

AKT

1

03.02.2026

AUTO- JA KULJETUSALAN TYÖNTEKIJÄLIITON JÄSENLEHTI

akt.fi

Toni Ojala tuntee terminaalin kuin omat taskunsa

s. 4

8 TYÖTUOMIOISTUIN

AKT:n jäsenelle 80 000 euron
korvaukset.

18 TYÖTERVEYS

Kuntoutuksella löytyy
uusja alkuja.

21 TALOUS

Onko Ruotsi aina Hannu Hanhi
ja Suomi Aku Ankka?

SISÄLTÖ

AKT

AUTO- JA KULJETUSALAN
TYÖNTEKIJÄLIITON JÄSENLEHTI

1 | 2026

KANNESSA Toni Ojala
Kuvaaja Mikko Perttunen



- 4 Toni Ojalalle terminaali on enemmän kuin työpaikka
- 8 AKT:n jäsenelle 80 000 euron korvaukset
- 9 Lakiesitys määräaikaishuutoista – heikentää yhä työllisyyttä
- 11 Vuosi 2025 liikenneturvallisuuden kannalta heikko
- 12 Liikenneturvallisuutta rakennetaan tutkimuksella ja yhteistyöllä
- 14 Kuljettaja kuoli väärin sidotun kuorman pudottua
- 15 Taukopaikkalaajennus toi lisää tilaa HCT-yhdistelmille

- 18 Lääkäripäivät: kuntoutuksella löytyy uusia alkuja
- 20 Ajoterveystarkastuksen varmistamiseksi tarvittaisiin lisää terveystarkastuksia
- 22 Verokarhu töissä 1/3: näin maksat veroa palkastasi
- 23 Vaalit 2027 teemoina talous, turvallisuus ja työllisyys
- 24 Kuljetusalan opiskelijoilla uudenkarhea Kampus Roihupellossa
- 26 Runkoliikenne sähköistyy ensimmäisenä
- 27 Joukkoliikenteen kilpailutuksia siirtyy Traficomille

- 27 Työsuojeluasiat uuteen Lupa- ja valvontavirastoon
- 28 Etelä-Karjalan osasto juhli ysikymppisiä
- 30 Ahtauskokemuksia käsikirjoitetaan nyt elokuvaksi
- 32 Syntymäkuoron ammattiunelma toteutui
- 34 Dövfödda mannens drömyrke blev verklighet
- 35 AKT:s medlem får 80 000 euroa ersättning

VAKIOT: 3 Pääkirjoitus | 9 Takkunen | 10 Liiton kolumni | 21 Puhetta taloudesta | 29 Maailmalta | 33 Duunarikolumni | 36 Koulutuspalsta | 38 Osastot toimivat | 41 A-kassa | 42 Viihdevaihte

MUISTATHAN
AKT 2/2026
ilmestyy
3.3.



TOIMITUS

John Stenbergin ranta 6,
00530 Helsinki
PL 313, 00531 Helsinki
akt.fi

• Aineistot toimitukseen:
toimitus@akt.fi

PÄÄTOIMITTAJA

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

ULKOASU

Rohkea Ruusu Oy
Seidi Guzejev
050 320 7907
seidi@rohkearuusu.fi

PAINO

Botnia Print Oy Ab,
Kokkola 2025

ILMOITUKSET

Kaupalliset
ilmoitusvaraukset:
Mika Mainos Oy,
050 528 7782
info@mikamainos.fi

Kiitos- ja kuolin- sekä
muut ilmoitukset:
ilmoitukset@akt.fi
tai jäsenrekisteri
09 6131 1244

Osastojen toiminta-
ilmoitukset aluetoi-
mistojen kautta.

Osoitemuutokset
jäsenrekisteriin
09 6131 1244

TILAUSHINTA
25 e / vuosikerta

Tilaukset:
jasenrekisteri@akt.fi

Lehti on Aikakausmedia
ry:n jäsen.

ILMESTYMISAIKATAULU 2026

Nro	DL osastot ja ilmoitusvaraukset	Aineisto- pv	Ilmestyy
1	15.1.	20.1.	3.2.
2	12.2.	17.2.	3.3.
3	16.4.	21.4.	6.5.
4	4.6.	9.6.	24.6.
5	20.8.	25.8.	8.9.
6	8.10.	13.10.	27.10.
7	19.11.	24.11.	8.12.

Meidän pitää toimia paremmin

Yhdysvaltain presidentin arvaamattomuus on tehnyt maailmantilanteen seuraamisesta absurdia. Maailmanpolitiikka on kuin elokuvaa, jota ennen **Trumpia** ei olisi voinut uskoa todeksi. Valta ei ole hyväksi yksilön käsissä.

Trumpismit vaikuttavat meihin monella tavalla. Kansainväliset järjestöt murenevat. Ne ovat maailmanlaajuisesti parantaneet ihmisten terveyttä, ihmisoikeuksia ja koulutusta. Kun järjestöt eivät suoraan paranna amerikkalaisten arkea, niin Amerikka ensin -ajatuksella toimiva Trump ei näe niillä arvoa. Ne saavat mennä. Samojen pesuvesien mukana menee tutkimus, tiede, rokotuskattavuus ja kansainvälinen sääntöyhteiskunta. Niille voi sanoa heipat. Salaliittoteoriat saavat vauhtia.

SAMA ILMIÖ, itsekäs vallankäyttö, rantautuu Suomeen. Suomen Ammattiliittojen Solidaarisuuskeskus SASK menetti rahoituksestaan kansainväliseen työelämän ihmisoikeustyöhön 6,5 miljoonaa. Tämä siksi, että vastuuministeri **Tavio** toimi kuin Trump ja päätti omavaltaisesti jakaa SASKin rahat muil-

le. Moni ei tajunnut, miten merkittävä kaappaus se oli. Ministeri käytti vahvimman valtaa. Vastaava poliittinen kaappaus olisi ollut se, jos yliopistojen valtionavustuksista päättävä ministeri olisi sanonut, että pistetään kaikki avustukset Turun yliopistolle ja jätetään muille muruja. Ministeri siis käveli yli virkamiesvastuulla tehdyn valmistelun, mikä on tähän saakka yhteiskunnallisissa päätöksissä tarkoittanut, että asiat ovat tasapuolisia ja ennakoitavia.

Suunta on siihen, että ei pelata säännöillä. Pelataan vahvemman edulla. Palataan patruunavaltaan. Suomalaiset alkavat menettää luottamustaan siihen, että ”jokaisesta pidetään huolta tässä yhteiskunnassa”. On vaarallista kehitystä, jos emme luota kansallisiin instituutioihin, mediaan tai toisiimme.

ME AMMATTIYHDISTYSLIIKKEESSÄ olemme yksi viimeisiä linnakkeita, jotka nostavat esiin solidaarisuuden. AKT:n toiminnassa ydinasia on, että jokainen saa kunnon toimeentulon. Osa tätä huolenpitoa on valvonta. Varmistamme työpaikoilla, että työehtoja ja työehtosopimuksia noudatetaan.

Sini Silvän
päätoimittaja



Jos niitä ei noudateta, pidämme meteliä ja viime kädessä käymme oikeutta. Yksi viimeisimmistä esimerkeistä on, että onnistuimme Työtuomioistui-
messä pitämään jäsenemme puolta. Työpaikkaa se ei tuonut takaisin, mutta jäsen sai perusteettomasta irtisanomisesta 80 000 euron korvaukset.

VAIKKA ITSEKKYYS ON nyt valtaa, meidän täytyy toimia paremmin. Paremmin kun Trump. Paremmin kuin algoritmit. Meidän täytyy toimia sääntöjen mukaan. Jäämme pikkuisen alakynteen, sillä valheista on tullut valuuttia. Siitä huolimatta meidän täytyy pitää kiinni siitä, että olemme luotettava toimija työelämässä ja yhteiskunnassa. Varsinkin nuorten takia meidän täytyy tarjota elämään jotain hyvää ja oikeaa.

Me myös olemme luottamuksen arvoisia. Taas keran odotetaan talouskasvun alkua, positiivista käännettä. Talouden näkökulmasta juuri me olemme tuoneet ainoan valon tunnelin päähän: AKT ja muut liitot ovat määrätietoisesti ja sääntöjen mukaan neuvotelleet ostovoimaa meidän jäsenillemme. Siitä syttyy se ainoa valo tunnelin päässä, jolla Suomi nyt porskuttaa eteenpäin. ●

Vi bör göra bättre

USA:s presidents nyck har gjort det absurt att följa världens gång. Globala politiken är som en film man före **Trump**, inte kunde ha trott vara sant. Att makten är i en individs händer, är inte bra.

Trumpismerna påverkar oss på många sätt. Internationella organisationer splittras. De har globalt förbättrat människors hälsa, mänskliga rättigheter och utbildning. När organisationer inte direkt förbättrar amerikanernas vardag, ser Trump inget värde i dem, för hans Amerika först ideologi. De får gå. I samma väva slängs forskning, vetenskap, vaccinationstäckning och det internationella regelbaserade samhällslivet. Vi kan säga adjö till dem. Konspirationsteorierna däremot tar fart.

SAMMA FENOMEN, egoistiskt maktutövande, strandar i Finland. Solidaritetscentret för finska fackföreningar SASK förlorade 6,5 miljoners budgetmedel för internationella arbetsrelaterade människorättsarbete. Detta på grund av att den ansvarige ministern **Tavio**, agerade som Trump och be-

stämde att dela ut SASK:s medel annanstans. Det är inte många som insåg hur betydande kupp det var. Ministern använde den starkastes rätt. Motsvarande politisk egoism hade varit, om ministern beslutit ge alla statliga bidrag till Åbo universitet och lämnat endast smulorna för de andra. Minister trampade över beredningen, som gjorts med tjänsteansvar, vilket hittills har betytt att saker och ting är rättvisa och ändamålsenliga.

Riktningen är att man inte spelar enligt reglerna. Den starka dikterar spelet. Man återgår till mecenatskap. Finländarna börjar förlora sin tro på att ”alla underhålls i detta samhälle”. Det är farlig utveckling, om vi inte litar på nationella institutioner, median eller varandra.

VI I FACKFÖRENINGSRÖRELSEN är en av de sista instanserna som håller fast vid solidariteten. Kärnan i AKT:s verksamhet är att alla får en skälig inkomst. Detta görs till en del genom bevakning. Vi ser till att bestämmelserna och kollektivavtalet följs på arbetsplatsen. Om de inte följs, gör vi ett

stort nummer av det och i slutändan tar vi till rättsliga åtgärder. Ett av de senaste exemplen är att vi i arbetsdomstolen lyckades försvara vår medlem. Arbetsplatsen fick vi inte tillbaka, men medlemmen fick 80 000 euro i ersättning för ogrundad uppsägning.

FAST EGOISM ÄR trenden nu, måste vi fungera bättre. Bättre än Trump. Bättre än algoritmerna. Vi bör fungera enligt reglerna. Vi är snäppet i underläge, då lögnen har blivit valuta. Trots det måste vi vara samhällets pålitliga stöd i arbetslivet. Särskilt för de ungas skull, måste vi erbjuda det goda och rätta i livet.

Också vi är värda ett förtroende. Vi väntar igen på en start av den ekonomiska tillväxten, skiftet till det positiva. Ur ett ekonomiskt perspektiv, är det vi som har fört fram ljuset i ändan av tunneln: AKT och andra fackföreningarna, har bestämt och enligt reglerna, förhandlat om bättre köpkraft för våra medlemmar. Detta är det enda som skapar ljuset i ändan av tunneln, som nu för Finland framåt. ●



Toni Ojalalle terminaali on enemmän kuin työpaikka

Terminaalissa tavara on aina vain käymässä. 29 vuotta samassa yrityksessä työskennelleen Toni Ojalan työpäivä on koolien virtaa paikasta toiseen.

TEKSTI JA KUVAT Mikko Perttunen





Toni Ojala tuntee terminaalin
kuin omat taskunsa. Hän näkee
itsensä samassa paikassa
tulevaisuudessakin.



↑ Kaukokiidon uusi Turun terminaali valmistui keväällä 2010.



↑ Yksi Kaukokiidon terminaalia työllistävistä asioista on syksyinen ja keväinen rengasralli.

← Varastoa myös siistitään niissä väleissä, kun muuta tekemistä on vähemmän.

SUORITETAAN TYÖKONEIDEN arvonta.

Terminaalityöntekijä **Toni Ojalan** päivä Kaukokiidon Turun lentokentän läheisyydessä sijaitsevassa terminaaliassa alkaa puoli yhdeltä iltapäivällä.

– Olen monta vuotta tehnyt yksinomaan juuri tätä 12.30–21 välille sijoittuvaa iltavuoroa, Ojala kertoo.

Vaihtoehtojakin olisi. Kaukokiidon Turun terminaalien työntekijät ovat kuitenkin siitä onnellisessa asemassa, että heidän työvuorotoiveensa menevät niin hyvin ristiin, että niitä voidaan hyvin laajalti toteuttaa.

Kun jokainen on saanut haluamansa tai vähemmän haluamansa työkoneneen alleen ja skannerin kätteensä, alkaa hommien paistaminen.

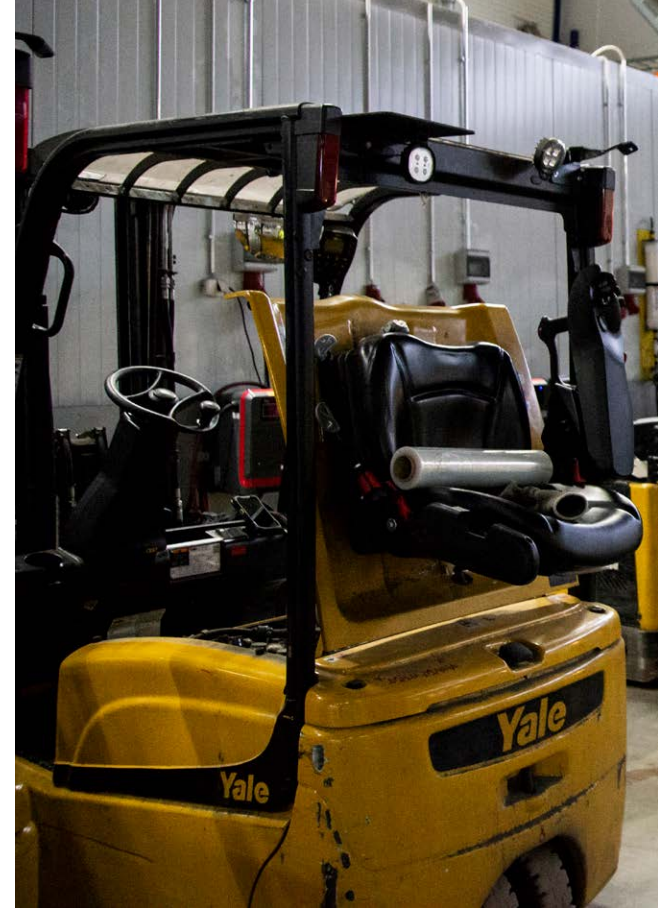
– Iltavuorossa käytännössä lajitellaan terminaaliin tullutta, ympäri Suomea lähtevää tavaraa. Se on jotenkin selkeää ja olen siitä tykännyt, Ojala kertoo.

Kotimaan jakelu tulee yleensä valmiiksi iltakuuden ja seitsemän välillä. Seitsemän aikaan tulevat ensimmäiset Helsingin ”nyyttivaunut” eli pääkaupunkiseudulta Turun alueelle tulevat kuljetukset, jotka sitten lajitellaan terminaaliin jaettavaksi alueelle. Jakoon ne lähtevät seuraavana aamuna. Välillä tietysti siivotaan pois tyhjiksi jääneitä lavoja.

– Illalla lopuksi vielä skannataan jokainen lattialle jäänyt kolli. Ylipäätään lähetyksiä skannataan joka vaiheessa, jotta tiedetään, missä tavara liikkuu, Ojala sanoo.

Tammikuu on monesti vuoden hiljaisimpia sesonkeja. Yksi varaston työläimpiä tehtäviä on autonrenkaiden käsittely. Kaukokiidon terminaalien

← Työntekijöillä on erilaisia mieltymyksiä kaluston suhteen.



↑ Vuoro alkaa sillä, että jokainen valitsee alleen sopivan koneen.

läpi virtaa sesonkiaikoina valtava määrä renkaita, jotka ovat korkeissa häkeissä, joista ne lempataan edelleen kuormalavoille lähteväksi määränpäihinsä.

– Keväällä ja syksyllä kiireisimpään aikaan saattaa tulla päivässä 20–30 häkkiä. Kun yhdessä häkissä on noin 70 rengasta, siirrellään täällä päivän aikana 1500–2000 rengasta.

Tätä työtä ei ole helpottanut se, että renkaat ovat vuosien varrella kasvaneet jatkuvasti. Samalla Ojalalle on tullut ikää. 52-vuotias mies ei enää nostele raskaita tavaroita samaan tapaan kuin kolmekymppinen.

– Fyysinen kunto ei ole enää sama kuin nuorempana, ja on minulla selänkin kanssa ollut ongelmia.

– Onneksi täällä pystyy välillä hiukan valikoimaan ja vaihtelevaan, mitä tekee. Eihän siitä työnantajallekaan ole hyötyä, jos rikomme itsemme ja jäämme sairauslomalle.

Maaliskuussa Ojalan työpäiviin ja -vuoroihin saattaa tulla muutoksia. Kaukokiito on tehnyt sopimuksen ison asiakkaan, DHL:n kanssa, mikä tulee luultavasti vaikuttamaan terminaalien arkeen siten, että lauantaista ja sunnuntaista tulee myös työpäiviä, ja myös vuoroihin saattaa tulla muutoksia.

– Kukaan ei vielä tiedä, mitä se pitää sisällään, mutta kaikki eivät välttämättä haluaisi tehdä viikonloppuja, eikä ehkä tarvitsekaan, Ojala sanoo.

OJALA ON OLLUT NYKYISESSÄ terminaaliassa töissä sen avaamisesta lähtien. Yhteensä Kaukokiidolla on ehtinyt vierähtää jo 29 vuotta.

– Tämä on tuonut leivän pöytään suurimman osan elämästäni. Toki matkalle mahtuu ikäviäkin juttuja, kuten yt-neuvotteluja, mutta on tämä työ-



↑ Vuoron aikana skannataan valtava määrä paketteja.

paikka minulle tarjonnut niin paljon muutakin kuin pelkän elannon. Työporukka on aina ollut tosi hyvä.

Ojala muistuttaa, että jokaisessa työpaikassa on tietysti korjattavaa, ja hiukan konflikteja on hyvä ollakin.

– Sehän voisi oikeastaan olla aika tylsää, jos ei jotain epäkohtia välillä olisi, hän nauraa.

Ojala astui Kaukokiidon leipiin helmikuussa vuonna 1997. Hän hakeutui noihin aikoihin mukaan kurssille, joka oli suunnattu alle 25-vuotiaille nuorille, joilla ei ollut mitään koulutodistusta taskussa.

– Olin käynyt kouluja, mutta en mitään loppuun asti. Kahden viikon opiskeluosuuden jälkeen lähdettiin suunnittelemaan sitä, miten itseä voisi markkinoida työnantajille.

CV:stä ei tuolloin puhuttu, mutta sen kaltaisesta dokumentista oli kyse. Kaukokiidosta täppäsi.

Puolen vuoden harjoittelun ja parin määräaikaisen pätjän jälkeen Ojala sai firmasta vakkarisopimuksen.

– 2000-luvun alussa tein 7–8 vuotta myös vuorovastaavan töitä, mutta yt-neuvottelujen myötä palasin rivityöntekijäksi, Ojala kertoo.

Tuolloin Kaukokiidon terminaali oli lähempänä Turun keskustaa ja satamaa. Uusi terminaali ja Ojalan nykyinen työpaikka valmistui keväällä 2010. Kaukokiidolla on yli 30 terminaalia ympäri Suomen. Näistä neljä on pääterminaaleja, joissa on Kaukokiidon omaa henkilöstöä. Lisäksi Kaukokiidon omistajayhtiöt, kuljetusliikkeet Y. Auramaa, Ilmari Lehtonen, Kantola & Koramo sekä Taipale hallinnoivat liki 30 terminaalia.

OJALA ON TOIMINUT KAUKOKIIDON Turun pisteen luottamusmiehenä jo viitisentoista vuotta. Oikeastaan muita haastajia tai halukkaita tehtävään ei tänä aikana ole ollutkaan.

– Kun edellinen luottamusmies lopetti, todettiin, että jonkun on pakko ryhtyä luottamusmieheksi. Kun kukaan muu ei ollut halukas, ajattelin, että minun on pakko lähteä tähän.

Sinänsä Ojalan kokee luonteensa sopivan hyvin juuri luottamusmiehen rooliin:

– Minulle on siitä vähän piruultukin, kuinka sosiaalinen olen, ja on minulla moneen asiaan mielipide. Toisaalta minun on tosi helppoa olla myös kuuntelijan roolissa. Olen sopeutunut tyyppi, ja minun on aina ollut helppo tehdä kompromisseja. On tietysti selvää, kenen puolia tässä pidetään, mutta joskus vastapuolikin voi olla oikeassa. Ei siis kannata lähteä soitellen sotaan.

Terminaalista löytyy kaikkiaan 13–14 työntekijää. Lisäksi käytetään jonkin verran vuokratyövoimaa.

– Järjestäytymisaste saisi kyllä olla vähän korkeampi, Ojala sanoo.

Ojala on yrittänyt ihmisille muistuttaa, että liittoon kuulumisen on hyvä asia.

– Se on ainoa taho, joka pitää jollain tavalla meidän puoliamme. Moni sanoo, että itse neuvottelemalla voi saada paremmat työehdot, ja pienessä firmassa se voisikin onnistua, mutta isossa talossa olemme lopulta vain pakollinen kulutustavara, Ojala sanoo.

– Tosin välttämätön sellainen – ei tavara muuten liiku paikasta toiseen, hän jatkaa. ●



↑ Toni Ojalan vuoro alkaa puoli yhdeltä iltapäivällä.

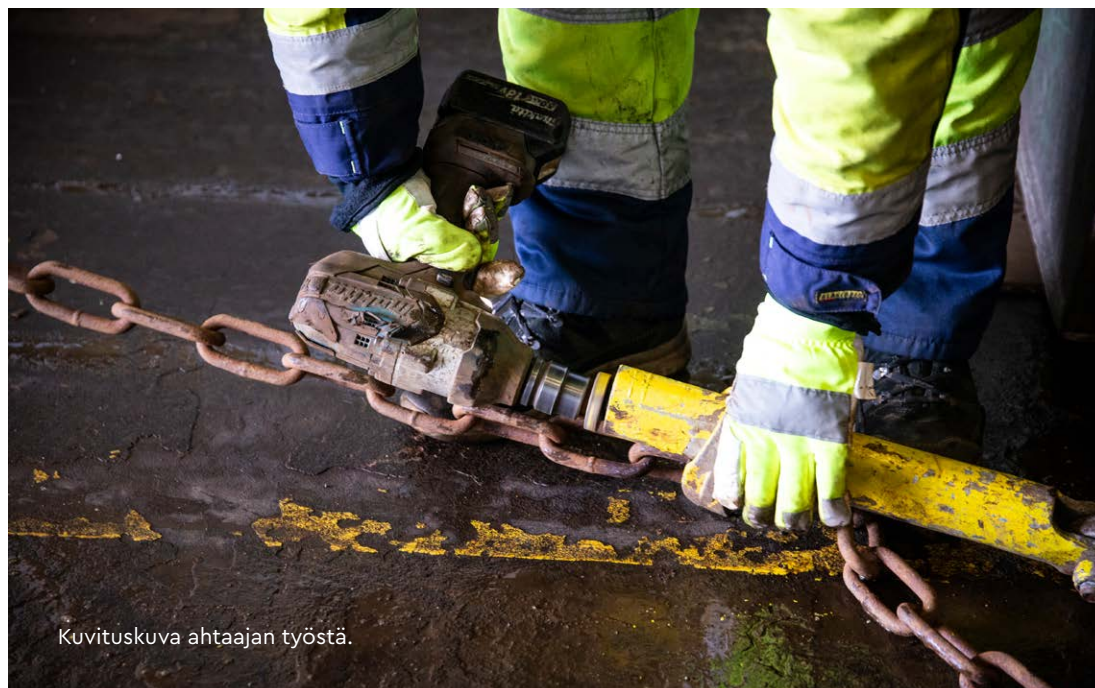


↑ Toni Ojala on ollut pitkään terminaalin luottamusmies. Pestiin ei muita halukkaita ole tänä aikana ollut.

AKT:n jäsenelle 80 000 euron korvaukset irtisanomiskiistassa

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry voitti työtuomioistuimessa kiistan työntekijän perusteettomasta irtisanomisesta. Voitto merkitsee, että Euroports Hanko Oy joutuu maksamaan työehtosopimuksen vastaisesti irtisanomalleen työntekijälle 80 000 euroa sekä oikeudenkäyntikulut 32 000 euroa. Työtuomioistuimen ratkaisu oli yksimielinen.

TEKSTI **Sini Silvän** KUVA **Mikko Perttunen**



Kuvituskuva ahtaajan työstä.

– **AKT** sai hoidettua jäsenensä asian työtuomioistuimessa. Jäsenelle se tarkoitti merkittäviä korvauksia, sopimustoimitsija **Juha Anttila** tiivistää.

Irtisanomiskiistassa kyse oli erittäin ammattitaitoiseksi arvioitun työntekijän sairaudesta. Tämä oli syy siihen, ettei hän pystynyt tekemään kaikkia ahtaajan tehtäviä. Yhdenvertaisuuslain mukaan työnantajan olisi tarvinnut irtisanomisen sijaan tehdä työtehtäviin kohtuulliset mukautukset.

Asiassa oli riitaa ensinnä siitä, miten laajat mukautukset olisi tarvittu. Työterveyslääkäreiden arviot osoittivat, että rajoitteet olisivat koskeneet vain osaa työtehtävistä. Rajoitteita oli fyysisesti hyvin raskaassa laivasurrauksessa, jossa lastia kiinnitetään painavil-

la ketjuilla, vuorotyön tekemisessä sekä kuumassa työskentelyssä.

Työnantaja oli kuitenkin tehnyt linjauksen, jonka mukaan vuodesta 2020 alkaen työntekijöille ei ole tehty mukautuksia tai tarjottu työtä lainkaan, mikäli työkykyrajoite on ollut pysyvä. Työtuomioistuimen kanta oli, että mukautukset on harkittava tapauskohtaisesti. Tuomion mukaan työntekijän tarvitsemat mukautukset eivät myöskään olisi olleet työnantajalle kohtuuttomia. Samalla työpaikalla kaikki työkykyisetkään työntekijät eivät tehneet kaikkia ahtaajan toimenkuvan mukaisia tehtäviä. Lisäksi päivävuoroissa käytettiin säännöllisesti tilapäisiä ahtaajia.

Yksi ratkaisun peruste oli myös se, ettei työnantaja ollut selvittänyt osa-aikatyön mahdollisuutta.

Työtuomioistuimen kanta oli, ettei työnantajalla ollut työehtosopimuksen ja työsopimuslain mukaisista asiallista ja painavaa syytä irtisanoa työntekijän työ sopimusta.

Tuomion mukaan työnantaja on menetellyt syrjivästi irtisanoessaan pitkäaikaisen työntekijänsä työ sopimuksen. Erittäin moitittavana pidettiin sitä, että kohtuullisten mukautusten laiminlyönti perustui kategoriseen linjaukseen, ettei pysyvästi työrajoitteille mahdollisteta työn mukauttamista.

Työtuomioistuimen tuomiossa kerrottiin, että työntekijä itse ei ole osaksikaan antanut aihetta työsuhteen päättämislle.

– Työtuomioistuimen päätös merkitsi, että oikeus voitti ja työntekijää kuunneltiin, **Juha Anttila** linjaa.

Tuomio tuo esiin AKT:n jäsenen todella isot edut

Liiton jäsenyys ja AKT:lta saatu oikeusapu oli tässä työntekijälle hyvin merkittävä asia. Ensinnä oikeudenkäyntikulut kohoavat riita-asioissa helposti useisiin kymmeniin tuhansiin euroihin, jo siinä liiton oikeusapu oli merkittävä. Toiseksi työtuomioistuimessa ratkotaan pelkästään liittojen välisiä riitoja. Liittoon kuulumaton työntekijä olisi joutunut viemään asian omalla riskillä käräjäoikeuteen.

AKT:n jäsenyys oli tässä todella merkittävä asia myös siksi, että tuomiossa ratkaiseva asia oli AKT:n työehtosopimukseen kuuluva irtisanomissuojasopimus. Tämän sopimuksen piiriin kuuluvat AKT:n jäsenet yksinkertaisesti ovat paremmassa suojassa kuin ne, jotka ovat uuden, juuri voimaan tulleen potkulain piirissä.

AKT:n sopimuksissa irtisanomissuojasopimus on autoliikenteen alan sopimuksissa sekä ahtausalan sopimuksissa. Näillä sopimusaloilla toimivilla AKT:n jäsenillä on käytännössä parempi irtisanomissuoja kuin niillä, jotka eivät ole jäseniä. ●



AdobeStock

AKT: Hallituksen lakiesitys vyöryttää lisää negatiivisia vaikutuksia työllisyyteen

Hallituksen lainsäädäntöesitys määräaikaista työsopimuksista jatkaa oikeistohallituksen tuttua työntekijöitä kurittavaa linjaa. Hallituksen esityksessä helpotetaan pelkästään työnantajien asemaa: määräaikaishuutoja voi käyttää ilman perustetta, työntekijöitä voi lomauttaa nopeammin ja irtisanottuja ei tarvitse ottaa takaisin.

Lomautusilmoitusajan lyhentäminen ja takaisinottovelvoitteen poistaminen vaikuttavat suoraan työllisyyteen, mutta negatiivisesti. Työntekijät päätyvät nopeammin lomautetuiksi, eikä heitä tarvitse enää irtisanomislanteissa ottaa takaisin, vaikka tilanne parantuisikin, AKT:n puheenjohtaja **Ismo Kokko** kommentoi hallituksen 15. tammikuuta eduskunnalle antamaa esitystä.

Alle vuoden mittaisten määräaikaisten työsuhteiden vapauttaminen luo erityisesti nuorille entistä laajempia silpputyömarkkinat. Ne eivät luo uskoa tulevaisuuteen.

Hallitus perustelee muutoksia samoin kuin aina ennenkin, eli työllisyyden parantamisella. Tästäkään esityksestä ei löydy selkeää laskelmaa tai perusteluja, että näillä muutoksilla olisi todellisia, positiivisia vaikutuksia.

Hallitus lupasi kautensa alussa maahan 100 000 uutta työpaikkaa, mutta lopputulos on päinvastainen. Suo-

meen on tämän hallituskauden aikana tullut lähes saman verran lisää työttömiä, Kokko kritisoi.

Aivan äskettäin päähallituspuolue koomuksen varapuheenjohtaja **Karoliina Partanen** ja entinen työministeri **Arto Satonen** ovat julkisesti myöntäneet, ettei hallitus tule pääsemään tavoitteeseensa. Siksi onkin erityisen outoa, että hallitus jatkaa samoilla keinoilla, millä työttömyys on saatu Euroopan korkeimmalle tasolle. Looginen johtopäätös on, ettei hallitus tavoittele parempaa työllisyyttä vaan jotain ihan muuta.

Näyttää siltä, että hallituksen toimilla tavoitellaan yksinkertaisesti työntekijöiden aseman heikentämistä työmarkkinoilla. Ja jokainen varmasti ymmärtää, minkä etupiirin etua sillä ajetaan, Kokko sanoo.

Työllisyyden parantamiseksi ei ole olemassa lainsäädäntökikkailua.

Nyt tarvitaan ripeästi kannustimia investointeihin ja kasvuun, panostusta osaamiseen sekä työntekijöiden terveydestä huolehtimiseen, Kokko linjaa. ●

AJANKOHTAISTA



Vesa-Matti Väärä

AKT:n Salibandyturnaus

AJANKOHTA

21.3.2026, klo 9–15

PAIKKA

Hirviareena, Lintumäenkatu 3, Leppävesi

Pelataan kahdella kentällä.

Osallistumismaksu 175 €/joukkue. Max. 20 joukkuetta.

ILMOTTAUTUMISET JA TIEDUSTELUT

15.3. mennessä, Mika Hakkarainen os. 045
mika.hakkarainen78@gmail.com

Joukkueet tiedustelkaa ruuat Bistro Puulaaki Hirviareenasta!

JÄRJESTÄVÄ OSASTO

Jyväskylän ja Ympäristön Linja-autohenkilökunta ry os. 045

TAKKUNEN

PIIRTÄNYT Timo Takkunen



Harmaa tulevaisuus – Sopiiko se meille?

Viiime eduskuntavaalien alla **Petteri Orpo**, nykyinen pääministeri uhosi, miten porvarien laatimalla hallitusohjelmalla luodaan satatuhatta uutta työpaikkaa. Toisin kävi. Tuoreen uutisoinnin perusteella Suomi sai kyseenalaisen kunnian nousta EU-maiden kärkeen 10,6 % työttömyysasteella.

Irtisanomiskynnystä madaltamalla porvarihallitus halusi varmistaa, että saavutettu kärkipaikka työttömyydessä säilyy. Nähtäväksi jää, millä tavoin painavan syyn poistaminen lain kirjauksista tulee vaikuttamaan työsuhteiden päättämisiin henkilökohtaisista syistä, sekä miten oikeuskäytännössä tulkitaan kirjaukset, jotka on vielä pystytty säilyttämään työehtosopimuksissa.

Se, miten ”potkulaki” todellisuudessa tulee näyttäytymään työpaikoilla on vielä auki, mutta aivan varmasti sitä tullaan testaamaan oikeusasteissa ennemmin tai myöhemmin. Kuljetusalalta löytyy yrityksiä, joissa niin lainsäädännön ja työehtosopimusten tuntemus kuin niiden noudattamisen halu näyttää olevan kovin olematonta. Houkutus potkaista pihalle henkilö, jonka naama ei miellytä saattaa helposti kasvaa, varsinkin kun asiasta on ollut mediassa näkyvyyttä. Veikkaukseni on, että ylilyöntejä varmasti tulee.

TYÖNTEKIJÖIDEN ASEMAN heikentäminen alkaa olla törkeydessään tasolla, jollaiseen tosiasiallisesti pystyy vain patamusta porvari. Lakko-oikeuden rajoittaminen, potkulaki ja yt-menettelyn keventäminen sovellettavaksi vain yli



Olen monesti miettinyt, miten kukaan työntekijän asemassa oleva edes uskaltaa olla kuulumatta ammattiliittoon.

50 työntekijän työpaikkoihin, ottaen huomioon neuvotteluajkojen lyhentämisen, lisää epävarmuutta toimeentuloon ja tulevaisuuteen. Tähän kun lisää vielä hallituksen tavoitteen mahdollistaa määräaikaisten työ sopimukset ilman perustetta, ollaan työelämässä palaamassa aikaan, jossa työn-



KAI LAAKSONEN

AKT:n valtuuston puheenjohtaja

tekijällä ei ollut oikeuksia. Listaa jo tehdyistä ja valmistelussa olevista työelämän heikennyksistä voisi tähän jatkaa sivukaupalla, jos vain tila riittäisi. Työllisyyttä näillä toimilla ei ole parannettu, mutta luottamus tulevaisuuteen on onnistuttu romuttamaan.

Kaikesta huolimatta ammattiliitot ovat vielä olemassa ja taistelemassa tätä järjettömyyttä vastaan. Olen monesti miettinyt, miten kukaan työntekijän asemassa oleva edes uskaltaa olla kuulumatta ammattiliittoon tänä päivänä. Työpaikan luottamusmies ja ammattiliitto ovat kuitenkin se turva ja apu, kun työnantajan kanssa ei asiat suju työehtosopimuksen ja lain määräysten mukaisesti.

ILMAN AMMATTILIITTOJA EI OLISI työehtosopimuksiakaan. Jos et ole syystä tai toisesta vielä AKT:n jäsen, suosittelen pikaisesti liittymään. Se on pieni hinta siitä että sinulla on työpaikallasi työehtosopimus ja etujasi valvotaan jatkossakin.

Kun olet jäsen, suosittele sitä myös järjestäytymättömälle. Työpaikan vahva järjestäytymisaste työpaikalla on myös osoitus työnantajan suuntaan siitä, että haluamme pitää kiinni oikeuksistamme työelämässä. ●

Liikenneturvallisuus ei parantunut vuonna 2025

Tieliikenteen onnettomuuksissa menehtyi viime vuonna ennakkotiedon mukaan 179 henkeä, hieman enemmän kuin vuonna 2024.

TEKSTI Mikko Nikula Kuva Getty Images / Juhajarvinen

– Vuosikymmenen alussa liikenneturvallisuuden kehitys kulki oikeaan suuntaan mutta on nyt pysähtynyt, harmittelee Liikenneturvan tutkimuspäällikkö **Marja Pakarinen**.

Vuonna 2024 liikennekuolemia oli alustavissa vuodenvaihteen tilastoissa 172, eli siihen nähden viime vuonna tilanne heikentyi. Lisäksi vuoden 2025 lopullisiin tilastoihin merkittäneen vielä muutama liikenneonnettomuudesta aiheutunut kuolemantapa.

Toisaalta ennen vuotta 2022 kuolemia oli vuosittain yli 200. Pitemmällä aikavälillä tarkasteltuna liikenne Suomen teillä on muuttunut turvallisemmaksi.

Tutkijan huomion kiinnittää erityisesti se, että vuoden 2025 liikenneuhrien joukossa oli tavallista enemmän henkilöauton kyydissä matkustaneita nuoria, vaikka nuorten kuljettajien tilastoissa ei muuten tapahtunut merkittävää muutosta edellisvuoteen. 15–24-vuotiaita matkustajia kuoli viime vuonna 15, vuonna 2024 määrä oli 5.

– Koko 2020-luvun keskiarvo on ollut kahdeksan,

joten kyllä viime vuosi oli erityisen synkkä. Nuorten onnettomuudethan ovat usein ylinopeudesta aiheutuneita ulosajoja, ja valitettavan tyypillistä on sekin, että turvavöitä ei käytetä, Pakarinen kertoo.

Myös sähköpotkulautoonnettomuuksissa kuoli kaksi ihmistä, jotka molemmat kuuluivat ikäryhmään 15–24 vuotta, ja loukkaantuneiden määrä kasvoi. Pakarinen toivoo parannusta asiaan viime vuonna tehdystä lakimuutoksesta, joka kielsi sähköpotkulaudat alle 16-vuotiailta ja sääti käyttäjille promillerajan.

Linja-autoilla ei lainkaan kuolonkolareita

Raskaan liikenteen tilastoja Liikenneturvalla ei vielä ole koko vuoden ajalta, mutta tammi-marraskuussa kuolemaan johtaneita raskaan liikenteen onnettomuuksia oli 41, kun vuonna 2024 vastaava luku oli 50. Ihmishenkiä menetettiin 43, edellisvuonna 48. Kuolleista kaksi oli kuorma-auton kuljettajia.

Linja-autot taittoivat matkaa hyvin turvallisesti: niille ei sattunut yhtään kuolemaan johtanutta on-

nettomuutta. Vuonna 2024 tapauksia oli kolme, ja niissä kuoli neljä ihmistä.

– Viimeisten kymmenen vuoden aikana joka vuosi on tapahtunut vähintään yksi kuolemaan johtanut onnettomuus, jossa linja-auto on ollut osallisena. Eli sikäli vuosi 2025 oli bussiliikenteelle poikkeuksellisen hyvä, sanoo Pakarinen.

Tarkkaavainen ajotapa ammattilaisen merkki

AKT:n työsuojelutoimitsija **Pasi Ritokoski** katsoo turvallisuustilannetta ammattikuljettajien kannalta. Hänen mukaansa tällä hetkellä liikenteessä moni eri tekijä nostaa ajamisen vaikeuskerrointa.

– Teiden kunnossapito ja liukkauden torjunta on tänä talvena ollut monin paikoin ala-arvoista. Tämä lisää suistumisonnettomuuksien todennäköisyyttä.

Lääkkeeksi Ritokoski suosittelee ammattilaisille entistäkin tarkkaavaisempaa ajotapaa, jolla voi ennaltaehkäistä vaaratilanteiden syntymistä.

– Muiden liikennemuotojen edustajathan eivät välttämättä ymmärrä raskaan kaluston kuljettamisen haasteita. Joten yritetään me ymmärtää heitä. Vaikka ylimääräinen muun liikenteen tarkkailu kuormittaa, niin se on pienempi paha kuin se, että onnettomuuksia tulee. ●



Liikenneuhrien joukossa oli tavallista enemmän henkilöauton kyydissä matkustaneita nuoria





Liikenneturvallisuutta rakennetaan tutkimuksella ja yhteistyöllä

Liikenneturvallisuus on monitahoista yhteispeliä ja kansainvälistä toimintaa, jossa turvallisuus ei ala a:sta vaan e:stä. Liikenneturvallisuuden osa-alueet perustuvat kansainväliseen järjestelmään *E's of Road Safety*.

TEKSTI Igor Radun ja Jenni Radun KUVA Getty Images / Ollikainen

Liikenneturvallisuuden kolme perinteistä E:tä ovat: Education (koulutus), Enforcement (valvonta) ja Engineering (suunnittelu). Näillä ohjataan sekä käytäntöä että päätöksentekoa, kun tavoite on parantaa turvallisuutta.

KOULUTUS (Education) merkitsee valistuskampanjoita, koulutuksia ja tienkäyttäjille suunnattua viestintää. Ajokortin saaminen edellyttää aina koulu-

tusta ja osaamisen osoittamista. Koulutukseen kuuluvat myös turvallisuuskampanjat, jotka muistuttavat kuljettajia esimerkiksi riskeistä, kuten ylinopeudesta.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on Suomessa viranomainen, joka vastaa ajokorttien hankkimisesta ja uusimisesta. Se myöntää opetusluvut sekä erityisluvat, kuten alkoholikoajokortit ja ikäpoikkeusluvut. Liikenneturvallisuuskampanjoiden keskeinen toimija on Liikenneturva, joka on toiminut liikenneturvallisuustyössä jo vuodesta 1971.

VALVONNAN (Enforcement) rooli on poliisilla ja rangaistuksilla, joilla varmistetaan, että liikennesääntöjä noudatetaan. Esimerkiksi tieto matkapuhelimen käytön vaarallisuudesta ajon aikana ei vaikuta tarpeeksi. Tarvitaan myös valvontaa. Kampanjat ja valvonta toimivat parhaiten yhdessä.

Yksi keskeinen periaate on, että rangaistuksen varmuus vaikuttaa enemmän kuin sen ankaruus. Suomen päiväsakkojärjestelmä on ollut käytössä jo vuodesta 1921. Siinä sakon määrä perustuu sakotet-



Liian usein päättäjät toimivat reaktiivisesti, vastaten jo ilmenneisiin ongelmiin sen sijaan, että ennakoitaisiin.

tavan omiin tuloihin, jotta sakko olisi yhtä ankara kaikille. Järjestelmä herättää usein kansainvälistä huomiota. Käytännössä se on johtanut siihen, että jotkut hyvin suurituloiset yksinkertaisesti välttelevät itse ajamista.

Poliisi vastaa liikennesääntöjen valvonnasta ja varmistaa, että niitä noudatetaan. Lainsäädännön laativat puolestaan hallitus ja eduskunta. Traficom toimii sääntelyviranomaisena, joka vastaa useista liikenteeseen liittyvistä määräyksistä sekä ohjeistuksesta niiden käytännön toteuttamiseksi.

Esimerkiksi vuonna 2004 suomalainen liikennelaki muuttui siten, että lääkäreille tuli velvollisuus ilmoittaa poliisille, jos potilaan ajokyky on heikentynyt tavalla, joka voi aiheuttaa vaaraa hänelle itselleen tai muille tienkäyttäjille. Traficom julkaisi tämän tueksi ohjeistuksen ajoterveyden arviointiin, jota terveydenhuollon ammattilaiset voivat käyttää päätöksenteon tukena.

SUUNNITTELULLA (Engineering) tarkoitetaan turvallisempien teiden, ajoneuvojen ja infrastruktuurin kehittämistä. Se on keskeinen osa Nollavisio-lähestymistapaa. Siinä tavoitteena on rakentaa liikennejärjestelmä, jolla estetään inhimillisistä virheistä johtuvat vakavat onnettomuudet.

Liikennesysteemien suunnittelun parannukset ovat vuosien varrella merkittävästi lisänneet matkustajien turvallisuutta. Hyviä esimerkkejä ovat liikenteen rauhoittaminen ja nopeusrajoitusten alentaminen erityisesti koulujen läheisyydessä.

Väylävirasto on Suomen valtion virasto, joka vastaa tie-, rata- ja meriliikenteen väyläverkon suunnittelusta, kehittämisestä ja ylläpidosta. Lisäksi virasto edistää liikenteen ja maankäytön yhteensovittamista, jotta eri liikkumismuodot ja alueiden käyttö toimivat mahdollisimman tehokkaasti ja turvallisesti yhdessä.

Näiden perinteisten E:iden lisäksi on olemassa uusia ajoittain käytettyjä E-kirjaimia, kuten Emergency Response (pelastustoiminta) sekä Equity (tasa-arvo). Näiden lisäksi ehdotamme vielä kahta

uutta E:tä, jotka ovat Evidence (näyttö) sekä Expertise (asiantuntemus).

PELASTUSTOIMINTA (Emergency Response) on yksi uusista liikenneturvallisuuden E-kirjaimista. Tämä E kuvaa nopeaa ja tehokasta ensiapua ja pelastustoimintaa onnettomuuksien jälkeen.

Terveydenhuoltojärjestelmien ja ensihoitopalveluiden parantaminen on ollut yksi keskeisistä tekijöistä tieliikennekuolleisuuden vähentämisessä. Korkeasti koulutettujen ammattilaisten nopea saapuminen onnettomuuspaikalle merkitsee usein eroa elämän ja kuoleman välillä.

Onnettomuuksissa, jotka tapahtuvat kaukana hätäpalveluista, helikopterien ensihoitopalvelut voivat olla ratkaisevassa roolissa. FinnHEMS vastaa lääkärihelikopteritoiminnan järjestämisestä Suomessa yhdessä hyvinvointialueiden ja HUS-yhtymän kanssa.

Ajoneuvoihin asennetut järjestelmät voivat myös parantaa hätätilanteisiin reagoitua. Esimerkiksi eCall on Euroopan unionissa pakollinen hätäjärjestelmä ajoneuvoissa. Se soittaa automaattisesti 112-hätänumeroon vakavan onnettomuuden sattuessa ja lähettää kriittisiä tietoja, kuten ajoneuvon sijainnin, kulkusuunnan ja tyyppin. eCall-järjestelmä tuli pakolliseksi kaikille ajoneuvotyypeille EU:ssa 1. huhtikuuta 2018 alkaen.

TASA-ARVO (Equity). Tasa-arvo liikenteessä tarkoittaa turvallisen liikkumisen mahdollistamista kaikille erilaisille ihmisryhmille. Liikennejärjestelmämme on autoihin keskittynyt, suuri osa infrastruktuurista on suunniteltu moottoriajoneuvoja varten.

Pyöräilyinfrastruktuuria kehitetään jatkuvasti. Myös esimerkiksi liikennevaloihin on lisätty äänimerkkejä, jotka auttavat näkövammaisia kaupunkiympäristössä. Työtä kuitenkin riittää, jotta myös haavoittuvassa asemassa olevilla olisi mahdollisuus liikkua turvallisesti liikenteessä.

NÄYTTÖ (Evidence). Tämä E kuvaa turvallisuustoimenpiteiden vaikuttavuuden arvioinnin tärkeyttä.

Liikenneturvallisuustoimien tulisi perustua näyttöön. Liikenneturvallisuustilannetta mitataan erilaisten säännöllisesti seurattavien mittareiden avulla. Esimerkiksi valtiot rekisteröivät tieliikenneonnettomuuksien määrän ja luokittelevat ne lopputuloksen mukaan: kuolemantapaukset, vakavat tai lievät loukkaantumiset, tai pelkkä omaisuusvahinko.

Näitä lukuja voidaan analysoida suhteessa koko väestöön, tiettyihin väestöryhmiin, kaikkiin ajokortin haltijoihin tai alaryhmiin, kuten ammattikultajaihin tai varhaisiin ajokortin haltijoihin, jotka Suomessa voivat saada ajokortin jo 17-vuotiaana. Suomessa on vakiintunut ja tehokas järjestelmä

kuolemaan johtaneiden tieliikenneonnettomuuksien riippumattomaan tutkimaan, jota koordinoi Onnettomuustietoinstituutti.

Lisäksi valtiot ylläpitävät tietoja muun muassa teiden kokonaispituudesta (kilometreinä), tien tyypeistä (esim. moottoritiet), nopeusrajoituksista, rekisteröityjen moottoriajoneuvojen määrästä, niiden keski-ikästä sekä muista infrastruktuuriin ja ajoneuvoihin liittyvistä mittareista.

Kun suunnittelemme minkä tahansa tyyppistä liikenneturvallisuustoimenpidettä – olipa kyse nopeusrajoitusten muuttamisesta, ajokortin saamisen ikärajan alentamisesta, veren alkoholipitoisuuden laillisen rajan säätämisestä tai pyöräilyn edistämisestä – tulisi pystyä ja olla velvoitettuja arvioimaan, onko toimenpide tuottanut toivotun vaikutuksen.

Yksi liikenneturvallisuuden haasteista on, että monia eri toimenpiteitä toteutetaan usein samanaikaisesti. Vaikutusten arviointi edellyttää huolellisesti suunniteltuja tutkimuksia.

Esimerkiksi, jos haluamme selvittää, vähentääkö suojateiden valaistus onnettomuuksia, tulee kerätä tietoa ennen ja jälkeen riittävästä määrästä suojateita ja verrata valaistuja valottomiin suojateihin.

ASIAANTUNTEMUS (Expertise). Jotta voimme arvioida mitä tahansa liikenneturvallisuustoimea tai -hanketta, tarvitsemme koulutettuja ja tieteelliset menetelmät tuntevia asiantuntijoita.

Liian usein päättäjät toimivat reaktiivisesti, vastaten jo ilmenneisiin ongelmiin sen sijaan, että niitä ennakoitaisiin. Päätöksentekijät eivät ole tutkijoita; eivätkä seuraa tieteellistä kirjallisuutta tarkasti. Siksi yhteiskuntien tulisi arvostaa tutkijoita erityisesti riippumattomissa tutkimusinstituutioissa, kuten yliopistoissa. Heidän tehtävänsä ei ole vain tuottaa tietoa ja ratkaista ongelmia, vaan myös ennustaa niitä.

Laajennetut E:t tarjoavat liikenneturvallisuuteen kokonaisvaltaisemman strategian

Liikenneturvallisuuden keskeiset ”E:t” – ovat osin hyvin tunnettuja, osa kaippaa enemmän huomiota. Niiden todellinen merkitys syntyy kokonaisvaltaisesti strategiasta, joka yhdistää sidosryhmät ja toimenpiteet. Tällainen laaja ja koordinoitu lähestymistapa on liikenneturvallisuudessa olennaisen tärkeä.

Väitämme, että nykyisistä kolmesta E:stä puuttuu erityisesti näytön ja asiantuntijuuden tärkeys liikenneturvallisuustyön pohjana. Jos todella haluamme parantaa liikenneturvallisuutta myös näiden tärkeys pitää tunnustaa, mistä syystä liikenneturvallisuustyöhön tarvitaan lisää E-kirjaimia. ●

Kirjoittajista Igor Radun on Helsingin yliopiston liikennepsykologian dosentti. Jenni Radun on ympäristöpsykologian dosentti Metropolia Ammattikorkeakoulussa.

Kuljettaja kuoli väärin sidotun kuorman pudottua

Väärin lastattu ja puutteellisesti varmistettu kuorma kaatui kuorma-auton kuljettajan päälle helmikuussa 2025. Kuljettaja jäi lastin alle puristuksiin ja kuoli. Tapaturmavakuutuskeskuksen tutkinnassa todettiin puutteita työturvallisuudessa koko logistiikkaketjussa.

TEKSTI **Hannele Siika-aho** KUVA Tapaturmavakuutuskeskus



↑ Onnettomuustilanne sekä kuorman sijoittelu ja tuenta havainnollistettuna.

Kuolemaan johtanut tahtumaketju alkoi jo kuorman lähtömaassa. Kuorman lastaus oli tehty väärin eikä sen sidontaa ollut riittävästi varmistettu. Lisäksi merikuljetuksen aikana Suomeen kuormaan kohdistui voimia, jotka todennäköisesti olivat liikuttaneet lastia ja lisänneet sen epävakautta.

Puutteelliset rahtitiedot sekä ohjeistus vaikuttivat merkittävästi onnettomuuden syntyyn.

Rahti- tai kuormakirjassa ei ollut mainintaa lastin tarkasta sisällöstä eikä tietoa kuormaliinan räikän sijainnista ajoneuvon toisella puolella.

Kuorma-auton kuljettaja katkaisi kuormaliinan puukolla varmistamatta sitä, että kuorma olisi vakaa ilman

liinaa. Tämän jälkeen kuorma alkoi kaatua ja putosi puoliperävaunusta kuljettajan päälle.

Asianomainen kuljettaja ei ollut osallistunut kuorman sidontaan ja purkuun liittyvää koulutukseen.

Ennen onnettomuutta yrityksessä oli tehty riskien arviointia mutta ei kuitenkaan määrätty mitään konkreettisia toimenpiteitä. Kuljettajia oli opastettu turvalliseen työtapaan mutta jätetty konkreettiset ohjeet esimerkiksi kuormansidontaliinon avaamisesta tai purkujärjestyksestä antamatta.

Tutkinta paljasti vakavia työturvallisuuspuutteita

– Tutkinnassa havaittiin merkittäviä työturvallisuuden puutteita koko lo-

gistiikkaketjussa. Vaarallisesti kuormattuja lasteja joudutaan purkutilanteissa tukemaan ja purkamaan poikkeuksellisissa järjestyksessä, jolloin riskit jäävät purkupaikoilla ratkottaviksi, kertoo tutkintaryhmän johtaja **Otto Veijola** Tapaturmavakuutuskeskuksen tiedotteessa.

Kyseiseltä toimittajalta oli onnettomuuspaikalla purettu putoamisvaarallisia kuormia myös aiemmin. Työnjohdolle oli raportoitu vaarallisista kuormista, mutta kuormaustapaan ei silti tehty muutoksia.

– Kuljettajan tieto lastista on usein vähäinen, tiedonkulku toimijoiden välillä katkonaista ja vastuut epäselviä, tiivistää Veijola ongelmat.

Vastuut kuormanpurusta jäävät purkupaikalle.

– Viranomaisilla on hyvin rajalliset resurssit vaarallisten kuormien tarkastamiseen matkan varrella, jatkaa Veijola.

Hän toivoo, että raportit luettaisiin tarkkaan ja niistä otettaisiin opiksi. Tapaturmavakuutuskeskuksen tehtäviin ei kuulu asettaa sanktioita turvallisuuspuutteista, eikä se seuraa johtavatko tutkintaraporteilla esitetyt suositukset parannuksiin yrityksissä.

Miten välttää tällaiset onnettomuudet

Kuorma pitää lastata, purkaa ja varmistaa aina kuljetusmuodon vaatimusten mukaan. Samalla pitää huomioida esimerkiksi merikuljetuksessa lastiin kohdistuvat voimat.

Riskien arviointi tulee tehdä ennen kuorman purkua. Kuljettajan ja trukinkuljettajan yhteistyö on tärkeää, jotta purkualue ja työmenetelmät ovat turvallisia.

Perehdytyksessä ja koulutuksessa pitää käsitellä myös kuorman sidontaa, purkua ja niihin liittyviä poikkeustilanteita.

Riskienarvioinnin ja vaaratilanteiden raportoinnin tulee olla järjestelmällistä. Tiedonkulun pitää olla kunnossa eri toimijoiden välillä. Kuorman purkutilanteita pitää käsitellä ammattipätevyyskoulutuksissa nykyistä paremmin.

Kiire ja tiukat aikataulut eivät saa olla este turvallisuudelle kuormanpurulle.

AKT:n työsuojelutoimitsija **Pasi Ritokoski** muistuttaa siitä, miten tärkeää on noudattaa kuorman sidonnassa ja purussa annettuja ohjeita. Nämä asiat pitää myös huomioida perehdytyksessä ja koulutuksessa.

– Hätiköidä ei saa, vaikka tuntuu, että aikataulu olisi liian tiukka. ●



↑ Makarla ja Ykkös Cafe ovat yksi yhdistelmäajoneuvonkuljettaja Björn Henrikssonin mieluisimmista vakiopysähdyspaikoista valtatie 1:n varrella. Muita ovat Lohjalla sijaitseva Ykköspesä sekä Krossin Neste Kaarinassa.

Kuljettajat löysivät Makarlan laajennetulle taukopaikalle

Varsinais-Suomessa ykköstien varrella olevaa Makarlan taukopaikkaa laajennettiin erityisesti raskasta liikennettä ajatellen. Yhdistelmäajoneuvonkuljettaja Björn Henriksson on pysähtynyt Makarlassa 1990-luvulta lähtien.

TEKSTI JA KUVAT **Mira Tenhunen**

Tammisaarelainen yhdistelmäajoneuvonkuljettaja **Björn Henriksson** on pysähtynyt Turkuun ja Naantaliin suuntautuilla työmatkoillaan usein Makarlan taukopaikalle. Turkuun mennessä Makarlaan E18-moottoritien varrella Piikkiössä on kätevä ja sujuva ajaa.

– Täällä Makarlassa ruoka on hyvää; se on ollut täällä aina hyvää. Se, mitä täällä on tarjolla, riittää minulle usein, mutta monet kuljettajat haluaisivat ruoassakin valinnanvaraa, Henriksson sanoo lounaaksi seisovasta pöydästä ottamaansa makaronilaatikkaa syödessään.

– Kohtuulliset hinnat merkitsevät myös paljon. Aamuiksi minulla on omat voileivät, mutta pyrin aina pitämään lounaan ja käymään syömässä kello 12–13 välillä, Henriksson lisää ja hörppää maitoa palanpainikkeeksi.

Toimivalle taukopaikalle on Henrikssonin mielestä ennen kaikkea vaivatonta ajaa. Makarlassa tämä onnistuu hänen työvälineellään 21,5-metrillä yhdistelmäajoneuvolla erinomaisesti.

– Hyvällä levähdyspaikalla on myös mukava henkilökunta. Täällä on.

Makarlassa toimivan Ykkös Cafen yrittäjä **Petri Korte** suunnittelee alueelle suihkujen rakentamis-



Hyvällä levähdyspaikalla on myös mukava henkilökunta. Makarlassa on.

ta. Osa raskaan liikenteen kuljettajista käyttää suihkutiloja, jos niitä on taukopaikalla tarjota. Vessoja tarvitsevat kaikki kuljettajat.

– Jos Makarlaan rakennetaan suihkutilat, olisi se hyvä lisä kuljettajien palveluihin, sillä monella kuljetta-

TAUKOPAIKAT



↑ Henriksson pyrkii pitämään joka työpäivä lounastauon. Makarlan Ykkös Cafessa maistui kotoisa makaronilaatikko.

jalla on niille tarvetta. Itse en juurikaan käytä suihkuja, mutta vessaan täytyy päästä säännöllisesti jo senkin takia, koska minulla on haavainen paksusuolentulehdus. Ei tänä päivänä kenenkään pitäisi joutua käymään pusikossa tarpeillaan, Henriksson sanoo ja jatkaa.

– Korona-aikana myös opastettiin pesemään kädet aina vessakäynnin yhteydessä, ja olisi hyvä, että vessoista löytyisi edelleen desinfiointiainetta. Miesten vessat ovat onneksi nykyään yleensä aika siistejä.

"Aluetta olisi voinut laajentaa vieläkin enemmän"

Taukopaikan laajennus valmistui viime elokuussa. Sitä laajennettiin raskasta liikennettä ja etenkin pitkiä HCT-yhdistelmiä ajatellen.

Nyt taukopaikalle mahtuu pysäköimään kaikkiaan 15 yhdistelmää. Se on kolme kertaa enemmän kuin ennen laajennusta. 34,5-metrille HCT-yhdistelmille on kymmenen pysäköintiruutua, enintään 25,50 metriä pitkille täysperäyhdistelmille neljä ruutua ja erikoiskuljetuksia varten yksi 40,50 metrin pituinen ruutu. Linja-autoille on yksi ruutu.

Henriksson löytää vieläkin kohennettavaa.

– Aluetta olisi voinut laajentaa vieläkin isommaksi. Turun päätyyn olisi mahtunut pari parkkiruutua lisää viheralueiden asemesta.

Musiikki siivittää pitkiä päiviä

56-vuotias Henriksson on työskennellyt kuljetus-

alalla koko uransa, 23-vuotiaasta lähtien. Nykyisen työpaikkansa Kuljetusliike Rafael Danielsson & Kump. Ky:n leivissä hän on ollut yli 13 vuotta.

Useimmin Henriksson ajaa sementtiä ja kalkkia Varsinais-Suomesta Paraisilta läntiselle Uudellemaalle Raaseporin Tammisaareen ja Paraisilta Lohjalle. Kalkkia hän vie jätevedenpuhdistamoille ja rakennustyömailla kalkin lisäksi sementtiä. Toisinaan ajoo tulee myös Naantaliin, Turkuun ja Lappeenrantaan.

Työpäivän pituus vaihtelee kuudesta tunnista 14 tuntiin.

– Jos tilanne niin vaatii, voin joutua lähtemään kotoa kolmelta yöllä tai vieläkin aiemmin, mutta pääsääntöisesti lähdän töihin aamuvuorilta. Jos päivän aikana ajaa pariinkin kertaan Tammisaaresta Paraisille, työpäivästä tulee helposti 14-tuntinen.

– Tänään ajan tästä Makarlasta Paraisille ja sieltä sitten Lohjalle. Päivittäin ajan noin 200 kilometriä.

Henriksson pääsee liki aina työvuorojensa jälkeen Tammisaareen kotisänkyynsä nukkumaan.

– Pääsen pääsääntöisesti yöksi kotiin, mutta välillä olen yötä tien päällä, jos ajan esimerkiksi Lohjalta Lappeenrantaan. Omassa autossa on peti sitä varten.

Musiikki on yhdistelmäajoneuvon hytissä Henrikssonille tärkeä seuralainen.

– Kuuntelen musiikkia aina työajassa, enimmäkseen Rainbow'ta, Deep Purplea ja AC/DC:tä.



↑ Jalat kaipaavat välillä lepoa työkengistä.

– Mutta päivä alkaa yleensä Dropkick Murphysin Rose Tattoolla. Se on työpäivälle hyvä aloitusbiisi, Henriksson sanoo.

Amerikanirlantilaisen kelttipunkkibändin Rose Tattoossa on kuljetusalan ammattilaiselle osuvat sanat. *"...I'd wake up every morning and before I'd start each day / I'd take a drag from last night's cigarette / That smoldered in it's tray / Down a little something and then be on my way / I traveled far and wide..."* ●

Moni taukopaikka on kylmennyt tai sulkenut ovensa

VIIME VUODEN AIKANA kuljettajien palvelut ovat vähentyneet eri puolilla Suomen tieverkostoa, kun muun muassa S-ryhmä on supistanut liikenneasemiensa aukioloaikoja, sulkenut useita asemiaan tai muuttanut niitä kylmäasemiksi. Muun muassa Perniön ABC Salossa muuttui vuodenvaihteessa kylmäasemaksi. Miehittämättömät kylmäasemat eivät tarjoa palveluita. Ne myyvät ainoastaan polttoainetta. ●

Valtion tukemalla laajennuksella tilaa HCT-yhdistelmille

Raskaan liikenteen taukopaikkoja on Suomessa tarpeeseen nähden liian vähän. Ongelma ei ole uusi, ja se on pahentunut sen jälkeen, kun HCT-rekat (*High Capacity Transport*) alkoivat yleistyä Suomen teillä vuodesta 2019 lähtien.

34,50 metriä pitkät HCT-rekat ovat liki kymmenen metriä pidempiä kuin 25,50-metriset täysperäyhdistelmät. Niin pitkille yhdistelmille Suomesta löytyy heikosti taukopaikkoja.

Osoitteessa Turku–Paimio moottoritie 846 sijaitseva Makarla palvelee Helsingistä Turun suuntaan ajavia raskaan liikenteen kuljettajia. Taukopaikalta on Turun satamaan noin 24 kilometriä eli kesäkelillä 28 minuuttia ja Naantalın satamaan reilut 34 kilometriä ja 32 minuuttia.

Valtion maalla sijaitsevan taukopaikan laajennus valmistui viime elokuun lopulla.

– Kuljetusalalla on pulaa raskaan liikenteen levähdyspaikoista, ja Makarlan laajennuksella tilannetta pyritään helpottamaan, Lounais-Suomen elinvoimakeskuksen liikenneosaston kehittämisspäällikkö **Juha Mäki** kertoo.

– Olemassa olevaa levähdyspaikkaa laajennettiin ja jäsennehtiin aika paljon paremmaksi. Ennen laajennusta alueelle mahtui vain muutama rekka peräkkäin, Mäki jatkaa.

Valtio myönsi viime vuonna Makarlan laajentamiseen lisämäärärahaa 700 000 euroa. Laajennukseen kului kaikkiaan lähemmäs 800 000 euroa. Loppuosa katettiin Varsinais-Suomen ELY-keskuksen omasta budjetista. ELY-keskus muuttui tämän vuoden alussa Lounais-Suomen elinvoimakeskukseksi.

Taukopaikalla toimi jo ennen sen laajennusta Ykkös Cafe, joka tarjoaa seisovasta pöydästä lounasta sekä kahvilatuotteita. Kahvilassa on myös vessat, joita kuljettajat voivat hyödyntää. Kahvila on avoinna maanantaista perjantaihin kello 5.30–15.00.

– Todellisuudessa avaamme aamuneljän jälkeen. Aina, kun valot ovat päällä, olemme auki, Ykkös Cafen yrittäjä **Petri Korte** täsmentää.

Korte kertoo kuljettajien ottaneen laajennetun taukopaikan tyytyväisenä vastaan.

– Kuljettajilta on tullut todella positiivista palautetta. Tällaista levähdyspaikkaa on kuulemma odotettu jo pidempään.

Laajennuksen jälkeen pysähtyviä asiakkaita on ollut aiempaa huomattavasti enemmän. Yrittäjä Korte kertoo, että yöpyjiä on ollut menneenä syksynä 8–12 joka yö, ja muutaman kerran koko alue on ollut aamulla täynnä.

– Kuormitus ja käyttöaste ovat Makarlassa suuria yöaikaan ja varhain aamulla. Vaikka se on aika hiljattain valmistunut, kuljettajat ovat jo sinne löytäneet, kehittämisspäällikkö Mäki lisää.

Kortteen suunnitelmissa on rakentaa taukopaikalle myös suihkut ja raskaan liikenteen tankkausasema. Henkilöautojen sähkölatauspisteet alueelta jo löytyvät.

– Jokunen rekka jo käy yöllä lataamassa henkilöautojen latauspisteillä, mutta rekoille on tulossa oma latauspisteensä. Se tehdään heti, kun luvat saadaan. Putkitukset on jo tehty valmiiksi. Myös tankkausasema on tulossa, mutta sen saaminen tänne laajennuksen tässä vaiheessa meni vähän ohi, yrittäjä harmittelee.

– Jos täältä saisi ruoan lisäksi matkavettä autoihin, palvelisi se rekkakuskeja todella hyvin. ●





Kuntoutuksella löytyy uusia alkuja

Lääkinnällinen kuntoutus auttaa jatkamaan työssä, ammatillinen kuntoutus vaihtamaan alaa. Sirpaleinen järjestelmä hankaloittaa kuitenkin hoitamista.

TEKSTI **Elina Talvio** KUVAT **Tero Talvio**

Ratin takana istuminen pitkiä aikoja on keholle rankkaa. Selkää särkee ja väsyttää. Yleisin työkyvyttömyyden diagnoosi kuljettajilla ovatkin tuki- ja liikuntaelinsairaudet. Sen jälkeen kaukana takana tulevat mielenterveyden ongelmat ja verenkiertoelimistön sairaudet.

Työterveyshuollon erikoislääkäri **Tiia Reho** kertoi tammikuussa Helsingissä Lääkäripäivillä, että lääikinnällinen kuntoutus on kuljettajilla aivan

liian vähän käytössä oleva kuntoutuksen muoto.

Reho näytti työnantajansa eli työeläkeyhtiö Varman tilastoa vuosilta 2019–2021. Siinä verrattiin eri kuntoutusmuotoja ennen etuuden hakemista.

Yleisin tapa puuttua asiaan oli työolosuhteiden muokkaaminen niin, että kuljettaja kykenisi jatkamaan työssään. Lääkinnällisen kuntoutuksen osuus oli suurimmillaan kuljetusalan miehillä vuonna 2020, ja silloinkin sitä hyödynsi vain 15 henkilöä 246:sta.

Lääkinnällisessä kuntoutuksessa potilas tekee kuntouttavia harjoituksia ammattilaisen, kuten fysioterapeutin, ohjeiden mukaan. Samaan aikaan rinnalla on usein lääkärin määräämä lääkehoito. Lääkinnällisestä kuntoutuksesta on eniten apua silloin, kun tilanne ei ole vielä päässyt oikein huonoksi.

Rehon mukaan lääikinnällinen kuntoutus vaatii potilaan omaa halua pitää yllä työkykyä. Kuntoutus onnistuu vain silloin, kun työntekijä haluaa itse



Erikoislääkäri Tiia Reho kannustaa olemaan työterveyslääkärin vastaanotolla avoin. Työkykyä pystyy kohentamaan.



Poliisitarkastaja Tuomo Katajisto on huolissaan erityisesti uniapnean yleistymisestä. Se pahentaa väsymystä päivisin.



Ammatin vaihtaminen voi olla vaikea asia

kuntoutua, joten kuljettajan omia toiveita pitää kuunnella.

Työkykyä voidaan parantaa säätämällä olosuhteita työssä tai edistämällä palautumista vapaa-aikalla – parhaassa tapauksessa kiinnitetään huomiota molempiin.

Monta kokkia hämmentämässä

Tiia Rehon mukaan oman hankaluutensa tilanteeseen tuo se, että kuntoutustoiminta sirpaloituu eri tahoille. Mukana ovat perusterveydenhuolto, työterveys, Kela ja eläkevakuutusyhtiöt, ja niillä jokaisella on oma roolinsa. Ne tekevät kukin hieman eri asioita ja katsovat tilannetta eri kulmasta.

Pääsääntöisesti lääkinällinen kuntoutus on hyvinvointialueiden ja Kelan heiniä, kun taas ammatillinen kuntoutus on eläkevakuutusyhtiön sarkaa.

Kummallakin on omat perusteensa. Kelasta voi saada kuntoutusta silloin, kun eläkevakuutusyhtiö hylkää hakemuksen, ja toisinpäin.

Reho pitää mahdollisena, että nykyinen järjestelmä ei ehkä tavoita ihmisiä, jotka tarvitsevat kuntoutusta. Ihanteellisessa tapauksessa työntekijä pystyy työterveyslääkärin vastaanotolla olemaan avoin ja kertomaan tarpeistaan. Toinen vaihtoehto on, että lääkäri ohjaa hänet heti ongelmien alettua fysioterapeutin luo.

Yleensä ongelmista vaikeneminen vain pahentaa tilannetta.

– On työnantajankin etu, että työntekijä pysyy kunnossa ja pystyy tekemään töitään, Reho toteaa.

Nuori ehtii vaihtaa ammattia

Tiia Rehon mukaan kuntoutukseen tulisi kiinnittää huomiota jo silloin, kun työntekijälle alkaa tulla

sairauspoissaoloja kerta toisensa jälkeen samoista syistä. Terveystieteiden tehtävänä on selvittää, onko taustalla hoitamattomia sairauksia, ja pyrkiä hoitamaan ne.

Jos työolojen muokkaaminen tai esimerkiksi lääkinnällinen kuntoutus ei riitä, voi olla tarpeen miettiä uuteen ammattiin tähtäävää ammatillista kuntoutusta.

Työeläkeyhtiö myöntää ammatillista kuntoutusta, mikäli taustalla on sairaus, jonka johdosta työkyvyttömyyden uhka on todennäköinen. Vuoteen 2018 asti kuntoutusta myönnettiin herkemmin, sillä siihen asti kuntoutusta sai, jos työkyvyttömyyden uhka oli mahdollinen. Sen jälkeen uhan on pitänyt olla todennäköinen.

– Jos näyttää siltä, että työkyky on uhattuna, asia pitää ottaa hyvissä ajoin esiin. Ammatin vaihtaminen voi olla vaikea asia, ja voi mennä pitkään aika kysytellä ajatusta, Reho kuvailee.

Työkyvyttömyyden uhkaan liittyvissä tekijöissä otetaan huomioon ikä ja ammattivuodet. Nuorilla katsotaan olevan paremmat mahdollisuudet vaihtaa ammattia. Mitä pidempään kuljettaja on ollut alalla, sitä epätodennäköisempää on työllistyä ilman tukea kokonaan toiselle alalle.

Huoltovarmuus tarvitsee kuljettajia

Reho muistuttaa, että vuosia kuljettajana työskennelleellä työ on osa identiteettiä. Tällainen ihminen haluaa palata nimenomaan omaan työhönsä. Työ on osa minuutta, ja voi olla todella kova paikka, jos siitä pitäisi luopua.

Yksi mahdollisuus on vaihtaa ammattia kuljetusalan sisällä. Tavaraliikenteessä kuljettajan työ on itsenäisempää kuin henkilöliikenteessä, mikä voi auttaa jaksamaan. Henkilöliikenteessä taas on vähemmän lastaamiseen ja purkuun liittyvää fyysistä kuormitusta.

Reho näkee kuljetusalan osana kriittistä infrastruktuuria. Siksi on tärkeää, että kuljetusala kiinnostaa jatkossakin.

Toimintakykyiset ammattikuljettajat ovat osa tämän maan kokonaisturvallisuutta, ja ammattikuljettajien terveys on tässä elintärkeää. Heidän ansioistaan kauppoissa on ruokaa ja muu yhteiskunta pystyy tekemään omia töitään. ●



Kuljettajien väsymys huolettaa poliisia

AMMATTIKULJETTAJILLA UNEN määrä on riittämätön useammin kuin muiden alojen työntekijöillä. Näin kertoi poliisitarkastaja **Tuomo Katajisto** Lääkäripäivillä tammikuussa Helsingissä.

Unenpuute lisää nälän tunnetta, mistä voi seurata hankala kierre. Aivot koettavat pitää yllä vireystilaa kehottamalla ihmistä syömään useammin. Seuraa ylipainoa, ja sen mukana tulee uusia ongelmia, kuten uniapneaa. Tämä taas pahentaa päiväväsymystä.

Etenkin uniapnean yleisyys huolettaa poliisia, sillä väsynyt kuljettaja on onnettomuusaltis.

Katajisto kehotti lääkäreitä ilmoittamaan poliisille, mikäli vastaanotolle tulleen ammattikuljettajan ajoterveys huolettaa. Hallinto-oikeuden viimevuotisen linjauksen mukaan poliisin ei tarvitse kertoa kuljettajalle, kuka huoli-ilmoituksen on tehnyt. Melko usein ilmoituksen tehnyt on kuljettajan läheinen.

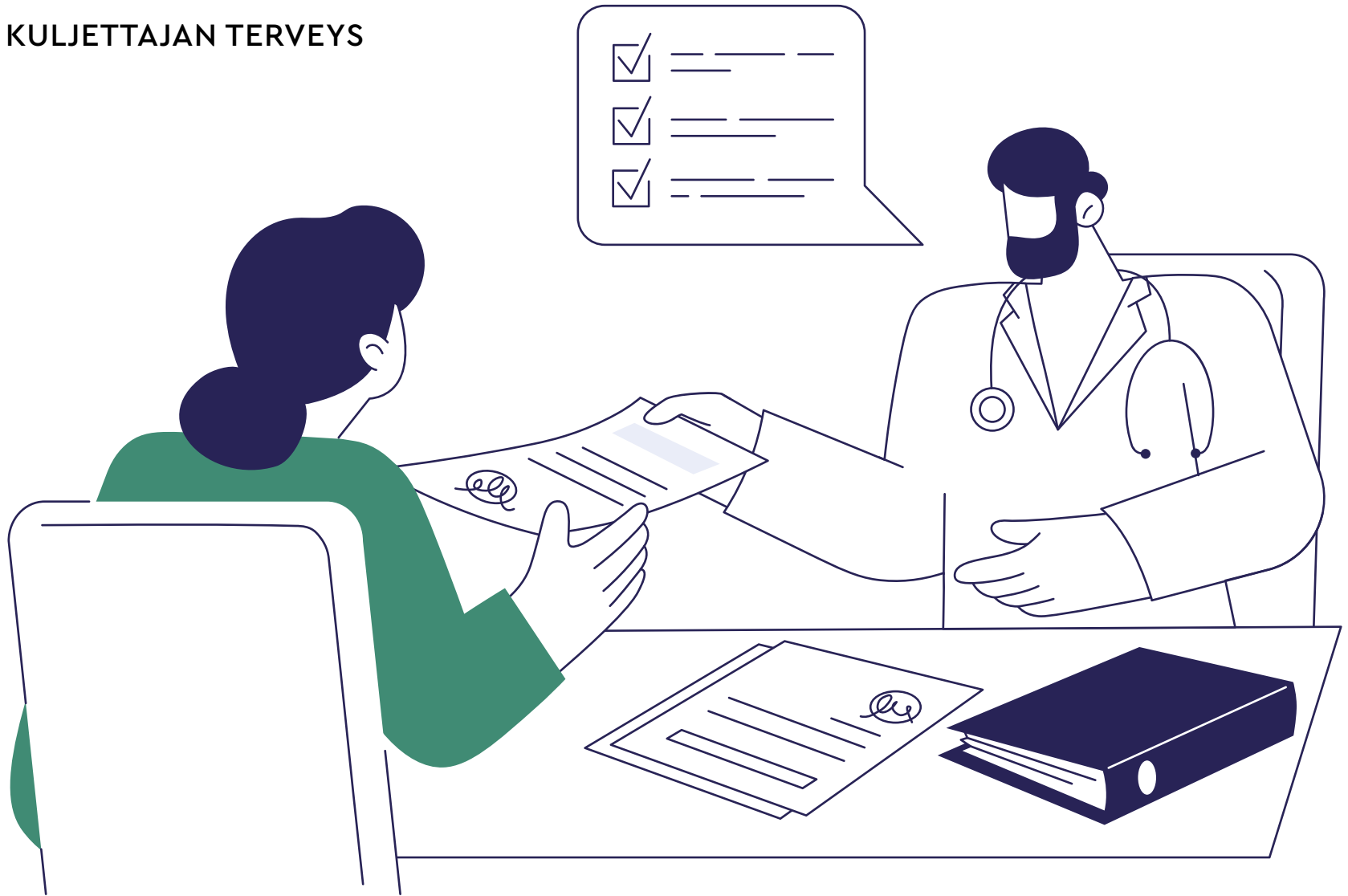
Poliisitarkastajan mukaan ammattikuljettajia joudutaan liikenteessä huomauttamaan pääosin samoista asioista kuin muitakin autoilijoita.

Kiire ja aikataulupaineet saattavat houkutella kuljettajan ajamaan ylinopeutta. Vaikka synä olisi asiakkaan tai työnantajan asettama aikataulu, vastuu ajonopeudesta on kuljettajalla. Katajiston mukaan työnantajan tai esimerkiksi taksin asiakkaan voidaan kuitenkin katsoa syyllistyneen rikokseen yllyttämiseen.

Työnantajan velvollisuus on järjestää työt niin, että yksikään työntekijä ei joutu rikkomaan lakia.

Katajistolle tulee uutena tietona, että kaupunkiliikenteessäkin kuljettajan työpäivän pituus eli työhönsidonnaisuusaika voi olla yli 11 tuntia.

– Se on kyllä tosi pitkä aika, hän sanoo. ●



Lisää terveystarkastuksia ajoterveyden varmistamiseksi

TEKSTI Hannu Tuovinen KUVAT Getty Images ja Hannu Tuovinen

Pitkänlinjan linja-autonkuljettaja **Kai Santanen** peräänkuuluttaa ajoterveyteen satsaamista nykyistä voimallisemmin. Huolien taustalla ovat uutiset suistumisonnettomuuksista. Uniapnea on iso ongelma, niin ammattimaisessa kuin tavallisessa henkilöautoliikenteessä.

Santanen ajaa Jyväskylän kaupunkiliikenteen vuorojen lisäksi paljon tilausliikennettä.

– Tarkastuksiin on tarjolla ammatti-ihmisiä, jotka asiantuntijoina voivat arvioida kuljettajien ajoterveyttä. Siihen pitäisi satsata ja päästä samalle tasolle kiskoliikenteen ja lentoliikenteen kanssa, Santanen toivoo.

Terveystarkastuksissa tärkeää on tiheys mutta myös tarkastuksen kattavuus.

Lakiesityksistä tilanteen parantamiseksi on aika-ajoin kuultu ja mm. Santasen työpaikalla on tarkastuksia ollutkin aiempaa enemmän. Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliiton lisäksi hän on mukana Rahtarit ry:ssä 2. varapuheenjohtajana. Rahtarit on riippumaton yhdistys alan yrittäjien ja ammattikuljettajien kesken.

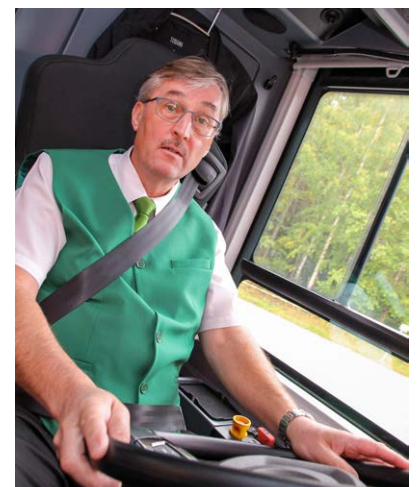
– Olemme esittäneet liikennelääketieteen professuuria mutta hanke on tällä hetkellä 'kuulumattomissa'. Seuraus on, että kuljettajat ovat tarkastusasioissa kaikkein huonoimmassa asemassa, 58-vuotias jyvaskyläläiskuljettaja kertoo.

Koiviston Auto Jyväskylän työsuojeluvaltuutettu **Jyrki Hänninen** on huolissaan, pystyvätkö työnantajat vastaamaan Traficomien kehoitukseen varmistaa kuljetushenkilöstön työkyky riittävin terveystarkastuksin.

– Julkisen puolen kapasiteetti on tiukoilla ja avuksi on ostettava palveluja yksityisiltä. Tavoitteena on käydä läpi koko henkilöstö.

Velvoitteita myös valvotaan. Lapin teillä oli viime talvena paljon ratsioita.

– Keikkakuskeina saattaa olla eläkeläisiä, joilla on voimassa ajokortti ja direktiivitkin suoritettu mutta minkäänlaista terveystarkastusta ei ole osoittaa, Hänninen huomauttaa. ●



↑ Kai Santanen ottaisi kuljetusalan terveystarkastuksiin mallia kisko- ja lentoliikenteestä.

Tässä kolumnisarjassa voit kurkistaa yhden suomalaisen huippuasiantuntijan näkökulmiin Suomen talouteen liittyvistä ilmiöistä.

Onko Ruotsi aina Hannu Hanhi ja Suomi Aku Ankka?

Talouuskasvun ja työllisyyden tilastoja vertaillen joutuu ihmettelemään, miksi meillä menee aina vähän kehnommin kuin Ruotsilla. Vuoden 2022 lopusta tähän päivään molemmilla kansantalouksilla on mennyt muuta Eurooppaa heikommin, minkä vuoksi matalasuhdanne on kasvattanut työttömyyttä. Samaan aikaan muualla Euroopassa keskimääräinen työttömyysaste on painunut kautta aikojen ennätyksellisen mataliin lukemiin, jopa alle kuuden prosentin.

Ruotsissa työttömiä on kuitenkin vähemmän kuin meillä, vaikka Suomi on miltei puolta pienempi kansakunta. Siellä työnhakijoita oli viime vuoden joulukuussa 360 000 ja meillä vastaavasti 400 000, kun mukaan luetaan henkilöt, jotka ovat työllisyyttä edistävässä aktivointipalveluissa.

Tänä vuonna Ruotsille povataan lähes kolmen prosentin taloukasvua, kun meillä tuotanto kituuttaa yhäkin vain noin prosentin kasvuvauhtia. Ero näkyy avointen työpaikkojen määrässä, joka on kolminkertainen meidän heikkoon työvoiman kysyntään nähden.

RUOTSIN PAREMPI MENESTYS perustuu suurelta osin tehokkaaseen markkinointiin. He osaavat kaupallistaa tuotteitaan paljon paremmin kuin me. Sitä paitsi ottavat myös meidän originellit keksinnöt itselleen vain brändätäkseen ne uudelleen ja kaupittelakseen maailmalle omina innovaatioinaan.

Kiistatta sähkökiuas kehitettiin Suomessa, mutta ruotsalaiset yritykset markkinoivat sen maailmalle niin taitavasti, että monissa maissa se yhdistetään Ruotsiin. Bara bada bastu, bastu.



Ruotsalaiset ottavat myös meidän originellit keksinnöt itselleen vain brändätäkseen ne uudelleen.

MYÖS KSYLITOLIPURKKA on suomalainen läpimurto, jonka terveysvaikutukset todistettiin Turun yliopiston tutkimuksissa jo 1970-luvulla. Vaikka Suomi on edelleen johtava ksyliitolitutkimuksen keskus, onnistuivat ruotsalaiset omimaan senkin ujuttamalla tuotteen osuvasti ”Nordic Health”-tavaramerkinsä joukkoon.

Kaunista ja puhdasta luontoa kukaan ei pysty meiltä omimaan. Jokainen kunta ja maakunta pitää sitä omaleimaisena vahvuutenaan ja turistien veto-



ELINA PYÖKKÄNEN

alivaltiosihteeri

työ- ja elinkeinoministeriö

naulana. Ruotsin ei tarvitse ottaa meiltä luontoa, mutta taaskin voivat myydä sitä meidän tykötarpeillemme. Ruotsin valtion markkinointiorganisaatio Visit Sweden alkoi myllyttää matkailumainontaa ottamalla lääkärin määräykset kampanjansa vetoavuksi. Kampanjan iskulauseena väitetään, että yhä useampi lääkäri maailmassa uskoo luonnon tervehdyttävään voimaan. Siksi potilaille määrätään reseptillä ruotsalaista luontoa, mikä pitää sisällään luonnossa liikkumista, saunaa ja avantouintia. Voi-ko enää suomalaisemmaksi mennä?

Kampanja on ollut menestys maailmalla. Sitä on ihasteltu Yhdysvalloissa kaikissa päämedioissa ja Ranskan Figarossa, samoin kuin Saksassa Zeitungissa sekä Britannian Daily Mail -lehdessä. Maailmanvalloitus on laajentunut TV:n ja aikakauslehtien mediahuomioon Australiassa, Paraguayssa, Japanissa, Dubaissa, Singaporessa, Intiassa, Brasiiliassa ja Chilessä. Onnistuivat siis omimaan luonnonkin itselleen.

RUOTSI EI OLE HANNU HANHI, sillä mitään satumaa tai onnenkantamoista ei näissä esimerkeissä ole, vaan työtä ja hoksaamista. Eikä Suomi ole Aku Ankka, jonka täytyisi hävitä tai hävetä. Olemme teknologisesti ja taidollisesti erittäin vahva talous, mutta markkinoinnissa on vielä opettelua. Meidän on tunnettava arvomme ja uskallettava kertoa tarinamme, ennen kuin joku muu kertoo sen puolestamme. ●

Näin maksat veroa palkastasi

Ansiotulojen verotus koostuu kolmesta osasta, joista yksi ei ole pakollinen. Veroilla saa koulutusta, terveydenhuoltoa, teitä ja kirjastoja.

TEKSTI **Tua Onnela** KUVA **Getty Images**

Valtion tulovero on progressiivinen

TULOVEROISTA SUURIN potti kertyy valtion ansiotuloverosta. Vuonna 2024 sitä maksettiin yhteensä noin 22 miljardia euroa.

Valtion tulovero on progressiivinen, eli palkansaajan maksuprosentti riippuu hänen tuloistaan. Pienistä palkoista maksetaan vähemmän ja isoista enemmän. Tänä vuonna esimerkiksi 22 000 euron verotettavilla vuosituloilla valtion tuloveroprosentti on noin 13 ja 52 000 euron verotettavilla tuloilla 21.

Verotettava tulo ei ole sama asia kuin palkka. Erilaisten vähennysten ansiosta pienistä palkoista ei kerry valtionverotuksessa verotettavaa tuloa lainkaan. Valtion tuloveroa täytyi vuonna 2025 maksaa vasta 27 000 euron palkoista alkaen.

Ansiotulovero on yksi valtion suurimmista tulonlähteistä.

Suurin siivu eli 27 prosenttia valtion saamista veroeuroista hupenee terveydenhuoltoon. Sitä pyörittävät hyvinvointialueet, joita valtio rahoittaa.

Seuraavaksi suurin siivu, 21 prosenttia, menee eläkkeisiin ja muuhun sosiaaliturvaan. Koulutus vie 11 prosenttia veroeuroista ja esimerkiksi maanpuolustus 6 prosenttia.

Kuntavero on tasavero

PALKANSAAJA MAKSA kunnallisveroa omalle kunnalleen sen prosentin mukaan, jonka kunnanvaltuusto on päättänyt. Keskimääräinen vuoden 2026 kunnallisveroprosentti on Manner-Suomessa 7,57. Veroprosenteissa on kuntien välillä isot erot. Esimerkiksi keskituloisella kauniaislaisella jää kuukaudessa jopa satasia enemmän käteen kuin vastaavan summan tienavalla pomarkkulaisella.

Kuntavero on tasavero, eli kaikki ansiotuloja saavat kuntalaiset maksavat sitä samalla prosentilla. Erilaiset verovähennykset vaikuttavat kuitenkin myös kuntaveroon, jos tulot ovat pienet. Kuntaveroa alettiin viime vuonna maksaa 18 600 euron vuosituloista alkaen.

Kunnallisvero on kuntien ylivoimaisesti suurin tulonlähde.

Verotuloista suurin osa menee päiväkoteihin ja kouluihin. Lisäksi kunnat tarjoavat esimerkiksi kulttuuri-, kirjasto- ja liikuntapalveluita, rakentavat katuja, kaavoittavat alueita ja järjestävät joukkoliikennettä.

Kunnallisveroa maksettiin vuonna 2024 yhteensä noin kymmenen miljardia euroa.

Kirkollisveroa maksavat kirkkoon kuuluvat

JOS PALKANSAAJA kuuluu evankelisluterilaiseen tai ortodoksiseen kirkkoon, hän maksaa ansiotuloverotuksessaan myös kirkollisveroa. Kuten kuntaveron, sekin riippuu asuinpaikasta. Kirkollisveroprosenttinsa määrää kukin seurakunta itse.

Esimerkiksi espoolainen evankelisluterilaisen kirkon jäsen maksaa kirkollisveroa prosentin tuloistaan, kemiönsaarelainen kaksi prosenttia.

Keskimääräinen kirkollisverovelvollinen maksaa sitä reilut 400 euroa vuodessa. Yhteensä kirkollisveroa kertyy noin miljardi euroa.

Kirkollisvero on seurakuntien tärkein tulonlähde.

Suurin osa siitä menee seurakuntatyöhön kuten jumalanpalveluksiin ja lapsi- ja nuorisotyöhön kuten rippileireihin. ●

Lähteet: Valtiovarainministeriö, Verohallinto, Veronmaksajain keskusliitto, Tilastokeskus

Talous, turvallisuus ja työllisyys

Seuuraaviin eduskuntavaaleihin on aikaa noin 15 kuukautta. Ei siis ole liian aikaista miettiä, mihin suuntaan Suomi on kulke-massa tai mihin sen pitäisi kulkea tässä poikkeuksellisessa ajassa.

Vaaleissa tullaan todennäköisesti keskittymään pitkälti perusasioihin, eikä ylellisyyteen ole juuri varaa. Ennustankin, että huhtikuun 2027 edus-kuntavaalien teemoiksi tiivistyy kolme kovaa T:tä: Talous, turvallisuus ja työllisyys.

TALOUS on perintöä edellisistä vaaleista. Silloin kokoomus antoi puheenjohtaja **Petteri Orpon** johdolla merkittävimmän vaalilupauksensa taloudesta. Hän lupasi, että kokoomuksen johdolla valtion velkaantumisen nousu taitetaan ja velkaantumisen kasvu loppuu. Sillä lupauksella irtosi myös vaali-voitto ja pääministerin paikka.

Lupaus ei ole toteutunut. Valtion velka on jatkanut kasvuaan, jopa nopeammalla tahdilla



Jos kansalaisten luottamus instituutioihin, kuten poliitikkoihin, poliisiin tai tuomiolaitokseen romahtaa, on sieltä vaikea nousta ilman jonkinlaista konfliktia.

kuin aiemmin. Tulevat hallitukset korjaavat tätä täyttämättä jäänyttä lupausta vielä pitkään.

Yksi näkökulma taloudenpitoon on, ettei se ole itseisarvo, vaan se on työkalu. Siihen liittyy ajatus, etteivät ihmiset ole taloutta varten, vaan toisin päin. Hyvällä taloudenhoidolla on edis-tettävä ihmisten hyvinvointia. Kuluva vaalikau-si on kuitenkin keskittynyt pelkästään valtion talouteen ja leikkauksiin. Niillä on aiheutettu korjaamaton määrä inhimillistä vahinkoa muun muassa ajamalla 30 000 uutta lasta köyhyysra-jan alapuolelle.

Totta on, ettei velkaa voi loputtomiin kasvat-taa. Sen varjolla on kuitenkin leikattu osin hallit-semattomasti ja syvennetty talouden taantumaa.

TURVALLISUUS on järkeynyt viime vuosina Eu-roopassa. Uhat Venäjän ja nyt myös USA:n harjoit-tamalle rajojen siirtelylle ovat kasvaneet. Siksi suomaalaisten kokonaisturvallisuus on takuuvarmasti yksi vaalien pääteemoista. Jokaisen puolueen on kyettävä esittämään omat realistiset ajatuksensa siitä, miten suomalaisten siitä pidetään huolta.

Kokonaisturvallisuuteen kuuluu myös sisäinen turvallisuus. Pahoinvoinnin ja köyhyyden lisäänty-essä ihmisillä on historiassa ollut taipumus ottaa väkisin se, minkä he tarvitsevat. Eikä sitä näky-mää kannata vähätellä nytkään. Siksi kansalaisten hyvinvoinnista on pidettävä huoli - ei ainoastaan asehankinnoista. Jos kansalaisten luottamus ins-tituutioihin, kuten poliitikkoihin, viranomaisiin, poliisiin tai tuomiolaitokseen romahtaa, on sieltä vaikea nousta ilman jonkinlaista konfliktia.

TYÖLLISYYS on vaalien kolmas tärkeä teema.

Orpon hallitus antoi ohjelmassaan kuuluisan lupauksensa 100 000 uudesta työllisestä. Sitä



ISMO KOKKO

AKT:n puheenjohtaja

ryhdyttiin tavoittelemaan leikkaamalla. Nyt, kun pääministeripuolue kokoomuskin on sen jo myön-tänyt, voi sanoa, ettei tämäkään lupaus toteutunut. Päinvastoin työllisiä on tällä hetkellä noin 50 000 vähemmän kuin hallituksen aloittaessa ja työttö-myysaste Euroopan korkein.

Työllisyys on seuraavankin hallituksen kärki-asioita, sillä se on kaiken hyvinvointimme perusta. Tarvitsemme nopeasti lisää kunnollisia työpaik-koja, jotta kansalaiset voivat kokonaisuutena pa-remmin eli tulevat paremmin toimeen ja elävät parempaa elämää.

Työllisyyden nostoon ei ole kikkoja, vaan se vaa-tii perusasioita: osaamista ja investointeja. Niihin on seuraavan hallituksen kannustettava ja panos-tettava. Viimeksi tämä on Suomessa täysimääräi-sesti onnistunut Nokia-klusterin kultavuosina.

Kiistellyin työllisyyden osa-alue lienee maahan-muutto. Luvut osoittavat kiistatta, että tarvitsemme realistista ja järkevää maahanmuuttoa, huolimatta siitä, että meillä on ennätyksellinen työttömyys juuri nyt. Työmarkkinoille tulevat ikäluokat pie-nenevät koko ajan. Jostain on saatava työvoimaa kattamaan sitä vajetta, joka meidät kohtaa. Toi-vottavasti mahdollisimman moni nyt työttömänä oleva saa työpaikan mahdollisimman pian, mutta se ei vielä riitä.

Vaaliteemoja löytyy takuuvarmasi paljon. Jokai-sella vakavasti otettavalla puolueella on kuitenkin oltava vastauksia näihin kysymyksiin taloudesta, turvallisuudesta ja työllisyydestä.

Vaalit ratkaistaan sillä, kuka vakuuttaa niin sa-notun keskiluokan parhaiten. Näin on ollut pit-kään.

Myös jokaisella työntekijällä ja liiton jäsenellä on aina mahdollisuus vaikuttaa, kunhan vain käy äänestämässä. ●



↑ Elina Kantanen palasi jatkamaan kesken jääneitä logistiikan opintoja.



↑ Osku Uusitalo ajosimulaattorin ratissa; simulaattori tarjoaa alaikäisillekin opiskelijoille mahdollisuuden kokea aito liikenneympäristö.

Kuljetusalan opiskelijat uusiin, näyttäviin tiloihin Helsingissä

Tulevat raskaan liikenteen kuljettajat pääsivät opiskelemaan moderneissa tiloissa, kun Itä-Helsingissä sijaitsevassa Roihupellossa vihittiin tammikuun alussa käyttöön uusi ammattiopiston kampus.

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

soa ja uutta, tiivistää **Osku Uusitalo** vaikutelmat Roihupellosta.

– Linja-autonkuljettajan tutkintoa tekevän, 18-vuotiaan Uusitalon on tarkoitus valmistua tänä keväänä. Ero edelliseen, Malmin lentokentän alueella sijainneeseen opiskelupaikkaan on melkoinen.

– Olihan niissä väistötiloissa vahva väliaikaisuuden tunnelma, ja kyllä sen huomasi, ettei niitä ollut

opetuskäyttöön suunniteltu. Melkein kaikki opetus Malmilla tapahtui pihalla.

4500 opiskelijaa, lukuisia koulutusaloja

Hintaa kampukselle kertyi 150 miljoonaa euroa, ja rakentaminen kesti kolme vuotta. Opiskelijatkin pääsivät ammattiopiston oppilaskunnan kautta vaikuttamaan suunnitteluun. Pihalla voi kevään koittaessa pelata koripalloa ja skeitata, ja sisätiloissa on

biljardipöytiä sekä mahdollisuus tietokonepelien pelaamiseen valtavilla, seinän kokoisilla näytöillä.

Kampuksen opiskelijamäärä on 4500. Kuljetusalojen ja logistiikan opiskelijat ovat tulevia AKT:n sopimusalojen ammattilaisia, mutta lisäksi Roihupellossa koulutetaan muun muassa sosiaali- ja terveysalan, kone- ja tuotantotekniikan, turvallisuusalan sekä puhtaus- ja kiinteistöpalvelualan osaajia.

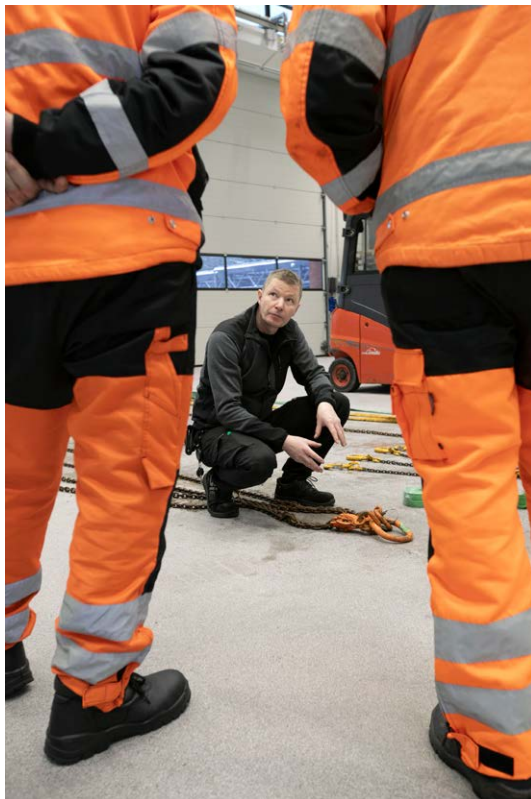


↑ Kampukselle pääsee kätevästi Raide-Jokerilla, jonka pysäkki on vain parinsadan metrin päässä.

Pinta-alaa rakennuksella on 4,4 hehtaaria, ja siihen kuuluu nykyarkkitehtuurille ominaisesti kolme suurta sisäpihaa, jotka tuovat sisätiloihin luonnonvaloa. Kampuksen on tarkoitus palvella myös muita Helsingin kaupungin asukkaita kuin opiskelijoita, esimerkiksi suuri liikuntasali vastaa urheiluseurojen tarpeisiin. Jossain vaiheessa kampuksella aukeaa myös myymälä, josta voi ostaa opiskelijoiden valmistamia tuotteita ja tilata opiskelijatöitä, kuten kuljetuspalveluita.



↑ Logistiikan lehtori, tiimimestari Perttu Vuorenmaa on ensimmäiseltä ammatiltaan auton asentaja ja kouluttanut kuljettajia vuodesta 1993.

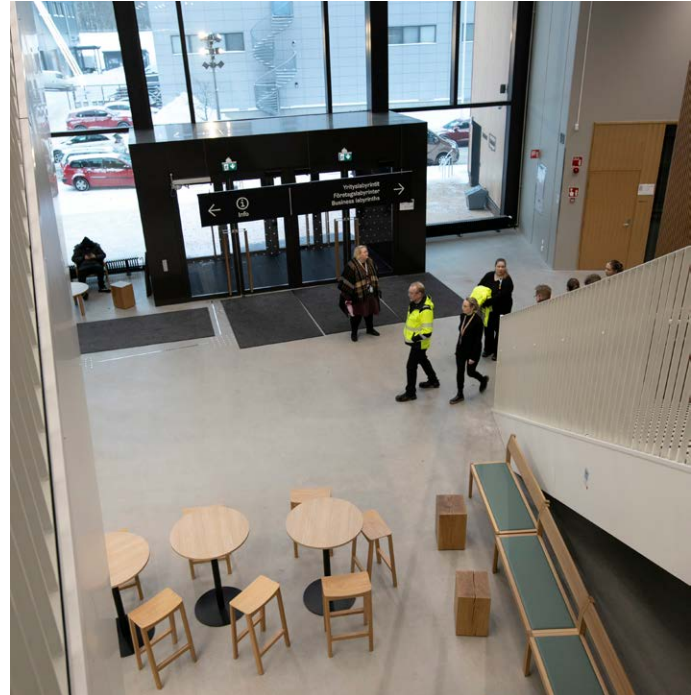


↑ Juha Niemi perehdyttää opiskelijoita ajoneuvonosturin käyttöön.

AKT osallistui opiskelijakahveille

Osku Uusitalo arvelee, että valmistumisen jälkeen työpaikka saataisi löytyä Åbergin Linjalta, jossa hän on ollut kesätöissä ja korjaamolla työharjoittelussa. Ajatus kuljetusalalle hakeutumisesta syntyi yläasteen jälkeen, kun hänestä tuntui, että ajaminen on mukavaa ja pitkälinen koulussa istuminen ei ole se oma juttu.

– Linja-autonkuljettajan koulutuksessa on muuten enemmän teoriaa kuin kuorma-autopuolella,



↑ Pääsisäänkäynnistä tullaan tilavaan ja valoisaan aulaan.



Opiskelijaa kiinnostavat myös pienet yksityiskohdat.

mutta ei kuitenkaan liikaa, saa tässä vähän häärätä pihallakin. Ja linja-autoissa on myös se sosiaalinen puoli, kun kuorma-auton kuljettaminen on aika yksinäistä puuhaa, hän vertailee.

AKT:n opiskelijajäseneksi Uusitalo liittyi pian koulun alkamisen jälkeen.

– Ihan ensimmäisinä viikkoina meillä oli hyvinvointikahvit, sellainen opiskelijoiden tilaisuus, missä oli työnantajia, opiskelijoiden yhdistyksiä ja muita esittäytymässä, niin siellä oli sitten liittokin paikalla.

Logistiikka-alaa opiskelevasta, 25-vuotiaasta **Elina Kantasesta** tulee säiliöauton kuljettaja vuoden 2027 lopussa – tai aiemmin, jos koulu sujuu sutjakasti.

– Keskeytin vuonna 2022 ja tulen nyt jatkamaan. Tässä välissä syntyi lapsi ja olen ollut töissä.

Hän ei ole aivan varma, kuuluuko AKT:hen vai ei.

– Liityin kyllä silloin aikaisemmalla kerralla, mutta onkohan se jäsenyys enää voimassa?

Uusi kampus tekee logistiikkaopintojen arjen selvästi erilaiseksi kuin ennen.

– Paitsi että tämä on valtava talo ja paljon enemmän opiskelijoita, niin tilat ovat myös siistimmät ja valoisammat. Vanha paikka oli entinen varikko, Kantanen kertoo. ●



Raine Lakkala ajaa mielellään DSV:n sähkörekkaa. Hän on sähköautolija myös vapaa-ajallaan. "Siihen vaikuttivat sekä taloudelliset että ympristösyöt", hän sanoo.

"Runkoliikenne sähköistyy ensimmäisenä"

Kuljettaja Raine Lakkala on seurannut sähköautojen kehitystä tarkasti. Hän on vakuuttunut siitä, että raskas liikenne siirtyy sähköön – ja nopeasti.

TEKSTI JA KUVA **Tua Onnela**

DSV:n Lempäälän terminaalissa Volvo FH Electric -vetäjä odottaa illan koitoksia. Se on parhaillaan latauksessa, mutta pian se lähtee vakireitilleen kohti Vantaata.

Toistaiseksi se on pisteensä ainoa sähköajoneuvo. Ei kuitenkaan kauaa, jos kuljettaja **Raine Lakkalan** ennustus käy toteen.

Hän on seurannut sähköautojen kehitystä tarkasti vuosien ajan niin siviilissä kuin töissä ja kirjoittanut aiheesta muun muassa suosittuja somejulkaisuja. Lakkalan mukaan ei ole enää kyse siitä, vaihtuuko raskaan liikenteen käyttövoima sähköön, vaan siitä, kuinka pian muutos tapahtuu.

Hänen oma arvionsa on, että uskottomman nopeasti.

– Ihmiset vertaavat kehitystä henkilöautojen sähköistymiseen. Se on kuitenkin eri asia. Henkilöauto saatetaan ostaa 20 vuodeksi, mutta raskaassa liikenteessä lähes kaikilla isoilla firmoilla on leasing-autot ja ne vaihtuvat muutaman vuoden välein.

– Kun jonkun excellinpyörittäjän laskelma sanoo, että toiminta on halvempaa sähköllä, viiden vuoden päästä sen firman kaikki autot kulkevat sähköllä.

Poikkeuspituus poikkeusluvalla

Raskaan liikenteen sähköistymisen on usein arvioitu alkavan jakeluliikenteestä. Raine Lakkala on tästä eri mieltä. Hän uskoo, että ensimmäisenä sähköistyy runkoliikenne. Siellä nimit-

täin polttoaineen osuus kustannuksista on suurin.

– Sieltä tulevat ne isoimmat polttoainesäästöt ja isoimmat päästövähennykset, Lakkala sanoo.

Runkoliikenteessä DSV:n Lempäälän pisteen sähkörekkin kulkee suurimman osan ajasta. Päivisin sillä ajetaan jonkin verran jakelukeikkaa, mutta päätyönsä se tekee öisin Lempäälän ja Vantaan välillä hiukan yli 35-metrinenä HCT-yhdistelmänä.

– Siinä on Trafin erikoislupa uuden tekniikan kokeilemiseen. Akut vievät sen verran tilaa, että yhdistelmä on 80 senttiä ylimittainen, Lakkala kertoo.

Hänestä sähkörekka on runkolinjalla erittäin miellyttävä ajettava. Kyyti on tasaista ja hiljaista. Akkujen lataus riittää kesällä helposti koko

matkalle, talvella pitää ladata lyhyesti matkalla.

Lataustarpeen arviointiin Lakkala on kehittänyt näppärän laskukaavan.

– Olen huomannut, että jos Linnatuulen kohdalla eli puolivälissä akkua on 55 prosenttia tai enemmän, sillä pääsee perille niin, että jäljelle jää noin 20 prosenttia. Jos Linnatuulen kohdalla on alle 55 prosenttia, lataan kaksi kertaa sen prosenttiyksikömäärän, joka puuttuu 55:stä.

– Näin ei tule käytettyä matkalla turhaa aikaa lataukseen mutta ei myöskään tarvitse jännittää, pääseekö perille asti, jos esimerkiksi sääolosuhteet yhtäkkiä muuttuvat.

Kehitys jatkuu koko ajan

Välilataus matkalla hoituu kuljettajan

lyhyen tauon aikana. Terminaalissa Vantaalla lataus kestää noin tunnin ja 15 minuuttia.

– Pidän 45 minuutin tauon ja hoidan paperihommat, niin se on suunnilleen siinä.

Lakkala kuitenkin korostaa, että näiden latausaikojen perusteella ei pidä arvioida sähköisen raskaan liikenteen mahdollisuuksia. Kaksi vuotta vanha auto on nimittäin jo vanha.

– Uusimpien autojen latausnopeus on jo paljon suurempi, ja kun megawattilatausverkosto tulee, se muuttaa pelin täysin. Silloin lataaminen 80 prosenttiin hoituu 15–20 minuutissa, siis kuljettajan lakisääteisen tauon aikana.

Lakkala odottaa mielenkiinnolla, mitä kaikkea muuta uutta sähköautotekniikkaan vielä tuleekaan.

– Näihin hommiin toivon vielä lisää akkukokoa. Ja telivetäviä autoja, jotta saadaan täydet massat.

– Myös natriumakku on kiinnostava. Natriumia saadaan merisuolasta ilman mitään kaivostoimintaa.

Kaikki eivät ole yhtä innoissaan

Raine Lakkala on sähköautoilija myös vapaa-ajallaan. Ensimmäisen sähköautonsa hän osti vuonna 2019, ja nyt perheessä on sen lisäksi toinenkin sähköauto. Jälkimmäisellä vedetään myös matkailuvaunua.

– Ennen ensimmäistä sähköautoani olin aina ajanut vanhoilla romuilla, siis ihan muutaman satasen autoillakin. Josain vaiheessa se niiden jatkuva laittaminen alkoi kyllästyttää. Uutta bensa-autoa en olisi ostanut, mutta uuden sähköauton kohdalla laskin, että säästän polttoaineessa niin paljon, että se kannattaa.

Vaikka Lakkalan kokemukset ovat olleet pelkästään hyviä, hän tietää, että kaikki eivät ole sähköautoista innoissaan. Hänen työpaikaltaankin löytyy ankaria vastustajia.

– Suomessa on yleistä, että jos joku uusi asia kuulostaa liian hyvältä, sitä epäillään. Ei uskota, että esimerkiksi kulut todella vähenevät.

– Mutta niin se menee, että eniten ongelmia sähköautoilusta tullaavat löytämään ne, jotka eivät ole sitä koskaan edes kokeilleet. ●

Alueellisen joukkoliikenteen kilpailutukset siirtyvät Traficomiin

Vuoden 2026 alusta niin alueellisen linja-autoliikenteen, junien kuin maakuntalentojen hankinnat ja kilpailutukset hoitaa liikenne- ja viestintävirasto Traficom.

Aiemmin alueellisen busiliikenteen kilpailutuksia ovat hoitaneet Ely-keskukset, joiden toiminta päättyi vuodenvaihteessa. Ely-keskusten tilalle syntyi alueellisia elinvoimakeskustoja. Osa tehtävistä siirtyi myös uudelle vuoden alussa aloittaneelle Lupa- ja valvontavirastolle.

Jatkossa bussiliikenteen kilpailuttaa ja hankkii Traficom. Valtion ostama liikenne on yleensä sellaista, joka ei markkinaehtoisesti ole kannattavaa, mutta on alueen asukkaille tarpeellista.

– Muutos ei näy käytännössä kuljettajille eikä matkustajille. Liikenteenharjoittajat sen sijaan tekevät jatkossa sopimuksen Traficomin kanssa, kertoo osastopäällikkö **Niko Kortelainen** Traficomista.

Traficomista tulee näin Suomen kolmanneksi suurin joukkoliikenteen ostaja. Vain Helsingin Seudun Liikenne HSL ja Tampereen seudun Nysse ovat suurempia.

– Jatkossa eri liikennemuotojen (bussit, junat, maakuntalennot) hankinnat ovat yhden organisaation vastuulla. Tällöin on helpompaa kehittää yhtenäisiä lippu- ja maksujärjestelmiä taikka sujuvia matkaketjuja eri liikennemuotojen välillä, toteaa Kortelainen. ●

Vaihtelevat hommat, vaihtelevat vuorot

RAINE LAKKALA ON OLLUT nykyisessä työssään 17 vuotta. Työnantajan nimi tosin on ehtinyt vaihtua matkan varrella pariinkin kertaan.

– Olin autonkuljettaja ensin Suomen Kiitoautoilla. Sen osti Schenker, ja nyt DSV osti Schenkerin, Lakkala sanoo.

Schenkerin ja DSV:n yhdistyminen ei toistaiseksi ole vaikuttanut Lakkalan työhön. Työpaikkana on sama iso terminaali, jonka Schenker rakensi Lempäälään muutama vuosi sitten.

Uudet tilat ovat olleet huomattava parannus työoloihin. Lakkala kertoo, että Schenkerin vanhoissa tiloissa Tampereen Hervannassa lastausalueella oli metalliset lipat, jotka pitivät hirvittävää kolinaa. Nykyisin tiloissa on niin hiljaista, että meluallistusta ei kuulu työhön enää lainkaan.

– Minulle kävi myös siinä mielessä hyvin, että ostin 12 vuotta sitten talon juuri tuosta moottoritien toiselta puolelta. Se oli ihan sattumaa, mutta onhan se kiva, että työmatka on pyörällä pari kilometriä.

Lakkala on toimipisteensä kuljettajien luottamusmies. Hän kertoo, että erimielisyyksiä ei ole siinä hommassa juuri joutunut ratkomaan.

– Sen verran tämä on iso talo, että aika pitkälle työehtosopimusta pyritään noudattamaan. Vaikka eihän se tietysti itsestään selvää ole kaikissa isoissaan työpaikoissa.

Lakkalan oma työ on lähestulkoon niin vaihtelevaa kuin autonkuljettajan työ voi olla. Hän ajaa kaikkia vuoroja ja kaikkia autoja jakeluautoista HCT-yhdistelmiin.

– Mitä ikinä vain tarvitaan, Lakkala sanoo.

Hän on itse toivonut mahdollisimman vaihtelevia hommia.

– Tykkään eniten yövuoroista, varsinkin kun saa ajaa jonnekin vähän pidemmälle. Tylsäsi sekin kuitenkin kävisi, jos sitä tekisi joka päivä. ●

Lupa- ja valvontavirasto aloitti vuoden vaihteessa

UUSI LUPA- JA VALVONTAVIRASTO aloitti toimintansa vuoden 2026 alussa. Kyseessä on historiallinen uudistus valtion aluehallinnossa.

Uuteen Lupa- ja valvontavirastoon on koottu kaikki Valviran tehtävät, suurin osa aluehallintovirastojen lupa-, ohjaus- ja valvontatehtävistä sekä pääosa ELY-keskusten ympäristöön liittyvistä tehtävistä. Samalla näiden virastojen toiminta päättyi.

Lisäksi toimintansa aloitti kymmenen alueellista elinvoimakeskusta. Valtion aluehallinnon uudistus on osa **Petteri Orpon** hallitusohjelmaa.

Lupa- ja valvontaviraston tehtävät koskevat sosiaali- ja terveysalaa, ympäristöasioita, työsuojelua, pelastustoimea, varautumista, koulutusta, kulttuuria ja varhaiskasvatusta sekä tiettyjen alojen yritystoimintaa. Virastossa työskentelee noin 2 000 ihmistä.

Lupa- ja valvontavirasto jatkaa toimintaansa käytännössä nykyisten aluehallintovirastojen toimipaikoilla, eli sillä on 18 toimipaikkaa ympäri Suomen. Päätoimipaikka on Tampereella.

Lupa- ja valvontaviraston asiointikanavat ja yhteystiedot löytyvät viraston verkkosivustolta osoitteesta lv.f. ●

ETELÄ-KARJALA JUHLII



↑ Kaupunginhallituksen puheenjohtaja Sanna Koskenranta (sd.) ja Ismo Kokko Tirilän työväentalolla tutkimassa juhlanäyttelyä.



↑ Osaston puheenjohtaja Kari Virinsalo (vas.) ja toimikunnan jäsen Antti Puhakainen hiukan ennen h-hetkeä, juhlien alkua Tirilän Työväentalon portailla.



↑ Yksi hienoimpia muistoja on vaaleankeltainen pelipaita. Jalkapalloilijoiden paidassa on 1970-luvulta hauska AKT:n logo. – Tästä on otettu mallia liiton uuteen logoon, vitsailtiin Lappeenrannassa.

Sinnikkäiden eteläkarjalaisten osasto juhli yksikymppisiä

Tirilän Työväentalon aulassa narikkamiehet ovat valmiina. Aulaa komistaa näyttely Lappeen Automiesten 90-vuotisesta historiasta aina nykyhetkeen AKT Etelä-Karjalan osastona. Osaston historia on täynnä niin jämäkkää edunvalvontaa kuin reipasta urheilumeininkiä.

TEKSTI Sini Silvän KUVAT Juha Pietiläinen

Osaston konkareista **Leo Tiaisella**, 80 on reilun 40 vuoden kokemus toimikunnan jäsenyydestä. Hän tietää mistä puhuu, sillä on ollut mukana vuodesta 1982 lähtien.

– Ajat ovat muuttuneet, kun olin rahastonhoitajana tehtiin paperille kaikki. Nyt ei tehdä. Sen tähden ne paperitehtaat nyt kaatuvat, hän tuumii pilke silmäkulmassaan.

Tiainen esittelee jäsenkortteja, joihin tehtiin tarkat merkinnät, että jäsenmaksut oli maksettu. Jäsenkorttia saatettiin kysyä myös, ehkä vähän kiusallaankin, kun menttiin satamiin purkamaan lastia.

Osaston puheenjohtajana Tiainen aloitti 1995. Hän kertoo myös olleensa kuudessa AKT:n edustajakokouksessa. Vuodesta 2008 alkaen hän on ollut toimistolla ”talonmiehenä”.

Urheileva osasto pyöräili AKT:n Kesäpäiville

Lappeenranta on kuulu urheilumiehistään ja naisistaan. Myös AKT:n osastossa on pistetty parastaan. 1980-1990-luvuilla kesäpäiville taitettiin matkatkin lihasvoimin:

– Jyväskylän, Lahden ja Tampereen kesäpäiville ajettiin 15 hengen porukalla polkupyörällä. Osallistujia oli muutenkin linja-autollinen 20-30 henkeä. Urheilukilpailuihin osallis-

tuttiin hyvällä menestyksellä, Tiainen kertoo.

SAK:n ammatillisen paikallisyhdistyksen mitteloissa automiehet osallistuivat ahkerasti niin pesäpallokisoihin kuin yleisurheiluun.

– Pesäpallossa käytiin pelaamassa jopa vankeja vastaan Konnunsuolla, Tiainen kertoo.

Muistoja osaston porukoilla on myös osallistumisesta Sulkavan Soutuihin.

Toimikunta pitää osaston aktiivisena

Lappeen Automiesten osasto o62 muuttui jo aiemmin AKT Lappeenrannan osastoksi. Tänä syksynä pis-

tettiin vielä Imatran osaston kanssa hynttyyt yhteen. Osastosta tuli AKT Etelä-Karjalan osasto o62.

– Pitää siirtää toimintaa myös Imatralle, sanoo **Sanna Ohrimovitsch**, yksi toimikunnan kantavia voimia.

Hän on ollut 25 vuotta niin toimikunnan jäsenenä kuin tiedotusvastavana ja järjestämässä vapaa-ajan tapahtumia. Ohrimovitsch on moniosaaja, jolla on maatalousalan, yhdistelmäajoneuvonkuljettajan, linja-autonkuljettajan myyjän ja viimeisenä puutarha-alan ammattitutkinnot. Myös työssään hän ajaa kuorma-autoa, väliin linja-autoa ja tekee kesäisin puutarha-alan töitä.



↑ Oman työuransa Leo Tiainen teki nuppiauton kuljettajana. Työnantaja Kuljetusliike E. Sinkko suhtautui niin luottamusmiehen tehtäviin kuin osastohommiin erittäin myönteisesti.

– Toimikunta kokoontuu kerran kuukaudessa, tarvittaessa useammin, Ohrimovitsch kertoo.

Toimikunnalla on oma WhatsApp-ryhmä. Siellä viestit lentävät.

– Varsinkin viikonloppuisin, toimikunnan jäsen **Mikko Piispanen** tuumii.

– Siellä voidaan tehdä hyviä ehdotuksia, mitä mieleen tulee. Ja tietoa juhliin liittyen. Jos on asiaa ja asian vierestä. Ei ole jäykkää vaan rentoa.

Mikko Piispanen itse on juuri herännyt juhliin. Hän on elävä esimerkki siitä, miten ala vaatii venymistä.

– Viime yönä olin töissä. Ajan Vantaalle runkolinjaa Post Nordin ajoja. Kotiin pääsin tänään 2.45 ja eihän unta saa kuin pari tuntia myöhemmin.

Juhlan tervetulosanat kuullaan osaston varsinaisen moottorin, puheenjohtaja ja AKT:n hallituksen jäsen **Kari Virinsalon** äänenpainoin. Hän muistuttaa puheessaan, että nyt todella tehdään maakuntatason edunvalvontaa AKT Etelä-Karjalan osasto 062:n nimissä. Puheessaan hän kiittelee sekä juhlivaa osastoa että edellisiä puheenjohtajia.

Virinsalo kertoi tutkineensa osaston juhlapuheita edellisiltä vuosikymmeniltä.

– ”Hallitus on työntekijöitä vastaan” tilanne toistui edellistenkin puheenjohtajien puheissa. Mikään ei ole muuttunut. Nyt on aika tehdä asialle jotain.

Juhlissa paikallinen juhlapuhuja Lappeenrannan kaupunginhallituksen puheenjohtaja **Sanna Koskenranta** (sd.) onnitteli lämpimästi työntekijäjä järjestöä edunvalvonnasta.

– Juuri nyt tarvitaan ay-liikettä. Olkaa vahvoja.

Tarvitaan osastojen omannäköistä toimintaa

AKT:n puheenjohtaja **Ismo Kokko** onnitteli myös osastoa lämpimästi. Hän palasi juhlapuheessaan osaston perustamisen hetkeen. Vuonna 1935 elettiin kuohuvaa aikaa. Ensi vuosikymmeninä teollistuminen oli vauhdissa. Tarvittiin myös kuljettajia ja henkilökuljetuksia. Rakennettiin tieverkkoa.

– Vuosikymmeninä liitto on voinut muuttua, osasto on säilynyt ja kattaa koko maakunnan.

AKT:n nykytilassa viime ajat ovat olleet aikamoisia niin työntekijöiden kuin ay-liikkeen kannalta. Tavoite on, että seuraava Suomen hallitusohjelma olisi työntekijöille suosiollisempi.

– Kuljetusala on nyt pitänyt yllättävän hyvin pintansa. Työllisyystilanne on kohtuullisen hyvä, Kokko toteaa.

Hän kertoi käyttäneensä syksyn kiertämällä kenttää. On haluttu päästä kysymään, mitä ihmisillä on mielen päällä. Esiin ovat nousseet työajat. Ne ovat alalla pitkiä ja raskaita. Niin työvuorot kuin työturvallisuus ovat nousseet esiin.

– Edunvalvonta on hommaa, joka ei koskaan tule valmiiksi. Jos asiat haluaa pitää nykyisellä tasolla, pitää tehdä töitä.

Juhlivalle osastolle Kokko antoi terveisjä jatkoon.

– Tarttukaä asioihin, tehkää liitossa osastoista ja toiminnasta oman näköisenne. Nuoremmalle kaartilä tsemppiä. ●

MAAILMALTA

Anu Hietala

NTF:n pääsihteeri

anu@nordictransport.org



"Mitä kuuluu?" ei ole turhaa puhetta

Kun ruotsalaisesta työkulttuurista puhutaan Suomesä, nousee usein esiin yksi asia: loputon diskuteeraaminen. Asioista puhutaan, palaverejä pidetään ja päätökset tuntuvat joskus tulevan hitaasti. Vastakohtana mainitaan suomalainen tekemisen meininki – vähemmän puhetta, enemmän toimintaa.

Olen ollut kahdeksan vuotta töissä Ruotsissa, ja unohdan edelleen usein aloittaa kokoukset kuulumisten vaihdolla. Toimistolla aloitan työpäiväni avaamalla tietokoneen ja sukeltamalla suoraan sähköpostien virtaan. Arvostan tehokkuutta ja asioihin tarttumista, enkä aina jaksaisi istua useammalla fika-tauolla päivässä. Silti niin minulla kuin suomalaisella työ- kulttuurilla yleisestikin on opittavaa länsinaapurin keskustelevalammasta tavasta tehdä työtä.

Vaikka en diskuteeraamisen ammattilainen olekaan, olen oppinut, että keskustelukulttuurissa on puolensa. Samoin niissä paljon mainituissa fika-tauoissa. Ne eivät ole vain

kahvinjuontia, vaan hetkiä, joissa työ katkeaa tarkoituksella – hetkiä, joissa ihmiset kohtaavat toisensa muulloinkin kuin tehtävien ja aika- taulujen kautta.

Viime aikoina yhteiskunnallinen ilmapiiri on ollut kireä. Sen huomaa uutisista, politiikasta ja tavasta, jolla ihmiset puhuvat toisilleen. Tämä ei jää työpaikkojen ulkopuolelle. Myös työelämän arjessa näkyy väsymystä, huolta ja painetta – joskus enemmän kuin jaksamme sanoittaa.

Siksi yksinkertainen kysymys voi olla yllättävän tärkeä: mitä kuuluu? Se on merkki siitä, että joku näkee muutakin kuin sen, että vuoro tuli ajettua tai työ tehtyä ajallaan.

Järjestimme NTF:n ensimmäisen nuorisokonferenssin lokakuussa. 25 nuorta kuljetusalojen aktiivia koontui Kööpenhaminaan keskustelemaan työelämän haasteista alle 35-vuotiaan näkökulmasta. Ryhmätöissä mielenterveys ja jaksaminen nousivat keskeisiksi teemoiksi. Kuljetusaloilla turvallisuus rakentuu säännöistä, kalustosta ja osaamisesta – mutta myös siitä, että ihmiset uskaltavat sanoa, jos eivät ole kunnossa. Se edellyttää luottamusta, joka syntyy arjen pienistä teoista.

Ehkä ruotsalaisesta keskustelukulttuurista ja fika-tauoista ei kannata ottaa kaikkea. Mutta ajatus siitä, että työpäivässä on tilaa pysähtyä ja kysyä toiselta, miten hän voi, on sellainen, jota kuljetusalatkin tarvitsevat. Kaikki ei aina ole hyvin – mutta sen huomaaminen voi olla ensimmäinen askel siihen, että työ pysyy turvallisena ja inhimillisenä. ●

Turvallisuus rakentuu säännöistä, kalustosta ja osaamisesta – mutta myös siitä, että ihmiset uskaltavat sanoa, jos eivät ole kunnossa.

Satamasta piirtyy myös romanttinen kuva. Laivat lipuvat jonnekin kauas, mistä Juha Watt Vainio haaveili Albatrossi-kappaleessaan. Lähtijöitä, merimiehiä ehkä kadehditaankin mutta Sakari Kirjavaisen mukaan myös ahtaaja ansaitsee oman laulunsa, oman elokuvansa.

Sataman b-miehistä elokuvantekijöiksi

Ahtaajat ansaitsevat oman elokuvansa. Näin päättivät itsekkin satamassa aikoinaan työskennelleet Mikko Hiljanen, Sakari Kirjavainen ja Tapio Koivukari. Nyt unelmasta on tulossa totta. Ahtaajat -elokuva sai SAK:n kulttuuriapurahan ja sen käsikirjoittaminen on käynnissä.

TEKSTI **Hannele Siika-aho** KUVAT **Kimmo Brandt**

dea ahtaajaelokuvaan syntyi **Mikko Hiljaselta**. Hän käväisi eräällä Helsingin vierailullaan opiskeluaikojen työpaikalla Jätkäsaaren satamassa ja huomasi vanhan miljöön kadonneen ja maailman muuttuneen.

– Tuntui tärkeältä, että otetaan talteen historiaa, sitä, millaista satamatyö oli vielä muutama vuosikymmen sitten, kertoo Mikko Hiljanen.

Toinen käsikirjoittaja **Tapio Koivukari** valikoitui porukkaan mukaan mm. omaelämäkerrallisen teoksensa, Sataman laulut, kautta.

Satama on aina tarjonnut työtä ja toimeentuloa. Terästä ja koneita on tänä päivänä enemmän, mutta ahtaajan työ ei lopulta ole muuttunut niin paljoa.

– Laivoihin mahtuu rahtia konteissa kilometrikaupalla, mutta ahtaaja siirtää silti kontin paikoil-

leen ja kiinnittää lastin kuten ennenkin, kuvailee **Sakari Kirjavainen**.

Elokuvan idea on nostaa ahtaajan työ keskiöön ja kertoa katsojille siitä maailmasta, työstä ja ihmisistä. Kirjavainen toimii paitsi elokuvan yhtenä käsikirjoittajista, myös sen ohjaajana.

– Satamatyö on kovaa mutta siinä on omanlaisensa tunnistettava yhteisöllisyys. Porukan yhteis-

AHTAAJAT -ELOKUVA SAI SAK:N kulttuuriapurahasäätiön apurahan elokuvantekoa varten. Lisäksi säätiö myönsi Mikko Laitiselle apurahan kantaaottavien laulujen tekoa varten. Mikko Laitinen on Pohjolan Liikenteen kuljettaja osastosta 026, Uudenmaan Kuljettajat ry.

Kansan Sivistysrahaston AKT:n Kulttuuri-rahastosta apurahaa saivat **Anu Jyrinki** osastosta 045, Jyväskylän ja Ympäristön Linja-autohenkilökunta ry, **Leena Pulli** osastosta 062, AKT Etelä-Karjala ry sekä **Jani Toivanen** osastosta 131, Helsingin Ahtaustyöntekijät.

Ahtaajat-elokuvan tekijät:

Sakari Kirjavainen, *käsikirjoittaja, ohjaaja*
Tapio Koivukari, *käsikirjoittaja*
Mikko Hiljanen, *käsikirjoittaja*
Jouko Aaltonen, *tuottaja, Illume Oy*

Käsikirjoitus perustuu Tapio Koivukarin omaelämäkerralliseen romaaniin Sataman laulut. Elokuvassa hänen tarinansa toimii runkona ja kehyskertomuksena. Siihen liitetään myös vanhempaa historiaa satamien muutoksesta ja mahdollisesti tullaan 2020-luvulle, sataman nykyhetkeen.

henki jäi mieleen ja oli tärkeää, muistelee Kirjavainen tilapäisahtaaja-aikojaan.

Kaikki kolme käsikirjoittajaa ovat työskennelleet vuosia satamassa. Olipa Koivukari jonkin aikaa AKT:n jäsenkin, vaikka se oli kuulemma noihin aikoihin tilapäisahtaajien keskuudessa harvinaista.

Elokuvan kokonaisrahoitus on kuitenkin edelleen kesken. Kuvaukset pyritään aloittamaan parin vuoden sisään, kun rahoitus on selvillä.

Turvakengät ja työvaatteet ostettiin omalla rahalla

Työturvallisuus oli aiemmin täysin eri tasolla kuin tänä päivänä. Koulutusta ei vaadittu ja tilapäisahtaajien työsuhteet olivat vain yhden vuoron mittaisia. Satama-alueellekin pääsi kuka tahansa.

– Silloin vuona 1989 b-mieheksi vaan menttiin. Polkupyörällä ajelin sataman Työvoimakeskuksen luukulle ja kysyin töitä. Mies luukun takaa käski laittaa VHS-kasetin pyörimään ja kysyi nimen ja sotun.

Kymmenen minuutin videolla muistutettiin, että satamatyö on vaarallista. Mutta siitä sitten lähdettiin töihin, työnhaku oli siinä, muistelee Mikko Hiljanen ensimmäistä satamatyöpäiväänsä.

Työvaatteita, edes turvakengkiä tai käsineitä ei työnantaja vielä tarjonnut. Jossain välissä sitten sai ostaa turvakengät omalla rahalla – mutta hyvällä alennuksella.

↑ Sakari Kirjavainen (vas), Tapio Koivukari ja Mikko Hiljanen muistavat sataman olleen solidaarinen työpaikka, jossa tilaa oli kaikille. Meininki saattoi olla karua mutta satama tarjosi paikan kiinnittyä edes jollain tavalla yhteiskuntaan.

– Yhtenä ensimmäisistä aamuvuoroista sattui läheltä piti -tilanne minullekin. Oli talviaamu ja pimeää, seison nosturin edessä, kun yhtäkkiä kuulen huudon, että väisty nyt prkl. Heijastinliivejä ei ollut mutta onneksi kokeneempi kollega tajusi, että nosturin valtava koukku oli tulossa päälle. Se olisikin ollut sitten viimeinen työvuoro, muistaa Hiljanen ajatelleensa. ●

Jyväskylän rekkaterminaali on Kimmo Kainulaiselle tuttu jo viiden vuoden ajalta.



Syntymäkuuron ammattiunelma toteutui

Kuopiolaiselta Kimmo Kainulaiselta on ilo kysyä "mitä kuuluu, toteutuiko unelma, oletko haaveammattissasi"? – Saan ainakin ajaa tarpeeksi, Kainulainen vastaa hymyssä suin.

TEKSTI JA KUVAT **Hannu Tuovinen**

Kimmo Kainulaisen, 38, tausta ammattikuljettajana on poikkeuksellinen. Syntymästään saakka Kainulainen on ollut kuuro mutta sisäkorva-implantin avulla hän kuulee normaalisti.

Sisäkorvaistute ja siihen liittyvä mm. kännykkää hyödyntävä teknologia on toiminut luotettavasti.

– Alkuun tehtiin tasosäätöjä puolen vuoden välein. Nyt niille on tarvetta

vain, jos havaitsen kuulossa jotain ongelmaa, Kainulainen kertoo.

Kimmo Kainulaisesta on kerrottu AKT-lehdessä aiemmin. Ensin nuoren miehen sinnikkydestä ja matkasta kohti unelmaa, yhdistelmärekan kuljettamiseen oikeuttavaa tutkintoa. Tavoite onnistui.

Sitten vuoden mittaisesta tuetusta työharjoittelusta iisalmelaisella Kari Rönkkö Kuljetuksella. Harjoittelu

johti vakipaikkaan saman firman leivissä ja nyt Kainulainen ajaa jo kuudetta vuotta kuorma-autoa, vuoroviikoin Kuopiosta Kajaaniin ja Jyväskylään.

Haave on siis toteutunut aika hyvin?

– Kärriin kun saisi joku päivä perään, niin sillä tulisi vielä täydennystä tähän unelmaan, Kainulainen naurahtaa.

Sinnikkyyttä joka lähtöön

On helppo nähdä, että 38-vuotiaana mies ei hötkyile vaan sinnikkäästi uskoo myös 'kärri-unelman' jossain vaiheessa toteutuvan.

Ammattimainen ote työhön ja varmuus ovat kehittyneet vuosien mittaan. DHL-kuljetuksia kyydissään Kainulainen kurvaa Kuormaajantien terminaalin laiturin, purkaa ja lastaa rivakkaa tahtia.



↑ Kimmo Kainulainen pitää työstään jakelukuormurin kuljettajana.

Parin tunnin ajo Kuopiosta Jyväskylään on sujunut hyvin. Reilu puoli tuntia purkua ja lastausta ja auton keulan voi kääntää taas kohti Kuopiota. Evästytauton paikka on vasta Kuopiossa, tankkaus Hankasalmen Jari-Pekassa.

Perillä Kuopion Syvänniemessä odottaa omakotitalo 6 000 neliön tontilla. Tiluksilla on talon lisäksi aitta, kota ja rantasauna. Laajan nurmialueen hoitoavuksi Kainulainen on löytänyt leikkuriyrittäjän.

Talon pidon lisäksi Kainulaisen kalenteri täyttyy erotuomaritoiminnasta naisten salibandydivaripeleissä. Taivoitteena on päästä viheltämään korkeimmalla liigatasolla.

Aiempi harrastus SM-tason agility on saanut väistyä. – Ei riitä aika kaikkien omakotitalon kanssa, lemmikkien hoitamisen, työn ja erotuomaroiminnin kanssa.

Omakotiasuminen on tiivistänyt myös Kainulaisen parisuhteen ja hääkelloja soitettaneen parin vuoden sisällä.

Orpolle oppia

Kainulainen seuraa tiiviisti maailman menoa ja työmarkkinoita. Ammattiliitoltaan hän odottaa vahvaa

panosta erityisesti työllisyyskysymyksissä.

– En ihmettele yhtään, miksi työpaikkoja ei oikeasti aukene. Monelle sopisi osa-aikatyö kokopäiväistä paremmin mutta osa-aikaista ei kenenkään kannata nykyisin tehdä koska leikkuri vie 300 euron suojaosan. Jos tämä tajuutaisiin, työttömyysluvut kohenisivat.

Nuorten mielenterveysongelmien kasvu huolestaa myös. Työelämän ulkopuolelle jääminen tuottaa mielen ongelmia ja se taas rasittaa hoitokapasiteettia.

– Hallituksessa ei oikein ymmärretä tätäkään kokonaisuutta.

– Pääministeri **Petteri Orpon** olisi hyvä lähteä rekkakeikalle, vaikkapa 12 tunnin ajovuoroon

Oulusta Vantaalle. Varmasti avartuisi näkemys, että Suomessa kaikki lääkkeitä ruokaan kulkee kumipyörillä kaikkein paskimmissa keleissäkin.

Kainulainen on itse saanut työllistymiseensä palkkatukea useammassa vaiheessa. Palkkatuen ehdot hän palauttaisi alkuperäisiksi.

– Ehdoksi pitäisi rajata erikoislääkärin lausunto, kuten alun perin oli. Ei mitkään rahat riitä tukea tarvitseville jos sitä haetaan holtittomasti kaikille. ●

DUUNARIKOLUMNI

Pasi Leppäniemi

Linja-autonkuljettaja
Puheenjohtaja,
AKT:n osasto 123
Rovaniemen
kuljetustyöntekijät ry



Tasa-arvon aika

120 vuotta Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto on toiminut liittona monelle työntekijälle. Liitto on auttanut montaa työntekijää silloin, kuin apua on kiipeimmin tarvittu. Työehtosopimuksia on tehty vuosien mittaan todellamonia. Ja työehtosopimuksia on myös saatu monelle ammattialalle.

Maailma muuttuu. Myös liittojen on muututtava mukana, jos halutaan pitää jäseniä ja saada niitä lisää.

Nyt viime vuosina myös AKT:ssa on muutoksia alkanut tulla. Olisiko nyt aika näyttää, että AKT on myös tasa-arvon kanssa sinut. Olisiko aika saada AKT:n johtoportaan nainen? Tämähän voisi tuoda uutta ilmettä liittoon.

Meillähän on naisia, jotka on työskennelleet AKT-liitossa jopa yli 20 vuoden ajan, joten varmasti päteviä henkilöitä löytyisi. Miksei myös aivan liiton ulkopuolelta tulleista meillä on **Ismo Kokko**, joka minun mielestäni hoitanut hommat hyvin, näinkin vaikeissa yhteiskunnallisissa tilanteissa.

Olen paljon tehnyt kentällä järjestötyötä ja monesti kuullut, että AKT yhdistetään miehiin ja kuningas alkoholiin.

Mutta olisiko nyt tasa-arvon aika. Liiton johtoon voitaisiin valita vaikka nainen – joka käyttää niukasti kuningas alkoholia. ●

AKT

On OK kuulua liittoon.

P.S. Työnantajatkin kuuluvat



Jyväskylä lastbilsterminal har varit bekant för Kimmo Kainulainen redan i fem år.

Dövfödda mannens drömyrke blev verklighet

Man frågar gärna Kimmo Kainulainen 'hur mår du, kom din dröm i uppfyllelse, är du i ditt drömjobb'? – Åtminstone får jag köra tillräckligt, svarar Kainulainen med ett leende.

TEXT OCH BILD Hannu Tuovinen ÖVERSÄTTNING Kenneth Liukkonen

Kimmo Kainulainen, 38, har en exceptionell bakgrund som yrkesförare. Kainulainen har varit döv sedan födseln, men med hjälp av ett hörselimplantat kan han höra normalt.

Cochleaimplantatet som använder bland annat mobiltelefon relaterade tekniken, har fungerat tillförlitligt.

– Till en början gjordes nivåjusteringar halvt år i gången. Nu behövs det endast om jag märker problem med min hörsel, säger Kainulainen.

Kimmo Kainulainen har presenterats tidigare i denna tidning. Först i artikeln om den unge mannens uthållighet och resan mot sin dröm, en examen som kvalificerar honom att köra en kombilastbil. Han uppnådde målet.

Sedan artikeln om ett år lång handledd praktik på Kari Rönkkö Kuljetus i Iisalmi. Praktiken ledde till en fast anställning på samma företag. Nu kör Kainulainen lastbil redan det sjätte året, vart andra vecka från Kuopio till Kajana och Jyväskylä.

Uthållighet på många sätt

Ett professionellt arbetstag och självförtroende har utvecklats under åren. Med DHL:s gods pålastat, svänger Kainulainen in på lastbryggan vid Kuormaajantie-terminalen, lossar och lastar i rask takt.

Det två timmar långa köret från Kuopio till Jyväskylä har gått bra. Drygt efter en halv timme av lossning och lastning, kan bilens framdel kan vändas mot Kuopio och tankas vid Jari-Pekka i Hankasalmi.

Framme väntar ett egnahemshus. Kainulainens kalender är också fylld av domaruppgiften i damernas innebandymatcher. Målet är att kunna få vissla på högsta liganivå.

Lärdom för Orpo

Kainulainen följer noga världens gång och arbetsmarknaden. Av fackföreningen förväntar han sig starka åtaganden särskilt angående sysselsättningsfrågorna.

– Jag är inte förvånad över att jobb inte riktigt bildas till. För många skulle deltidsarbete passa

bättre än heltidsarbete, men ingen arbetar för närvarande deltid, eftersom man hyvlat bort 300 euros skyddsdel. Om man skulle begripa detta, skulle arbetslöshetssiffrorna förbättras.

Ökningen av ungas psykiska problem är också oroväckande. Att bli utanför arbetslivet skapar psykiska problem och detta belastar i sin tur vårdkapaciteten.

– Regeringen förstår inte riktigt den här saken heller.

– Det skulle göra bra för statsminister **Petteri Orpo** att fa med på lastbilskörning, till exempel ett 12-timmars kör från Uleåborg till Vanda. Det skulle säkerligen bredda insynen på att allt i Finland från medicin till mat transporteras på gummihjul, även i det värsta vädret.

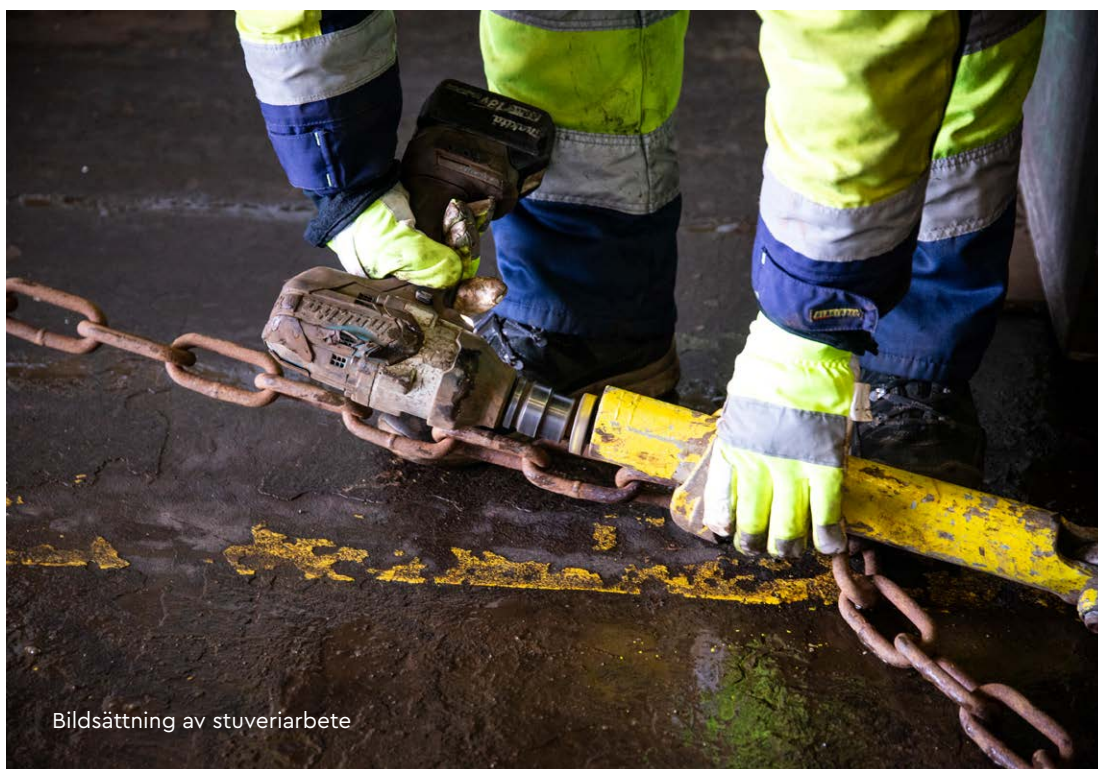
Kainulainen har i flera skeden fått lönesubvention till sina anställningar. Han skulle återställa villkoren för lönesubvention till de ursprungliga.

– Till villkoret bör begränsas ett specialläkarutlåtande, som det var ursprungligen. ●

AKT:s medlem får 80 000 euros ersättning efter ett uppsägningsmål

Finlands Bil- och Transportarbetarförbund AKT vann i arbetsdomstolen en tvist, gällande anställds ogrundad uppsägning. Segern betyder att Euroports Hanko Ab hamnar betala 80 000 euro, samt rättegångskostnader 32 000 euro, för den anställda som avskedades mot kollektivavtalets föreskrifter. Arbetsdomstolens beslut var enhälligt.

TEXT Sini Silvàn BILD Mikko Perttunen ÖVERSÄTTNING Kenneth Liukkonen



Bildsättning av stuveriarbete

– **AKT** kunde sköta sin medlems sak vid arbetsdomstolen. För medlemmen innebär det en betydande ersättning, säger kontraktsagenten **Juha Anttila**.

Twisten gällde en erfaren anställds sjukdom. Sjukdomen var orsaken till att han inte kunde utföra alla stuveriarbetarens uppgifter. Enligt diskrimineringslagen borde arbetsgivaren ha gjort rimliga anpassningar i arbetsuppgifterna, i stället för att uppsäga den anställda.

I målet tvistade man om hur omfattande anpassningar som borde ha gjorts. Enligt arbetsplatsläkarna påverkade funktionsnedsättningarna arbetsuppgifterna endast begränsat. Funktionsnedsättningen fanns endast i det fysiskt mycket belastande arbetet,

där lasten säkras med tunga kedjor, samt i skiftesarbete och i arbetet under hetta.

Arbetsgivaren hade trots gjort en linjedragning, enligt vilken man från och med år 2020 inte gjort anpassningar eller erbjudit arbete överhuvudtaget, om arbetsförmågan har varit varaktigt. Arbetsdomstolen ansåg att anpassningarna ska bedömas skilt från fall till fall. Enligt domen, skulle de anpassningarna som arbetstagaren skulle ha behövt, inte ha varit orimliga för arbetsgivaren. På den samma arbetsplatsen utförde inte alla de arbetsföra anställda heller, alla stuveriarbetets uppgifter. Dessutom användes tillfällig arbetskraft regelbundet under dagskiftet.

Ett av resonemangen i domen var också, att arbetsgivaren inte hade undersökt möjligheten till deltidsarbete.

Arbetsdomstolens ståndpunkt var, att arbetsgivaren inte enligt kollektivavtalet och arbetsavtalslagen, hade någon saklig och vägande orsak att säga upp arbetsavtalet.

Enligt domen hade arbetsgivaren fungerat diskriminerande, när den sade upp sin långvariga anställda arbetares avtal. Domstolen ansåg det ytterst förkastligt, att rimliga anpassningar inte gjorts, för att det grundat sig på en kategorisk linjedragning, att anpassningar i arbetet inte skulle göras för varaktigt arbetsoförmögna personers del.

Arbetsdomstolens dom konstaterade, att arbetstagaren själv inte angett någon anledning till att arbetsförhållandet upphört.

– Arbetsdomstolens beslut innebär, att det som är rätt vann och att arbetstagaren hördes, konstaterar **Juha Anttila**.

Domen bemärker stora fördelarna som AKT-medlemskapet ger

Medlemskapet i fackförbundet och den rättshjälp som AKT gav, hade en mycket betydande roll för arbetstagaren. För det första kan rättegångskostnader i tvister lätt gå upp till tiotusentals euro – redan här var fackets rättshjälp betydande. För det andra avgör arbetsdomstolen endast tvister mellan arbetsmarknadsorganisationerna. En anställd som inte är medlem i ett fackförbund skulle ha varit tvungen att föra ärendet till tingsrätten på egen risk.

Medlemskap i AKT hade en betydande roll också därför, att den avgörande frågan i domen var avtalet om uppsägningsskydd, som ingår i AKT:s kollektivavtal. AKT:s medlemmar som omfattas av detta avtal är helt enkelt bättre skyddade, än de som omfattas av den nya "avskedningslagen" som nyligen trätt i kraft.

AKT:s avtal om uppsägningsskydd ingår i avtalen inom vägtransportbranschen och inom stuveribranschen. De som jobbar i dessa avtalsbranscher, har som AKT:s medlemmar i praktiken bättre uppsägningsskydd, än de som inte är medlemmar. ●

Koulutustarjontaa AKT:n aktiiveille

Luottamusmiesten peruskurssit 16.–20.2 (yleinen) AKT-ALT-sopimuskurssi, Oulu 16.–20.3. (yleinen), Kuopio

Kurssi on tarkoitettu uusille luottamusmiehille, varaluottamusmiehille ja ammattiosastojen puheenjohtajille. Kurssin tavoitteena on aloittaa luottamusmiehen perustaitojen ja -tietojen oppiminen. Tavoitteena on luottamusmiehen tehtäväkokonaisuuden ymmärtäminen sekä oikeuksien tiedostaminen, mikä auttaa selviytymään työpaikan ongelmatilanteissa.

Työsuojelun peruskurssit 16.–20.2 (yleinen) AKT-ALT-sopimuskurssi, Oulu 9.–13.3. (AKT) AKT-ALT-Palta-Kaupan liitto- sopimuskurssi, Helsinki 16.–20.3 (yleinen), Kuopio

Kurssi on tarkoitettu työpaikoilla 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. Kurssilla saadaan perustiedot myös työn ja terveyden vuorovaikutuksesta sekä työhön liittyvistä kuormitustekijöistä.

Puheenjohtaja- ja sihteerikurssi (yleinen) 9.–13.2, Helsinki

Kurssin kohderyhmänä ovat osastojen puheenjohtajat, varapuheenjohtajat, sihteerit ja muut tehtävistä kiinnostuneet. Kurssi tukee kokouksien oikean päätöksenteon perusteita ja kehittää kokoustekniikkaa. Kurssi alkaa yhdistysten oikeudelliseen asemaan tutustumisella, jonka jälkeen käydään läpi mm. kokoustoimintaa, vastuualueita, toiminnan suunnittelua ja kokousasiakirjoja. Kurssilla tutustutaan myös lakiin ja sääntöihin, jotka ohjaavat osaston tärkeimpiä päätöksiä. Lisäksi tehdään erilaisia harjoituksia, jotka lisäävät mm. esiintymisvarmuutta.

Yritys ja yhteisö muutoksessa yhteistoimintatiedon kurssi (yleinen) 9.–11.2, Helsinki

Kurssin tavoitteena on kehittää työpaikan yhteistoimintaa muutostilanteissa ja edistää luottamushenkilöiden vaikutusmahdollisuuksia yhteistoiminnassa. Kurssilla kiinnitetään huomiota yhteistoimintalain toimimiseen käytännössä ja kuinka työpaikalla tulee toimia yhteistoiminnassa työnantajan kanssa muutostilanteissa.

Tuottavuus ja hyvinvointi: Luottamusmiesten täydennyskurssi (yleinen) 12.–13.2, Helsinki

Kurssi on tarkoitettu luottamusmiesten perus- ja jatkokurssin käyneille. Kurssin tavoitteena on tukea luottamusmiehen toimintaa työpaikan aktiivisena kehittäjänä ja antaa hänelle välineitä ja valmiuksia hyvinvoinnin ja yhteistoiminnan edistämiseen työpaikalla.

Tuottavuus ja hyvinvointi: Luottamusmiesten täydennyskurssi (yleinen) 12.–13.2, Helsinki

Kurssi on tarkoitettu luottamusmiesten perus- ja jatkokurssin käyneille. Kurssin tavoitteena on tukea luottamusmiehen toimintaa työpaikan aktiivisena kehittäjänä ja antaa hänelle välineitä ja valmiuksia hyvinvoinnin ja yhteistoiminnan edistämiseen työpaikalla.

Tuottavuus ja hyvinvointi: Työsuojelun täydennyskurssi (yleinen) 12.–13.2, Helsinki

Kurssi on tarkoitettu työsuojelun perus- ja jatkokurssin käyneille työsuojeluedustajille. Kurssin tavoitteena on työsuojelun kokonaisvaltainen kehittäminen. Tarkoituksena on tehostaa työsuojeluedustajien toimintaa ja osaamista työpaikan kehittäjänä. Lisäksi kurssi antaa välineitä muutoksen, hyvinvoinnin ja yhteistoiminnan hallintaan sekä valmiuksia työsuojelun kytkemiseen muuhunkin toimintaan, kuten tuottavuuteen.

Pääluottamusmiesten täydennyskurssi (yleinen) 9.–11.3 AKT-ALT-Palta-Kaupan liitto-sopimuskurssi, Helsinki

Koulutus on suunnattu pääluottamusmiehille, jotka eivät ole muutama vuoteen käyneet kursseilla tai joilla on vaikeuksia tehtäviensä tärkeysjärjestyksen, oman jaksamisensa ja ajankäyttönsä kanssa. Tavoitteena on lainsäädännön muutoksien huomioiminen luottamustehtävässä sekä uuden toimintatavan herättäminen että pääluottamusmiehen roolin ymmärtäminen tulevaisuuden näkökulmasta. Avainsisältöjä mm: luottamusmiehen perusasioiden kertaus, pääluottamusmiehen erityinen rooli ja tehtävät, tärkeimmät uudet laki- ja sopimuspykälät, ajankäytön riittävyys, yhteistyö muiden edustajien kanssa ja sukupolvenvaihdos sekä ajankohtaiset yhteiskunnalliset muutokset.

Yhdistysavain kotisivukurssi (yleinen) 12.–13.3, Helsinki

Kurssi on tarkoitettu etenkin osastoille, jotka ovat aikeissa perustaa osaston ensimmäisen kotisivun tai keillä on jo Yhdistysavain käytössä. Kts tarkempi kuvaus JHL:n sivuilta.

Yksityisyyden suoja ja työelämä (yleinen) 12.–13.3, Helsinki

Kurssi sopii luottamusmiehille ja työsuojeluedustajille, jotka ovat suorittaneet perusopinnot. Kurssin tavoitteena on antaa valmiuksia hoitaa yksityisyyden suojaan ja henkilötietoihin liittyvät asiat käytännössä yhteistoiminnassa työnantajan kanssa. Avainsisältöjä mm: EU:n tietosuoja-asetus ja tietosuojalaki, henkilötietojen käsittelyn yleiset edellytykset ja sääntely, tarpeelliset henkilötiedot työsuhteen kannalta, terveydentietojen käsittely, päihdetestaus ja muut henkilötiedot, tekninen valvonta, tietoverkon käyttö ja valvonta, sosiaalinen media sekä henkilöstön edustajan rooli tietosuojasioissa.

Luottamusmies muuttuvassa työelämässä (yleinen) 12.–13.3 AKT-ALT-sopimuskurssi, Helsinki

Työelämä on jatkuvassa muutoksessa – teknologia kehittyy, työtehtävät uudistuvat ja organisaatiot muovautuvat. Samalla työnteekijöiden oikeuksien, edunvalvonnan ja yhteistoiminnan merkitys korostuu. Luottamusmiehen rooli on tärkeämpi kuin koskaan. Kurssi sopii niin uusille kuin kokeneillekin luottamusmiehille sekä luottamustehtävistä kiinnostuneille. Avainsisältöjä mm: luottamusmiehen oikeudet ja velvollisuudet nykypäivänä, yhteistoiminta työnantajan kanssa ja vaikuttamisen keinot, työelämän murrokset (digitalisaatio, etättyö ja työhyvinvointi), neuvottelutaidot ja edunvalvonnan ajankohtaiset kysymykset sekä verkostoituminen ja vertaistuki muiden luottamusmiesten kanssa.

LISÄTIETOJA koulutuksista ja kustannusten korvauksista AKT:n kotisivuilta: www.akt.fi / jäsenyys / koulutus, mistä löytyvät myös kurssihakemuslomakkeet.

Niitä on saatavissa myös työpaikkojen luottamushenkilöiltä, ammattiasetoilta ja AKT:n aluetoimistoista.

Lisätietoja koulutuksiin liittyvistä asioista lisäksi: www.kio.fi

AKT:n järjestö- ja koulutustoimitsija Esa Tuominen p. 050-5369056 / esa.tuominen@akt.fi

Kursseille hakeutuminen:

Hakeudu kursseille ajoissa. Täytä kurssikaavake ja toimita se työnantajallesi viimeistään kolme (3) viikkoa ennen kurssin alkua. Jos työnantaja hyväksyy opintovapaasi, hän allekirjoittaa hakemuksen ja ottaa kaavakkeesta oman kappaleensa. Toimita lopputosit ammattiasestolle, oman alueesi aluetoimistoon tai lähetä se suoraan AKT:n järjestö- ja koulutustoimitsijalle. Työnantaja voi tietyin 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. Mikäli pääset kurssille, toimittaa opisto sinulle kurssikutsun ja infopakettin noin kaksi viikkoa ennen kurssin alkua ja ne lähetetään sähköpostitse kurssihakemuksessa ilmoittamaasi sähköpostiosoitteeseen. Kannattaa myös ilmoittaa omalle ammattiasestollesi, että olet menossa kurssille. Osastosi saattaa maksaa kurssilaisilleen oman stipendin.

Majoitus ja kurssipaikka:

Majoitus ja kurssipaikkana toimii Helsingissä Hotel Haaga, Nuijamiesten 10, Helsinki www.hotelhaaga.fi p. 09-5807877

Kurssin peruutusehdot:

Ilmoittautuminen kurssille on sitova. Jos et pakottavan esteen vuoksi voi osallistua kurssille, ilmoita siitä mahdollisimman pian Kiljavan opistolle, puh. 050-5692474 tai kiljava_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 luottamushenkilönä, maksaa työnantaja sinulle kurssin ajalta ansionmenetyksen (kurssiajan palkan) 8 h/pv. Sopimuskursseissa liitto maksaa kurssimaksun, materiaalin sekä matkakulut.

JÄRJESTÖKURSSIT: Sopimuskurssien ulkopuolisia kursseja kutsutaan järjestökurseiksi. Jos kurssi, jolle olet kiinnostunut menemään, ei kuulu koulutussopimuksen piiriin, on sinulla mahdollisuus anoa opintovapaata. Tällöin työnantaja ei maksa kurssin ajalta palkkaa, eikä osallistu muutenkaan kurssin kustannuksiin. Liitto ja ammattiasesto maksavat sinulle tällöin ansionmenetyksen stipendinä ja päivärahoina, joka on verovapaata sekä matkakulut. Stipendi ja päiväraha on vuonna 2026 yhteensä 91,71 € / pv. Ammattiaseston osuus tästä on 18,34 € / pv. Mikäli sinulle tulee kurssin ajalta ansionmenetyksiä, pyydä työnantajalta ansionmenetystodistusta.

SE ALKUPERÄINEN

AIRREX



Suurten tilojen nopein lämmitys minimaalisella energiankulutuksella.



WIFI-YHTEYS & MOBIILISOVELLUS



MATALAT KÄYTTÖKUSTANNUKSET



HILJAINEN, VAIN 48 DB



EI HAJUA, EI PUHALLINTA, EI PÖLYÄ



TERMOSTAATTIOHJAUS (0-40°C)



EI TARVITSE PAKOPUTKEA ULOS



UUSIUTUVA DIESEL, DIESEL TAI POLTTOÖLJY



VARAOSAT AINA SAATAVILLA

MIKSI VALITA AIRREX?

SÄÄSTÄ RAHAA!

AH300i - esimerkki kulutuksesta

- › Eristetty teollisuushalli 500m³
- › Lämpötila ulkona 0°C, lämpötila sisällä +15°C

Kulutus vain noin
2,5 L
/vrk

SISÄKÄYTTÖÖN

Kaikkiin 50 m²+ tiloihin joissa normaali ilmanvaihto

WIFI & MOBIILISOVELLUS

- › Voit säätää lämpötilaa, tarkastella viestejä ja polttoaineen määrää suoraan älypuhelimessasi!



2+1 vuoden takuu
Maanlaajuinen huoltoverkosto

PLUG AND PLAY

Helppokäyttöinen.
Ei kiinteää asennusta.

REXNORDIC
rexnordic.com

Löydä lähin jälleenmyyjäsi: rexnordic.fi | 040 180 11 11

ETELÄ-SUOMI

Kotka os. 001 ja os. 075/eläkeläiset
Tervetuloa os.001 toimistolle, Kymenlaaksonkatu 11, to 5.2.2026 klo 11.30. Pankista tulee asiantuntija puhumaan pankkiasioiden turvallisuudesta. Kaikki mukaan! Toimikunta

Helsinki/eläkeläiskerho

AKT Helsingin seudun eläkeläiskerho kokoontuu jäsentapaamiseen helmikuun 4 päivä liiton talossa klo 11 alkaen, toimikunta tuntia aiemmin. Maaliskuun jäsentapaaminen 4 päivä on myös sääntömääräinen kevätkokous, aika klo 11 toimikunta tuntia aiemmin AKT liiton talossa John Stenbergin ranta 6. Lämpimästi tervetuloa kumpaakin tapaamiseen. Toimikunta

Helsinki os. 007/kevätkokous

Helsingin Autoalantyöntekijät ry järjestää osaston sääntömääräisen kevätkokouksen ja edustajakokouksen edustajien valintatilaisuuden 28.3.2026 klo 13 alkaen AKT:n toimitalossa John Stenbergin ranta 6 Helsinki, Merisali. Vieraana Harri Pasanen. Jäsenet tervetuloa ja varauduthan todistamaan jäsenyytesi. Toimikunta

Helsinki os. 009/vaali- ja kevätkokous

Helsingin Seudun Linja-autokunta ry:n edustajakokousedustajien vaalikokous 11.4.2026 klo 14.30 ja kevätkokous klo 15 alkaen Puistokulmassa. Osoite Talkootie 4, Hiekkaharju Vantaa. Vaalikokouksessa valitaan edustajakokous edustajat sekä varaedustajat. Kevätkokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat (4§ 6.) Kevätkokouksen jälkeen ruokailu sekä saunailta Puistokulmassa. Tervetuloa! Toimikunta

Helsinki os. 023/kevätkokous

AKT:n Ulkomaankuljettajat ry:n kevät-

kokous la 25.4.2026 alkaen klo 13. Paikana Neste Keimola Länsi Hämeenlinnanväylä 600, 01700 Vantaa. Osasto tarjoaa ruokailun tilaisuudessa. Jäsenet tervetuloa!

Kouvola os. 033/tes-koulutus

Hyvät ammattiyhdistyskollegat. Olemme täällä harmaansävyisessä Kouvolaossa järjestämässä Linja-auto Tes-koulutusta, joka järjestetään lauantaina 7.3.2026 klo 10-14. Koulutustilaksi olemme varanneet kokoustilat Oikokatu 4, 45100 Kouvola. Tilaisuus alkaa kahvituksella ja päivän aikana nautimme maittavan kanakiusauksen. Koulutuksemme hoitaa Juha Ollas paikan päällä ja Timo Meriläinen viihdyttää meitä etänä. Ilmoittautumiset, mahdolliset ruoka-allergiat sekä toiveita koulutusaiheista ottaisimme erittäin mielellämme vastaa sähköpostilla osoitteeseen koulutus033@gmail.com. Viimeinen ilmoittautumispäivä on 23.2.2026. Lisäkysymyksiä voi rohkeasti esittää meidän puheenjohtajallemme Ahtiaisen Samille puh. 045 319 7373. Kutsumme osallistujia myös ympäröiviltä osastoilta (Porvoo, Kotka, Hamina, Lappeenranta, Lahti ja Heinola), joten paikkoja on rajoitetusti. Nopeus siis kannattaa, jos haluat varmistaa paikkasi koulutuksessa. Muistathan myös pyytää matkakulukorvaukset osastoltasi! Talvisin terveisin Kouvolaan Seudun Autoalantyöntekijät ry os. 033

Lohja os. 055/kevätkokous

Lohjan Autoalan Työntekijät ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään la 11.4.2026 kello 12 ABC-Lohja kokoustilat, Hossanmäentie 1 Lohja. Kokouksessa käsitellään sääntöjen määräämät asiat. Tervetuloa. Toimikunta

Lohja os. 055/edustajakokous edustajat

Lohjan Autoalan Työntekijät ry:n edustajakokouksen vaalikokous pidetään la 11.4.2026 klo 12.45 ABC-Lohja kokoustilat, Hossanmäentie 1 Lohja. Kokouksessa valitaan osaston edustajat ja varaedustajat AKT:n XIX edustajakokoukseen. Tervetuloa. Toimikunta

Virkkala os. 077/pilkkikilpailut

Virkkalan osaston pilkkikilpailut pidetään 28.02.26 Pähkinäniemessä klo 10-13 Tarjolla: Makkaraa, juomaa ja lapsille palkinnot. Tervetuloa. Toimikunta

Helsinki os. 131/eläkeläiskerho

Helsingin ahtaustyöntekijät ry – AKT osasto131:n eläkeläiskerhon perustamiskokous pidettiin 9.12. Vuosaaren satamassa. Kerhon tarkoitus on tuoda vapaajäsenet yhteen ja aktivoida työuransa päättäneitä yhteiseen tekemiseen. Ensimmäisenä toimintavuonna on tarkoitus kokoontua Vuosaareissa tai muussa sopivassa paikassa ainakin neljä kertaa. Tämän lisäksi on suunnitteilla laajempi tapaaminen, jonka ajan kohta on sulan veden aikana. Kerhon puheenjohtajana toimii Viljo Laitinen ja sihteerinä Jape Lovén, joka toimii myös ammattiosaston eläkeläisten yhteyshenkilönä. Kaikki eläkeläisjäsenemme ovat tervetulleita porukkaan! Mikäli kiinnostuksesi toimintaan heräsi, niin ota yhteyttä sihteriin jape.loven@finnsteve.fi tai 0505656288

ITÄ-SUOMI

Kuopion os. 016/American Car Show

AKT:n Kuopion osasto järjestää matkan American Car Show hki ja yö Tallink Spa & Conference hotel Tallinna. Jäsenille 133€

/ avec 233€. (matka ja hinta toteutuu, jos lähtijöitä 40) Hintaan sisältyy Bussikuljetus, American car show lippu, laivamatka hki-tallinna-hki, Hotellimajoitus 2 hengen huoneissa aamiaisella. Aqua spa kylpylä-osaston käyttö. Ennakoon voi varata buffet ruokailun hintaan 31,50 €. Jäsen maksaa itse. Sitovat ilmoittautumiset 20.2.2026 mennessä Riitalle riitu22@gmail.com. Katso lisätietoja kotisivuilta.

Varkaus os. 030/kuntosali & uimahalliliput

Osaston toimistolta (Linjurikatu 3, avoinna joka kuun 3. keskiviikko klo 16-18) ostettavissa llopisaraan kuntosali/uimahallilippuja 2,50€/kpl (max 10 kpl/hlö).

Savonlinna os. 032/eläkeläiskahvit

Eläkeläiskahvit tarjolla osaston toimistossa, osoitteessa Olavinkatu 60 A 46 joka kuukauden ensimmäisenä arkitiistaina klo 12. Heinä-elokuuta lukuun ottamatta. Tervetuloa!

Joensuu os. 039/pilkkikilpailut

Osaston pilkkikilpailut su 22.3.2026 klo 10-13. Jäävaraus. Lämmintä makkaraa tarjolla. Paikka Kesälahti, Sarvisalo, Kutrionlahti. Ilmoittautumiset 15.3 mennessä Erkki Asikaiselle 040 017 5438

Etelä-Karjala os. 062/pilkkikilpailut

AKT:n Etelä-Karjalan osasto järjestää pilkkikilpailut lauantaina 21.3.2026 klo 10-13 Loma- ja kokoushotelli Marjolasassa, Mikonsaarentie 15, 53300 Lappeenranta. Samalla voit osallistua SAK:n paikallisjärjestö LAP:n pilkkikilpailuun. Ilmoittautuminen kilpailupaikalla klo 9 alkaen. Samalla kalasaaliilla osallistutaan molempiin kilpailuihin. Ei osallistumismaksua. Sarjat osaston pilkissä: miehet yleinen, miehet yli 65 v, naiset ja nuoret. Sarjat LAP:n pilkissä: miehet, naiset ja

nuoret (alle 15v.). Kilpailun jälkeen tarjolla keittoa, kahvia ja pannukakkua. Perheenjäsenet mukaan pilkkimään. Tervetuloa!

Etelä-Karjala os. 062/kesäpäivät

AKT:n Etelä-Karjalan osasto järjestää matkan AKT:n Kesäpäiville Vantaalle 8.-9.8.2026. Matkan hintaan sisältyy osaston T-paita, junamatkat Imatra-Lappeenranta-Tikkurila, yöpyminen 2 vrk pe-su kahden hengen huoneessa Sokos Hotelli Flamingossa, sekä illalliskortti Hotelli Vantaassa järjestettävään iltajuhlaan. Matkan omavastuu on 60 €. Osasto maksaa osallistumisen eri lajeihin. Lajeina mm. yleisurheilu, mökkitikka, köydenveito, jousiammunta, darts, ajotaito, karaoke ja beach volley. Hotellihuoneita on rajoitetusti. Ilmoittautumislinkki kesäpäiville on osaston kotisivuilla www.akt062.fi. Ilmoittautumisia otetaan vastaan 31.3.2026 asti, mutta ilmoittautuminen voi täytyä ennen määräaika. Lähde mukaan iloiselle matkalle Vantaalle!

POHJOIS-SUOMI

Suomussalmi os. 046/kevätkokous
Raja-Kainuun Automiehet ry kevätkokous pidetään pe 20.3.2026 klo 18 Hotelli Kiannon Kuohut, Jalonkatu 1 B, 89600 Suomussalmi. Esillä sääntöjen määräämät asiat. Samalla pidetään kokous, jossa valitaan osaston edustajat AKT ry:n XIX edustajakokoukseen joka, pidetään Tampere-talossa 11.-13.06.2026, Yliopistonkatu 55, Tampere. Kokouksessa mukana aluetoimitsija Tero Anttonen. Kahvitarjoilu ja kokouksen jälkeen mahdollisuus saunoa. Tervetuloa! Toimikunta

Kajaani os. 053/kevätkokous

Kajaanin Seudun Automiehet ry:n sääntömääräinen kevätkokous pidetään sunnuntaina 15.03.2026 klo 14 osaston toi-

mistolla Ratakatu 29 B. Esillä sääntöjen määräämät asiat. Tervetuloa! Toimikunta

Kajaani os. 053/edustajakokous edustajien valinta kokous

Kajaanin Seudun Automiehet ry:n kokous pidetään 15.03.2026 klo 15 alkaen osaston toimistolla Ratakatu 29 B. Kokouksessa valitaan osaston edustajat AKT ry:n XIX edustajakokoukseen, kokous pidetään Tampere-talossa 11.-13.06.2026, Yliopistonkatu 55, Tampere. Kahvitarjoilu. Tervetuloa! Toimikunta

Kuhmo os. 070/kevätkokous ja edustajakokous edustajien valinta kokous

Kuhmon Autoalantyöntekijät ry:n kevätkokous pidetään la 14.03.2026 klo 14 osoitteessa Hotelli Kainuu, Kainuuntie 84, Kuhmo. Esillä sääntöjen määräämät asiat. Samalla pidetään kokous, jossa valitaan osaston edustajat AKT ry:n XIX edustajakokoukseen joka, pidetään Tampere-talossa 11.-13.06.2026, Yliopistonkatu 55, Tampere. Paikalla aluetoimitsija Tero Anttonen. Kahvitarjoilu. Tervetuloa! Toimikunta

Sotkamo os. 124/kevätkokous ja edustajakokous edustajien valinta kokous

Sotkamon Autoalantyöntekijät ry:n kevätkokous pidetään la 14.03.2026 klo 17 osoitteessa Break Sokos Hotel Vuokatti, Kidekuja 2, Sotkamo. Esillä sääntöjen määräämät asiat. Samalla pidetään kokous, jossa valitaan osaston edustajat AKT ry:n XIX edustajakokoukseen joka, pidetään Tampere-talossa 11.-13.06.2026, Yliopistonkatu 55, Tampere. Paikalla aluetoimitsija Tero Anttonen. Tervetuloa! Toimikunta

Sotkamo os. 124/kevätkokous ja edustajakokous edustajien valinta kokous

Sotkamon Autoalantyöntekijät ry:n ke-

vätkokous pidetään la 14.03.2026 klo 17 osoitteessa Break Sokos Hotel Vuokatti, Kidekuja 2, Sotkamo. Esillä sääntöjen määräämät asiat. Samalla pidetään kokous, jossa valitaan osaston edustajat AKT ry:n XIX edustajakokoukseen joka, pidetään Tampere-talossa 11.-13.06.2026, Yliopistonkatu 55, Tampere. Paikalla aluetoimitsija Tero Anttonen. Tervetuloa! Toimikunta

Rahe os. 126/Pohjois-Suomen aluepilkit

Raahen ja Ympäristön Automiehet ry järjestä Pohjois-Suomen aluepilkkikisat yhteistyössä Kalajokilaakson Auto- ja Öljyalantyöntekijät ry:n os.069 kanssa la 28.03.2026 klo 11-14 Haapajärven tekoaltaalla osoitteessa Kaitasaarenkuja 16, 92160 Saloinen. Sarjat: miehet, naiset, perhe ja joukkuesarjat. Tervetuloa! Toimikunta

LÄNSI-SUOMI

Kankaanpää os. 057/kevätkokous ja vaalikokous

Pohjois-Satakunnan Autoalan työntekijät ry os. 057 sääntömääräinen kevätkokous ja AKT:n XIX edustajakokous edustajien valintakokous pidetään la 21.3.2026 alkaen klo 18 Niinisalon Erämiesten mökillä, Myllykeitaantie 21 38840 Niinisalo. Käsitellään sääntöjen kevätkokoukselle määräämät asiat ja muut esille tulevat asiat. Kokousten jälkeen ruokailu ja saunominen. Sitovat ilmoittautumiset taloudenhoitajalle p. 050 5912252 viimeistään 15.3.2026 mennessä. Toimikunta kokoontuu klo 17. Tervetuloa! Toimikunta

Kokkola os. 130/kevätkokous ja vaalikokous

Kokkolan Auto- ja Kuljetusalan Työntekijät ry os. 130 kevätkokous pidetään

osaston toimistolla, Kansakoulukatu 24 la 28.3.2026 klo 12. Kokouksessa esillä sääntöjen määräämät asiat. Kevätkokouksen jälkeen pidetään osaston edustajakokousedustajien vaalikokous AKT:n XIX edustajakokoukseen 11.-13.6.2026. Tervetuloa Toimikunta

Turku/eläkeläiset

Helmikuun kokous pidetään ke 4.2.2026 klo 12 toimistolla. Aiheina kevään teatterit ja risteily 24.3. aamulähtö Glory. Tervetuloa! Toimikunta

SISÄ-SUOMI

Jyväskylä os. 045/eläkeläiset

Osaston 045 eläkeläisten kahvitilaisuudet jatkuvat Järjestöjentalolla (Kalevankatu 4, osaston toimitila) tammi-, helmi-, maalija huhtikuun ensimmäinen ja kolmas keskiviikko klo 11. Rohkeasti mukaan uudet ja vanhat, ei tarvita erillistä ilmoittautumista. Toimikunta

Jyväskylä os. 045/salibandy

Jyväskylän ja Ympäristön Linja-autohenkilökunta ry os. 045 järjestää AKT:n salibandyturnauksen Hirviareenalla Leppävedellä, Lintumäenkatu 3, 41310 Leppävesi 21.3.2026 lauantaina klo 9-15 (tarvittaessa kello 16. saakka). Pelataan kahdella kentällä. Joukkueet tiedustelkaa ruuat Bistro Puulaaki Hirviareenasta! Osallistumismaksu 175 €/joukkue. Max. 20 joukkuetta. Ilmoittautumiset/tiedustelut 15.3.2026 mennessä osoitteeseen: mika.hakkarainen78@gmail.com. Maksutiedot saat ilmoittautumisen yhteydessä.

Kuolleet

Osasto 033:n jäsen ja
pitkäaikainen sihteeri

Tauno Olavi Sormunen

s. 23.11.1947
k. 15.11.2025

Muistoa kunnioittaen,
Kouvola seudun
autoalantöntekijät ry os. 033 ja
eläkekerho

Osasto 058:n jäsen

Aarne Määttä

s. 14.02.1958
k. 20.11.2025

Muistoa kunnioittaen
Omaiset ja
Oulun Seudun
Autoalantöntekijät ry
eläkekerho

Osasto 048:n jäsen

Raimo Aalto

s. 20.02.1946
k. 26.08.2025

Muistoa kunnioittaen
AKT:n Espoon os. 048 ry
Siunattu sukulaisten ja
ystävien läsnä ollessa.

Osasto 040:n jäsen

Juhani Sahlgren

s. 03.04.1948
k. 15.12.2025

Muistoa kunnioittaen
Omaiset
Turun Autoalantöntekijät ry

Osasto 012:n jäsen

Kimmo Mikkonen

s. 31.08.1930
k. 04.12.2025

Muistoa kunnioittaen
Omaiset
Mikkelin Automiehet ry

Osasto 098:n jäsen

Ahti Särkinen

s. 09.07.1934
k. 16.10.2025

Muistoa kunnioittaen
Omaiset

Osasto 016:n jäsen

Aulis Jantunen

s. 01.09.1937
k. 13.12.2025

Muistoa kunnioittaen
Omaiset

Osasto 022:n jäsen

Kauko Koivulehto

s. 03.10.1942
k. 02.11.2025

Muistoa kunnioittaen
Lauttakylän Tavaralinjamiehet ry

Osasto 022:n jäsen

Timo Rintanen

s. 06.11.1945
k. 04.12.2025

Muistoa kunnioittaen
Lauttakylän Tavaralinjamiehet ry

Osasto 033:n jäsen

Jarmo Rantakaulio

s. 19.05.1953
k. 04.12.2025

Muistoa kunnioittaen
Kouvola Seudun
Autoalantöntekijät ry

Osasto 009:n jäsen

Jori Kopra

s. 25.02.1966
k. 21.12.2025

Muistoa kunnioittaen
Omaiset
Helsingin Seudun Linja-
autohenkilökunta ry

Osasto 077:n jäsen

Reijo Kaite

s. 01.07.1944
k. 05.12.2025

Muistoa kunnioittaen
Virkkalan kuljetustyöntekijät ry

Osasto 141:n jäsen

Urpo Soini

s. 18.09.1958
k. 29.12.2025

**Pitkäaikaisen pääluottamusmiehen
muistoa kunnioittaen**
Kemin Ahtaajat ry

Osasto 123:n jäsen

Alpo Koski

s. 04.05.1947
k. 22.12.2025

Muistoa kunnioittaen
Omaiset



Muistathan lähettää osastosi ilmoitukset 12.2. mennessä aluetoimistoon!

Myöhässä saapuneita ilmoituksia emme valitettavasti voi ottaa vastaan, joten laitathan päivämäärän muistiin jo nyt.
Kiitokset ja kuolinilmoitukset lähetetään osoitteeseen ilmoitukset@akt.fi



Miten tunnistan erilaiset lomautustavat?

Kassa vastaa

Lomautus on mahdollista toteuttaa usealla eri tavalla, joka vaikuttaa siihen, miten päiväraha maksetaan.

Tämä puolestaan vaikuttaa edelleen siihen, mikä on lopullinen maksettavan päivärahan määrä.

→ Kokoaikainen lomautus

- Kokoaikainen lomautus tarkoittaa vähintään täyttä kalenteriviikkoa (ma-su) ilman yhtäkään palkallista työpäivää.
- Hakemukseen merkitään kaikki lomautuspäivät työttömiksi päiviksi, myös viikonloput oikeilla tiedoilla.
- Mahdollinen muu työ tai yritystoiminta on ilmoitettava hakemuksessa. Muiden töiden tulot sovitellaan maksuperusteisesti.
- Arkipyhät merkitään erikseen, mikäli niiltä maksetaan erillistä korvausta tai jos palkkaa ei ole vähennetty lomautuksen vuoksi.

→ Lyhennetyn työviikon lomautus

- Lomautus lyhennetylle työviikolle tarkoittaa, että lomautus on toteutettu lomauttamalla täysiä työpäiviä, mutta lomautus ei kestä yhtäkään täyttä kalenteriviikkoa maanantaista sunnuntaihin.
- Hakemus tulee aina täyttää täysiltä kalenteriviikoilta, vaikka lomautus ei kestäisi koko kalenteriviikon aikaa.
- Hakemuksessa tulee ilmoittaa todelliset tiedot eli työttömiksi lomautuspäiviksi merkitään vain ne päivät, joiden palkkaa on vähennetty ja työaika on lyhennetty lomautuksen vuoksi. Hakemuksessa ilmoitetaan myös kalenteriviikon työpäivät ja työpäivien työaika.
- Mahdollinen muu työ tai yritystoiminta on ilmoitettava hakemuksessa. Muiden töiden tulot sovitellaan ansaintaperusteisesti, eli ne sovitellaan, jos töitä on tehty lomautuspäiviä sisältävän sovittelujakson aikana.
- Arkipyhät merkitään erikseen, mikäli niiltä maksetaan erillistä korvausta tai jos palkkaa ei ole vähennetty lomautuksen vuoksi.

→ Lyhennetyn työpäivän lomautus

- Lomautus lyhennetylle työpäivälle tarkoittaa, että lomautus on toteutettu lyhentämällä päivittäistä työaika.
- Hakemus tulee täyttää neljältä täydeltä kalenteriviikolta tai kuukaudelta palkanmaksujaksoja vastaavasti.
- Hakemuksessa tulee ilmoittaa todelliset tiedot eli työttömiksi lomautuspäiviksi merkitään vain ne päivät, joiden palkkaa on vähennetty ja työaika on lyhennetty lomautuksen vuoksi. Hakemuksessa ilmoitetaan myös kalenteriviikon työpäivät ja työpäivien työaika.
- Mahdollinen muu työ tai yritystoiminta on ilmoitettava hakemuksessa. Muiden töiden tulot sovitellaan maksuperusteisesti eli silloin, jos niitä on maksettu lomautuspäiviä sisältävällä sovittelujaksolla.
- Arkipyhät merkitään erikseen, mikäli niiltä maksetaan erillistä korvausta tai jos palkkaa ei ole vähennetty lomautuksen vuoksi.

→ Sekalomautus – mikä se sitten on?

- Sekalomautuksella tarkoitetaan tilannetta, jossa lomautus toteutuu sekaisin kaikilla eri lomautustavoilla. Sekalomautuksen aikana lomautettu tekee täysiä työpäiviä, vajaita työpäiviä ja on kokonaisia päiviä lomautettuna.
- Jos lomautus on toteutettu lyhentämällä työaika sekä päivittäin että kokonaisten työpäivien verran, päivä, jolloin työaika ei ole toteutunut ollenkaan, merkitään hakemukseen työttömäksi päiväksi.
- Päiväraha maksetaan soviteltuna.

Huom! Kaikissa tapauksissa kassa tarvitsee lausunnon Työvoimaviranomaiselta.

Lue lisää A-kassa.fi

Seuraa meitä somessa @AvoinKassa

ROISKELÄPPÄ

Lapsi katseli junassa muita matkustajia ja näki blondin. Lapsi kuiskasi äidilleen: "Tuo on tekoblondi. Se on värjännyt hiusten juuret tummiksi."

Olen jättänyt viinakset. En vain muista minne.

Viime keväänä ajattelin ehottaa talon ympärillä olevasta ryeiköstä kauniimman ja ensimmäiseksi hankin päältäistuttavan ruohonleikkurin. Vein sen takaisin, koska se vain leikkasi eikä istuttanut mitään.

Mitä yhteistä on ilmastointiasentajalla ja hernekeitolla?

- Kumpikin panee ilman kiertämään.

Lääkäri piti yleisölle avointa puhetta auditoriossa ruokavalioiden riskeistä.

- Panemme suuhumme aineita, joista moni voi viedä meiltä hengen pitkällä

aikavälillä. Yksi näistä on punainen liha. Hiikapolliset juomat syövyttävät hampaita ja mahan limakalvoja, ja rasvaa täynnä olevat ruuat tukkivat suonemme. Mutta tiedätkö mikä ruoka on kaikkein vaarallisin?

Yleisöön laskeutui pitkä hiljaisuus kunnes eturivin ikämies avasi suunsa ja sanoi:

– Hääkakku!

Ristikko 1/2026

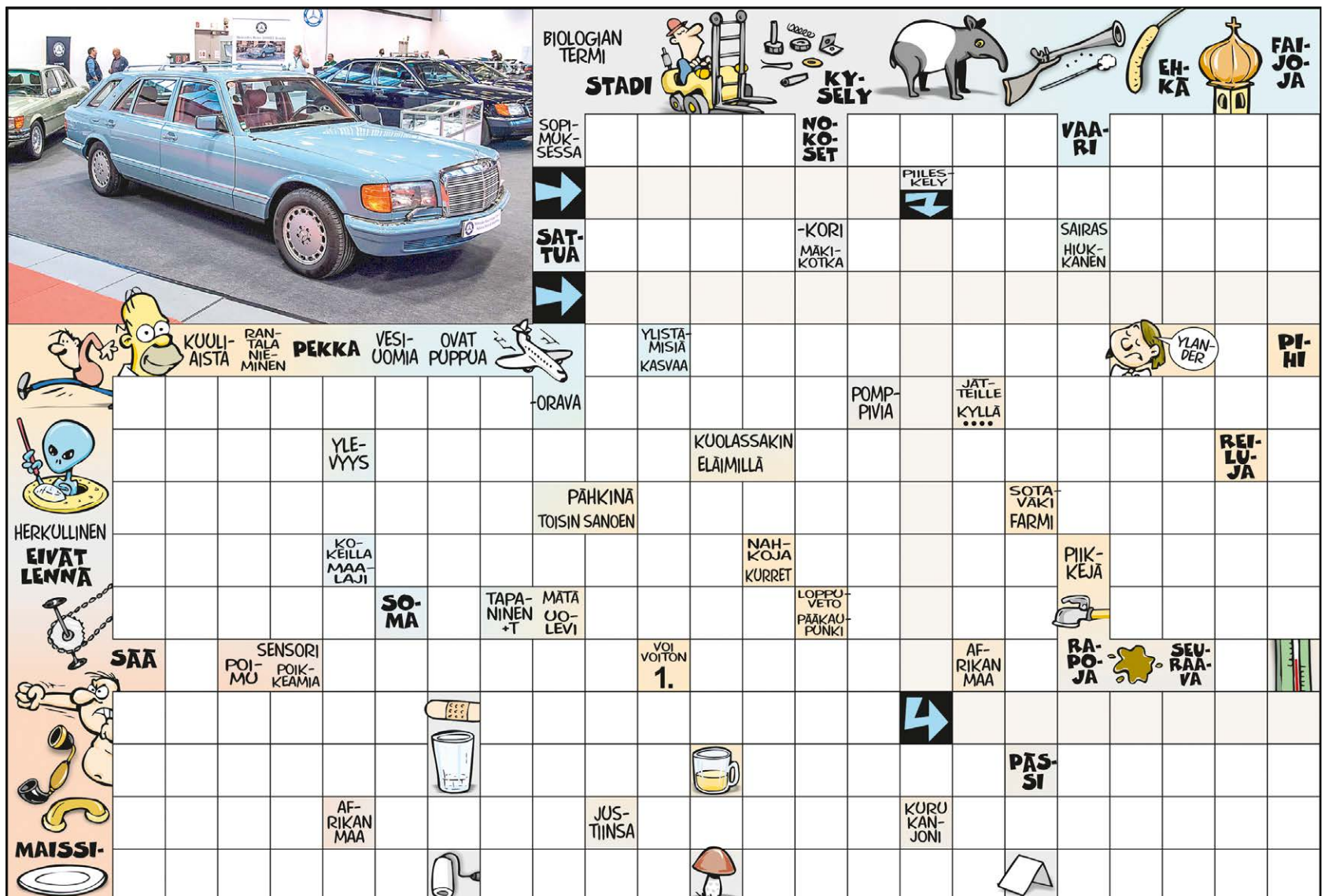
Lähetä ristikon ratkaisu 19.2. mennessä osoitteeseen AKT-lehti, PL 313, 00531 Helsinki. Kuoreen tunnus "Ristikko 1/2026". Ristikon oikein ratkaisseiden kesken arvotaan reppu.

Ristikon 7-8/2025 oikein ratkaisseiden kesken arvotun repun voitti **Irma Kuusisto** Tampereelta.

Onnea voittajalle ja kiitos jälleen kaikille kymmenille osallistujille!

Ristikon
PALKINTONA
reppu!

Ristikon 7-8/2025 ratkaisu

[illegible]

NIMI:

OSOITE:

PUHELINNUMERO:

KULTTUURIVINKKI

Kahden kirjoittavan miehen tie: suosio kuitenkin tärkeintä

TEKSTI Jaakko Takalainen

Maailman muuttaminen on vaikeaa ellei mahdotonta, ja Suomenkin kääntäminen uusille urille on vaikeaa. Kirjoittamalla sitä voi yrittää.

Yksi tapa on kirjoittaa lehtiin, perustaa niitä ja johtaa kokonaista mediajättiä. Toinen tapa on käsikirjoittaa näytelmiä, tehdä TV-ohjelmia, tuottaa faktaa ja fiktion kirjoja.

Aloitetaan lehtimiehestä: **Kari Kivelä** (s. 1959) perusti 1983 musiikin erikoislehden Rumban. Sitä ennen nuori punkkari oli tehnyt kopiokoneella pienlehtiä. Parhaiten hänet tunnetaan yhtenä City-lehden perustajista vuonna 1986. City halusi avata Kekkoslovakiaksi jähmettyneen Suomen kaupunkimaiseen

vapaa-aikaan ja nautintoon keskittyväksi nuorten esiintymislavaksi. Esikuvana oli Nöjesguiden Tukholmasta. Kivelä kavereineen onnistui: nuorison viihdeoppaalle löytyi markkinarako.

Englantilainen **Neil Hardwick** (s. 1948) tuli Suomeen 1969 ”rakkauden perässä”. Alun lyhyen kieltenopettajavaiheen jälkeen hänen elämäntehtäväkseen tuli suomalaisen TV-viihteen nostaminen Severi Suhosen tekohampaiden kalistelun ja Uuno Turhapuron spedeilyn alhosta. TV2:n *Tankki täyteen* (1978-1980) ja *Reinikainen* (1982-83) räjäyttivät potin. Suosio mahdollisti taiteellisemman *Pakanamaan kartan* (1991) tekemisen. Ja kas: Suomen

Neil Hardwick,
Poistetut
kohtaukset/
Muistelmat,
WSOY 2025



tv-viihde nosti tasoaan englantilaisiin maustein.

Siinä missä Kivelä kirjoittaa sujuvaa suomea toimittajana tunnetuimman luomuksensa nykyisen Iltalehden (”Suomen suurin digitaalinen uutismedia”) tyyliin, Hardwick kirjoittaa koukeroisemmin, taiteellisen ilmaisun kautta.

Molemmilla on runsas työsarja muuallakin (Kivelällä ansiokas johtajuus mediakonserni Almassa, Hardwickillä menestyksekkäs ura teatteriohjaajana ja kirjailijana), mutta Suomen muuttaminen on heidän suurin ansionsa.

Keskeisintä molempien kaikessa toiminnassa on ollut suosion, kansan suurten joukkojen ymmärryksen,



Kari Kivelä,
Punkkari &
mediapomo,
Otava 2025

saavuttaminen. Kari Kivelän kirjassa asiat tapahtuvat työn kautta, Neil Hardwickilla hyvin henkilökohtaisten sattumusten ja katastrofien kautta.

Teoksia voi lukea hyvin rinnakkain, ne piirtävät jatkumon Suomen muuttumisesta 1970-luvulta nykypäivään. Kivelälle erikoispisteet Suomen pääministerien pikakuvista, Hardwickille äärimmäisestä ja kirkkaasta henkilökohtaisuudesta. ●

Oikaisu. Toisin kuin Kulttuurivinkissä (AKT-lehti 7-8/2025) kirjoitettiin Helsingin kaupunginteatterin *Kuka kaappasi auringon?* -näytelmä ei perustu Mauri Kunnaksen Koirien kalevalaan (1992), vaan miehen sammimiseen kirjaan vuodelta 2021.



AKT-lehti tekstaa 3 min sitten

Työministeri Matias Marttinen

AKT-lehti kiittää oikeuskansleria, joka pysäytti ministeri Marttisen hankintalakiesityksineen viime minuutilla.

Kansleri on oikeassa: lait pitää valmistella kunnolla.

Kun Matias otat happea lakisi kanssa, muista että hankinnoissa pitää pystyä noudattamaan työehtoja. Joukkoliikennettä ei saa kilpailuttaa niin, etteivät kuljettajat ehdi töissä vessaan, tai palautumaan työvuorojen välillä.

Nyt pitää olla kunnollista!

Terv AKT-lehden toimitus



Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry on n. 38 000 jäsenen ammattiliitto ja vahva edunvalvoja. Liiton jäsenet työskentelevät autoliikenne-, ahtaus-, säiliö-, auto- ja öljytuote-, matkailu-, huolinta- ja liikenneopetusaloilla sekä huoltokorjaamoissa, terminaaleissa ja lentokoneiden matkustamoissa. Jäsenet kuuluvat ammattiosastoihin, jotka ovat puolestaan AKT:n jäseniä.

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry

John Stenbergin rantaa 6,
00530 Helsinki

Postiosoite:
PL 313, 00531 Helsinki
akt.fi

Toimisto avoimena:
Katso akt.fi/yhteystiedot

Jäsenrekisteri:
Puhelinpäivystys 09 6131 1244

Työsuhdeneuvonta:
Puhelinpäivystys 09 6131 1222

ALUETOIMISTOT

Etelä-Suomen aluetoimisto
Viherniemenkatu 5, 00530
Helsinki
09 6131 1400
09 6131 1401
09 6131 1402

Länsi-Suomen aluetoimisto
Maariankatu 6 b, 20100 Turku
02 450 1540
02 450 1541

Sisä-Suomen aluetoimisto
Rautatienkatu 10, 6. krs, 33100 Tampere
03 230 1510
03 230 1515

Itä-Suomen aluetoimisto
Kauppakatu 32, 3. krs, 80100 Joensuu
013 5111 410
013 5111 411

Pohjois-Suomen aluetoimisto
Isokatu 30, 4. krs, 90100 Oulu
08 870 1440
08 870 1441

AKT

AKT:n ilme on
muuttumassa.
Seuraa viestintää!

**On OK
kuulua
liittoon.**

P.S. Työnantajatkin kuuluvat

akt.fi/jasenyys