementie 373, 49400 Hamina). Pilkkisarjat katsotaan osanoton mukaan ja os. 011 tarjoaa pientä syötävää ja juotavaa. Tervetuloa! -Toimikunta 2024

Hamina, os.011/kevätkokous

Haminan Autoalantyöntekijät ry, os.011 sääntömääräinen kevätkokous pidetään 7.4.2024 alkaen klo 13.00 Ravintola Mon Ami:ssa (Raatihuoneentori 4, 49400 Hamina). Kokouksessa käsitellään sääntöjen määräämät asiat. Tervetuloa! -Toimikunta

Lappeenranta, os.062/pilkkikilpailut

Osaston PILKKIKILPAILUT la 23.3.2024 klo 10-13 Loma- ja kokoushotelli Marjolassa, Mikonsaarentie 15, 53300 Lappeenranta. Samalla käydään Imatra 002 ja Lappeenranta 062 osastojen välinen pilkkikilpailu, sekä LAP:n ja IAP:n paikallisjärjestöjen pilkkikilpailu. Ilmoittautuminen kilpailupaikalla. Samalla kalasaaliilla osallistutaan molempiin kilpailuihin. Ei osallistumismaksua. Sarjat osastojen välisessä pilkissä: miehet yleinen, miehet yli 65 v, naiset ja nuoret. Kilpailun jälkeen tarjolla keittoa, kahvia ja pannukakkua. Perheenjäsenet mukaan pilkkimään. Ei pakkasrajaa. Tervetuloa! -Toimikunta

LAHTI

Lahti os. 003/eläkekerho

Osaston e-kerho kokoontuu tiistaina 6.2., 5.3., 2.4. ja 7.5. klo 13, Ravintola Koti, Salpausselänkatu 7, Lahti

Lahti os. 003/pilkkikisat

Osasto ja e-kerho järjestävät yhteiset pilkkikisat lauantaina 10.3.2024 Messilässä klo 9 alkaen. Kilpailu aika klo 10-14. Kodassa on tulet. Omat makkarat mukaan. Sarjat: yleinen, yli 55v, eläkeläiset, naiset ja nuoret. Kisojen jälkeen keittolounas. Ilmoittautuminen osastolle 5.3.224 mennessä 0505164442 tai akt.os003@gmail.com.

Lahti os.003/sähly

AKT:n salibandy mestaruuskilpailut järjestetään Tampereella 6.4. klo 9-16. Osaston joukkue on lähdössä edustamaan. Kiinnostuneita pyydetään ottamaan yhteyttä 29.2.24 mennessä Hänninen Arto 0405413627 tai aatsi7161@gmail.com.

Heinola os.050/kylpylämatka

Osasto järjestää jäsenille sekä heidän perheilleen kylpylämatkan Scandic Laajavuoreen 24.-25.2.2024. Matkan hinta 20€/hlö, sis. kuljetuksen Heinolasta Laajavuoreen (mahdollisuus nousta kyytiin myös Sysmästä, Hartolasta tai Joutsasta jne), majoituksen kylpylän käyttöoikeudella sekä illallisen. Ilmoittautumiset 10.2.24 mennessä Samppa Maunuksela/muminaeinari@gmail.com. Matkaterveisin, toimikunta.

OULU

Oulu os.058/eläkekerho

Oulun Seudun Autoalantyöntekijät ry eläkeläiset aloittavat kokoontumiset torstaisin Aleksinkulmassa 15.02.2024 klo 13 alkaen. Luvassa päivän Bingo! Tervetuloa! -Toimikunta.

Oulu os.058/kevätkokous

Oulun Seudun Autoalantyöntekijät ry kevätkokous pidetään la 04.05.2024 klo 12 osoitteessa Tetran kokoustila, Mäkelininkatu 31, Oulu. Esillä sääntöjen määräämät asiat. Paikalla aluetoimitsija Tero Anttonen Tervetuloa! -Toimikunta.

Oulu os.058/osasto- ja aluepilkit

Oulun Seudun Autoalantyöntekijät ry osasto- ja aluepilkkikisat pidetään la 16.03.2024 klo 10 alkaen osoitteessa Tasikisenranta, Tiiliruukintie 13, Oulu. Sarjat miehet yleinen, naiset, perhesarja, joukkuesarja, Tervetuloa! -Toimikunta.

Oulu os.058/salibandy

Oulun Seudun Autoalantyöntekijät ry tarjoaa jäsenilleen mahdollisuuden käydä pelaamassa keväällä 2024 salibandyä Kisällisalissa aina sunnuntaisin klo 17-18 osoitteessa Salmelantie 3, Oulu. Maksu pelaajalta 2 €/pelikerta. Lisätietoa Tapio Lippo, p. 0414416811. Tervetuloa! -Toimikunta.

Oulu os.058/festarilippuhyvitys

Oulun Seudun Autoalantyöntekijät ry hyvittää jäsenille kesän festivaali (Varjo, SuomiPop, QStock, Vauhtikihty tai Rotuaari

Piknik) perushintaisesta lipusta -50%. Max. 2 lippua / jäsen. Hyvitystä ei saa VIP lippuihin eikä kulttuuriedulla ostettuihin lippuihin. Hyvitys on käytössä vain yhteen tapahtumaan. -Toimikunta.

Kuusamo os.085/matka aluepilkkieihin

Kuusamon Automiehet ry järjestää matkan aluepilkkiin Ouluun la 16.03.2024. Ilmoittautumiset 10.3. mennessä tekstiviestillä Raunolle p. 0405644955. -Toimikunta

Kuhmo os.070/kevätkokous

Kuhmon Autoalantyöntekijät ry kevätkokous pidetään la 23.03.2024 klo 14 osoitteessa Ravintola Eskobar, Kainuuntie 84, Kuhmo. Esillä sääntöjen määräämät asiat. Paikalla aluetoimitsija Tero Anttonen. Tervetuloa! -Toimikunta.

Sotkamo os.124/kevätkokous

Sotkamon Autoalantyöntekijät ry kevätkokous pidetään la 23.03.2024 klo 17 osoitteessa Break Sokos Hotel Vuokatti, Kidekuja 2, Sotkamo. Esillä sääntöjen määräämät asiat. Paikalla aluetoimitsija Tero Anttonen. Tervetuloa! -Toimikunta.

PORI

Huittinen os.022/paikallispeli ja liikunta

Lauttakylän Tavaralinjamiehet ry os.022 kustantaa jäsenille liput seuraamaan LP-Vampulan paikallispeliä Tahto Areenalle 18.2.2024 klo 17. Kokoontuminen klo 16.40 ovella. Lisäksi osasto kustantaa maaliskuuhuhtikuun aikana 5krt uinti tai kuntosalin Huittisten uimahallilla jäsenkorttia näyttämällä. -Toimikunta

TURKU

Turku/eläkeläiset

Helmikuun kokous pidetään ke 7.2.2024 klo 13 toimistolla. Kevät risteily on ti 16.4.2024 Viking Glory aamulähtö klo 8.45. Ilmoittautumiset kokouksessa tai iltaisin puheenjohtajalle (Manu 04100921021). -Toimikunta

Muistathan lähettää osastosi ilmoitukset 29.2. mennessä aluetoimistoon!

Myöhässä saapuneita ilmoituksia emme valitettavasti voi ottaa vastaan, joten laitathan päivä määrän muistiin jo nyt.

Kiitokset ja kuolinilmoitukset lähetetään osoitteeseen ilmoitukset@akt.fi

Kuolleet



Osastomme jäsen

Jukka Olavi Anttila

s. 23.10.1936
k. 30.11.2023

Muistoa kunnioittaen

Turun Seudun Linja-autohenkilökunta ry

Osastomme jäsen

Jukka Lopenen

s. 02.05.1951
k. 11.12.2023

Muistoa kunnioittaen

Turun Seudun Linja-autohenkilökunta ry

Osastomme jäsen

Urpo Erkki Seilonen

s. 03.10.1939
k. 10.12.2023

Muistoa kunnioittaen

Kuhmon Autoalantyöntekijät ry

Osasto 003:n jäsen

Hannu Konivuori

s. 17.03.1946
k. 28.11.2023

Muistoa kunnioittaen

Osaston E-kerho Lahden Autoalan Työntekijät ry

Osasto 062:n jäsen

Ari Salakka

s. 11.04.1973
k. 08.01.2024

Muistoa kunnioittaen

Omaisat Lappeen Automiehet ry

Osasto 003:n jäsen

Helja Kiiski

s. 24.10.1941
k. 12.01.2024

Muistoa kunnioittaen

Osaston E-kerho Lahden Autoalan Työntekijät ry

Osastomme 115 jäsen

Matti A Siren

s. 2.10.1939
k. 10.12.2023

Muistoa kunnioittaen

Karkkilan Auto- ja Kuljetustyöväen ammattiosasto ry

Osastomme jäsen

Juha Kesti

s. 02.06.1954
k. 27.11.2023

Muistoa kunnioittain

Omaisat Porvoon Autoalantyöntekijät ry

Osastomme jäsen

Kaarle Salminen

s. 20.10.1949
k. 05.01.2024

Muistoa kunnioittain

Omaisat Porvoon Autoalantyöntekijät ry

Osasto 001:n jäsen

Vuokko Nurminen

s. 25.1.1933
k. 04.01.2024

Muistoa kunnioittaen

Omaisat

Kahvikupin ääressä

JARKKO LATVALA



- Olet edennyt urasi huipulle ja työkaverisi ovat sinulle kateellisia? Mitä vastaat?**
– Olen varmasti urani huipulla enkä varmaan voi tämän pitemmälle päästä. Ne on itse samassa liemessä ja ne tuskin on kauheen kateellisia.
- Työministeri Arto Satonen haluaa pelata kanssasi tennis-matsin. Voitat kahdessa erässä 6–0 ja 6–0. Mitä tapahtui?**
– Hyvä rannelyönti ratkaisi! Siitähän ei sovittu mitään.
- Valtiovarainministeri Riikka Purran autosta on loppunut polttoaine ja ministeri liftaa Lahesta Helsinkiin. Otatko kyytiin?**
– Otan kyytiin ja käytän ajomatkan hyödykseni keskustelemalla päivän polttavista poliittisista kysymyksistä.
- Juomme tässä presidentti-paahdettua kahvia ABC:llä. Mitä kahvinporot kertovat?**
– Ne kertoo toimintarikkaasta keväästä.
- Työnantajasi haluaa nostaa kaikkien palkkoja yli vientialojen sopimuksen. Mitä vastaat?**
– Annan siunaukseni asiaan!
- Tik-tok -tililläsi on käynyt luvattomia vieraita. Millaisia salaisuuksia mahtaa olla vuotanut?**
– Hyvä kysyä henkilöltä joka ei omista tik-tok -tiliä ja tietää siitä jotain vain lastensa kautta. Eli tuskin löytyy kauheita salaisuuksia kun ei ole sitä tiliä.
- Paras vitsi jonka olet kuullut hallituksesta? Entä tosi-väittämä?**
– Vitsiä ei tule äkkiseltään mieleen. Mutta hallituksen väittämässä 'haluamme Suomen talouden nousuun ja haluamme Suomen parasta' teot ei kohtaa tuon väittämän kanssa. Eli on vitsinomainen väittämä.
- Jos saisit päättää, autoradiosta ei työajossa voisi kuunnella kuin (mitä?) musiikkia.**
– Radio Cityyn olisi jumittunut. Eli raskasta rokkia!

Lue Latvalan haastattelu sivuilta 34–35

KULTTUURIVINKKI

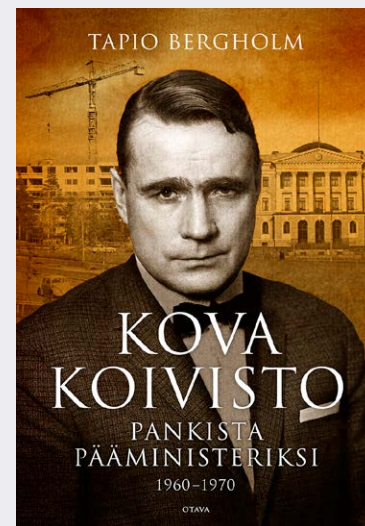
MAUNO KOIVISTO Kova heppu, ja umpipoliitikko

TEKSTI Jaakko Takalainen KUVA Otavan arkisto

Presidentti Mauno Koiviston elämäkerran toinen osa käsittelee pitkän turkulaisen vaiheita pääministerinä ja Suomen Pankin pääjohtajana. Jos vertaa häntä kahteen aikaisempaan demaripääministeriin – Väinö Tanneriin 1920-luvulla ja Paavo Lippoeseen 1990-luvulla – samankaltaisuutta esiintyy. Tarpeen tullen hän hakkasi oman puolueensa vasenta laitaa ja sai ay-liikkeen taipumaan maltillisiin kokonaisratkaisuihin.

Koivistosta piirity Bergholmin hiuksentarkassa tutkimuksessa kuva hämmästyttävän taitavana mediapoliitikkona, näyttelijänä joka karisti politiikonviitan harteiltaan. Poliitiikan tuulista riippumattomia lepopaikkoja olivat ensin pääjohtajuus Elanossa ja sitten Suomen Pankissa. Kaikkiaan hän oli Bergholmin mukaan ei-poliitikoksi asemoituva kovakourainen heppu, mutta kuitenkin umpipoliitikko. Hän viihtyi kulisissa, mutta tarpeen tullen esiintyi isostikin. Hän ei ollut koskaan kansanedustaja tai SDP:n puheenjohtaja, ja puolueen sisäisissä äänestyksissä hän sai vain vähän ääniä. Tähtäin oli korkeammalla, valtakunnallinen jättisuosio nosti hänet presidentiksi 1982.

Professorin arvonimellä aateloitu tutkija Tapio Bergholm on iskussa. Lukijaystävällisyyttä ovat



lukujen havainnolliset otsikot, ja kirsikkana muusta tekstistä erotettu tiivistelmä jokaisen luvun lopussa.

Mikä on elämäkerran 2. osan yllätys? Ehkä presidentti Kekkonen ja pääministeri Koiviston yhteispeli ja läheinen suhde, joka etääntyi Nordek-neuvottelujen kaaduttua 1970.

Monen lukijan tilanne: tyhjä lautanen keskellä, nyrkeissä haarrukka vasemmalla ja veitsi oikealla pystyssä. Tahtoo lisää, professori Bergholm.

Tapio Bergholm, *Kova Koivisto, Pankista pääministeriksi*

1960–1970, Otava 2023; Mauno Koiviston elämäkerran toinen osa (I. osa *Kiihkeä Koivisto*, 2020)



Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry

John Stenbergin ranta 6,
00530 Helsinki

Postiosoite:
PL 313, 00531 Helsinki
(09) 613 110 vaihde | www.akt.fi

Toimisto avoinna:
ma–pe klo 8.30–16

Jäsenrekisteri:
Puhelinpäivystys (09) 6131 1244
Asiakaspalvelu:
ma–pe klo 9–15

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry on n. 40 000 jäsenen ammattiliitto ja vahva edunvalvoja. Liiton jäsenet työskentelevät autoliikenne-, ahtaus-, säiliöauto- ja öljytuote-, matkailu-, huolto- ja liikenneopetusaloilla sekä huoltokorjaamoissa, terminaaleissa ja lentokoneiden matkustamoissa. Jäsenet kuuluvat ammattiosastoihin, jotka ovat puolestaan AKT:n jäseniä.

ALUETOIMISTOT

Toimistot avoinna
ma–pe klo 9–12
ja klo 13–15

Helsinki

Viherniemenkatu 5,
00530 Helsinki
(09) 6131 1400
(09) 6131 1401
(09) 6131 1402

Joensuu

Kauppakatu 32,
80100 Joensuu
(013) 5111 410
(013) 5111 411

Jyväskylä

Ilmarisenkatu 2 LH 24,
40100 Jyväskylä
(014) 443 1420
(014) 443 1421

Kotka

Puutarhakatu 12,
48100 Kotka
(05) 740 1430
(05) 740 1431

Lahti

Keskuskatu 11,
15870 Hollola
(03) 526 0551

Oulu

Mäkelininkatu 31,
90100 Oulu
(08) 870 1440
(08) 870 1441

Pori

Isolinnankatu 24
(2. krs.), 28100 Pori
(02) 543 1450
(02) 543 1451

Rovaniemi

Rovakatu 26 A 10,
96200 Rovaniemi
(016) 459 1460
(016) 459 1461

Tampere

Rautatienkatu 10,
33100 Tampere
(03) 230 1510
(03) 230 1515

Turku

Maariankatu 6 b,
20100 Turku
(02) 450 1540
(02) 450 1541

Vaasa

Sepänkylläntie 4,
65100 Vaasa
(06) 220 1560
(06) 220 1561

Hallitusohjelma heikentää työntekijän asemaa ja arkea

TYÖSUHTEEN RAJUT MUUTOKSET

- Vuoden määräaikaisuudet ilman perustetta – vähentää vakituisia työsuhteita
- Palkaton ensimmäinen sairauslomapäivä – pienentää palkkaa, tulee työnantajien tes-tavoitteeksi
- Irtisanomisperusteen madaltaminen, jatkossa ei tarvita painavaa syytä – työsuhdeturva heikkenee
- Yt-velvoite pois alle 50 hengen yrityksiltä – irtisanomiset ilman neuvotteluja
- Yt-vähimmäisajat puolitetaan, lomautukset vain 7 päivän varoituksella – molemmat leikkaavat palkkaa
- Takaisinottovelvoite pois alle 50 hengen yrityksiltä

TYÖEHTOSOPIMUKSET, LUOTTAMUSMIEHET JA YLEISSITOVUUS

- Paikallinen sopiminen työpaikoille jopa ilman luottamusmiestä – työnantajan sanelu lisääntyy
- TES:ien yleissitovuus heikkenee/poistuu, kun yrityskohtaisesti saa kaikki joustot – työnantajilla ei intressiä kuulua työnantajaliittoon
- Vientimallin vieminen lakiin tarkoittaa, että käytännössä vain vientiliitot neuvottelevat – koko neuvottelujärjestelmä murenee, alojen palkkaerot lukitaan, valtakunnansovittelijan kädet sidotaan ennalta

LAKKO-OIKEUDEN RAJOITTAMINEN

- Lakko-oikeuden rajoitukset jo syksyllä 2023 – rajoittaa protesteja muita heikennyksiä vastaan
- Liittojen hyvityssakkoja korotetaan, myös uhka henkilökohtaisesta sakosta
- Poliittisten lakkojen kesto enintään 1 vuorokauteen
- Tukilakkoja rajoitetaan – toiset alat eivät saa tukea, mahdollistaa työehtojen heikentämisen entistä helpommin

LEIKKAUKSET TYÖTTÖMYYSTURVAAN

- Ansiosidonnainen työssäoloehto 12 kuukauteen ja työssäoloehdon euroistaminen – heikentää mahdollisuuksia ansiosidonnaiseen
- Ansiosidonnaisen porrastus – 8 viikon jälkeen 20 prosentin ja 34 viikon jälkeen 25 prosentin leikkaus
- Ikääntyneen asema heikkenee – työttömyysturvan ikäsidonnaiset edut pois
- Työttömyysturvan omavastuun arkipäivät viidestä seitsemään
- Suojaosien poisto – ei keikkatöitä työttömänä ja suora leikkaus osa-aikaisen työttömyysturvaan
- Lapsikorotusten poisto – lisää lapsiköyhyyttä
- Vuorotteluvapaa ja aikuiskoulutustuki lakkautetaan
- Lomakorvauksen jaksotus palautetaan – siirtää työttömyysturvan alkua

