

AKT

3

20.05.2025

KÄSENLEHTI

AUTO- JA KULJETUSALAN TYÖ

akt.fi

AKT 120 vuotta

12

Sähköbussit vaativat kuljettajan ja huollon yhteispeliä s. 22

4 AHTAAJAN TYÖPÄIVÄ
Ahtaus edellyttää tiivistä
kommunikointia

12 HCT-YHDISTELMÄ
Parkkipaikkaa ei löydy
joka kulmalta

24 ALKOHOLI JA TYÖ
Missä testien raja, kuuluuko
vapaa-aika työnantajalle?

SISÄLTÖ

AKT

AUTO- JA KULJETUSALAN
TYÖNTEKIJÄLIITON JÄSENLEHTI

3 | 2025

KANNESSA Jaakko Lehtiniemi

Kuvaaja Tero Talvio



- 4** Ahtaaja puhuu ja purkaa
- 8** Osasto 001 juhlii 90-vuotistaivalta
- 10** Kesähelteet riski myös kuljettajalle
- 12** HCT-rekka ei mahdu hevillä parkkiin
- 14** Läpituntipalkalla menettää tonneja
- 16** Alue- ja kuntavaalit – onnea valituille!

- 18** TES-kierroksella lisää ratkaisuja
- 22** Sähköbussien huollossa riskinä jännitteet
- 24** Uusi testi kertoo pomolle, ryypäsitkö lomalla
- 25** Kolumni: PEth-testaus ja ajoterveys
- 26** Oikeutta työntekijöille 3/3 Työtuomioistuim

- 28** Kuorma-autopäivät Oulussa
- 32** Yhteisöllisyys vetonaulana tes-koulutukseen
- 34** Elbussars högspänning risk för installatörer
- 37** Kesäduunari-info palvelee koko kesän
- 41** Taistelutahto syntyi työelämän kurjuudesta

VAKIOT: 3 Pääkirjoitus | 10 Takkunen | 11 Liiton kolumni | 15 Puhetta taloudesta | 27 Juristic Park | 30 A-kassa | 21 Maailmalta | 36 Koulutuspalsta | 38 Osastot toimivat | 44 Viihdevaihte

MUISTATHAN
AKT 4/2025
ilmestyy
25.6.



TOIMITUS

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

• Aineistot toimitukseen:
toimitus@akt.fi

PÄÄTOIMITTAJA

Sini Silvän
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 2024

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 2025

Nro	DL osastot ja ilmoitusvaraukset	Aineisto- pv	Ilmestyy
1	16.1.	21.1.	4.2.
2	6.3.	11.3.	25.3.
3	29.4.	6.5.	20.5.
4	5.6.	10.6.	25.6.
5	21.8.	26.8.	9.9.
6	25.9.	30.9.	14.10.
7-8	13.11.	18.11.	2.12.

Yhteiset ja omat arvot

Harva miettii arvojaan. Jos arvot eivät kuitenkaan kohtaa, parisuhteessa, työelämässä tai naapurin kanssa, syntyy epämiellyttävä tunne. Jotain, mistä ei oikein saa edes kiinni, on pielessä.

TYÖELÄMÄN PERUSARVOJA ovat ystävällisyys ja toisten ihmisten kunnioittaminen. Niitä voisi toivoa poliitikoiltakin.

Suomen hallituksen toiminta viimeisten kahden vuoden ajan on aiheuttanut tunteen, että jokin hiertää. Suomalaisen yhteiskunnan perusarvot, hyvinvointivaltio, se että heikoimmassa asemassa olevasta pidetään huolta, on kadotettu. Suomelle ovat olleet tyypillisiä suhteellisen pienet tulo- tai ainakin toimeentulorot. Kaikista on pidetty huolta.

Nyt on piittaamattomasti annettu lapsiperheköyhyiden kasvua. Huono-osaisuus on lisääntynyt.

Hallituspuolueiden arvomaailmassa on ilmeisen helppo säästää ja leikata yhteiskunnan heikoimmilta. Sen sijaan yritystukiin, joita voisi pitää

yritysten omana toimeentulotukena, hallitus ei ole kyennyt puuttumaan. Rahamaailma on hallitusta henkisesti lähempänä kuin toimeentulotukirajalla olevat ihmiset.

AMMATTIYHDISTYSLIIKETTÄ hallituksen toimet ovat yhtenäistäneet. Arvoista, kuten solidaarisuudesta, ei ole luovuttu.

Yksi esimerkki siitä ovat vuoden takaiset pitkät lakot satamissa. Niiden aikana AKT ja muut liitot saivat kovaa kritiikkiä. Samalla oli pakko pohtia, ovatko hallituksen tehtailemat työelämäheikenykset asia, jonka merkitys vain AKT:ssa ja SAK:n liitoissa ymmärrettiin? Nyt, kun muutokset alkavat konkretisoitua niiden vaikutuksiin havahdutaan laajemmin, muissakin liitoissa ja keskusjärjestöissä.

Arvoja ja solidaarisuutta voi arvioida konkreettisesti vientivetoiseen palkkamallin osalta. Hallitus vei sen läpi. Yllättäen tuloksena on keskitetympi palkkaratkaisu kuin koskaan.

Sini Silvän
päätoimittaja



SAK linjasi yhtenäisen palkkatavoitteen syksyllä 2024, mukana päättäväisessä linjauksessa oli myös AKT. Tavoite kerrottiin ääneen, mikä herätti ison keskustelun julkisuudessa. Palkkatavoitteen eteen toimittiin SAK:n liitoissa määrätietoisesti ja yhdessä. Me AKT:ssa olemme onnistuneet saamaan tavoitteet läpi neuvottelemalla. Solidaarisesti, yleiskorotuksina kaikille.

JÄLKIKÄTEEN ARVIOITUNA kaikki suomalaiset palkansaajat, kaikissa keskusjärjestöissä ja koko Suomen kaikissa maakunnissa – saavat kiittää palkankorotuksistaan SAK:n linjausta. Myös AKT:lle voi antaa ison taputuksen hartiolle siitä, että palkkapussi seuraavien vuosien aikana nousee 7,8 prosentin verran. Vientimalliin pakottaminen hitsasi SAK:n yhteen ja sai liitot vetämään linjaa koko Suomen palkkaratkaisuille. Olisimmeko tästä ylpeitä?

Hallitus on yrittänyt heikentää ay-liikettä, mutta on vahvistanut sen arvoja. ●

Gemensamma och egna värderingar

ÖVERSÄTTNING
Kenneth Liukkonen

Få tänker på sina värderingar. Men om värderingarna inte är delade, i parförhållande, i arbetslivet eller med grannen, uppstår en obehaglig känsla. Något är på tok, som man inte ens riktigt kan sätta fingret på.

ARBETSLIVETS GRUNDVÄRDERINGAR är ödmjukhet och respekt för andra människor. Det kunde förväntas också från politiker.

Finska regeringens agerande under de senaste två åren har skapat en känsla av att något inte är så bra. Finländska samhällets grundvärden, välfärdsstaten och faktumet att de mest utsatta tas hand om, har förlorats. Finland har varit känt för relativt små inkomstklyftor eller åtminstone utkomstskillnader. Alla har blivit försörjda.

I regerande partiernas värderingar är det lätt att spara och skära från de svagaste i samhället.

Däremot har regeringen inte kunnat ingripa i företagsunderstöd, som kan betecknas som företa-

gens utkomststöd. Finansvärlden är när och kär för regeringen, inte finländarna som lever vid utkomstminimum.

REGERINGENS AGERANDE har däremot gjort fackföreningsrörelsen till ett mera enhälligt. Värderingar såsom solidaritet, har inte övergetts.

Ett exempel på detta är de långa hamnstrejken för ett år sedan. Då fick AKT och andra fackföreningarna hård kritik. Samtidigt var det nödvändigt att fundera om regeringens lagförändringar betydande försämringar i arbetslivet, endast har betydelse för AKT och FFC:s föreningar? Nu när försämringarna börjat ta form, märks det också i de andra centralorganisationerna.

Värderingar och solidariteten kan jämföras i samband med den exportledda lönomodellen. Regeringen tog den i mål. Förvånansvärt ledde detta till en mer centraliserad lönelösning än någonsin.

FFC beslöt lönemålet på hösten 2024, också AKT var med i att utforma riktningen. Målet berättades öppet och det väckte stor offentlig debatt. Föreningarna i FFC jobbade målmedvetet och gemensamt för lönemålet. På AKT har vi lyckats få målet skapat genom överenskommelse. Solidariskt, som en allmän höjning.

NU I EFTERHAND kan alla finländska anställda, oberoende centralorganisationen, runtom i Finland, tacka FFC:s ställningstagande för deras lönehöjningar. Också AKT kan ges en applåd för att lönepaketet medför en 7,8 procents ökning under närmaste åren. Genom att påtvinga exportmodellen, enades FFC och fick fackföreningarna att ta ställning till en avtalslösning gällande hela Finland. Kunde vi vara stolta över detta?

Regeringen har försökt försvaga fackföreningsrörelsen, men har däremot förtydligat dess värderingar. ●



Ahtaaja puhuu ja purkaa

Ville Helenius tekee työvuoronsa usein jatkuvan kiireen keskellä.

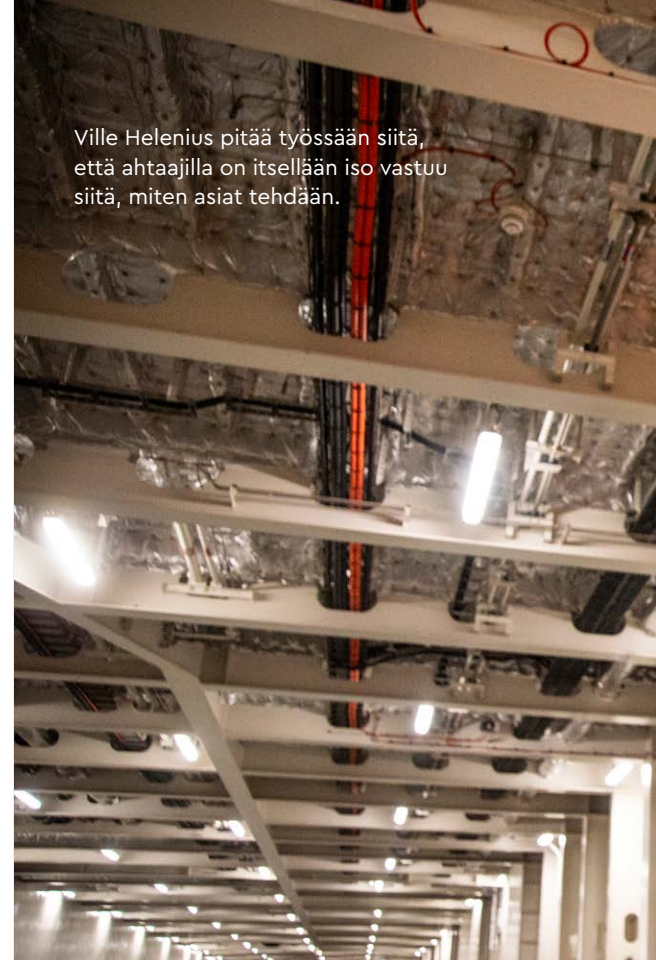
TEKSTI JA KUVAT **Mikko Perttunen**

Ville Helenius ajautui ensimmäistä kertaa satamaan töihin jo armeijan jälkeen.





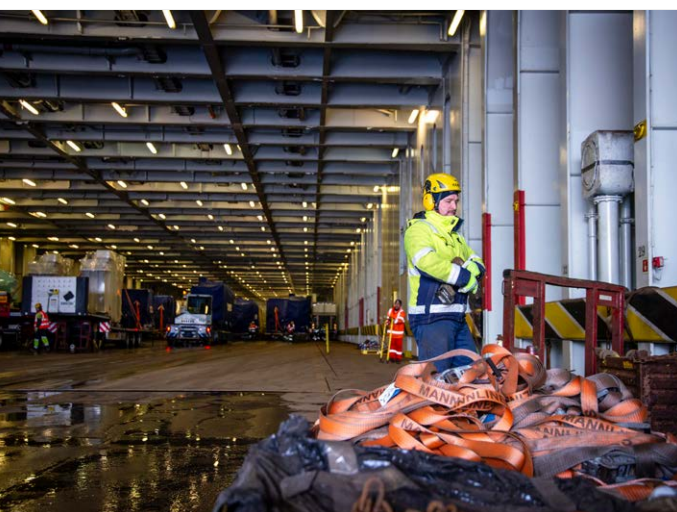
Finnlinesin Finnsirius-matkustaja-autolautta on juuri saapunut Naantalın satamaan.



Ville Helenius pitää työssään siitä, että ahtaajilla on itsellään iso vastuu siitä, miten asiat tehdään.



↑ Lasti siirtyy nopeasti ulos laivasta, ja toiseen suuntaan menevä lasti viedään yhtä nopeasti paikalleen.



↑ Rahtilaivassa työympäristö on hyvin erilainen kuin autolautassa.

KELLO 6.30 Ville Heleniuksen työvuoro alkaa, ja vain puolisen tuntia myöhemmin Finnlinesin Finnsirius-autolautta saapuu Naantalın satamaan.

Sitten alkaa räihinä.

Rekat vyöryvät autokannelta maihin, hyttisiivoajat säntäilevät toiseen suuntaan ja ahtaajat valmistautuvat omaan tehtäväänsä.

– Heti kun laivaan pääsee sisään ja rekkaliikenteeltä pääsee töihin, ryhdymme purkamaan ja mahdollisesti samaan aikaan lastaamaan laivaa, Helenius sanoo.

AHTAAJAT LIIKUTTELEVAT enimmäkseen rekkojen irtoperiä, mutta lastina Suomeen voi tulla myös henkilöautoja, työkoneita ja muuta vastaavaa.

– Suomesta taas lastaamme kyytiin välillä jotain erikoislaitteita, kuten metsäkoneita, Helenius sanoo.

–Sitä työ oikeastaan kaikessa lyhykäisyydessään on, hän jatkaa.

Vaikka ajatus on yksinkertainen, ja joka päivä on oma lastaussuunnitelmansa, saattaa työ ulkopuolisen silmiin näyttää kaoottiselta. Purun ja lastauksen on tapahduttava tiettyssä aikaikkunassa, koska laivalla on oma lähtöaikataulunsa. Rekkakuskit jäävät jumittamaan välillä niille sijoilleen.

Ajorampin sisääntulolle tientukkeeksi jäänyt kuljettaja saakin ahtaajalta tulikivenkatkuisen palautteen ja jatkaa kiltisti matkaansa.

OLENNAISTA ON KOMMUNIKAATIO. Se on työn toimivuuden kannalta Heleniuksen mukaan ehkä kaikkein tärkein asia.

– Me ahtaajat käymme koko ajan keskenämme keskustelua siitä, että mitä tehdään ja missä järjes-

tyksessä. Kommunikoimme myös laivan suuntaan, mitä tuodaan sisään ja milloin.

Helenius muistuttaa, että kommunikaation merkitys on laajennettavissa tietysti mihin tahansa työyhteisöön tai organisaatioon.

– Niin kauan kuin kommunikaatio on hyvää, on työympäristökin yleensä hyvä.

Vuoron työntekijät sopivat keskenään, kuka ajaa koneita ja kuka kiinnittää lasteja. Helenius sanoo, että koneella ajaminen ei yleensä ole kaikkein halutuinta puuhaa.

– Itse pidän siitä. Ehkä parasta työssä on juuri se, että saamme keskenään miettiä kaiken ja meillä on iso vastuu siitä, että asiat menevät niin kuin pitää. Olen ollut niin kauan töissä, että jos joku tulee sellän taakse käyttämään, se ei ainakaan nopeuta työtä millään tavalla.

AHTAAMINEN ONKIN ennen kaikkea ryhmätyötä, jossa tiimin pitää toimia. Jos joku porukasta menettää paineen alla hermonsa, ei tilanne helpotu.

– Kun on pakko keskittyä koko ajan intensiivisesti, niin alkaa väistämättä väsyä. Silloin voi tulla tilanteita, joissa joku alkaa turhautua.

Tiukasta aikataulusta huolimatta liikaa ei voi kiihrettiä. Valtavien koneiden ja lastien liikuttelussa on huomioitava turvallisuus.

Helenius myöntää, että työtahti ja vauhti ovat välillä ehkä liiankin kovia.

– Jos alkaa nopeuttaa työtä, on siitä usein enemmän haittaa kuin hyötyä. Vauhtia myös tiputetaan, jos ei oikeasti ole kiire.

Mikäli kaikesta huolimatta jokin asia menee pieleen, se täytyy vain hyväksyä.



Ahtaajat siirtävät Naantalín satamassa rekkojen irtoperiä laivaan.

Nyt esimerkiksi autokannella lastattiin virheellisesti jätekontteja, jotka niistä leviävän hajun ja niistä mahdollisesti valuvan nesteen vuoksi olisi lastattava ulkokannelle. On siis aloitettava alusta. Laivan kanssa on aina erikseen sovittu, mihin esimerkiksi myrkylliset aineet lastataan.

– Tällaiset ovat usein pelkkää huolimattomuutta, ja niitä väistämättä välillä käy. Viime viikolla itse mokasin trailerin kanssa, joka olisi pitänyt viedä eri kannelle. Olin vain niin väsynyt, etten noteerannut asiaa. Tärkeintä näissä on se, että asia huomataan mahdollisimman nopeasti, Helenius sanoo.

Aina kaikki tavara ei vain syystä tai toisesta ehdi kyytiin. Joskus lastia on tulossa laivaan poikkeuksellisen paljon, ja silloin aikataulu saattaa ahtaajien kiirehtimisestä huolimatta pettää. 12 tunnin päästä tulee kuitenkin seuraava purkki. Mikäli laiva lähtee myöhässä, se joutuu kirimään aikataulua ja kuluttaa enemmän polttoainetta.

– Kaikki laivassakin ymmärtävät, että teemme sen minkä pystymme. Ei kukaan tule huutamaan ja rähjäämään.

Nytkin lastia on kyllä paljon, mutta siitä huolimatta ei suurta hätää onneksi pääse syntymään.

Lastaus saadaan vihdoin puoli kymmeneltä valmiiksi. Finnsiriuksen lähtöajaksi on merkitty 10.00.

TYÖ ON USEIN RASKASTA. Ahtaajan työ voi olla hyvin erilaista eri satamissa, ja samassakin satamassa voi olla hyvin erilaisia työtehtäviä.

Rasitus ei ole ainoastaan fyysistä vaan myös henkistä.

Helenius on sitä mieltä, että liitonkin pitäisi ajaa enemmän näitä asioita, kun se neuvottelee työsopimuksista.

– Johtamiseen pitäisi panostaa enemmän, ja liitossakin pitäisi ehkä ymmärtää, että työnantajilta pitäisi vaatia esimiesten kouluttamista siihen, mistä työmotivaatio ja työhyvinvointi muodostuvat.

LOUNASTAUON JÄLKEEN Helenius siirtyy Turun satamaan lastaamaan Italian lipun alla seilaavaa rahtilaiva MS Freyaa.

– Tämä on kyllä ihan oma juttunsa, Helenius myöntää heittäen raskaan ketjun olalleen.

Ero Finnlinesin aluksen verrattain siisteihin autokansiin ja selkeään lastiin on melkoinen. Ketjut kalisevat, koneet huutavat ja nenään kulkeutuu meren ja ruosteen haju.

Laivassa kulkee puutavaraa, metsäkoneita, traktoreita, paloautoja, kaivoskoneita, moottoreita, muuntajia ja yhtä jos toista konepajatuotetta. Kaikenkarvaista isokokoista tavaraa, mitä Suomesta viedään ympäri maailmaa.

– Lasti lähtee isommille merille, ja siksi se kiinnitetään paremmin, ja tavaraa on myös ihan eri tavalla. Kun laiva lähtee, ryhdytään jo valmistelemaan seuraavaa.

HELENIUS PÄÄTYI satamaan ensimmäisen kerran jo armeijan jälkeen 1990-luvun loppupuolella.

– Etsin vain jotain kesätöitä tai vastaavaa silloin. Eihän minulla vielääkään ole tarkoitus jäädä tänne, mutta alan huomata, ettei tässä iässä vaihtaminen ole enää niin yksinkertaista.

– Onhan tämä välillä tylsää ja raskastakin, mutta oma vapautensa tässä on kuitenkin.

Ura siis jatkuu, mutta kello 15 Helenius lyö työpäivän pulkkaan. ●



↑ Ville Helenius toteaa, että työmotivaatioon ja työhyvinvointiin pitäisi kiinnittää enemmän huomiota.



↑ Ville Helenius työskentelee Turun ja Naantalín satamissa.



↑ Veikko Kälviäinen aloittaessa työuransa kuljettajilta edellytettiin arvokkaan oloista ulkoasua ja hän saapuikin juhlatilaisuuteen vanhaan työasuunsa pukeutuneena.



↑ AKT:n puheenjohtaja Ismo Kokko onnittelee yksikymppisen osaston 001 puheenjohtaja Henna Heijaria.

Ammattiyhdistys syntyi, kun linja-autonkuljettajien mitta oli täynnä

90 vuotta sitten Kotkan linja-autonkuljettajat saivat tarpeekseen ja perustivat ammattiyhdistyksen, josta sittemmin tuli osasto numero 001. Nyt Kotkassa oli aika juhlia ja katsoa eteenpäin ajatuksella, että nuorille annetaan vastuuta.

TEKSTI **Elinä Talvio** KUVAT **Tero Talvio**

Kotkan osaston 001 juhlissa arvovieras **Veikko Kälviäinen** on yhtä vanha kuin osastokin, 90-vuotias.

Hänen työnsä alkoivat kesätöistä vuonna 1959 ja heti alkuvaiheessa tilanne oli kireä. Kilpailevien liittojen välit olivat tulehtuneet. Osa kuljettajista lakkoili ja osa kävi töissä riippuen siitä, kumpaan liittoon he kuuluivat.

Kälviäinkin osallistui sittemmin itse suurlakoon vuonna 1971.

Hän näki ajan, kun linja-autojen rahastajat katosivat. Rahastajat olivat

enimmäkseen naisia, ja työn hävittyä moni kävi kuljettajakurssin ja siirtyi rahalippaan takaa ratin taakse.

Kälviäinen pääsi tilausajojen kuljettajana näkemään myös Eurooppaa. Kommelluksilta ei aina välttytty, kun kielitaidoton kuljettaja joutui tekemisiin paikallisviranomaisten kanssa.

Yhdistyksen historiaan perehtynyt **Tauno Tuomisalo** kertoi yleisölle, että suurlakko 1971 oli osastolle kova isku. Moni jäsen koki, että lakon päättäneen sopimus oli luokattoman huono, ja 400 jäsenestä puolet erosi yhdistyk-

sestä. Nykyään osasto 001:n aktiivijäsenmäärä on taas 400 tienoilla ja eläkeläisjäseniä on 150. Tuomisalo näkee 90 vuoden takaisessa ilmapiirissä paljon samaa kuin nykypäivässä.

Puheenjohtajan terveiset juhlaan tuonut **Ismo Kokko** korosti, että osastojen jäsenten arkisten työelämäpulmien pohjalta muodostuu se, mitä asioita liitto ajaa.

– Osastojen tulee ottaa nuoret en-
tistä enemmän mukaan toimintaan ja antaa heille vastuuta, sillä vain siten ammattiyhdistykset voivat pysyä ajan

hermolla, Kokko sanoi. Hän kehotti kysymään nuorilta, mitkä heidän mielestään ovat ajan haasteita ja vastaamaan niihin.

Valtakunnanpolitiikan osalta Kokko totesi, että viime eduskuntavaalit osoittivat sillä olevan väliä, mikä puolue saa päättää työntekijöiden asioista.

– Eduskuntavaalit ovat työelämävaalit. Työnantajat eivät enää samassa määrin halua sopia työntekijäliiton kanssa vaan haluavat siirtää työehdot työlakeihin, joten työelämän kannalta on suuri merkitys sillä, keitä eduskunnassa istuu. ●

Kuljettajat järjestäytyivät, kun sille oli tarve

90 vuotta sitten työnantajat olivat jo yhdistyneet liitoksi ja kuljettajista tuntui, että heitä kyykytettiin. "Ylitöistä ei maksettu mitään ja kesäaikana tehtiin vapaapäivinäkin tilausvuoroja, eikä niistä saatu korvauksia", kuvailtiin tilannetta.



↑ Osaston kesäviettopaikka Saunasaari on monen jäsenen suosikki. Kuva vuosien takaa.

Kotkaan perustettiin kuljettajien ammattiyhdistys vuonna 1935. Liittoon yhdistys liittyi vasta pari vuotta myöhemmin. Moni jäsen pelkäsi ensin työnantajan ja muiden ihmisten reaktioita, ja halusi siksi pitää matalaa profiilia. 1930-luvun oikeistolaisessa ilmapiirissä ammattiyhdistysliikkeeseen kuuluminen vaati rohkeutta. Väli rauhan aikaan vuonna 1941 yhdistys laajeni niin että mukaan tulivat kuorma-autonkuljettajat.

Miesten maailma avautui naiskuljettajille

Kuljettajat olivat alkuun miehiä. Asen-

teen taustalla oli hevosaikainen ajuri-asetus, jonka mukaan naisia ei otettu ajureiksi. Sodan jälkeen naiset tulivat työelämään ja Suomen ensimmäinen naiskuljettaja oli Anni Barkas, "Parkkos-Anni". Historiikissa muuan työtoveri muistelee, että Barkas "nousi katolle ketterästi kuin mies ja säkit lentelivät kevyesti". Linja-auton kyydissä kulki ihmisten lisäksi säkeittäin tavaraa paikasta toiseen. Sotien jälkeen polttoaineesta oli pulaa, joten moni auto kulki häkäpöntöillä. Häkämyrkytys olikin yksi kuljettajien ammattitautteja. Yksi liiton ajamista asioista oli häkäpönttöjen korvaaminen muulla polttoaineella.

Ykköseksi haluttiin ja homma hoidettiin

Vuonna 1948 liitto nautti liitoksisaan, kun kommunistit ja sosialidemokraatit kävivät valtataistelua liiton sisällä. Kotkan osasto erosi liitosta ensimmäisenä. Muutamien yhdistysten voimin perustettiin uusi, kilpaileva liitto. Kuljetusalan ammattiliittoja oli nyt kaksi. Osastot numeroitiin siinä järjestyksessä kuin ilmoitukset liittymisestä saapuivat ja Kotkan Autoalantyöntekijäin yhdistys halusi ehdottomasti numeron 1. Yhdistys järjesti kokouksen pikavauhtia ja veivät paperit suoraan liiton toimistoon



↑ Osaston 50-vuotisjuhlien yhteydessä neljä vuosikymmentä sitten kisailtiin monessa lajissa.

Helsinkiin. Imatralaiset myöhästyivät vain hieman ja saivat numeron 2. Muut osastot tyytyivät siihen vauhtiin, millä posti kuljetti paperit perille. ●

Lähteenä käytetty Lauri Honkasen kirjaa Autokuljetusten ykkönen (2005)

Kesähelteet riski myös kuljettajalle

Työskentely kuumassa heikentää työviihtyvyyttä ja voi lisätä tapaturmien riskiä. Ensimmäiset hellepäivät ovat yleensä haastavimpia, sillä keho sopeutuu lämpöön hitaasti. Työturvallisuuslain mukaan työnantajan tulee minimoida kuumuudesta aiheutuvat haitat. Itsekin voi esimerkiksi lisätä veden juomista, jotta olo helpottuu.

TEKSTI **Hannele Siika-aho** KUVA **Anna Ralli**

Kun työskennellään kuumassa sydämen syke nousee, koska elimistö pyrkii vapautumaan lämpökuormasta hikoilemalla. Runsas hikoilu vaikuttaa elimistön neste- ja suolatasapainoon, ja työntekijä voi tuottaa hikeä jopa litran tunnissa. Jos tätä menetettyä nestettä ei korvata juomalla, elimistö kuivuu. Se taas kuormittaa verenkiertoa, nostaa kehon lämpötilaa ja lisää lämpö sairauksien riskiä.

Kuumatyö voi altistaa työntekijän lämpö sairauksille, kuten lämpöpyörtymiselle ja -uupumiselle. Ensimmäiset merkit liiallisesta kuuma-altistuksesta ovat väsymys, päänsärky ja huonovointisuus. Kuumuus voi myös heikentää tasapainoa.

Lyhytaikaisesta kuuma-altistuksesta ei yleensä ole vakavaa haittaa perusterveelle ihmiselle. Mutta jos työpaikan lämpötila on yli 28 °C, työnantajan täytyy rajoittaa työntekijöiden työskentelyaikaa.

Jos lämpötila on 28–33 °C, työntekijä saa työskennellä kuumassa enintään 50 minuuttia tunnissa. Jos lämpötila on yli 33 °C, työskentelyaika kuumassa on enintään 45 minuuttia tunnissa. Näissä tilanteissa työntekijän täytyy voida työskennellä 10–15 minuuttia tunnissa viileämmässä tilassa tai pitää taukoja viileässä.

Mikäli auton ilmastointi on puutteellinen, myös kuljettaja voi altistua kuumille lämpötiloille.

– Ilmoita työnantajalle ja työsuojeluvaltuutetulle, jos työpaikkasi lämpöolot poikkeavat merkittävästi annetuista suosituksista. Jos työnantajalla ei ole mahdollisuutta teknisin ratkaisuin vähentää kuormitusta, tulee työtä tauottaa edellä esitetyn mukaisesti, neuvoo työsuojelutoimitsija **Pasi Ritokoski**.

Myös omilla toimilla voi pyrkiä vaikuttamaan jaksamiseen.



– Jos työskentelet kuumissa oloissa, voit vähentää lämpörasitusta valitsemalla työhön sopivan kevyen ja väljän vaatetuksen, mikäli mahdol-

lista, sekä nauttia riittävästi nestettä useita kertoja tunnissa. Tauot tulee mahdollisuuksien mukaan viettää viileässä, Ritokoski tiivistää. ●

Oikaisu

AKT-LEHDEN 2/25 jutussa "Energiaa kovien pallojen salista" oli mainittu **Jere Junkkarin** valiokunnaksi järjestö- ja koulutusvaliokunta. Oikea valiokunta on nuorisovaliokunta. Pahoittelemme virhettä. ●



On OK

kuulua

liittoon.

ps. Työnantajatkin kuuluvat.

TAKKUNEN

PIIRTÄNYT **Timo Takkunen**



262 miljoonaa syytä kuulua ammattiliittoon

Pitkään jatkuneet AKT:n työehtosopimusneuvottelut ovat tätä kirjoitettaessa jo loppusuoralla. Kaksi sopimusalaa on vielä auki, joiden uskon myös menevän maaliin, ennemmin tai myöhemmin. Toivottavasti jo kirjoituksen julkaisuhetkellä. Meidän suurin saavutuksemme tällä kierroksella ovat selvästi kattavat palkankorotukset kaikille.

AKT:N SOPIMUSALOILLA työskentelee karkeasti ottaen noin 50 000 työntekijää. Tekemillämme sopimuksilla on siis valtava taloudellinen arvo. Tilastokeskuksen palkkarakennetilaston mukaan kuljetusalan työntekijöiden keskipalkka on pyöreästi 3200 euroa kuukaudessa. Siis varsin hyvä ja objektiivinen lähtökohta tähän laskentaan.

AKT:n neuvottelemat uudet sopimuskorotukset nostavat palkkoja 7,8 %, mikäli viimeinenkin optiovuosi toteutuu. Se tekee yhteensä kolmessa vuodessa keskimäärin reilut 5250€ enemmän työntekijää kohden, kun korotusajankohdat otetaan huomioon. Kaikki korotukset eivät tuki tule heti kauden alussa.

Seuraavaan neuvottelukierrokseen lähdetään kuitenkin jokaisen kohdalla selvästi korkeammalta tasolta, koska me olemme neuvotelleet jäsenillemme vain yleiskorotuksia, jotka tulevat kaikille.

Kun kaiken edellä mainitun laskee yhteen, on kuljetusalan työntekijöillä 262 000 000 erittäin hyvää syytä järjestäytyä ammattiliittoon, AKT:hen. Sen verran sopimuksilla siirtyy rahaa työnantajilta

työntekijöille. Työehtosopimusten ansiosta. Ja se puolestaan on ainoastaan vahvan ammattiliiton, meidän jäsentemme, ansiota. Kaikille yhteensä, eikä ketään jätetä yksin.

SUOMALAISESSA JÄRJESTELMÄSSÄ työehtosopimuksilla on mahdollisuus ulottaa palkankorotukset koskemaan kaikkia alan työntekijöitä. Tämä on yleissitovuuden ansiota – jos siis alalla sellainen sopimus löytyy ja järjestäytyminen on



Varmaa on se, että jos jokainen ajattelee toimivansa yksin, vain muutamat pärjäävät. Osa jää kokonaan ilman.

riittävää. Meillä AKT:ssä valtaosa sopimuksista on yleissitovia.

Voidaan siis sanoa, että AKT tuo hyvää jokaiselle alojemme työntekijälle, riippumatta siitä kuuluuko hän liittoon vai ei. Myös heille, jotka eivät jostain syystä halua liittoon kuulua.

Valitettavasti vain yhä enemmän varsinkin sosiaalisessa mediassa näkee kommentointia, jonka



ISMO KOKKO
AKT:n puheenjohtaja

mukaan ei ole väliä, kuulunko minä liittoon vai en. Liittohan tekee joka tapauksessa sen mitä tekee ja työnantajakin vielä palkitsee juuri minut, koska kuulun työpaikkani parhaaseen A-ryhmään. Varmaa on se, että jos jokainen ajattelee toimivansa yksin, vain muutamat pärjäävät. Osa jää kokonaan ilman.

SUOMALAISTEN AMMATILLINEN järjestäytyminen on viimeisen 20 vuoden aikana pudonnut merkittävästi, eikä ole lainkaan kirkossa kuultua, että liitot pystyvät tekemään tulevaisuudessakin sen, mitä ovat aina tehneet: neuvotelleet työntekijöille etuja ja hyvinvointia. Mikäli välinpitämättömyys ja tietämättömyys liittoon kuulumisen tärkeydestä vielä kovin leviää, ei meillä enää ole työehtosopimuksia lainkaan, ja niiden takaisin saaminen on erittäin vaikeaa, jollei mahdollonta.

Vielä tähän saakka pohjoismaisia sopimusmalleja on pidetty Euroopassakin kaikkein edistyksellisimpinä. Edellinen komissio haki vähimmäispalkkadirektiivinkin mallia nimenomaan suomalaisesta järjestelmästä, jossa liitot neuvottelevat ja yleissitovuus ulottaa sen kaikille työntekijöille. Toki sillä edellytyksellä, että järjestäytyminen on kunnossa puolin ja toisin.

Suomea on pidetty sopimisen edelläkävijämaana, mutta se maine horjuu jo pahasti. Joten lopuksi kysyn: onko meillä tulevaisuudessa todella varaa jättää yli 260 miljoonaa euroa sopimatta? ●



Raskaan liikenteen taukopaikat kortilla
Kehä III:n sisällä

HCT-rekka ei hevillä mahdu parkkiin

Lepoaikojen noudattaminen isoilla rekoilla ei ole helppoa missään päin Suomea. Pääkaupunkiseudulla Kehä III:n sisäpuolella tauon pitäminen on melkein mahdotonta.

TEKSTI **Jaakko Takalainen** KUVAT **Ilkka Heino**

Jari Olkkonen, 56, on ajanut rekkaa yhteensä 36 vuotta. Ny Kuljetusliike Kantola & Koramon palkkalistoilla hän on ollut 25 vuotta. Nyt alla on HCT-rekka.

– Jos HCT-rekan pituus nupin etupuskurista yhdistelmän takapuskuriin on yli 34,5 metriä ja poliisi tarkastaa, matkanteko loppuu siihen, Olkkonen toteaa.

Tapaamme Jari Olkkosen lounasaikaan aurinkoisena kevätpäivänä Pyhtään ABC Majakassa. Näppärän näköisesti hän on juuri ajanut autonsa E18-tieltä läpi kiertoliittymien liikenneaseman pihaan. Taukopaikalla Olkkosen HCT-rekka on ensimmäinen, mutta pian pitkiä yhdistelmiä tulee lisää.

– Kyllähän kesäkeleillä HCT taipuu liikennempyröistä läpi. Mutta talvella lumi kaventaa tietä ja penkka alkaa pölytyä, Olkkonen kuvailee.

Hän muistelee Sipilän hallituksen liikenne- ja viestintäministeriä **Anne Berneriä** kaikkea muulla kuin lämmöllä. Laki HCT-rekkojen mitoista tuli voimaan tammikuussa 2019. Autojen pituudet ja painot kasvoivat, mutta liikennempyröiden mitoitukset eivät.

Rakentaminen vie tilan pk-seudulla

Kun Jari Olkkonen syö lounasta Pyhtäällä, on hyvä hetki puhua isojen yhdistelmien taukomahdollisuuksista.

– Kun kaupungit haluavat rakentaa lisää asuntoja, ei rekkojen taukopaikoille jää yksinkertaisesti tilaa. Vantaa on hyvä esimerkki. Voutilan Esso, tai nykyään STr, ei ollut häppöisen näköinen, mutta tilaa oli tarpeeksi ja ruoka syötävää. Nyt Nuolitiellä ei ole enää rekkaparkkia, vain kylmäsema. Siellä

ei voi vuorokausilepoa nukkua pois, kuvailee Olkkonen.

Hän ei joudu yöpymään autossa vaan ”oma sänky on paras”. Kuljettajat voivat nukkua Kaukokiidon terminaaliissa Vantaalla tarvittaessa. Siellä on majoitus-tilat vuorokausilepoa varten.

– Tässä iässä ei halua enää ajaa kelloa vastaan, vaan lakisääteiset tauot on pidettävä silloin, kun niiden aika on. Se vaatii aikamoista suunnittelua etukäteen, Olkkonen sanoo.

Hänen vakioreittinsä, alkaa Mikkelistä, mistä hän vie lastin Mussalon satamaan Kotkaan, tauko Pyhtäällä, tankkaus Sipoonlahdella. Sitten Kaukokiidon terminaaliissa Vantaalla tavarantoimittajan lastaus ja käänköpiste Juvalla, jossa tapahtuu kuormatilojen vaihto. Sitten ajo Mikkelin terminaaliin ja vuorokausilevolle Mikkeliin kotiin.

Juvalla iso kenttä täynnä

Olkkosella on hieman hämmäntävää kerrottavaa Juvasta, kuorman vaihtopaikasta Mikkelin ja Kuopion välissä. Juvan ABC:lla voi olla kauniina kesäpäivänä tilaa parin jalkapallokentän verran. Mutta iltaa kohden voi käydä niin, että tilaa HCT-yhdistelmälle ei ole. Pysäköintitiloissa lisääntyneitä yhdistelmien pituutta ei ole otettu huomioon. Kun isoja yhdistelmiä sitten on jätetty vaikka minne, tulee ongelmia jäljessä tuleville tankkausten ja muun liikkumisen suhteen.

– Ilmeisesti pohjoisen syöttöliikenne pitää pakolliset lepotauot Juvalla. Viime viikolla kaveri soitti ja varoitti tulemaasta vaihtoon ABC:lle. Hän ei ollut pystynyt edes tankkaamaan kuin pelkällä nupilla. Vaihdoin perävaunut sitten Juvan entisen Shellin hiljennellä pihalla, kertoo Olkkonen.

← Jari Olkkosen liikkuva työmaa on yli 34-metrinen HCT-rekka. Kesällä rekka kääntyy mutkissa ja ympyröissä ketterästi, talven lumikeillä huonommin.

Terveys ja turvallisuus edellä: makkaraperunat jäivät pois

HCT-REKAN KULJETTAJA Jari Olkkonen on muuttanut ruokailutottumuksia viime vuosi-na reippaasti. Syytkin ovat hyvät: kakkostyyppin diabetes ja pari vuotta sitten kuvioon tullut puoliso, jonka on kasvissyöjä (+ kala).

Oikeastaan Olkkosen syöminen on mennyt uusiksi. Pois ovat jääneet entiset eväät makkaraperunat, lihapiirakat ja kebabit.

– En kaipaa niistä mitään. Nykyisin syömme kalaa kerran viikossa, kasvisvaihtoehtojen kanssa täytyy muistaa panna tarpeeksi mausteita.

Hän myöntää poikkeavansa joskus kebabin verran säännöstä, jos verensokeri uhkaa laskea liian alas.

– Kyllä tässä työssä täytyy mennä turvallisuus edellä. Kevyt ruoka ei väsytä.

Hänen vakioreitillään suosimansa taukopaikat Pyhtään ABC Majakan lisäksi ovat Kuninkaantien ABC Pernajassa ja Nesteen Tuuliruusu Mäntsälässä. Tuuliruusussa on loistavat pysäköintitilat, Orimattilan Tuuliharja on sen sijaan ”jäänyt ajastaan jälkeen”.

Ahtautta saattaa tulla vastaan muuallakin kuin Juvalla. Kun lähdemme Pyhtäältä kohti Vantaata, iso auto täytyy tankata Sipoonlahden liikenneasemalla. Molempiin 400 litran tankkeihin täytyy panna naftaa. Mutta koska tankkausletku on lyhyt, HCT-rekka täytyy kääntää ympäri.

– Kyllä tämä kauniilla ilmalla sujuu, mutta lumen ja jään aikaan hieman heikommin. Ja onhan tämä raskasta renkailla, naurahtaa Olkkonen.

Ukrainan sota siisti

Helmikuun lopulla 2022 alkanut Ukrainan sota ja sitä seurannut Suomen itärajan sulkumaraskuussa 2023 ovat helpottaneet taukopaikkojen tilannetta. Tavaraliikenne Venäjälle on loppunut.

– Aikaisemmin venäläisrekkojen kuljettajat saattoivat odottaa keikkaa liikenneasemilla vaikka kolme päivää. Elelivät rekan nupissa ja keittelivät perunansa ja muun ruokansa. Levikkeiden lähialueet olivat karmeassa kunnossa, Olkkonen toteaa.

Hän kertoo opastavansa työhön tulevia uusia kuljettajia aina valaisemaan maan kun astuvat ulos autosta korpilevikeillä. Maassa on virtsaa pusseissa ja pulloissa ja ihmisulostetta kasoissa. Rajasulun myötä ikävät yllätykset maastossa ovat hieman vähentyneet.



Olkkonen panee HCT-rekan molempiin tankkeihin naftaa. Yhdistelmä kuluttaa noin 48 litraa polttoainetta sadalla kilometrillä.

Jääkaappi hyvä lisä

Jari Olkkonen aloitti kuljettajana 1989, ja AKT:hen hän oli liittynyt jo ammattikoulussa 1987. Kun hän oli saanut raskaan liikenteen yhdistelmäkortin, tuli ensimmäinen sahatavara-keikka Kiepin sahalle Mäntyharjulle.

– Ei siinä ollut vielä ehtinyt muste kuivua väliaikaisessa ajokortissa, Olkkonen naurahtaa.

AKT:ssa hän on ollut aktiivina jo vuosia. Tällä hetkellä hän on Mikkelin automiesten 012:n puheenjohtaja ja koko Kuljetusliike Kantola & Koramon pääluottamusmies. Hän istuu myös AKT:n valtuustossa.

Ay-aktiivi yltyy suorastaan keuhkoihin työnantajaansa. Useimmissa runkorekoissa on jääkaappi ja kaikissa on ilmastointi. Joissain automerkeissä on jopa kahvinkeitin.

– Kyllä se on työnantajallekin parempi, että kuljettajalla on kunnon oltavat työtä tehdessä. Olenkin vitsailnut, että ensi kesän helteillä alan tehdä sivubisnestä ja myydä Kaukokiidon Vantaan terminaalin työntekijöille jäätelöä, lohkaisee Jari Olkkonen. ●

HCT on todella pitkä

HIGH CAPACITY TRANSPORT (HCT) on kansainvälisesti vakiintunut termi sallittua pidemmille tai tieliikenteen raskaammille yhdistelmille, joita ei pidetä erikoiskuljetuksina.

Vuonna 2019 yhdistelmien suurin sallittu pituus kasvoi 25,25 metristä 34,5 metriin, mikäli yhdistelmässä on vähintään 11 akselia.

Jari Olkkosen yhdistelmän pituus on 34,2 metriä, ja kokonaismassa enimmillään 76 tonniin. Vaarallisten aineiden kuljetuksessa (ADR) kokonaismassa on 60 tonnia. Yhdistelmä koostuu nupista, 15 metrin ja 13 metrin perävaunusta. Akseleita on 12, joista 2 vetävää. Kaikkiaan renkaita on 28.

– Jos kaikki renkaat joutuisi kerralla vaihtamaan, rengaskauppias varmaankin varaisi etelänmatkan. Sen verran kalliita renkaat ovat, 600-800 euroa kappale, laskee Jari Olkkonen.

– Oikein mukava ajettava, kunhan kaarteet ja ympyrät ovat tarpeeksi suuret ja lumettomat.

Polttoainetta rekan kahteen tankkiin mahtuu 400 + 400 litraa eli 800 litraa. Naftaa HCT-rekka kuluttaa noin 48 litraa sadalla kilometrillä (Ennen Sipoonlahden tankkausta 48,6 l/100 km).

Läpituntipalkalla menettää tonneja

Testasimme, miten paljon kuljettaja kärsii suostumalla luopumaan lisistään.

TEKSTI Tuo Onnela

”S aat isomman tuntipalkan, ja tauoistakin maksetaan!” Työnantajan tarjous niin sanotusta läpituntipalkasta voi äkiseltään kuulostaa kuorma-autonkuljettajan korvaan houkuttelevalta. Läpituntipalkka tarkoittaa sitä, että työnantaja jättää maksamatta kaikki työehtosopimuksen määräämät pal-

kanlisät, kuten ylitöiden, iltojen ja öiden korotetut palkat ja sunnuntain tuplapalkan. Joka tunnilta maksetaan sama raha.

Yleensä läpituntipalkka sovitaan hieman korkeammaksi kuin normaali työehtosopimuksen mukainen taulukkopalkka. Diiliin voi myös kuulua, että ruokatauostakin maksetaan, toisin kuin työehtosopimuksen mukaan.

Iso tappio jo kahdessa viikossa

Järjestely ei ole laillinen. Kuorma-autotalan työehtosopimus on yleissitova, eli se sitoo kaikkia alan työnantajia, olivat nämä pieniä tai suuria. Silti läpituntipalkkaan suostuu moni kuljettaja.

Kannattaako? Ei, jos vähänkin tykkää rahasta.

AKT-lehden testi osoittaa, että pienikin määrä ylitöitä tai sunnuntaitöitä aiheuttaa läpituntipalkalla työskentelevälle selvän menetyksen jo kahdessa viikossa. Mitä enemmän ylitöitä tekee, sitä isompi on tappio. Vaikka läpituntipalkka olisi korkeakin, menetystä kertyy helposti useita tuhansia euroja vuodessa.

Testin läpituntipalkat ovat keksittyjä mutta vastaavat kuorma-autoalan todellisuutta. Esimerkissä B on tosin tarkoituksella testattu niin korkeaa läpituntipalkkaa, että oikeasti sellainen olisi harvinainen.

– Meille tulevaisu jutuissa läpituntipalkan ja taulukkopalkan erotus on yleensä luokkaa 1–1,5 euroa, kertoo AKT:n sopimustoimitsija Vesa Lackman. ●

Kuljettaja A		
Täysperävaunukuljettaja, työskennellyt alalla yli 12 vuotta		
Tekee kahdessa viikossa vain vähän ylitöitä ja yhden sunnuntai- vuoron. Ajaa pääosin päivisin ja iltaisin, myöhäisin vuoro päättyy kello 24.		
	Läpituntipalkka 18,50 e	Taulukkopalkka 17,66 e
Kaikki tehdyt tunnit (läpituntipalkassa ml. ruokatauot)	96 x 18,50 = 1776	90,50 x 17,66 = 1598,23
Ylitöiden 50 %:n korotusosat	0	92,72
Iltatyölisät	0	60,93
Yötyölisät	0	10,60
Pyhätyölisät	0	150,11
Yhteensä	1776 e	1912,59 e
Menetys kahdessa viikossa: 136,59 euroa		

Kuljettaja B		
Kuorma-autonkuljettaja, työskennellyt alalla 8–12 vuotta		
Tekee enemmän ylitöitä ja yhden sunnuntain. Ajaa myös joitakin yövuoroja.		
	Läpituntipalkka 19 e	Taulukkopalkka 16,40 (keskituntiansio 17,39)
Kaikki tehdyt tunnit (läpituntipalkassa ml. ruokatauot)	120 x 19 = 2280	110 x 16,40 = 1804
Ylitöiden 50 %:n korotusosat	0	104,34
Ylitöiden 100 %:n korotusosat	0	313,02
Iltatyölisät	0	31,98
Yötyölisät	0	55,76
Pyhätyölisät	0	156,51
Vapaapäivätyölisät	0	319,80
Yhteensä	2280 e	2785,41 e
Menetys kahdessa viikossa: 505,41 euroa		

Kuljettaja C		
Vasta alalle tullut täysperävaunukuljettaja		
Tekee samat työtunnit kuin kuljettaja B.		
	Läpituntipalkka 17,70 e	Taulukkopalkka 16,65 (keskituntiansio 16,65)
Kaikki tehdyt tunnit (läpituntipalkassa ml. ruokatauot)	120 x 17,70 = 2124	110 x 16,65 = 1831,50
Ylitöiden 50 %:n korotusosat	0	99,96
Ylitöiden 100 %:n korotusosat	0	299,70
Iltatyölisät	0	32,50
Yötyölisät	0	56,61
Pyhätyölisät	0	149,85
Vapaapäivätyölisät	0	324,68
Yhteensä	2124 e	2794,80 e
Menetys kahdessa viikossa: 670,80 euroa		

Ihmisen ikävä robotin luo

Ei ole montaa vuotta siitä kun irvailtiin, että suomalaisen lähiomainen on viranomaisen. Nyt lähiomainen on älypuhelin. Kaikkiin vaivoihin ja läheisyyden kaipuuseen vastausta etsitään kännykstä tai digiyhteydellä ylipäänsä. Myös oman fyysisen kunnon tilansa tietää vasta mittareita seuraamalla sormuksen ja kännykän kautta – ei peilistä tai omista tuntemuksista. Säätila tarkistetaan sekun kännykstä eikä taivaalle tähyämällä.

VANHAT VIISAUDET JA TERVE JÄRKI unohtuvat herkästi digimaastossa. Australialaisen tutkimuksen mukaan yhden tunnin kävelymatka pidentää elinaikaamme kuudella tunnilla. Kausaatioketju kääntyy toisinkin päin. Paikoillaan istuminen on jopa hengenvaarallista. Tutkimukset kertovat, että jokainen tunti tv:n katselua lyhentää elämää 22 minuutilla. Hengenvaarallinen vekotin siis. KIELLETTÄISIINKÖ sen valmistus, jos se keksittäisiin nyt?

Mittausten mukaan käytämme yli puolet ajastamme istumiseen. Tämä tarkoittaa miltei kymmentä tuntia päivässä. Jopa lapset ja nuoret tekevät niin. Vahingollisinta se on, jos ei tauota istumistaan. Liikuntaa harrastavat nipottajatkin saavat rangaistuksensa istumisesta. Myös heille istuminen on yhtä tuhoisaa kuin sohvaperunoille.

Kaikki keksinnöt ja kehitys ohjaavat vähempään liikkumiseen. Arkiliikunnan riemun ovat vieneet robotti-imurit, pyykki- ja pesukoneet, autot ja skuutit. Nyt myös polkupyörät tehdään niin, ettei vain tarvitsisi käyttää omia lihaksia eteenpäin menoon. Ruokaostoksillekaan ei enää tarvitse lähteä, senkun laittaa tilauksen valkoiselle poksille pyöri-

en päällä. Tosi söpöä, kun lippuantennilla varustettu laatikko tulee luoksesi ja taistelee hienosti yliturvallien ja odottaa liikennevaloissa.

KIINA ON KEHITTÄMÄSSÄ ROBOTTEJA, jotka yrittävät päihittää ihmiset juoksemisessa. Vaikka päämääränä ei ole ihmisperäisten hikipisaroiden vähentäminen, auttaa ihmisten rinnalla kisaaminen tuotekehityksessä. Vielä tänä vuonna robot-



Kehitys on kehittynyt
jo niin pitkälle ettei
meidän tarvitse enää
edes ajatella.

ti ei pystynyt päihittämään ihmistä pidemmällä matkalla, mutta varmaan jo parin vuoden päästä maratonjuoksun palkintokorokkeella patsastelevat muttereiden varassa koossa pysyvät hengettömät juoksijat ja syrjäyttävät lihasta ja luusta koostuvan ihmisen.

Monta sataa tuhatta yritystä yrittää onnistua rakentamaan robotteja, jotka voivat suorittaa mitä tahansa työtä, hoiva- ja hoitotyöstä aina tarkkaan kirurgiaan. Kokkejakaan ei enää tarvita, sillä 3D-tulostus hoitaa viivytyksettä ja nää nyrpistämättä



ELINA PYÖKKÄNEN

alivaltiosihteeri
työ- ja elinkeinoministeriö

viiden ruokalajin menyyän vaikka kuinka suurelle seurueelle.

TEKNOLOGINEN KEHITYS tuottaa kehittämisspakkonsa. Kiina haastaa USA:n teknologian jättiläismaana. Kilpailu synnyttää käsittämättömän valtavia ja nopeita harppauksia automaatioissa, robotiikassa ja tekoälyä hyödyntävissä uusissa sovelluksissa. Meillä ei ole enää vapaata tahtoa päättää otammeko käyttöön uusimpia keksintöjä. Jos emme ota, olemme hävinneet ja taannumme.

EU on jo ryhtymässä mukaan kovaan kilpailuun. Puolustusteollisuus on muutakin kuin painavaa panssarivaunukalustoa ja ammuksia. Se on etäohjattua ja ohjelmoitua logistiikkaa ja peliteoriaa sekä drooneja jotka tarkkailevat, puolustavat ja hyökkäävät. Toivottavasti teknologinen sodankäynti säästää sotilaiden ja siviilien ihmishenkiä.

KEHITYS ON KEHITTYNUT jo niin pitkälle, ettei meidän tarvitse enää edes ajatella. Ajattelu vie runsaasti energiaa, siksi varmaan katsommekin tv:tä tai tuijotamme puhelinta päivät pitkät istuskellessamme, ettei vain tarvitsisi käyttää aivoja syyttää suotta. Eikä tässä vielä kylliksi, tekoäly on tullut jäädäkseen ajattelemaan ja suunnittelemaan puolestamme. Tekoäly sovellettuna robotiikkaan syrjäyttää työpaikkoja ja työtehtäviä.

Eikä teknologian tuottamalle passiivisuuden tavoittelulle löydy hännänpäätä. Ostamme itsemme vapaaksi kaikesta energiasta kuluttavista hommista. Mihin ihmistä enää tarvitaan, kun kaikki ponnisteluja vaativa toiminta ajattelua myöten siirretään erilaisten laitteiden ja ohjelmistojen tehtäväksi? ●

AKT:n vaaligalleriasta valtuutettuja Kotkaan, Lietoon, Helsinkiin ja Riihimäelle

AKT-lehti esitteli kahdessa vaaligalleriassa AKT:n jäseniä, jotka olivat ehdolla alue- ja kuntavaaleissa eri puolella Suomea. Heistä neljä sai varsinaisen valtuustopaikan, useita pääsi myös varavaltuutetuiksi. Vaikka valtuustopaikkaa ei heltäkään, vaaleissa ehdolla olleista moni saa jatkossa lautakuntapaikan tai muita luottamustehtäviä kunnissa ja kaupungeissa. Ehdokkaaksi lähtemisellä on merkitystä. AKT-lehti onnittelee kaikkia valittuja valtuutettuja, varavaltuutettuja ja ehdolle lähteneitä hienosta äänisaaliista vaaleissa.

TEKSTI **Elina Talvio** KUVAT **Getty Images** ja ehdokkaat



Päivi Pirtilä,
sd., Kotka
(339 ääntä)

PÄIVI PIRTILÄ ONNISTUI uusimaan paikansa Kotkan kaupunginvaltuustossa ja hän pääsi myös ensimmäistä kertaa Kymenlaakson hyvinvointialueen valtuustoon. Pirtilän äänipotti kasvoi kunnallisvaaleissa 200 äänellä eli ääniä yhteensä 339, ja hän on iloinen paitsi omasta puolestaan, myös puolueen puolesta. Pirtilä kertoo olevansa aina heikkomman puolella ja tekevänsä paljon vapaaehtoistyötä muiden auttamiseksi.

– Se oli niin kova äänimäärä, että olin todella hämmentynyt, Pirtilä kuvailee vaalipäivän jälkeistä tunnelmaa.

– Tuli vahva mandaatti äänestäjiltä. Ja olen iloinen kotkalaisten puolesta, että SDP sai lisäpaikkoja valtuustossa.

Hyvinvointialueelle Pirtilällä on ehdotus, että palvelupisteiden vähentyessä peruspalveluja tarjottaisiin liikkuvina palvelupisteinä, jolloin palvelu menee asiakkaan luokse. Hän pitää tärkeänä myös sitä, että julkisissa palveluissa pidettäisiin huolta työntekijöiden jaksamisesta.

– Kun henkilöstö jaksaa tehdä sitä työtä, saadaan hyvät ja laadukkaat palvelut.



Soili Leppänen,
sd., Lieto
(83 ääntä)

SOILI LEPPÄNEN VALITTIIN jo kuudetta kertaa Liedon kaupunginvaltuustoon. Leppänen iloitsee myös tyttärensä **Sari Leppäsen** puolesta, joka valittiin valtuustoon jopa hieman äitiään suuremmalla äänimäärällä. Äidillä ja tyttärellä oli muutama yhteinen lehdistö-ilmoitus.

– Eläkeläiset ovat Liedolle merkittävä voimavara, mutta pidän hyvänä, että päätöksentekoon saadaan mukaan myös nuorempia sukupolvia. Valtuustojen pitääkin nuorentua.

Hänen mielestään hyvinvoivassa kunnassa panostetaan ikäihmisten hyvinvointiin ja otetaan huomioon myös ne, joita digitalisaatio ei tavoita.

Leppänen on ilmaissut halukkuutensa osallistua teknisen lautakunnan tai kaavoitus- ja rakennuslautakunnan toimintaan.

– Rakentamisen ja kaavoituksen resurssit tulee käyttää suunnitelmallisesti. Haluan vaikuttaa siihen, miten Liedon keskustaa laajennetaan ja miten maan ostoja tehdään. Näin varmistetaan, että yhteisiä varoja käytetään mahdollisimman hyödyllisesti. Edullisesti saatu tontti voi käydä kalliiksi.



Hilkka Ahde,
sd., Helsinki
(2535 ääntä)

HILKKA AHDE ON tyytyväinen alueensa ja koko puolueensa hyvään vaalitulokseen. Myös henkilökohtainen äänimäärä nousi yli tuhannella äänellä, mitä hän pitää näyttönä tekemästään työstä.

Viime kaudella omaishoitajien liikuntapalveluihin saatiin kauan vaadittu parannus palvelujen muuttuessa maksuttomiksi. Omaishoitajien ja ikäihmisten aseman parantamisessa on Ahteen mukaan silti yhä paljon tehtävää.

Ennaltaehkäisevää terveydenhoitoa olisi myös senioreille tarjottavat maksuttomat uimahallipalvelut. Helsinki on tässä jälkijunas- sa, sillä maksuttomuus on jo arkea Espoossa, Vantaalla ja Kauniaisissa.

– Tulen pitämään esillä myös sitä, että joukkoliikenteen kuljettajien tauko- ja wc-tilojen osalta päivänvaloon nostetut ongelmat etenevät kohti konkreettisia ratkaisuja.

Ahteen mielestä on tärkeää, että kuntalaiset pääsevät päättäjien puheille myös vaalien välillä ja hän pyrkii olemaan tavattavissa myös jatkossa aina kuukauden ensimmäisenä sunnuntaina Hakaniemen torilla.



Petri Mattila,
sd., Riihimäki
(218 ääntä)

PETRI MATTILAN ÄÄNIMÄÄRÄ kunta-vaaleissa on kasvanut joka kerta hieman, niin tälläkin kertaa. Tämä merkitsee sitä, että hän palvelee kuntalaisia jälleen neljä vuotta jo viidennellä kaudella. Aluevaaleissa hän jäi varasijalle.

Mattila näkee valtakunnallisen vaalituloksen äänestäjien protestina nykyisen hallituksen toimintatapaa vastaan. Hän näkee itsensä politiikan monitoimijana ja hän aikoo pitää äänensä kuuluvissa valtuustosalissa myös jatkossa.

Nuorten arvossa pitämä poliitikko haluaisi nähdä tulevaisuuden, jossa Riihimäen kaupunki työllistäisi joka kesä aina yhden ikäluokan kaikki nuoret, jotta jokaiselle saataisiin ensimmäinen kosketus työelämään. Tämä idea on tällä hetkellä suunnittelupöydällä.

Hiljaiseksi hän ei aio jäädä myöskään lähipalvelujen säilymisen ja iäkkäämpien kuntalaisten puolesta.

– Tämän maan rakentaneet ikäluokat ovat ansainneet hyvän huolenpidon. Sen olemme heille velkaa.

Varavaltuutetut



Mikko Haasanen,
sd., Muurame,
kunta



Pekka Friimäki,
sd., Valkeakoski,
kunta



Esa Kärhä,
sd., Padasjoki,
kunta



Harri Kolari,
sd., Varkaus,
kunta



Pentti Hupanen,
sd., Valkeakoski,
kunta



Harri Landén,
sd., Vihti,
kunta



Jani-Petteri Pajukoski,
vas., Pori, kunta



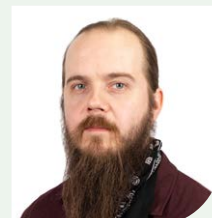
Sami Leppänen,
sd., Parikkala,
kunta



Sofia Pahtela,
vas., Imatra,
kunta



Mika Kiuru,
sd., Kiuruvesi,
kunta



Erik Raatikainen,
vas., Lappeenranta,
kunta

Työehtosopimuskierroksella lisää ratkaisuja

Huolinta-alan varastoterminaal- ja satamatyöntekijöiden työehtosopimus

Huolinta-alalle saatiin neuvottelutulos Auto- ja Kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry:n ja Palvelualojen työnantajat Palta ry:n välillä 3.4.2025. AKT:n hallitus hyväksyi sen työehtosopimukseksi 7.4.2025. Sopimus on kolmivuotinen 11.4.2025 – 29.2.2028 mutta irtisanottavissa päättymään 28.2.2027.

Vuosi 2025

Palkkoja korotetaan 1.5.2025 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta lukien yleiskorotuksella, jonka suuruus on 2,4 prosenttia. Taulukkopalkkoja korotetaan 1.5.2025 yleiskorotuksen määrällä.

Vuosi 2026

Palkkoja korotetaan 1.5.2026 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta lukien yleiskorotuksella, jonka suuruus on 3,0 prosenttia. Taulukkopalkkoja korotetaan 1.5.2026 yleiskorotuksen määrällä.

Vuosi 2027

Palkkoja korotetaan 1.8.2027 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta lukien yleiskorotuksella, jonka suuruus on 2,4 prosenttia. Taulukkopalkkoja korotetaan 1.8.2027 yleiskorotuksen määrällä.

Allekirjoituspöytäkirjaan työryhmä: Alan kilpailukyvyyn ja työllistämismahdollisuuksien parantaminen.

Elintarvikealan automiesten työehtosopimus

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n ja Elintarviketeollisuusliitto ry:n välillä saavutettiin neuvottelutulos 16.4.2025 ja AKT:n hallitus hyväksyi sen työehtosopimukseksi 25.4.2025. Sopimus on kolmivuotinen 25.4.2025 – 31.1.2028 mutta irtisanottavissa päättymään 31.1.2027.

Vuosi 2025

Palkkoja korotetaan 1.6.2025 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta lukien yleiskorotuksella, jonka suuruus on 2,5 %.

Taulukkopalkkoja korotetaan samasta ajankohdasta lukien 2,5 %:lla. Tuntipalkkoja ja kaksiviikkoispalkkoja korotetaan aikaisemman käytännön mukaisesti.

Erillisiä lisiä (erityyisiä maidonkeräilystä säiliöautolla, erikoisliisä pakaste- ja karja- autonkuljettajalle, työpukukorvaus, yksinajolisä) korotetaan yleiskorotuksen ajankohdasta lukien 2,5 %:lla. Luottamusmieskorvausta korotetaan 5,4 %:lla yleiskorotuksen ajankohdasta lukien.

Vuosi 2026

Palkkoja korotetaan 1.5.2026 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta lukien yleiskorotuksella, jonka suuruus on 2,9 %. Taulukkopalkkoja korotetaan samasta ajankohdasta lukien 2,9 %:lla. Tuntipalkkoja ja kaksiviikkoispalkkoja korotetaan aikaisemman käytännön mukaisesti.

Erillisiä lisiä (erityyisiä maidonkeräilystä säiliöautolla, erikoisliisä pakaste- ja karja- autonkuljettajalle, työpukukorvaus, yksinajolisä) korotetaan yleiskorotuksen ajankohdasta lukien 2,9 %:lla.

Vuosi 2027

Palkkoja korotetaan 1.5.2027 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta lukien yleiskorotuksella, jonka suuruus on 2,4 %. Taulukkopalkkoja korotetaan samasta ajankohdasta lukien 2,4 %:lla. Tuntipalkkoja ja kaksiviikkoispalkkoja korotetaan aikaisemman käytännön mukaisesti.

Erillisiä lisiä (erityyisiä maidonkeräilystä säiliöautolla, erikoisliisä pakaste- ja karja- autonkuljettajalle, työpukukorvaus, yksinajolisä) korotetaan yleiskorotuksen ajankohdasta lukien 2,4 %:lla. Luottamusmieskorvausta korotetaan 2,4 %:lla yleiskorotuksen ajankohdasta lukien.

Päivärahoja tarkistetaan sopimuskauden aikana kalenterivuositain entisen käytännön mukaisesti.

Tekstimuutokset

Muutetaan työehtosopimuksen 9 § Hälytysraha kuulumaan seuraavasti:

Kutsuttaessa työntekijä työaikansa ulkopuolella hälytystyöhön hänelle maksetaan hälytysraha. Hälytysraha on kahden tunnin palkka muun hälytystyöstä maksettavan palkan lisäksi, ellei luottamusmiehen kanssa tai, jos luottamusmiestä ei ole, työntekijöiden kanssa yhdessä toisin sovita.

Lisäksi sovittiin, ettei huoltokorjaamoita koskevaa pöytäkirjaa enää uudisteta.

Muutokset yleisiin sopimuksiin

Todettiin, että työehtosopimuksen 2 §:n mukaisesti työehtosopimuksen osana noudatetaan sopimuksen allekirjoitushetkellä voimassa olevia ETL:n ja SEL:n välillä solmittuja yleisiä sopimuksia ja sopimuksiin tulleet muutokset tulevat myös tämän työehtosopimuksen osaksi.

Sovittiin, että työehtosopimuskirjaa koottaessa tehdään työehtosopimukseen lakiviittauksista johtuvat päivitykset, joilla ei muuteta ko. työehtosopimusmääräyksen sisältöä.

Työryhmät

Liitot perustavat työryhmän, jonka tarkoituksena on sopimuskauden aikana tarkistella työehtosopimuksen perhevapaamääräyksiä. Toiseksi perustetaan selkeytystyöryhmä, jonka tarkoituksena on selkeyttää työehtosopimuksen tekstejä sopimuskauden aikana. Kolmanneksi liitot perustavat koulutustyöryhmän, jonka tarkoituksena on sopimuskauden aikana selvittää tarvetta luottamusmiesten ammattiyhdistyskoulutukseen ja asiasta sopimiseen.

Haastava työehtosopimuskierrös jatkui edelleen positiivissa merkeissä sikäli, että AKT:n alojen palkankorotukset ovat yleiskorotuksia. Myös esimerkiksi pekkasten pilkkomisilta on välttytty. Asiallinen ja painava syy säilyy henkilökohtaisen irtisanomisen perusteena ja moni muukin tuttu asia työehtosopimuksissa on ennallaan. Neuvottelijat ovat yksimielisiä siitä, että kierros on ollut vaikea. Neuvottelut ovat lehden mennessä painoon vielä kesken matkatoimistojen ja matkustamohenkilökunnan sopimusten osalta.



Kaupan automiesten työehtosopimusratkaisu

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n, Kaupan liitto ry:n sekä Palvelualojen työnantajat Palta ry:n välillä saatiin neuvottelutulos 8.4.2025 ja AKT:n hallitus hyväksyi sen työehtosopimukseksi 10.4.2025. Sopimus on kolmivuotinen 1.3.2025 – 29.2.2028 mutta irtisanottavissa päättymään 28.2.2027.

Vuosi 2025

Palkkoja korotetaan 1.5.2025 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta lukien yleiskorotuksella, jonka suuruus on 2,5 prosenttia. Taulukkopalkkoja korotetaan yleiskorotuksen määrällä yleiskorotuksen ajankohdasta lukien vakiintuneen käytännön mukaisesti. Senttimääräisiä lisiä ja suojapukukorvausta korotetaan 2,5 prosenttia vakiintuneen käytännön mukaisesti.

Luottamusmieskorvausta korotetaan 1.5.2025 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta lukien 5,4 prosenttia.

Jos yritys ei palkanlaskentaan liittyvistä, palkanmaksuteknisistä tai muista palkkahallinnollisista syistä voi toteuttaa 2 §:n mukaisia palkantarkistuksia vielä 1.5.2025 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta lukien, voidaan palkankorotukset toteuttaa viimeistään 1.6.2025 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta lukien. Tällöin työntekijälle maksetaan takautuvasti palkankorotuksen toteutuksen lykkäämisestä aiheutunut ansionmenetys palkankorotuksen voimaantulopäivän ja maksupäivän väliltä.

Vuosi 2026

Palkkoja korotetaan 1.6.2026 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta lukien yleiskorotuksella, jonka suuruus on 2,9 prosenttia. Taulukkopalkkoja korotetaan yleiskorotuksen määrällä yleiskorotuksen ajankohdasta lukien vakiintuneen käytännön mukaisesti. Senttimääräisiä lisiä ja suojapukukorvausta korotetaan 2,9 prosenttia vakiintuneen käytännön mukaisesti.

Vuosi 2027

Palkkoja korotetaan 1.8.2027 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta lukien yleiskorotuksella, jonka suuruus on 2,4 prosenttia. Taulukkopalkkoja korotetaan yleiskorotuksen määrällä yleiskorotuksen ajankohdasta lukien vakiintuneen käytännön mukaisesti. Senttimääräisiä lisiä ja suojapukukorvausta korotetaan 2,4 prosenttia vakiintuneen käytännön mukaisesti.

Luottamusmieskorvausta korotetaan 1.8.2027 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta lukien 2,4 prosenttia.

Tekstimuutokset

Varallaolo (uusi kohta 3. Työaika -otsikon alle)

5 § Työaika

5. Varallaolo määräytyy kulloinkin voimassa olevan työaikalain mukaan. Varallaololla tarkoitetaan sitä, että työntekijä on sopimuksen mukaan työajan ulkopuolella työnantajan tavoitettavissa niin, että hänet voidaan kutsua työhön. Työnantaja ja työntekijä sopivat varallaolosta ja siitä maksettavasta korvauksesta.

Varallaolokorvauksen määrä tai sen määräytymisperusteiden sekä varallaolon ehtojen on oltava työntekijän tiedossa sopimusta tehtäessä. Korvauksen määrässä on otettava huomioon varallaolosta työntekijän vapaa-ajan käytölle aiheutuvat rajoitukset. Varallaolo ei saa kohtuuttomasti haitata työntekijän vapaa-ajan käyttöä.

Soveltamisohje: Varallaolosta sovittaessa on arvioitava kokonaisuutena järjestelyn tosiasiallista sitovuutta. Mikäli työntekijä on velvollinen olemaan valmiudessa työnantajan käytettävissä työpaikalla tai sen välittömässä läheisyydessä, kyse on työajasta. Esimerkiksi velvollisuus ryhtyä erittäin nopeasti työhön kutsun saavuttua sekä työehtosopimuksen toistuminen usein voivat myös puoltaa sitä, että kysymys on työajasta.

Poistettu kohta 5 § Työaika:

1. Työaika määräytyy työaikalain mukaan lukuun ottamatta 7 §:n 2 momenttia.

6 § Vapaat

Muutettu kohta

Arkipyhäviikon työajan lyhennys

2. Työaikaa lyhentävät arkipyhäviikolla: • pitkäperjantai • pääsiäismaanantai • helatorstai • juhannuspäivä • joulupäivä

Työaikaa lyhentävät arkipyhäviikolla myös maanantaista perjantaihin sijoittuvat: • uudenvuodenpäivä • loppiainen • vapunpäivä • itsenäisyyspäivä • tapaninpäivä

Yksi arkipyhä lyhentää säännöllistä työaikaa 8 tuntia. Työajan lyhennys toteutetaan antamalla vapaapäivä: arkipyhäviikolla, sitä edeltävällä tai seuraavalla viikolla, arkipyhäviikon jaksolla, arkipyhäviikkoa edeltävällä jaksolla tai arkipyhäviikon jälkeisellä jaksolla. Paikallisesti voidaan sopia myös muusta työajan lyhentämisaikakohdasta.

7 § Lisä-, yli- ja sunnuntaityö

1. Toteutettaessa vuosityöajan lyhennys ko. pöytäkirjan 2 §:n mukaisesti viikkotyöaikaa lyhentämällä maksetaan

lyhennetyt työajan ja pisimmän lain mukaisen säännöllisen työajan välisenä aikana tehdystä työstä maksetaan 50 %:lla korotettu palkka tai annetaan vastaava vapaa-aika.

2. Työajan lyhentämiseksi annettuna vapaapäivänä tehdystä työstä maksetaan 50 prosentilla korotettu palkka tai annetaan vastaava vapaa-aika.

Ylityö

3. Ylityökorvaus määräytyy työaikalain 20 §:n mukaan.

Sunnuntaityö

4. Sunnuntaityökorvaus määräytyy työaikalain 20 §:n mukaan.

Työajan enimmäismäärä

5. Työajan enimmäismäärä noudattaa työaikaissa säädettyjä rajoituksia. Työajan enimmäismäärän tarkastelu-jaksone käytetään 12 kuukautta.

3 § Lyhennys vapaapäivinä

Ansainta

1. Työntekijä ansaitsee vapaapäiviä kalenterivuositain seuraavasti:

Alla oleviin kuukausiin lasketaan vähintään 14 työpäivää sisältävät kuukaudet.

Työssäoloehdon täyttävät kuukaudet kalenterivuoden aikana	Vapaapäivien lukumäärä
2–4 kuukautta	3 päivää
5–7 kuukautta	6 päivää
8–10 kuukautta	9 päivää
11–12 kuukautta	12,5 päivää

Työpäivien veroisiksi päiviksi lasketaan:

• vuosilomalan 7 §:n mukaiset päivät lukuun ottamatta äitiys-, erityisäitiys-, isyys- ja vanhempainvapaata ja lomautusta (7 §:n 2. momentin kohdat 7 ja 8).

• työehtosopimuksen 12 §:n mukaiset päivät lukuun ottamatta kohtia 3, 4, 6, 7 ja 10

Lisäksi perustetaan Kaupan automiesten työaikatyöryhmä

Työryhmän tehtävänä on tarkastella työehtosopimuksen työaikaa koskevien määräysten toimivuutta ja selkeyttä.

Viking Line ABP:n työehtosopimusratkaisu

AKT:n hallitus hyväksyi 26.3.2025 Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n ja Palvelualojen Työnantajat Palta ry:n välillä 21.3.2025 saavutetun neuvottelutuloksen koskien Viking Linen maahenkilökuntaa. Sopimuskausi on 2+1 vuotta 26.3.2025 – 29.2.2028 ellei sitä ole irtisanottu päättymään 28.2.2027.

Vuosi 2025

Taulukkopalkkoja ja euromääräisiä lisiä korotetaan 1.6.2025 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta 2,4 prosentin yleiskorotuksella.

Vuosi 2026

Taulukkopalkkoja ja euromääräisiä lisiä korotetaan 1.6.2026 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta 3,0 prosentin yleiskorotuksella.

Vuosi 2027

Taulukkopalkkoja ja euromääräisiä lisiä korotetaan

1.6.2027 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta 2,4 prosentin yleiskorotuksella.

Tekstimuutos

Muutetaan TES 3 § 2.kohdan pöytäkirjamerkinnän toisen kappaleen teksti seuraavasti: Mikäli työntekijä tilapäisesti suorittaa sellaisia tehtäviä, joista tämän sopimuksen mukaan maksetaan parempaa palkkaa kuin hänen varsinaisesta työstään, maksetaan työntekijälle palkkaa työn luonteen mukaan.

Kolme työryhmää

Päätettiin perustaa työryhmä, jonka tehtävänä on selkiyttää työaikamääräyksen tekstiä.

Lisäksi perustetaan työryhmä, joka päivittää työehtosopimuksen ja palkkataulukkojen nimikkeet, mutta voi tarvittaessa käsitellä myös muita työehtosopimuksen kehittämiseen liittyviä asioita.

Kolmas perustettava työryhmä tulee tarkastamaan työehtosopimuksen perhevapaaseen liittyviä määräyksiä sopimuskauden aikana.

Liikenneopetusala

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ja Palvelualojen Työnantajat Palta ry ovat saaneet neuvottelutuloksen tiistaina 29.4. liikenneopetusalan työehtosopimuksesta. AKT:n hallitus hyväksyi työehtosopimuksen 8.5.2025. Sopimuskausi on kolmivuotinen ja irtisanottavissa päättymään 31.1.2027.

Vuosi 2025

Palkkoja korotetaan 1.6.2025 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta 2,5 % suuruisella yleiskorotuksella. Työehtosopimuksen mukaisia taulukkopalkkoja korotetaan 1.6.2025 lukien 2,5 %.

Vuosi 2026

Palkkoja korotetaan 1.5.2026 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta 2,9 % suuruisella yleiskorotuksella. Työehtosopimuksen mukaisia taulukkopalkkoja korotetaan 1.5.2026 lukien 2,9 %.

Vuosi 2027

Ellei sopimusta irtisanota päättymään 31.1.2027, palkkoja korotetaan 1.5.2027 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta 2,4 % suuruisella yleiskorotuksella. Työehtosopimuksen mukaisia taulukkopalkkoja korotetaan 1.5.2027 lukien yleiskorotuksen määrällä 2,4 %.

Tekstimuutokset

Säännöllistä työaika koskevan tasoittumisjakson pidentäminen

Muutetaan tes 5 § 2. kohdan määräys kuulumaan seuraavasti:

2. Säännöllinen työaika voidaan pidentää enintään 10 tuntiin vuorokaudessa ja 48 tuntiin viikossa kuitenkin siten, ettei se keskimäärin ylitä 40 tuntia viikossa tasoittumisjaksossa, joka on enintään 6 kuukautta. Tasoittumisvapaiden antamisesta on sovittava paikallisesti tasoittumisjakson aikana.

Ennen tasoittumisjärjestelmän käyttöönottamista tulee työntekijälle antaa kirjallinen selvitys sen sisällöstä, sekä samalla sopia tasoittumisvapaiden antamisesta.

Perhevapaamääräyksen termien päivittäminen

Muutetaan tes 13 § määräys kuulumaan seuraavasti:

13 § Perhevapaat

1. Työntekijän oikeus raskaus-, erityisraskaus- ja vanhempainvapaaseen sekä hoitovapaaseen määräytyy työsopimuslain ja sairausvakuutuslain perusteella.

2. Synnyttävälle vanhemmalle, jonka työsuhte on jatkunut vähintään kuusi (6) kuukautta ennen synnytystä, maksetaan hänen raskausvapaan ja sitä seuraavan vanhempainvapaan ajalta palkka yhteensä kolmen (3) kuukauden pituiselta ajanjaksolta raskausvapaan alkamispäivästä lukien.

Milloin työntekijä on adoptoinut alle 7-vuotiaan lapsen ja pitää vanhempainvapaata, maksetaan hänelle palkkaa vanhempainvapaalta synnyttävää vanhempaa koskevien määräysten mukaisesti.

3. Muulle kuin synnyttävälle työntekijälle, jolla on oikeus työsopimuslain mukaiseen vanhempainvapaaseen ja jolla on oikeus vanhempainrahaan sairausvakuutuslain 9 luvun 5 §:n 1-3 momentin (14.1.2022/22) perusteella, maksetaan vanhempainvapaan 6 ensimmäisen arkipäivän ajalta palkka. Edellytyksenä on, että työsuhte on jatkunut vähintään kuusi (6) kuukautta ennen vanhempainvapaan alkamista.

4. Raskaus- ja vanhempainvapaan ajalta maksettavasta palkasta vähennetään, mitä työntekijä saa synnytyksen tai vanhemmuuden takia samalta ajanjaksolta raskaus- tai vanhempainrahaa tai siihen verrattavaa muuta korvausta lain tai sopimuksen perusteella.

Jos kuitenkin työnantaja on maksanut työntekijälle raskaus- ja/tai vanhempainvapaan ajalta täyttä palkkaa ilman edellä mainittua vähennystä, työnantaja on oikeutettu nostamaan työntekijälle tulevan raskaus- ja vanhempainrahan tai siihen verrattavan korvauksen taikka saamaan sen määrän takaisin työntekijältä.

Jos raskaus- tai vanhempainrahaa ei työntekijästä johdusta syystä makseta tai se maksetaan normaalia pienempänä, palkanmaksuvelvollisuus vähenee maksumatta jääneellä määrällä.

Pöytäkirjamerkintä Osapuolet toteavat, että 8.5.2025 tehdyillä 13 §:n muutoksilla ei ole ollut tarkoitus muuttaa aiemman määräyksen sisältöä, vaan on tehty vain terminologiset ja tekstin rakennetta selkeyttävät muutokset.

Työryhmät

Sopijaosapuolet jatkavat edellisen sopimuskauden työaikoihin keskittyvän työaikatyöryhmän työtä. Työryhmä keskittyy seuraaviin teemoihin: työaika, lepoajat sekä lisä-, yli- ja pyhätyö – sisällön päivittäminen

Työaikatyöryhmän pääasiallisena tehtävänä on kehittää työehtosopimuksen määräyksiä em. teemojen mukaisesti. Työryhmätyössä otetaan huomioon myös alan erilaiset työsuhdemuodot ml. tuntityöntekijät, alalla tapahtuneet lainsäädäntömuutokset sekä alan käytännöt ja tarpeet.

Jatketaan perhevapaatyöryhmää, jonka tehtävänä on tarkastella työehtosopimuksen perhevapaasiin liittyviä määräyksiä. ●

Neuvottelut sekä ajan- kohtaiset uutiskirjeet menevät sinulta ohi, **kun meillä ei ole sähköposti- osoitettasi**

Ilmoita se niin pysyt
jatkossakin mukana siinä, mitä tapahtuu
jasenrekisteri@akt.fi



Kesä vasta alussa – mutta muista
SYKSYN MÖKKIHAKU
Syksyn lomapaikkahaku päättyy 31.5.
akt.fi/lomapaikat

NYT NIITÄ SAA!

**On OK
piipahtaa AKT:n
verkkokaupassa.**

qr-koodilla pääset
ostoksille.

MAAILMALTA

Juska Kivioja

Kirjoittaja on Suomen
Ammattiliittojen
Solidaarisuuskeskus
SASKin toiminnanjohtaja



Kun maa viedään jalkojen alta

Asiasta kantautui maaliskuussa surullisia uutisia. Thaimaa ja Myanmar olivat kohdanneet voimakkaan maanjäristyksen.

Thaimaasta näimme videoita, joissa hotellien uima-altaat loiskuivat. Myanmarista näimme raunioituneita kaupunkeja, joissa asukkaat kertoivat menettäneensä läheisiään raunioihin. Arviolta 3 700 ihmistä on kuollut. Humanitaarinen hätä on maassa suuri.

Onni onnettomuudessa oli, että järjestys sattui päivällä ja ensimmäinen aalto oli kevyt. Sen aikana ihmiset pakenivat ulos rakennuksista, ja vasta tuhoisampi toinen aalto romahdutti talot.

Edellisen kriisin Myanmar kohtasi vain neljä vuotta sitten, kun armeija kaappasi vallan. Demokratia ehti kehittyä lupaavasti vuodesta 2015, jolloin maassa pidettiin ensimmäiset vapaat vaalit 25 vuoteen. Nobelin rauhanpalkinnon saaneen Aung San Suu Kyin puolue voitti 77 % paikoista.

Myanmar oli nouseva vaateteollisuuden mahti, josta tuli paljon pika-muotia Suomeenkin.

SASK tuki työntekijöitä useilla hankkeilla, joissa vahvistettiin ammattiliittoja puolustamaan juuri vaatetehtaiden työntekijöiden oikeuksia. Ay-keskusjärjestön tutkimustoimintaa tuettiin, jotta se pystyisi vaikuttamaan demokratian ja työntekijöitä tukevien rakenteiden puolesta.

Uudistukset eivät kuitenkaan miellyttäneet kaikkia tahoja: sotilasjunta otti vallan, ja Myanmar sortui totalitarismiin vuonna 2021. Maassa alkoi sisällissota. YK:n viime syksynä julkaiseman tiedotteen mukaan 5 350 ihmistä on tapettu ja 27 400 pidätetty. Sotilasjunta on aloittanut laajat pakkorekrytoinnit alueilla, joilla se on kokenut tappioita. Raporttien mukaan nuoria aikuisia on siepattu ja pakotettu liittymään armeijaan.

Myanmar on viimevuotisen raportin mukaan yksi vaarallisimmista maista ay-toimijoille. Valtaosa liitoista on kielletty ja ay-toimijoita on tapettu ja pidätetty. Liittojen toiminta on siirtynyt maan alle, ja niiden aktiiveja elää maanpaossa.

SASKin kumppaneiden kerrotaan paenneen junttaa viidakoihin. Vielä sodan alkamisen jälkeenkin SASK ja suomalaiset liitot ovat tukeneet ay-toimijoita täsmätoimin, mutta sodan oloissa yhteistyö on lähes mahdotonta.

Vain neljässä vuodessa Myanmar on kohdannut kaksi valtavaa kriisiä: maata ovat järjestyttäneet sotilasjuntan tankit sekä massiivinen maanjäristys. Luonnonmullistukset ovat oma lukunsa, mutta demokratiaa voimme ja meidän tulee puolustaa kaikkialla. Viime aikojen kehityksen valossa sille todellakin on tarvetta. Ammattiliitot ovat tärkeä osa demokratiaa, ja niitä tuemme eri puolilla maailmaa. ●



Sami Miettinen toivoo lisää koulutusta asentajille. Osavalmistajien koulutukset eivät riitä vaan sähköalan perusteiden tuntemus olisi tarpeen.

Asentajan riskinä sähköbussien jännitteet

Lainsäädäntö ei tunnista sähköbussien huoltoa jännitetyöksi vaan elää dieselaikaa. Huollon työntekijät saavat valmistajien tarjoaman koulutuksen, lisäksi tarvittaisiin sähköalan tuntemusta. Huollossa korostuu työturvallisuus.

TEKSTI **Elina Talvio** KUVAT **Tero Talvio ja Kimmo Brandt**

Raskaan kaluston asentajana Espoon Nobina Westillä toimiva **Sami Miettinen** vahvistaa, että nimenomaan ilmastointi on ollut yksi yleisimpiä sähköbussien lastentauteja. Tilanne kuvaa hyvin myös sitä, miten jokin asia on paperilla kunnossa ja ohjeet olemassa mutta homma ei käytännössä toimi. Huolto saa sitten raapia päätään. Komponenttivalmistaja saattaa tehdä samanlaisia komponentteja kaikille, minne automallia myydään.

Autot on monesti suunniteltu Keski-Euroopan suurille markkinoille, ja samaa automallia myydään Pohjoismaihin huomioimatta ilmastoa.

– On kosteat syksyt, sitten kuivaa pakkasta, on kuivaa ja lämmintä ilmaa, on kosteaa ja lämmintä, lisäksi katupölyä. HSL asettaa omat lisävaatimuksensa, että sisälämpötilan pitää olla esimerkiksi 13 tai 17 astetta, luettelee Miettinen olosuhteita, joista auton lämmityksen pitää selvitä.

Ratkaisuksi on löytynyt kaksi erilaista lämmitysjärjestelmää. Plussan

puolella ilmalämpöpumppu tuottaa ilmastoinnin, pakkasella polttoainekäyttöinen lämmitin. Kaikki tämä kuluttaa sähköä, ja insinöörit laskevat miten akkuvirta saadaan riittämään mahdollisimman pitkälle.

Miettisen mielestä oppimista vaikeuttaa myös koulutuksen silppumaisuus. Jokaisella merkillä ja tyypillä on omat koulutuksensa, ja osavalmistajilla voi olla vielä omansa.

– Kalustolla ei ole enää yhtä valmistajaa vaan on kokoonpano, johon alihankkijat tuovat omat osansa tai

kokonaisuutensa. Esimerkiksi ilmastointi voi olla alihankintayrityksen tuottamaa, ja komponenttivalmistajat kouluttavat huoltamaan ilmastointia.

Massan kasvu lisää jarrutusmatkaa ja kiihdyttää kulumista

Auton kasvanut massa taas vaatii kuljettajaa ennakoimaan entistä enemmän. Jarrutusmatkan piteneminen yhdistettynä hiljaiseen käyntiääneen on jonkin kerran aiheuttanut sen, että



← – Autot saattoivat sammua risteyskseen. Viime talvena, kun kylmät tulivat, siinä kuljettaja paleli. Justiin ennen kuin pakkaset loppui, huolto keksi mistä se johtui ja sitten rupesi nopeasti tulemaan lämpöä, kertoo linja-autonkuljettaja Jaakko Lehtiniemi sähköbussikokemuksistaan.



↑ Dieselbusseihin verrattuna sähköautossa osat hajoavat nopeammin.



← Tekniikka muuttuu mutta kuljettajaa tarvitaan edelleen. Ohjaamo on yllättävän pieni.

bussia odottava ihminen on havahtunut auton tulon liian myöhään ja kuljettaja ei ole enää voinut turvallisesti pysähtyä.

– Pysäkillä seisova voi tuijottaa kännykkää ja herää aika myöhään näyttämään merkkiä. Meilläkin menee samoja katuja pitkin eri linjoja, ja jos ihminen ei näytä merkkiä niin me ajetaan ohitse, kertoo Kotkan kaupunkiliikenteessä linja-autoa kuljettava **Jaakko Lehtiniemi**.

Miettisellä on 15 vuoden kokemus alalta, joista viimeiset kolme on kulunut pelkästään kaupunkiliikenteen autoja huoltaessa ja hänellä on myös erikoisammattitutkinto linja-autojen sähköasennuksiin liittyen.

Kokemuksen kertyminen sähkölinja-autojen osalta on silti vielä alkutekijöissään. Diagnostiikka on muuttunut, eikä siitä ole samanlaista kokemusta kuin dieselajoneuvoista. Huollon väki on pitkälti valmistajan tuottaman ohjelmiston varassa. Lisäksi koko ajan opitaan siitä, miten osat kuluvat ja miten kulumista voidaan hillitä.

Suurempi massa tuo alustakomponentteihin erilaista rasitusta kuin aiemmin. Töpsähdys routavaurioon ei ehkä tunnu auton sisällä, mutta komponenteille se on heti aiempaa kovempi isku.

Miettinen sanoo, että ylipäättään osien laatu on viime vuosina heikentynyt. Yhtäkkisiä osarikkoja tulee ai-

empaa enemmän riippumatta siitä, onko kyseessä diesel- vai sähköauto, ja massan kasvu pahentaa tilannetta entisestään. Tuotantolinjat on suunniteltu dieselautoille, ja samoja osia käytetään pitkälti nytkin. Kun auto on painavampi kuin millaiseen osat on suunniteltu, komponentit pulteista alkaen hajoavat nopeammin.

Massan kasvu kuluttaa renkaita aiempaa nopeammin. Lisäksi autojen painopiste on muuttunut. Polttoainetankit sijaitsevat aina alhaalla, sähköautoissa akkusarja on monesti katolla. Dieseltankki vajenee matkan aikana ja auto kevenee vuoron loppua kohti mutta sähköauto painaa aina saman verran.

– Kun dieselauto kulkee kaksi senttiä kallellaan vasemmalle, se ei vaikuta rengaskulumaan yhtään. Mutta jos sähkölinja-auton katolla on 2000 kiloa painoa enemmän, niin se kaksi senttiä vaikuttaa rengaskulumaan jo aika paljon, Miettinen valottaa.

Jännitetyötä vai ei?

Sähköajoneuvot ovat kuljettajalle turvallisia. Kaikki sellaiset luukut, joihin sormensa työntämällä lähtisi henki, on lukittu. Huollon puolella on silti petrattavaa.

Lainsäädäntö ei ole vielä tunnistanut sitä, että dieselajoneuvot ovat vaihtuneet sähköisiin. Työsuojeluvaltuutettuna Miettinen on erityisesti huolissaan työturvallisuudesta. Perinteisesti sähköaloilla vaaditaan sähkö-

töiden johtaja, ja jännitetyöhön on oma koulutuksensa. Linja-autohuoltoa ei ole vielä tunnistettu tällaiseksi alaksi ja raskaan kaluston asentajalta ei vaadita samaa. Käytännössä asentajia ohjeistetaan, miten auto tehdään jännitteettömäksi, jolloin katsotaan että kyseessä ei ole jännitetyö ja sähkötöiden johtajaa ei tarvita.

Hän antaa esimerkin: Sähköeroilla on taipumus pyrkiä tasaantumaan samalla tavalla kuin lämpötilaeroilla, ja sähkö etsii kulkeakseen kaikki mahdolliset väylät. Jos huollettavan kohdan toisella puolella on korkea jännite ja toinen puoli on jännitteetön, yksi väärä liike voi tehdä asentajasta itsestään sähköjohtimen, jonka kautta kulkee valtava virta.

Miettinen ei ole kuullut että kukaan olisi saanut kuolettavia tällejä mutta tietää tapauksia, joissa olisi voinut käydä huonosti, kun asentajalla ei ole ollut riittävästi tietoa vaaroista. Hän nostaa esiin jälleen koulutuksen sirpaleisuuden vaarat. Jokainen osavalmistaja kouluttaa vain omiin osiinsa liittyvät vaarat, ja asentajalta vaaditaan perehtyneisyyttä kokonaisuuden ymmärtämiseen.

– Meille ei kouluteta esimerkiksi sitä, että ei voi laittaa sulaketta kiinni tilanteessa, jossa toisella puolella on 800 voltia ja toisella puolella nolla voltia. Siitä tulee kipinöitä ja valokaa-ri. Valmistajakohtaiset tyyppikoulutukset eivät vastaa tähän. ●



Uusi testi kertoo pomolle, ryypäsitkö lomalla

Vapaa-ajan alkoholinkäytöstä on jo jaettu ajokieltoja ja jopa potkuja. Asiantuntijalääkäri pitää testin käyttötapoja hyvin ongelmallisina.

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

Muutama vuosi sitten Ruotsista Suomeen rantautui niin sanottu alkoholimarkkeritesti eli PETH-testi. Se kertoo, onko henkilö käyttänyt edeltävinä viikkoina alkoholia ja kuinka paljon. Runsas ja pitkäaikainen alkoholinkäyttö voi näkyä testissä vielä neljä viikkoa lopettamisen jälkeen.

Testi on tarkoitettu esimerkiksi alkoholismin hoidon avuksi ja maksasairauksien syiden selvittämiseen. Sitä on kuitenkin alettu käyttää laajasti työntekijöiden terveystarkastuksissa – myös silloin, kun alkoholiongelmaa ei ole muuten syytä epäillä, ja jopa työntekijöiden tietämättä.

Testituloksen perusteella on jaettu työpaikoilla myös seuraamuksia.

AKT:n tietoon on tullut useita tapauksia, joissa henkilö on saanut ajokielion pelkän alkoholimarkkeritestin takia. Jopa yksi työsuhde on purettu testin perusteella.

– Näissä tapauksissa ei ole ollut kyse siitä, että henkilö olisi tullut juovuksissa töihin tai viettänyt rokulipäiviä. Ainoastaan testiarvo on noussut. Tämä herättää nyt kovaa keskustelua, kertoo AKT:n edunvalvontapäällikkö **Harri Pasanen**.

Testejä jopa ilman suostumusta

Suomen ammattiliittojen keskusjärjestön SAK:n asiantuntijalääkäri **Riitta Työläjärvi** vahvistaa, että PETH-testi on tuottanut ongelmallisia tilanteita ympäri Suomen ja eri aloilla.

– Tyypillinen ongelmallinen tapaus on sellainen, että testin käytöstä ei ole sovittu yhteistoiminnassa eikä siitä ei ole tiedotettu. Henkilö menee terveystarkastukseen tietämättä, mitä siihen kuuluu. Tarkastuksessa tehdään PETH-testi, ja sen tulos on koholla. Henkilölle ilmoitetaan, ettei hän voi työskennellä, ja työnantaja pidättää palkan.

Työläjärven mielestä näin ei kuulu toimia.

Ensinnäkin jo potilaslaki vaatii, että terveyden-



Jos juot lomalla joka iltä muutaman kaljan, arvo on jo selvästi koholla.

hoito – jonka osa työterveyshuoltokin on – perustuu yhteistyöhön. Testiin pitäisi olla potilaan suostumus.

Toiseksi epäiltyyn runsaaseen alkoholinkäyttöön pitäisi reagoida ensisijaisesti tarjoamalla hoitoa, ei jakamalla potkuja.

Kolmanneksi yhden testituloksen perusteella ei Työläjärven mukaan voi todeta alkoholiriippuvuutta. Vaikka PETH-testiä pidetään sinällään luotettavana, tuloksissa on yksilöllistä vaihtelua.

Myös lääketieteen Duodecim-lehti kirjoittaa testistä: ”Ehdoton luokittelu joko suurkuluttajaksi tai kohtuukäyttäjäksi ei kertamäärityksen perusteella

PEth-testi

- Alakoholimarkkeritesti eli PEth-testi mittaa verestä fosfatidyylietanolin pitoisuutta. Sitä syntyy ainoastaan silloin, kun elimistössä on etyylialkoholia.
- Jo yhdellä kertaa juotu noin yhden promillen humala tuottaa vereen fosfatidyylietanolia. Sen puoliintumisaika on 3–5 vuorokautta.
- Mitä suuremmat annokset, sitä korkeampi on PEth-pitoisuus ja sitä pidempään se säilyy verenkierrossa. Testillä voidaan todeta edeltävien 2–4 viikon aikainen juominen.
- Suurkulutuksen rajana pidetään 0,3 mikromoolia litrassa. Se viittaa vähintään viiden annoksen päivittämiseen alkoholinkäyttöön. Pitoisuuksien 0,05–0,3 mikromoolia katsotaan kertovan kohtuukäytöstä.
- Annosvasteessa on kuitenkin suuret yksilölliset erot, eikä eri henkilöiden alkoholinkulutusta voida verrata PEth-pitoisuuksia vertailemalla. Luokittelu suurkuluttajaksi yhden testin perusteella ei ole täysin luotettavaa.

Lähde: Duodecim-lehti

ole täysin luotettavaa”. Myös Traficom on linjannut, ettei ajokielto voi perustua yhteen koetulokseen.

Mitä saat tehdä vapaa-ajallasi?

Ennen kaikkea on iso periaatteellinen kysymys, missä määrin työntekijän vapaa-aika kuuluu työnantajalle. Alakoholimarkkeritesti ei erottele, onko viinaa otettu vapaalla vai työaikana. Runsaan juomisen jäljet näkyvät siinä pitkään, vaikka korkki olisi jo tiukasti kiinni.

– Jos vedät viikon molempia vapaapäiviä edeltävinä iltoina kunnon kännit, kyllä se alkaa näkyä testissä. Jos juot lomalla joka ilta muutaman kaljan, arvo on jo selvästi koholla, Riitta Työläjärvi kuvailee.

Hän korostaa, ettei tällainen alkoholinkäyttö ole tietenkään suositeltavaa. Se aiheuttaa monenlaisia terveysriskejä. Perinteisesti ei kuitenkaan ole ollut työnantajan tehtävä määrittellä, mitä terveysriskejä vapaalla saa ottaa.

– On aivan selvää, että jos työntekijä on alkoholin vaikutuksen alaisena töissä, saati auton ratissa, se ei käy. Mutta vapaa-aika on yksityiselämää ja jokaisen omaa aikaa.

Harri Pasanen sanoo samaa.

– Jos työntekijä suoriutuu töistään hyvin, minun oikeustajuuni ei mahdu, että työnantaja saa luoda normeja hänen vapaa-ajalleen. ●

KOLUMNI



HARRI PASANEN

Edunvalvontapäällikkö

PEth-testaus ja ajoterveys

Olen huolestuneena seurannut viimeisten viikkojen aikana sitä, millaiseen ahdinkoon työntekijät ja etenkin ammattikuljettajat saattavat joutua alkoholin suurkäyttämisen osoittamiseen liittyvän PEth testin käytön yhteydessä.

PEth-testillä seurataan pitkäaikaista ja terveydelle haitallista alkoholinkäyttöä, mikä voi johtaa erilaisiin alkoholisairauksiin ja alkoholismiin. Testi on tarkoitettu mm. eri ammattialojen työterveyshuollon lääkärin käyttöön (esim. lentäjät, ammattikuljettajat, sukeltajat ja muut vastuullisissa tai riskiammateissa työskentelevät).

PEth-testiarvon kohoaminen yli raja-arvon edellyttää pidempiaikaista, 2–3 viikkoa kestänyttä runsasta alkoholinkäyttöä. Satunnaisen ja kohtuullisen alkoholinkäytön ei pitäisi nostaa arvoja liikaa.

PETH-TESTIÄ tehdään määräaikaisten työterveystarkastusten yhteydessä tai satunnaistarkastuksina. Kohonneen arvon (yli 0,3) aiheuttamat reaktiot ja toimenpiteet työterveyshuollossa sekä työpaikalla ovat olleet hyvin erilaisia tietoon tulleissa tapauksissa. Jossakin tapauksessa jo yksi yli 0,3 arvo on johtanut lääkärin antamaan tilapäiseen ajokieltoon. Tällaisesta ajokiellosta ei yleensä ilmoiteta poliisille (ajokorttia ei oteta pois), mutta ajaminen kiellosta huolimatta voi esim. johtaa onnettomuustapauksissa liikennevakuutuskorvausten heikentymiseen tai rikosoikeudelliseen vastuuseen.

Joissakin tapauksissa lääkäri on todennut työkyvyn heikentyneen ja kirjoittanut sairauslomaa, työnantaja on kuitenkin kieltäytynyt maksamasta sairausajan palkkaa. Ja vaikka sairauslomaa ei kirjoitettaisi, niin kuljettaja ei voi tehdä työtään ajokiellon vuoksi eikä työpaikalla ole välttämättä tarjolla muuta työtä. Näin tilanne voi johtaa taloudelliseen ahdinkoon. Myös työsuhteeseen päättämisiin on päädytty tilanteissa, joissa on todettu PEth-arvojen olleen koholla, toki taustalla ollut useimmiten muitakin syitä.

AUTONKULJETTAJAN PITÄÄ HUOLEHTIA ajoterveydestään, mikä on aivan selvää. Pitääkö autonkuljettajille näin ollen olla oma alkoholin käyttöohjeistus? Kysymys myös kuuluu, kuinka paljon työ ja työnantaja voivat vaikuttaa työntekijän vapaa-ajan käyttöön? Voiko työnantaja hallita työntekijän vapaa-aikaa erilaisilla normeilla ja määräyksillä?

Runsas alkoholin käyttö ei tietenkään ole suotavaa, eikä terveyden kannalta hyvä asia kenellekään. Alkoholin käyttö lienee kuitenkin yhteiskunnassa vielä sallittua ja siinä on aina kyse ihmisen omista valinnoista.

NÄIHIN TILANTEISIIN pitää luoda nopeasti yhtenäiset ohjeistukset lääkäreille ja eri työterveystoimijoille, kuinka toimitaan, kun kohonneita PEth-arvoja löytyy. Ja voiko PEth-testin tehdä ilmoittamatta siitä testattavalle ja onko testin tekemisestä oltava tieto myös työpaikoilla esim. työterveyshuollon toimintasuunnitelmaan kirjattuna? ●



OIKEUTTA TYÖNTEKIJÄLLE 3/3

Juttusarja kertoo työsuhteriitojen käsittelystä Suomen oikeusjärjestelmässä. Ensimmäinen osa kertoi prosessin alkuvaiheista ja sovittelusta ja toinen työriidoista yleisissä tuomioistuimissa. Kolmas käsittelee työtuomioistuimen toimintaa.

Työtuomioistuin ratkoo riidat järjestöjen välillä

Yksittäinen työntekijä ei voi viedä juttuaan työtuomioistuimeen, vaan siihen tarvitaan ammattiliittoa.

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



Syynissä työehtosopimusten tulkinta

TYÖEHTOSOPIMUS MÄÄRÄÄ, että tietyssä tilanteessa pitää maksaa tiettyä palkanlisää. Työnantaja ei kuitenkaan maksa sitä kaikille vaan tulkitsee, ettei palkanlisä koske vaikkapa tilapäisiä työntekijöitä.

Esimerkiksi tällaisessa tilanteessa kanne käräjäoikeuteen ei yleensä ole ratkaisu. Palkanlisät eivät yleensä perustu lakiin, vaan niistä sovitaan työntekijä- ja työnantajaliittojen välisillä työehtosopimuksilla. Niinpä asia ei kuulu yleisille tuomioistuimille.

Kuvaan astuu työtuomioistuin. Sen tehtävä on ratkoa nimenomaan työehtosopimukseen liittyviä riitoja.

Kanteen työtuomioistuimessa voi nostaa työehtosopimuksen sopijaosapuoli. Yleisimmin nämä ovat ammattiliittoa ja työnantajaliittoa. Palkanlisää vaille jäänyt työntekijä ei siis voi itse viedä juttuaan työtuomioistuimeen, vaan sen tekee hänen ammattiliittonsa.

Jos kyse on järjestöjen välisestä tulkintaerimielisyydestä, vastaajana on työehtosopimuksen toinen sopijaosapuoli. Jos yksittäinen yritys on tieten tahtoen rikkonut työehtosopimuksen määräyksiä, se vastaa kanteeseen itse.

Päivärahoja, lakkoja ja turvaton hotelli

AKT ON OLLUT viime vuosina useasti työtuomioistuimessa puolustamassa jäsentensä oikeuksia.

Pari vuotta sitten käsiteltiin esimerkiksi sitä, minkälaisiin oloihin lentohenkilökunnan voi majoittaa. Kiinan koronatoimien aikana Finnair oli majoittanut työntekijänsä hotelliin, jossa oli muun muassa suljettu ulko-ovet ulkopuolelta ketteillä.

Työtuomioistuin totesi, ettei turvaton hotelli ollut työehtosopimukseen kuuluvan hotellisopimuksen mukainen. Finnair joutui maksamaan AKT:lle hyvityssakkoa ja korvaamaan yhdessä työnantajaliiton kanssa AKT:n oikeudenkäyntikulut.

Viime vuosina AKT on voittanut työtuomioistuimessa myös esimerkiksi päivärahan maksukäytäntöä, luottamusmiehen korvausta, työnantajan tiedottamisvelvollisuutta ja palkan myöhentämiserää koskevat jutut.

Tappio tuli esimerkiksi kuorma-autonkuljettajan odotusaikaa koskevassa jutussa.

Työehtosopimuksissa määrätään myös työrauhavelvoitteesta. Niinpä työtuomioistuin on usein julkisuudessa esillä linjaamassa, oliko jokin lakko tai ulosmarssi laiton.

Ratkaisumäärissä hurja vaihtelu

TYÖTUOMIOISTUIMEN VUOSITTAISET ratkaisumäärät ovat vaihdelleet 2000-luvulla suuresti. Kun vuonna 2000 se käsiteli 56 juttua, huippuvuonna 2014 niitä oli peräti 193. Viime vuonna työtuomioistuin antoi 65 ratkaisua.

AKT:n vastaava lakimies **Sara Seppänen** kertoo, että tapausmääriin vaikuttaa ainakin työehtosopimuskausien rytmii. Tuore sopimus aiheuttaa helpommin tulkintaerimielisyyksiä kuin jo vakiintunut.

Tällä hetkellä myös ajan henki näkyy siinä, miten rohkeasti ammattiliitot lähtevät haastamaan työnantajan toimintaa oikeuteen. Työnantaja- ja työntekijäliittojen välit ovat monella alalla kireät, ja maan hallitus on asettunut avoimesti työnantajien etujen ajajaksi.

Jos jotakin työehtosopimuksen kohtaa tulkitaan useimmilla työpaikoilla työntekijöille edullisesti mutta muotoilu ei ole aivan päivänselvä, voi olla riski mennä oikeuteen hakemaan virallista linjausta. Jos se olisikin työntekijöille epäedullinen, huono käytäntö leviäisi nopeasti ja sitä voisi olla enää vaikea sopimalla muuttaa.

– Silloin asia saatetaan jättää odottamaan parempia aikoja, Seppänen sanoo.

Toisaalta Seppänen arvioi, että uusi työrauhalainsäädäntö saattaa luvata työtuomioistuimelle ruuhkaisia aikoja. Oikeuskäytäntö siitä on vielä syntymättä. ●



VEERA LEHTINEN
lakimies

Työn jatkuvuus vs. määräaikaisuuden harha – oikeuden viesti työelämälle

Määräaikaiset työ sopimukset ovat tärkeä osa työelämää, mutta niiden käyttöä säätelee selkeä oikeudellinen lähtökohta: työ sopimus on pääsääntöisesti voimassa toistaiseksi, ellei ole perusteltua syytä määräaikaistamiseen. Rovaniemen hovioikeuden tuore ratkaisu (Tuomio nro 49, S 23/658) alleviivaa, miksi määräaikaisuuden perusteita on arvioitava tarkasti työn luonteen ja työvoiman tarpeen pysyvyyden näkökulmasta.

Hovioikeus käsitteli tapausta, jossa työntekijä oli tehnyt 15 toisiaan seuraavaa määräaikaista työ sopimusta lähes kahdeksan vuoden aikana. Työ tehtävät liittyivät toistuvasti hyvinvoinnin palvelujen kehittämiseen, ja niiden luonne sekä jatkuvuus osoittivat, ettei kyseessä ollut tilapäinen tarve. Kun vielä työnantaja itsekin tunnusti tarpeen jatkuvalle osaamiselle tulevissa hankkeissa, hovioikeus katsoi, että työvoiman tarve oli pysyvä. Tämän vuoksi määräaikaista sopimusta ei olisi saanut tehdä.

Perusteltu syy – ei hallinnollista helpoutta

Työ sopimuslain mukaan määräaikaisuus vaatii aina perustellun syyn. Aidot perustelut voivat liittyä esimerkiksi sijaisuuksiin, yksilöityihin projekteihin tai muuhun tilapäiseen työvoiman tarpeeseen. Sen sijaan työntekijän ottaminen määräaikaiseksi rutiininomaisesti ilman aitoa poikkeavuutta rikkoo lain hengen.

Sijaisuuksien ja projektiluontoisten tehtävien kohdalla määräaikaisuus on oikeutettu silloin, kun tehtävä todella päättyy tietyn ajan kuluttua – ei silloin, kun työ tehtävät käytännössä siirtyvät vain projektilta toiselle ilman olennaista muutosta työn sisällössä.

Hovioikeuden ratkaisu muistuttaa: työ tehtävien pysyvä tarve peittää alleen muodollisen perustelun määräaikaisuudelle.



Miksi työelämän jatkuvuuden pitäisi olla työntekijän riskinä, jos työnantajan tarve työntekijöille on pysyvä?

Työelämän epävarmuus ei oikeuta jatkuvaa määräaikaisuutta

Korkeimman oikeuden aikaisemmat ratkaisut (KKO 2011:73 ja 2012:2) ovat linjanneet, että pelkkä työn rahoituksen epävarmuus ei oikeuta määräaikaisuutta, ellei kyse ole aidosti poikkeuksellisista riskeistä. Normaali liiketoiminnan epävarmuus kuuluu

työnantajan vastuulle myös toistaiseksi voimassa olevissa työ sopimuksissa.

Määräaikaisuus on edelleen poikkeus, ei sääntö. Tämä on periaate, jota työelämässä on tärkeää puolustaa.

Tulevaisuus: määräaikaisuuden rajat tarkentuvat?

Katse on syytä suunnata myös tulevaisuuteen. Hallitusohjelman mukaan työ sopimuslain nykyistä sääntelyä määräaikaista työ sopimuksesta muutetaan siten, että jatkossa työ sopimus olisi mahdollista tehdä määräaikaista myös ilman erityistä perustetta vuodeksi. Samalla lainsäädännössä varmistetaan, ettei muutos lisää työ sopimusten perusteetonta ketjuttamista.

Asia on vireillä työ- ja elinkeinoministeriössä, ja jää nähtäväksi, miten perusteettomia ketjutuksia pyritään ehkäisemään.

Tulevaisuudessa määräaikaisuuden perusteen arvioinnissa tulisi korostaa entistä selvemmin työn tosiasiallista luonnetta: onko työ tilapäistä vai jatkuvaa? Rahoituksen epävarmuus, hallinnolliset syklit tai yleinen epävarmuus eivät saa yksin oikeuttaa määräaikaisuuden käyttämistä.

Työelämän vakaus ja työntekijän oikeus enustettavaan tulevaisuuteen ansaitsevat sen, että määräaikaisuuden rajat pidetään rehellisinä myös muuttuvassa maailmassa. Miksi työelämän jatkuvuuden pitäisi olla työntekijän riskinä, jos työnantajan tarve työntekijöille on pysyvä? ●



"Moni puurtaa yksinään" – kuorma-autopäivillä verkostoiduttiin ja vaihdettiin ajatuksia

↑ Oulun kuorma-autopäiville saapui 55 osallistujaa ympäri Suomen.

Kuorma-autopäivillä Oulussa verkostoiduttiin ja luotiin katsaus rajoille tulliyli tarkastaja Timo Siivolan johdolla. Tulli ottaa mielellään vastaan vihjeitä ammattikuljettajilta.

TEKSTI JA KUVAT **Kati Valjus**

Paras puhuja on sellainen, joka saa aikaan keskustelua. Myös aiheen täytyy tietysti olla kuljettajia kiinnostava. Näin miettivät "Viiskasin" eli osasto 058:n varapuheenjohtaja **Kalle Tamminen** ja osastosihteeri **Hannu Moilanen** pohtiessaan kevään kuorma-autopäivien ohjelmaa.

Tulliyli tarkastaja **Timo Siivola** esitteli lauantain ensimmäisessä puheenvuorossa tullin toimintaa. Tornio-Haaparannan rajalla työskentelevä Siivola

korosti, että Ruotsin rajalla tullin toiminta poikkeaa paljonkin esimerkiksi Helsingin ja Turun tulleista.

– Kaikki tekevät vähän kaikkea, työkenttä on laaja. Pitää muistaa, että tulli itsessään ei laadi määräyksiä vaan ne tulevat eri ministeriöistä.

Siivolan puheenvuoro herätti kysymyksiä ja keskustelua, kuten järjestäjät olivat toivoneet. Mikä oikeastaan on tullin tehtävä?

– Päätehtäviä on kaksi: ulkomaankaupan sujuminen ja yhteiskunnan suojaaminen. Venäjän

hyökkäyssodan pakotepaketit ovat työllistäneet tullia valtavasti. Nouseviin ilmiöihin kuuluu pakotteiden kiertäminen, joskin myös törkeät huumausainerikokset ja kansainvälinen rikollisuus ovat kasvussa. Suomi ei ole enää lintukoto, Siivola sanoi.

Myös tullin painopisteet ovat muuttuneet muutamassa vuodessa, kun Venäjän raja on kokonaan suljettu.



Sopimustoimitsija Pentti Hämäläinen (vas.) ja aluetoimitsija Tero Anttonen toivat tapahtumaan myös liiton terveisii.

Siivola mainitsi moneen otteeseen tullikoirat arvokaina työtovereina.

– Tullilla on tällä hetkellä viitisenkymmentä koiraa eri tehtäviin. Huumekoiran avulla voidaan nopeasti tarkastaa isokin lasti. Yhdistetty huume- ja nuuskakoirakin meillä oli, mutta sitä ei Tornio-Haaparannan rajalla voinut käyttää, sillä se merkkasi jokaisen auton, Siivola nauratti yleisöä.

"Milloin AKT alkaa näkyä Tiktokissa?"

Oulun kuorma-autopäivillä oli mukana 55 osallistujaa ympäri Suomen. Oululainen **Taija Kareisto** kuului sukupuolivähemmistöön.

– Naisia näkyy näissä tapahtumissa vähemmän. Alalle on tullut viime vuosina paljon naisia, ja haluan itse olla eräänlainen esimerkki nuoremmille. Tytöttelyä kuulee, mutta se saa mennä toisesta korvasta ulos.

Kareistolle verkostoituminen on tärkeää.

– Moni puurtaa yksinään. Työyhteisö on tärkeä, mutta niin ovat myös tällaiset tapahtumat joissa saa vaihtaa ajatuksia muiden kanssa. Tämä oli kotikaupungissa, joten ei ollut mitään tekosyytä jättää tulematta.

Kemiläinen **Tapio Alatalo** oli ensimmäistä kertaa kuorma-autopäivillä ja kiitteli erityisesti Siivolan puheenvuoroa.

– Kemin satamassa olemme jatkuvasti tekemisissä tulliviranomaisten kanssa. Siivolaa oli mukava kuunnella, hänellä oli myös huumoria mukana.

Alatalo on tuore luottamusmiesskurssin suorittaja.

– Kiinnostus työehtoasioihin sai kurssille. Sano taanko näin, että kuljetusala on edelleen vähän villi länsi, valitettavasti.

Työehtoasioista innostuttuaan Alatalo on lähtenyt mukaan myös ammattiosaston toimintaan.

– Haluaisin tuoda esiin sitä, miten saamme nuoret mukaan. Olen hiukan nörtti ja mukana kaikilla sosiaalisen median alustoilla. Milloin AKT alkaa näkyä Tiktokissa? Alatalo peräänkuulutti.

Viikonlopun aikana Oulussa kuultiin myös Traficomien asiaa sekä liiton ajankohtaisia asioita puheenjohtaja **Ismo Kokon** ja sopimustoimitsija **Pentti Hämäläisen** kertomina.

Kevätauringossa katse siinsi jo ensi vuoden koontumisajoihin. Kuorma-autopäivät järjestetään seuraavan kerran Vaasassa vuoden 2026 syyskuussa.

– Sen verran voin paljastaa, että hotelli on nyt varattu ja se on meidän yksityiskäytössämme. Osastomme täyttää ensi vuonna 70 vuotta, joten luvassa on varmasti myös juhlatunnelmaa, Vaasan kuljetustyöntekijät osasto o8o:n puheenjohtaja **Olli-Matti Damski** paljasti. ●



↑ Tullilyitarkastaja Timo Siivola pitää vuorovaikutusta ammattikuljettajien kanssa tärkeänä. "He tuntevat säädökset ja voivat havaita tien päällä epäilyttävää toimintaa esimerkiksi yöaikaan."



↑ Tapio Alatalo haluaisi saada nuoret mukaan ammattiyhdistystoimintaan.

Ammattikuljettajilla silmät auki tien päällä

Dialogia eli keskustelua yleisön kanssa syntyi runsaasti, mistä tullilyitarkastaja oli iloinen. Siivola korosti, että hyöty tällaisista tilaisuuksista on molemminpuolinen.

– Tämä on ammattiporukkaa, joka kulkee usein yöaikaan. Heillä on silmät auki tien päällä paikoissa, joissa voi tapahtua tulliviranomaisia kiinnostavaa toimintaa.



↑ Taija Kareisto tuli verkostoitumaan. "Tämä oli kotikaupungissa, joten ei ollut mitään tekosyytä jättää tulematta."

Yksi tulliviranomaisia erityisesti kiinnostava ilmiö on näin kevään tullen tapahtuva uhanalaisten kasvien tai eläinten kerääminen myyntiin.

– Joidenkin uhanalaisten eläinten munista tai poikasista saatetaan maksaa kovia palkkioita ulkomailla. Kehottaisin aina soittamaan tullin vihjepuhelimeen, jos näkee epäilyttävää toimintaa. Ei tarvita kuin kuva auton kilvistä, niin voimme heti ryhtyä tarkistamaan asiaa. Olemme kiitollisia kaikista vihjeistä, Siivola korosti.



Kassa vastaa

Miten löydät A-kassan työnvälityspalvelut?

Kenelle A-kassan työnvälityspalvelut on tarkoitettu?

A-kassa tarjoaa jäsenilleen työnvälityspalvelua yhteistyössä Baronan kanssa. Käytössäsi on räätälöity hakukanava, jonka kautta voit yhdellä hakemuksella tulla huomioduksi useisiin itseäsi kiinnostaviin tehtäviin.

Baronan rekrytoijat käsittelevät hakemukset huolellisesti ja kartoittavat mahdollisuutesi ja soveltuvuutesi eri aloilla ja avoimissa tehtävissä. Yhdellä hakemuksella sinut huomiodaan kaikkiin ilmoittamiisi kiinnostuksen kohteisiin. Jos sopivaa paikkaa ei ole heti tarjolla, hakemuksesi jää talteen ja sitä verrataan myöhemmin avautuviin tehtäviin. Tarjolla voi olla myös oppisopimuskoulutuksia ja rekrytoivia koulutusohjelmia.

Miten pääset työnvälityspalveluun?

Jos olet A-kassan jäsen, pääset Baronan työnvälityspalveluun eAsiointin kautta.

Sinulla on kaksi vaihtoehtoa:

Vaihtoehto 1: Käytä TyöllisyysApuria

Kirjautuminen tapahtuu seuraavasti:

- **Kirjaudu eAsiointiin** pankkitunnuksilla tai mobiilivarmenteella.
- **Siirry TyöllisyysApuriin** ja luo tarvittaessa tunnukset tai kirjaudu sisään, jos olet jo luonut TyöllisyysApuriin tunnukset.
- **Täytä työnhakuprofiili** TyöllisyysApurissa ja siirry sen kautta Baronan työnhakukanavaan.
- **Kirjaudu Baronan palveluun** omilla tunnuksilla (käyttäjätunnus ja salasana).
 - » Jos sinulla on jo Baronan tunnukset, ne yhdistyvät automaattisesti kirjautuessasi.
 - » Jos olet uusi käyttäjä, sinulle luodaan tunnukset ensimmäisellä kirjautumiskerralla.

automaattisesti kirjautuessasi.

- » Jos olet uusi käyttäjä, sinulle luodaan tunnukset ensimmäisellä kirjautumiskerralla.

TyöllisyysApurissa voit samalla viimeistellä myös CV:si ja työnhakudokumenttisi ja käyttää niitä hyväksi Baronan palvelussa.

Vaihtoehto 2: Siirry suoraan Baronan työnhakukanavaan

Kirjautuminen tapahtuu seuraavasti:

- **Kirjaudu eAsiointiin** pankkitunnuksilla tai mobiilivarmenteella.
- **Siirry suoraan Baronan linkistä** työnhakukanavaan ja täytä työnhakuprofiili.
- **Kirjaudu Baronan palveluun** omilla tunnuksilla (käyttäjätunnus ja salasana).
 - » Jos sinulla on jo Baronan tunnukset, ne yhdistyvät automaattisesti kirjautuessasi.
 - » Jos olet uusi käyttäjä, sinulle luodaan tunnukset ensimmäisellä kirjautumiskerralla.

Mitä työmahdollisuuksia Barona tarjoaa?

Baronalla on tarjolla työtehtäviä eri aloilta: rakennus, teollisuus, logistiikka, kaupan ala, horeca (hotelli, ravintola, catering), IT, HR, taloushallinto ja sosiaali- ja terveydenhuolto. Tehtäviä löytyy keikkaluonteisista töistä aina asiantuntija- ja esihenkilötehtäviin asti – osa tehtävistä ei vaadi aiempaa kokemusta.

Työsuhde voi syntyä suoraan rekrytoivan yrityksen kanssa tai Baronan kautta. Mahdollisuuksia löytyy myös ulkomailta, esimerkiksi Pohjoismaista, Espanjasta ja Puolasta.

Lue lisää A-kassa.fi

Seuraa meitä somessa @AvoinKassa



Monta työtä, monta alaa – yksi työttömyyskassa!
Många jobb, många branscher – en arbetslöshetskassa!

Näin haet ansiopäivärahaa

1. Ilmoittaudu viimeistään ensimmäisenä työttömyys- tai lomautuspäivänä työttömäksi työnhakijaksi Työmarkkinatorilla.
2. Täytä ansiopäivärahahakemus A-kassan eAsioinnissa hakemusjakson päätyttyä.
3. Tarkista, että sinulla on kaikki tarvittavat liitteet päivärahahakemukseen.
4. Lähetä ansiopäivärahahakemus liitteineen.
5. Toimita mahdollisesti pyydetty lisäselvitykset ja puuttuvat liitteet.

*Jos et voi käyttää eAsiointia, niin ohjeet tähän tilanteeseen löytyvät sivulta:
a-kassa.fi/easioinnin-vinkit/*

- Du hittar **E-tjänsten** och ansökningsinstruktioner från vår webbsida.
- Du kan kontrollera behandlingssituationen och svarstiden för inkommande E-tjänstens meddelanden i sammanhang med behandlingssituationen.

*Om du inte kan använda E-tjänsten hittar du instruktionerna för denna situation på sidan:
a-kassa.fi/sv/etjansten-tips/*

A-kassa.fi

Seuraa meitä somessa
Följ oss på some

@AvoinKassa

- **eAsioinnin** ja tarkemmat hakuohjeet löydät verkkosivuiltamme.
- Hakemusten ja eAsiointiin saapuvien viestien vastausajan voit tarkistaa päiväraha-hakemusten käsittelytilanteen yhteydestä.

Så här söker du dagpenning

1. Anmäl dig som arbetslös arbetssökande på Jobbmarknadens e-tjänst senast första dagen av arbetslöshet eller permittering.
2. Fyll i ansökan via A-kassans E-tjänst efter avslutad ansökningsperiod.
3. Kontrollera att du har alla behövliga bilagor för ansökan om dagpenning.
4. Skicka ansökan om dagpenning med bilagor.
5. Leverera eventuella begärda tilläggsutredningar och bilagor som fattas.



↑ Pääluottamusmies Ari Luoma kävi hakemassa uusia lakitietoja tes-koulutuksesta Hakaniemessä.

Yhteisöllisyys houkuttaa mukaan koulutukseen

Pääluottamusmiehet Joni Viita ja Ari Luoma hakivat AKT:n ahtaajille järjestetystä työehtosopimuskoulutuksesta uutta tietoa. Yhtä tärkeää oli tavata muita luottamusmiehiä ja aktiiveja Kokkolasta Kotkaan ja kaikkia siltä väliltä.

TEKSTI JA KUVAT **Sini Silvàn ja Anne-Maarit Valli**

Ensimmäistä kautta pääluottamusmiehenä toimiva **Joni Viita** osallistui AKT:n ahtaajille järjestettyyn työehtosopimuskoulutukseen ensi kertaa. Viita työskentelee Inkoo Shipping Oy:ssä ja on ammattiosasto Inkoon Ahtaajat ry:n jäsen.

– Tulin työehtosopimuskoulutukseen kuulemaan, mitä meidän ahtaajien tessiin oikein kuuluu. Olen odottavaisin tunnelmin täällä. Parisen viikkoa sitten osallistuin AKT:n luottamusmieskurssille ja tutustuin luottamusmiestoimintaan sekä tähän yhteisöllisyyteen mikä tähän liittyy, kertoo Viita.

Hakaniemen koulutuksessa oli myös pääluottamusmies **Ari Luoma** Olmarilta Hamina-Kotkan satamasta.

– Ihan mielenkiinnosta olen täällä, Luoma tuumi.

Luoman omalla työpaikalla on ollut muutoksia. Työnantaja vaihtui vuosi sitten yrityskaupan myötä RP Logistics Oy:stä Olmariin. Työntekijämäärä lisääntyi 46 ahtaajaan. Pääluottamusmies Luoma kuitenkin on pysynyt tehtävässään. Toissa alkoivat myös juuri koulutuksen alla muutosneuvottelut, mikä on luonnollisesti stressaavaa. Kyse on lomautuksista, jotka olisivat maksimissaan 90 päivän mittaisia.

– Meillä on mennyt suhteellisen hyvin, tällaisia tilanteita ei ole ollut kuin pari kertaa. Työnantajatkin alkavat olla tarkempia, ei katsota enää neljän kuukauden jaksoa, vaan melkein kuukauden tasolla, että kun tulee heikompaa, niin aletaan painaa punaista nappulaa. Pitäisi tulla tulosta koko ajan, Luoma pohtii.

Olmarilla tehdään raakapuupuolella kolmivuorotyötä eli 3/7, muuten 2/5 eli aamu- ja iltavuoroja viitenä päivänä viikossa. Järjestäytyminen on työpaikalla oikein hyvällä tasolla.

– Viimevuotinen lakko vielä edesauttoi asiaa. Kun sen loppui, sain monta ihmistä puhuttua liittoon.



Joni Viita oli uutena pääluottamusmiehenä ensi kertaa mukana tes-koulutuksessa.

Luoma odotteli erityisesti AKT:n vastaavan lakimiehen **Sara Seppäsen** osuutta. Seppänen avasi tes-kurssilla tarkemmin työelämlainsäädännön muutoksia.

– Kiinnostaa, mitä uudet lakimuutokset tuovat tullessaan. Suomen hallitus on tehnyt aika pelottavia ratkaisuja, Luoma totesi.

Tes-kierroksesta tullut millintarkkaa peliä

Tes-koulutuksessa ahtausalan työehtosopimusasioihin paneuduttiin sopimus-alavastaava **Juha Anttilan** johdolla. AKT:n puheenjohtaja **Ismo Kokko** kertoi lisäksi tes-kierroksesta ja otti vastaan palautetta kentältä. Kokko kuvasi työehtosopimuskierron neuvottelujen muuttuneen millintarkaksi peliksi kaikilta osin.

– Jos olette seuranneet neuvotteluympäristöä, niin monissa liitoissa työtaisteluita ja sovitteluja on nyt riittänyt. On ollut aivan poikkeuksellinen tilanne. Jopa poliisit, rajavartijat ja vanginvartijat valmistautuivat työtaisteluun.

Siihen nähden mitä ympärillä tapahtuu, AKT:n saamiin ratkaisuihin voi Kokon mukaan olla tyytyväinen. Korotukset saatiin täysimääräisinä, ja kaikille yleiskorotuksina. Palkankorotusrakenne pysyi myös entisellään.

Tässä sopimuksessa ei ole olennaisista se, mitä siinä on, vaan se, mitä siinä ei ole. Työehtosopimuksen kirjaukset ovat edelleen voimassa, ensimmäisenä kommentoimaan ehättänyt **Jape Lovén** totesi.

Keskustelussa nostettiin esiin niin kevään 2024 poliittiset lakot, kuin ke-

vään 2025 työehtosopimuskierron myötä tyytyväisyys siihen, ettei lakkoja nyt tarvittu ja tilanne rauhoittui.

– Ahtaajat ovat (muuta aloja) paljon tietoisempia omista työehtosopimuksistaan. Luottamusmiehet tiedostavat sopimusten merkityksen ja on kattava luottamusmiessverkosto, Ismo Kokko totesi.

Juha Anttila kertoi, että hänen korviinsa on tullut myös työnantajapuolelta mielenkiintoisia kommentteja.

– Oli paska kierros sen takia, että tes ei kehity mihinkään suuntaan tällä tavalla.

Anttilan kanta on, että työnantajayritysten pitää vaikuttaa omaan järjestöön, että tessien kehittämiseen saadaan järkeä.

Tes-koulutukseen osuivat myös uutiset Trumpin tullipäätöksistä. Ne kuitattiin aivan päättömänä touhuna, josta kärsivät kaikki.

– Trumpin käyttäytymiseen meidän vaikutusmahdollisuutemme ovat kovin pienet, Kokko vitsaili.

Siihen ahtausalalla on kuitenkin mahdollisuus vaikuttaa, että liitto voidaan pitää voimakkaasti esillä työpaikoilla. Työtä pitää tehdä systemaattisesti ja osallistaa ihmisiä.

– Vuodet vierivät nopeasti, emme voi jäädä laakereille lepäämään. Olkaa Uniofin suhteen ehdottomasti aktiivisia, Anttila kehotti. Liitosta löytyy tukea järjestelmän käyttöön.

Asiat etenevät myös työpaikoilla, kaikkea ei tehdä tes-neuvotteluissa. Monta kertaa työ on päivittäistä ja viikoittaista väentämistä.

– Teitä kaikkia tarvitaan, ei tämä muuten pyöri, Juha Anttila muistutti. ●

TULE MUKAAN!



**IKUINEN
VAPPU
-RISTEILY
2025**

15.-16.11.2025



www.sak.fi/ikuinenvappu

SAK



Elbussars högspänning risk för installatörer

Lagstiftningen erkänner inte underhåll av elbussar som ett högspänningsarbete, utan lever dieseltiden. Montörerna får utbildning som komponenttillverkarna ger, men det skulle behövas baskunskaper för elarbeten.

TEXT **Elina Talvio** BILDER **Tero Talvio och Kimmo Brandt**

Sami Miettinen som fungerar som tungfordonsmontör på Nobina West i Esbo, bekräftar att luftkonditionering varit en av de vanligaste barnsjukdomarna bland elbussarna. Läget förtydligar bra hur något fungerar i ritningarna och enligt instruktionerna, men inte i praktiken. Servicedepån hamnar sedan använda sitt förnuft. En komponenttillverkare kan tillverka samma komponenter för alla länder dit fordonsmodellen levereras. Fordonen är ofta utvecklade för

den större marknaden i Centraleuropa, och samma fordonsmodell säljs till nordiska länderna utan att ta till hänsyn klimatet.

– Först fuktiga höstar, sedan torr köld, det är torr och varm luft, sedan fuktig och varm, därtill kommer gatudammet. HRT ställer sitt tilläggskrav, som att innetemperaturen ska vara 13 eller 17 grader, listar Miettinen kring omständigheterna som luftkonditioneringen ska klara.

Som lösning har man två olika värmesystem. På plussidan skapar en

luftvärmepump luftkonditioneringen, och för köldgrader finns en bränsledriven värmare. Allt detta kräver elektricitet, och ingenjörerna räknar ut hur man får strömmen att räcka så långt som möjligt.

Miettinen betonar att kunskapen försvåras av att utbildningen är splittrad. Varje märke och modell har sina egna utbildningar, och komponenttillverkarna ytterligare sina egna.

– Utrustningen har inte längre en tillverkare, utan fordonet sammansätts ihop av de helheter och komponenter

som underleverantörerna inhämtat. Som exempel kan luftkonditionering tillverkas av en underleverantör och komponenttillverkarna utbildar i hur man servar luftkonditioneringen.

Ökningen av massan förlänger bromssträcken och skyndar slitaget

Fordonets ökade massa däremot kräver att föraren aktivare förutser körningen. Ökade bromssträcken tillsammans med tysta driften, har ibland gjort att en person som väntar på en buss, för

↑
Sami Miettinen hoppas på mer utbildning för montörer. Utbildningen som komponenttillverkarna ger räcker inte, det skulle behövas baskunskaper för elarbeten.



↑ Delar går snabbare sönder i elbussar än dieselbussar.

← – Fordonen kunde slockna i en korsning. Förra vintern när kylan kom, frös föraren. Strax innan kölden slutade, fattade verkstaden vad detta berodde på och efter det började värmningen omedelbart fungera, berättar Jaakko Lehtiniemi, bussförare och arbetarskyddsombud.



← Tekniken förändras, men föraren behövs fortfarande. Förarhytten är förvånansvärt liten.

sent iakttagit bilens ankomst och föraren inte därför kunnat tryggt stanna.

– En person som står på en hållplats och kanske stirrar på sin mobiltelefon, vaknar ganska sent för att ge signal för att stanna. Vi har olika linjer körandes samma gator och om en person inte markerar, så kör vi förbi, berättar **Jaakko Lehtiniemi** som kör buss på Kotka stadstrafik.

Miettinen har 15 års erfarenhet från branschen, varav de tre senaste åren har löpt med att enbart underhålla fordon för stadstrafiken, och han har också en specialyrkesexamen för elinstallationer i bussar.

Kunskapsutvecklingen angående elbussar är ännu i förstadiet. Diagnos-

tiken har förändrats och det finns inte samma erfarenhet som med dieselfordon. Verkstadspersonalen är till stor del beroende av den programvaran som tillverkaren producerat. Dessutom lär vi oss ständigt om hur delar slits och hur slitaget kan förebyggas.

Den större massan belastar ramkomponenterna annorlunda än tidigare. En stöt mot kälens skador i vägunderlaget kanske inte märks inne i bilen, men för komponenterna är det ett hårdare slag.

Miettinen säger att kvaliteten på delarna generellt försämrats de senaste åren. Plötsligt är det flere komponenthaverier än tidigare, oavsett om det berör en diesel- eller elbuss, och den

större massan gör situationen ännu värre. Produktionslinjerna är skapade för dieselfordon och samma delar används till stort sätt fortfarande. När fordonet är tyngre än delarna är designade för, far komponenter börjandes från bultarna, snabbare sönder.

Ökningen av massan sliter ut däck- en snabbare. Dessutom har bilarnas tyngdpunkt förändrats. Bränsletankarna är alltid placerade i bottnet, medan elbussars batteripaket sitter ofta på taket. Dieseltanken töms under färden och bilen blir lättare mot slutet av körningen, medan elbussen väger alltid lika mycket.

– När en dieselbil kör två centimeter snett åt vänster, har det ingen effekt på däckslitaget alls. Men när det ligger 2 000 kilo mer vikt på taket på en elbuss, så har två centimeterna en betydande verkan på däckslitaget, förklarar Miettinen.

Högsäpänningsarbete eller inte?

Elfordon är säkra för föraren. Alla sådana luckor, som det skulle vara dödligt att sticka in fingret i, är låsta. På verkstaden finns det fortfarande behov till förbättringar.

Lagstiftningen har inte ännu anpassats till att dieselfordon ersättas med elektriska. Som arbetarskyddsombud är Miettinen särskilt bekymrad över arbetssäkerheten. Traditionellt kräver elbranschen en elarbetsledare och det finns en skild utbildning för högsäp-

ningsarbeten. Bussarnas underhållsarbete har inte ännu erkänts som ett sådant jobb, och samma krävs inte av tungforsdomontörer. I praktiken instrueras installatörer om hur man gör bilen strömlös, efter vilket det inte anses vara högsäpänningsarbete, samt att en elektrisk handledare därmed inte krävs.

Han ger ett exempel: Elektriska skillnader har tendensen att utlösa på samma sätt som temperaturskillnader, och att elektricitet söker alla vägar för att möjliggöra sin färd. Om den ena sidan av det som monteras har högsäpänning och den andra sidan är strömlös, kan ett felaktigt drag förvandla installatören till elektrisk ledare för en enorm strömladdning.

Miettinen har inte hört att någon skulle fått en dödlig stöt, men han känner till fall, där det kunde ha gått riktigt illa när montören inte haft tillräcklig vetskap om farorna. Han lyfter än en gång fram farorna med den splittrade utbildningen. Varje komponenttillverkare utbildar endast för de faror som är förknippade med de egna komponenterna, och installatören behöver vara bekant med den övergripande helheten.

– Vi är inte utbildade till exempel i att inte inmata en säkring i en situation där det är 800 volt på ena sidan och noll volt på den andra. Det orsakar gnistor och en elektrisk båge. Tillverkarspecifika typutbildningar svarar inte på detta. ●

Kiljavan opiston kurssit

Luottamushenkilön jaksaminen 2.-4.6 (yleinen)

Kurssin tavoitteena on tukea luottamushenkilöitä ja edesauttaa heidän työkykynsä hallintaa ja omaa jaksamista. Kurssi antaa lisätietoa työkykyä edistävien ja tukevien tekijöiden suhteesta jaksamiseen ja työhyvinvointiin. Kurssilla käsitellään luottamustehtävien kuormittavia ja voimaannuttavia tekijöitä sekä jaetaan vertaistukea ja kokemuksia jaksamisesta. Lisäksi saadaan valmiuksia kehittää luottamushenkilöiden ajanhallintaa ja tehostaa luottamustehtävien hoitamista. Avainsisältöjä mm: kuormitustekijät ja voimavaratekijät, terveyden ja toimintakykyyn vaikuttavat tekijät, oman työhyvinvoinnin kuntokartoitus, uni, lepo ja palautuminen, stressi ja uupuminen, luottamustehtävään varattu aika ja sen hallinta, sekä luottamushenkilön rooli ja mahdollisuudet.

Työoikeuden täydennyskurssi 2.-6.6 (yleinen) AKT-ALT-sopimuskurssi

Kohderymänä ovat työoikeuden peruskurssin käyneet. Kurssin tavoitteena on syventää ja ajankohtaistaa työoikeudellisia tietoja ja taitoja sekä antaa lisävalmiuksia oikeudellisten ongelmien ratkaisemiseen työpaikalla. Avainsisältöjä mm: työtapaturma- ja ammattitautilaki, tasa-arvo- ja yhdenvertaisuusasiat, työaikalaki, vuosilomalaki, työturvallisuusvastuut, työelämän tietosuoja, työrikkokset, sekä työoikeuden ajankohtaiset teemat ja tuoreimmat oikeustapaukset.

.....

LISÄTIETOJA koulutuksista ja kustannusten korvauksista AKT:n kotisivuilta: www.akt.fi / koulutus, mistä löytyvät myös kurssihakemuslomakkeet. Niitä on saatavissa myös työpaikkojen luottamushenkilöiltä, ammattiosastoilta 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 loppuosat ammattiosastolle, 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 noin kaksi viikkoa ennen kurssin alkua. Kannattaa myös ilmoittaa omalle ammattiosastollesi, että olet menossa kurssille. Osastosi saattaa maksaa kurssilaisilleen

oman stipendin. Kurssilaiset majoittuvat 1 hengen huoneissa.

Kurssin peruutusehdot:

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

Tietoa korvauksista:

SOPIMUSKURSSIT: Mikäli toimit työpaikallasi luottamushenkilönä, maksaa työnantaja sinulle kurssin ajalta ansionmenetyksen (kurssiajan palkan) 8h/pv.

Sopimuskursseissa liitto maksaa kurssimaksun, materiaalin sekä matkakulut.

JÄRJESTÖKURSSIT: Sopimuskurssien ulkopuolisia kursseja kutsutaan järjestökurseiksi. Jos kurssi, jolle olet kiinnostunut menemään, ei kuulu koulutussopimuksen piiriin, on sinulla mahdollisuus anoa opintovapaata. Tällöin työnantaja ei maksa kurssin ajalta palkkaa, eikä osallistu muutenkaan kurssin kustannuksiin. Liitto ja ammattiosasto maksavat sinulle tällöin ansionmenetyksen stipendinä ja päivärahoina, joka on verovapaata sekä matkakulut. Stipendi ja päiväraha on vuonna 2025 yhteensä 88,86 € / pv. Ammattiosaston osuus tästä on 17,77 € / pv. Mikäli sinulle tulee kurssin ajalta ansionmenetyksiä, pyydä työnantajalta ansionmenetystodistus.

KUUKAUDEN KURSSIVINKKI

.....

Neuvottelutaidon kurssi 2.-6.6 (yleinen)

Kurssin tavoitteena on antaa osanottajille valmiuksia erityisesti työyhteisössä käytäviin neuvottelu- ja keskustelutilanteisiin valmistautumiseen. Lisäksi kurssilla käydään läpi keskustelun saattamisen tavoittelun ja yhteisesti sovittavaan tulokseen. Kurssi antaa myös valmiuksia erilaisten neuvottelijoiden ja keskustelijoiden kohtaamiseen vuorovaihtus- ja neuvottelutilanteissa. Avainsisältöjä mm: neuvottelu prosessina, oman työpaikan ja yleisen tilanteen seuranta ja tunnistaminen, valmistautuminen neuvottelutilanteisiin, tavoitteen asettaminen, päätöksentekotapoja, päätösten kirjaaminen, erimielisyyksien muistot ja pöytäkirjat, neuvottelun jatkotoimet, kehittyminen neuvottelijana, neuvottelijan viestintätaidot ja -tyylit, sekä ristiriitojen käsittely neuvotteluissa.



Toni Heikkilä kannustaa ottamaan yhteyttä. – Tavoite on ettei kesätyöntekijä jää kysymystensä kanssa yksin.

Kesäduunari-infoa tuoreille työntekijöille koko kesän ajan

SAK:n, Akavan ja STTK:n yhteinen Kesäduunari-info avataan jälleen maanantaina 5.5.2025. Palvelu tarjoaa maksutonta neuvontaa kesätyöntekijöille kaikissa työsuhteeseen liittyvissä kysymyksissä. Kesäduunari-infoon voi ottaa yhteyttä matalalla kynnyksellä, eikä palvelun käyttö edellytä ammattiliiton jäsenyyttä.

Kesäduunarineuvojana juuri aloittanut **Toni Heikkilä** korostaa, että neuvoja ja tietoa kannattaa hakea matalalla kynnyksellä. Yksikin kysymys voi auttaa välttämään suuremmat ongelmat.

– Palvelu on olemassa juuri sitä varten, että kesätyöntekijät, heidän läheisensä ja työnantajat voivat kysyä neuvoa pulmatilanteissa. Tyhmiä kysymyksiä ei ole, ja mitä aikaisemmassa vaiheessa ottaa yhteyttä, sitä helpommin asioihin voidaan vaikuttaa, Heikkilä huomauttaa.

Heikkilä opiskelee oikeustiedettä Turun yliopistossa. Opinnoissaan hän suuntautuu erityisesti työoikeuteen ja on perehtynyt muun muassa henkilöperusteisen irtisanomisen sääntelyyn. Hän on kartuttanut työoikeudellista osaamista käytännön työssä opintojen ohella. Lisäksi hän on kouluttanut

tunut nuorisotyönohjaajaksi, mikä tuo arvokasta näkökulmaa nuorten kanssa työskentelyyn.

Tukea jokaisessa kesätyön vaiheessa

Kesäduunari-infoon voi ottaa yhteyttä missä tahansa työsuhteen vaiheessa – jo ennen työsopimuksen allekirjoittamista tai työssä ollessa. Viime vuonna eniten yhteydenottoja tuli erityisesti palkka-asioista, vaikka kysymysten aiheet vaihtelivat kesän mittaan: alkukesästä painottuivat työsopimus ja perehdytys, keskikesällä työajat ja kesäsetelit ja loppukesällä palkkasaatavat ja lomakorvaukset.

– Tavoitteena on, ettei yksikään kesätyöntekijä jää kysymystensä kanssa yksin. Palveluun voi olla yhteydessä palkkaan, työsopimukseen, työaikoihin tai oikeastaan mihin tahansa työntekoon liittyvässä asiassa, Heikkilä painottaa.

Kesäduunari-info on suunnattu erityisesti työsuhteensa alussa oleville nuorille ja nuorille aikuisille.

Kesän mittainen tuki kesäduunareille

Kesäduunari-info on avoinna 5.5.–31.8.2025. Puhelinneuvontaa saa maanantaista torstaihin kello 9–15 numerossa 0800 179 279 (maksuton). Palveluun voi olla yhteydessä myös WhatsAppin kautta numerossa 040 747 1571 tai nimettömästi sähköisellä lomakkeella.

Ennen yhteydenottoa kannattaa tutustua Kesäduunari-infon verkkosivuilla kesaduunari.fi usein kysyttyihin kysymyksiin ja kesäduunarin muistilistaan, jossa on hyödyllistä tietoa kesätyöhön valmistautumiseen. ●

OSASTOT TOIMIVAT

ETELÄ-SUOMI

Kotka os. 001 ja 075 eläkeläiset/kesäretki

Kesäretki Saunasaareen, vene lähtee saareen Santalahdesta 11.6. klo 12 ja 12.6. klo 9. Lisätietoja Tauno Tuomisalo p. 0400 916 921.

Lahti os. 003/mökkien kesäviikot

Mökeillä vielä muutamia kesäviikkoja vapaana. Vapaa viikot voi tarkistaa ja varata lomakkeella kotisivuilta www.akt003.com.

Lahti os. 003/Linnanmäen hupirannekkeet

Osasto on varannut kesälle 2025 Linnanmäen Isohupi-rannekkeita. Jäsenetuhinta 40€/kpl. Rannekkeet tilattavissa lomakkeella kotisivuilta www.akt003.com.

Hamina os. 011/kesäristeily

Haminan Autoalantyöntekijät ry järjestää 05.07.2025 Kesäristeilyn. Lähtö klo 7 Haminan linja-autoasemalta ja kohteena Mikkelin Ristiinasta lähtevä Ms Aino laiva. Perinteinen lohisoppa laivalla tai saareissa. Takaisin Haminassa noin klo 16 Lisää tietoa ja ilmoittautumiset sihteeri Jani K p. 0400-904 234.

Tuusula os. 026/kevätkokous

Uudenmaan Kuljettajat ry:n sääntömääräinen kevätkokous 10.5.2025 Tilaustila, Järnefeltinkatu 9 E 04400 Järvenpää. Klo 9 eläkeläiset ja klo 10 muut. Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat. Kahvitarjoilu, tervetuloa!

Tuusula os. 026/60v ja 30v juhlat

Uudenmaan Kuljettajat ry:n 60.v sekä eläkeläisten 30 v. taivalta vietetään juhlan merkeissä la 2.8.2025 Krapilla Tuusulassa. Teatteriesitys alkaa klo 14. Toivomme teidän saapuvan paikalle klo 13.30. Teatteriesityksen jälkeen siirrymme ruokailemaan Krapille. Ilmoittautumiset ja mahdolliset allergiat uudenmaan.kuljettajat.026@gmail.com tai Hannu Ukskoski 0405544214 viimeistään 28.5.2025 mennessä. Tapahtuma sisältää kesäteatteri näytöksen sekä ruokailun, jäsenelle ja avecille. Tervetuloa mukaan!

Tuusula os. 026/Linnanmäki Rannekkeet 2025

Jäsenillä on mahdollisuus tilata Linnanmäki rannekkeita á 30 euroa kpl ja max 4 kpl / jäsen. Tilaukset Huttusen Riitalta sähköpostitse riihuttunen@gmail.com

viimeistään 31.5.2025 mennessä. Maksu osaston tilille ennen rannekkeiden toimitusta.

Tuusula os. 026/kesänavaus osaston mökillä

Osaston kesänavaus la 24.5.2025 klo 10, Mäntyharjulla Kumpusen rannalla. Mökillä ohjelmassa pihapelejä, rannaltaongintakilpailu, ruokailua, saunomista ja mukavaa yhdessäoloa. Kulku omilla autoilla. Osasto tarjoaa mökillä ruuan ja kahvin sekä kaksi saunajuomaa. Tervetuloa perheineen osallistumaan.

Kouvola seudun autoalantyöntekijät ry os.033

Kesäretki Kotkaan. Osasto järjestää jäsenille kesäretken 12.7.25 Kotkan Saunasaareen. Matkan hinta on 10€/per jäsen /avec. Hintaan sisältyy kuljetus ja ruokailu. Lähtö Kouvola kello 9.00. Ilmoittautumiset 6.6.25 mennessä tekstariilla numeroon 040 54 75 974. Toimikunta

Kouvola os. 033/eläkekerhon kesäjuhlat

Kouvola Seudun Autoalantyöntekijät ry:n eläkekerho järjestää Kaakon alueen eläkekerhojen kesäjuhlan 17.7.2025 klo 12 Virtakiven kahvilassa, Voikkaalla. Aloitellaan ruokailulla, jonka jälkeen ilman salliessa siirrytään ihailemaan kaunista Kymijoki-maisemaa. Ohjelmassa mөлккү, petankia ja vaikkapa tanssia. Paikalla meitä viihdyttää orkesteri. Ilmoittautumiset 10.7. mennessä, kaakon kerholaiset omalle kerholle ja Kouvola eläkeläiset tiedustelut ja ilmoittautumiset Oili Niittynta p. 0500283414 oili.niittynta@gmail.com

Kouvola os. 033/kesäretki

Kouvola Seudun Autoalantyöntekijät ry:n Kesäretki Kotkaan. Osasto järjestää jäsenille kesäretken 12.7.2025 Kotkan Saunasaareen. Matkan hinta on 10€/per jäsen/avec. Hintaan sisältyy kuljetus ja ruokailu. Lähtö Kouvola kello 9.00. ilmoittautumiset 6.6.2025 mennessä tekstariilla numeroon 040 5475 974. Toimikunta

Lohja os. 055/kesäretki

Lohjan Autoalantyöntekijät ry tekee kesäretken lauantaina 13.9. Kotkaan, jossa kiertäjä, lounas ja tutustuminen merikeskus Wellamoon. Kahvitauko mennessä Porvoossa, tullessa paikka avoin. Puolison saa ottaa mukaan. Lähtö Lohjalta klo 9 ja paluu illalla. Tieduste-

lut ja ilmoittautumiset Lauri Mäkiselle p 0400925723 iltaisin tai s-postilla Bussilate2013@gmail.com viimeistään 24.8 Toimikunta

ITÄ-SUOMI

Kuopio os. 016/lounasristeily

AKT Kuopion os. 016 tarjoaa 50 ensimmäiselle 9.8.2025 klo 15-19 lounasristeilyn eteläiselle Kallavedelle Ritoniemeä sivuten. Lähtö Kuopion matkustajastamasta Koski-laivalla. (Paikalle n. 10 min aikaisemmin). Ilmoittautuminen Riitalle 044 3316095 mielellään viestillä. Viestiin lähtijän/lähtijöiden nimet sekä puhelinnumero viimeistään 26.7.2025. Tervetuloa mukaan!

Kuopio os. 016/eläkeläiset

Iltaristeily Kallavedellä, Kallavesiristeily Kk 25.6. klo 19. Hinta 25 €. Sis. risteilyn ja ruokailun. Sitovat ilmoittautumiset Karille pe 20.6. mennessä p. 0400 982563.

Kuopio os. 016 Kuopio/eläkeläiset

Kesäteatteri Hermannin Syväniemellä la 12.7. klo 19.00. Esitys Mökki myytävänä. Hinta 25 € sis. teatterilipun + väliaikakahvit suolaisella, omat kydyt. Alueella myös markkinat ja kirpputori alkaen klo 16. Esillä Hiljainen kansa teos Kuopio 250 v juhluvuoden kunniaksi. Latotanssit klo 21. Duo Soininen. Sitovat ilmoittautumiset ma 23.6. mennessä Karille p. 0400 982563.

Kuopio os. 016 Kuopio/eläkeläiset

Teatterimatka Suomussalmelle la 2.8. Esitys Tonkkapostia: Hinta 65 €. sis. kuljetus Kuopion Tila-auton tilausajobussilla, lippu esitykseen ja väliaikakahvit pullan kera. Lähtöajat: Nilsia, bussipysäkki klo 7:00 Kuopio, matkakeskus klo 8:00, Siilinjärvi, linja-autoasema klo 8:30. Lisätiedot ja ilmoittautumiset Karille pe 18.7. mennessä p. 0400 982563.

Pielinen-Karjala os. 031/taittajaiset

AKT Pielisen Karjalan os. 031 talven taittajaiset miljoona saunalla Hyvärilässä 24.5. klo 17 alkaen. Lieksasta järjestetään tarvittaessa kydytys. Omat pyyhkeet mukaan. Paljakin lämpenee.

Lappeenranta os. 062/kesäteatteri

Kesäteatteri, Linnanmäki Pesänjako lau-

antaina 19.7.2025 klo 14 Lappeenrannan Kesäteatterissa. Musiikkikomedian tarinaan linkittyä Tuure Kilpeläisen ja Kaihon Karavaanin sielukas musiikki. Pääosissa mm. Sami Hintsanen, Mari Turunen, Mikko Rantaniva ja Sari Siikander. Luvasa nopeatempoinen rikoskomedia kaukana arki realismista. Lipun hinta jäsenille 15 €. Avec mukaan samalla hinnalla. Hintaan sisältyy väliaikakahvit. Liput jaetaan kahvilan/makasiinin takana ennen näytöstä klo 13.30 alkaen. Paikkoja rajoitetusti. Lippuvaraukset Sannalle p. 044 043 5844/soitto tai tekstiviesti. Varauksen jälkeen maksu 10.6.2025 mennessä tilille: Flo6 4108 0010 0907 96 / AKT Lappeenranta 062 ry. Viite: Kesäteatteri 2025. Entisen Imatran osaston jäsenet tervetuloa Lappeenrannan Kesäteatteriin!

Lappeenranta os. 062/Linnanmäki

Linnanmäki osaston jäsenillä on mahdollisuus tehdä ennakkovarausta Linnanmäen Iso- tai Pikkuhupirannekkeisiin kesäkaudelle 2025. Rannekkeen hinta jäsenille ja perheenjäsenille 30/20 €/kpl. Osasto tekee yhteistilauksen rannekeista ja jäsenet voivat tehdä omatoimimatkan itselleen sopivana ajankohtana. Rannekkeiden ennakkovaraus 5.6.2025 mennessä Sannalle p. 044 043 5844/soitto tai tekstiviesti. Varauksen jälkeen maksu tilille: Flo6 4108 0010 0907 96 / AKT Lappeenranta 062 ry. Viite: Linnanmäki 2025. Ennakkovaraus koskee myös entisen Imatran osaston jäseniä perheineen. Nyt kaikki Lintsille!

Lappeenranta os. 062/osaston 90-vuotisjuhlat

Tulossa osaston 90- vuotisjuhlat lauantaina 29.11.2025. Laita päivämäärä jo kalenteriisi!

POHJOIS-SUOMI

Oulu os. 058/eläkeläiset

Oulun Seudun Autoalantyöntekijät ry eläkekerhon kevään viimeinen tapaaminen 22.05.2025 paikassa Oulu 10, 2krs, Torikatu 10, klo 13. Vieraana POP pankinedustaja. Toiminta jatkuu syyskaudella alkaen 04.09.2025 klo 13 samassa paikassa. Ensimmäisen kerhokerralla pelataan bingoa 3 €/lehti ja tarjolla pulla kahvit 2 €. Toimikunta kiittää kerholaisia kuluneesta keväästä ja toivottaa hyvää kesää. Tervetuloa! Toimikunta

LÄNSI-SUOMI

Vaasa os. 080/Power Park

Vaasan Kuljetustyöntekijät ry os. 080 jäsenet voivat ostaa Power Park huvipuistoon huvirannekkeen maxi kaudelle 2025. Hinta jäsenille 20 €/kpl, max 2 lippua jäsen. Rannekkeita rajoitettu määrä. Maksu tilille ja sitovat ilmoittautumiset 31.5.2025 mennessä sähköpostitse osoitteeseen: vaasankuljetustyöntekijat@gmail.com. Huviranneke vahvistuu maksettuasi omavastuun. Maksu osaston tilille FI71 5542 6820 0039 79 ja viestikenttään jäsenen nimi. Lippujen noutopaikka ja -aika ilmoitetaan myöhemmin.

Vasa avd. 080/Power Park

Medlemmar i Vaasan Kuljetustyöntekijät ry os 080 kan köpa ett åkband maxi till Power Park under säsongen 2025. Pris för medlemmar 20 €/styck, max 2 biljetter per medlem. Begränsat antal åkband. Betalning till kontot och bindande anmälningar senast 31.5.2025 vaasankuljetustyöntekijat@gmail.com. Åkband bekräftas efter betalning av självrisken. Betalning till avdelningens konto FI71 5542 6820 0039 79 och medlemmens namn i meddelandefältet. Upphämtningsplats och -tid för biljetter informeras senare.

SISÄ-SUOMI

Hämeenlinna os. 014/mökkitalkoot

Mökkitalkoot pidetään la 24.5. alkaen klo 9. Osallistujille tarjolla ruokaa & juomaa ja illalla saunotaan. Paikka: Osaston mökki, Automiestentie 34, Hattula. Laitetaan mökki kesäkuntoon. Tervetuloa! -Toimikunta

Hämeenlinna os. 014/kesäteatteri

Lippuja kesäteatteriin la 2.8.2025 klo 14 Hämeenlinnan Uuden Kesäteatterin näytökseen, Ihmisen Poika. Lippuja saa 2kpl/jäsen, hintaan 10 €/lippu. Lisätiedot/varaukset Oskulta puh. 045 7730 5166 Tervetuloa! Toimikunta

Pihtipudas-Pyhäsalmi os. 066/Tallinnan matka

Pihtiputaan ja Pyhäsalmen autoalan-työntekijät osasto 066 järjestää hotellimatkan Tallintaan 27.-29.6.2025. Matkan omavastuu määräytyy lähtijöiden määrän mukaan, paikkoja on rajoitettu-

ti. Tiedustelut ja sitovat ilmoittautumiset 25.5.2025 mennessä puh. 0400937785/Olli.

Karstula os. 098/teatteri

AKT Karstulan osasto 098 ry tarjoaa jäsenilleen + avec teatteriliput Kimingin Uittokalliolle; Ei aina käy niin-musikaaliin. Teatteri Uittokallio - Kimingin Nuorisoseura Näytöksiä lehden ilmestyessä vielä muutama jäljellä. Paikan päällä vihko, johon kirjataan nimet, jäsenkortti myös mukaan. Tervetuloa. Toimikunta

Keski-Häme os. 101/saunailta

Keski-Hämeen Automiesten saunailta Akaan keilahallilla 14.6.2025 klo 15 alkaen. Tarjolla keilailua, simulaattoreita, sauna, ym. Saunailan yhteydessä pidetään vielä ylimääräinen kevätkokous. Ilmoittautuminen 040-7438721/Helpiölä.

Kuolleet

Osasto 115:n jäsen

Aarre Vaikkinen

s. 30.04.1952
k. 01.02.2025

Muistoa kunnioittaen

Karkkilan Auto- ja kuljetustyönväen ammattiosasto

Osasto 039:n jäsen

Matti Iittiläinen

s. 13.07.1934
k. 18.03.2025

Muistoa kunnioittaen

Omaiset

Osasto 007:n jäsen

Risto Hallikainen

s. 13.11.1965
k. 03.03.2025

Muistoa kunnioittaen

Omaiset

Osasto 062:n jäsen

Jouko Laihi

s. 12.02.1944
k. 26.03.2025

Muistoa kunnioittaen

AKT Lappeenranta 062 ry

Osasto 060:n jäsen

Altti Volmar Laiho

s. 18.11.1940
k. 24.03.2025

Muistoa kunnioittaen

AKT:n Porin eläkeläiskerho

Osasto 040:n jäsen

Kaino Nurminen

s. 02.09.1932
k. 18.03.2025

Pitkäaikaisen aktiivisen jäsenen muistoa kunnioittaen

Turun Autoalan-työntekijät ry

Osasto 022:n jäsen

Matti Ruokonen

s. 19.11.1945
k. 04.03.2025

Muistoa kunnioittaen

Lauttakylän Tavaralinjamiehet ry

Osasto 005:n jäsen

Pentti Suuriniemi

s. 12.12.1941
k. 15.04.2025

Muistoa kunnioittaen

Omaiset



Muistathan lähettää osastosi ilmoitukset 5.6. mennessä aluetoimistoon!

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

Kiitokset ja kuolinilmoitukset lähetetään osoitteeseen ilmoitukset@akt.fi



MAJOITUS
ALKAEN
120€
/2 hh

RISTEILY KALLAVEDELLÄ ON KESÄN TUNNELMALLISIN ELÄMYS!

Majoitu mukavasti Kuopion torin ja sataman läheisyydessä – Original Sokos Hotel Puijonsarvi tuo savolaisen ilon ja elon osaksi hotellivierailuasi. Kruunaa matkasi tunnelmallisella risteilyllä.

Etuhintaiset risteilyliput saatavilla majoittujille hotellin vastaanotosta: aikuiset **15€**, lapset **7,5€** (5-16v).

VARAUKSET: sales.peeassa@sok.fi / 010 7629 500 (pvm/mpm)



PUIJONSARVI
ORIGINAL BY SOKOS HOTELS

SOKOSHOTELS.FI

Kaukokiito-ketjun luottamusmiesten- ja työsuojevaluvaltuutettujen tapaaminen

AIKA

16.8. klo 10.00 alkaen

PAIKKA

Original Sokos Hotel
Puijonsarvi / Kuopio

ILMOITTAUTUMINEN JA MAJOITUS

Ilmoittautuminen
Qr-koodilla tai linkistä
<https://link.webropol.com/ep/kaukokiito> **1.8. mennessä.**



Voit varata majoituksen ilmoittautumisen yhteydessä.

Luottamusmiehille ja työsuojevaluvaltuutetuille lähetetään ohjeet ilmoittautumisesta myös sähköpostiin.

Järjestäjänä Jari Olkkonen plm Kuljetusliike Kantola & Koramo Oy. Paikalla myös AKT:sta sopimustoimitsija ja Pentti Hämäläinen ja aluetoimitsija Antti Sainola.

Ilmoittautumisessa ja huonevarauksissa ole yhteydessä antti.sainola@akt.fi

KuljetusAreena

PAVILJONKI 27.5.2025 JYVÄSKYLÄ

UUSI KULJETUSALAN VERKOSTOITUMISTAPAHTUMA

KuljetusAreena yhdistää kuljetusyritysten päätöksentekijät sekä kuljetusalan tuotteiden ja palveluiden tarjoajat. Tapahtumassa kuullaan mielenkiintoista seminaari-ohjelmaa ajankohtaisista alan aiheista.

KuljetusAreena on kävijöille maksuton rekisteröitymällä:
kuljetusareena.fi

Jyväskylän
MESÄT

LIMOWA

Ohjelmassa mukana mm:



Nikita Zaiko



Samuli Toivonen



Antti Paasilehto



Anna Heino

Äärimmäinen kurjuus vauhditti järjestäytymistä

Suomen satamatyöläiset alkoivat järjestäytyä ammatillisesti jo 1890. Merkittävä käännekohta koettiin vuonna 1905, kun Suomen Satamatyöntekijäin liitto perustettiin. Kyseessä oli yksi maan ensimmäisistä ammattiliitoista.

TEKSTI **Tuula Vuolle-Selki** KUVA **Helsingin kaupunginmuseo**



Satamatyöläisiä lastaustyössä 1800- ja 1900-luvun taitteen Hangossa.

Satamatyöläisten työolot olivat 1800-luvun lopulla äärimmäisen raskaat. Palkat olivat pysyneet samoina vuosikymmeniä, vaikka elinkustannukset nousivat jyrkästi. Tämä johti työntekijöiden keskuudessa äärimmäiseen kurjuuteen.

Ensimmäiset satamatyöläisten yhdistykset perustettiin 1890-luvulla Turussa, Helsingissä, Viipurissa ja Uuraassa. Helsingissä Länsisataman työläiset perustivat ammattiosaston vuonna 1899. Lakkoja nähtiin tuolloin Helsingissä, Turussa ja Kotkassa työntekijöiden vaatiessa parempia oikeuksia.

Vuodesta 1904 lähtien satamatyöläiset alkoivat perustaa työosuuskuntia. Monilla paikkakunnilla tavoitteena oli ottaa työnjohto omiin käsiin. Ammatillinen järjestäytyminen huipentui vuonna 1905, kun lokakuun 16. päivänä perustettiin Suomen Satamatyöntekijäin liitto.

Sosialististen järjestöjen kanssa ei sovittelua

Lakot ja työtaistelut yleistyivät, mutta työnantajapuoli pyrki leimaamaan ne sosialistien yllyttämiksi mella-koiksi tai jopa kapinaksi. Tilanteen kärjistyessä työväenliikkeen omat sanomalehdet yrittivät tuoda esiin tapahtumien todellista kulkua ja oikaista vääristelyjä. Ne myös vetosivat satamatyöläisiin, kehottaen heitä pysymään rauhallisina ja yksimielisinä kamppailusaan parempien työehtojen puolesta.

Työnantajat eivät jääneet sivustakatsojiksi. Vuonna 1906 satamatyönantajat perustivat oman keskusjärjestönsä, joka lähti heti hyökkäykseen vastaperustettua satamatyöläisten liittoa vastaan. Liiton linja oli jyrkkä: ”Sosialististen järjestöjen kanssa ei sovittelua.” Tämä kuvasti työnantajien haluttomuutta neuvotella työväenjärjestöjen kanssa, ja he kieltäytyivätkin tekemästä joukkotyösopimuksia satamatyöläisten ammattiliittojen kanssa.

Jännitteet satamissa jatkuivat vuosikymmeniä, ja satamatyöläisten järjestäytyminen kohtasi kovaa vastustusta. Taistelusta huolimatta ammattiliittojen työ toi vähitellen parannuksia työoloihin ja palkkaukseen, ja työväenliike vakiinnutti asemansa osana suomalaista yhteiskuntaa.

Suomen Satamatyöntekijäin Liiton nimi muutettiin vuonna 1907 Satama- ja vesiliikennetyöntekijäin liitoksi, ja vuonna 1912 se sai nimen Kuljetustyöntekijäin liitto. Tällä nimellä liitto toimi – vuoden 1918 keskeytystä lukuun ottamatta – aina vuoden 1921 loppuun saakka. Vuoden 1925 alusta Suomen Kuljetustyöläisten Liitto aloitti toimintansa uudelleen. Se yhdistyi tuolloin ajurien, autonkuljettajien, satamatyöläisten, varastotyöläisten sekä puhtaana-pitolaitoksen työntekijöiden kanssa.

Sama palkka kuin miehille

Jo varhain vallitsi käsitys, että raskaat satamatyöt eivät sovellu naisille. Näin ollen naisten katsottiin voivan työskennellä vain kevyemmissä tehtävissä. Vaikka naisten työpanos satamissa nähtiin rajallisenä, pidettiin tärkeänä, että he saisivat omilla työaloillaan saman palkan kuin miehet. Lisäksi tuettiin ajatusta naisten omien osastojen perustamisesta. Myös heidän palkkaliikkeitään haluttiin edistää.

Keskustelu naisten asemasta työelämässä ja tasa-arvosta nousi esiin satamatyöläisten keskuudessa jo varhaisessa vaiheessa, mutta käytännön mahdollisuudet edistää tasa-arvoa satamatyössä pysyivät pitkään rajoitettuina. ●

Lähteet muun muassa:

Tapio Bergholm. Kovaa peliä kuljetusalalla 1.

Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminta vuoteen 1924. Joensuu 1988.

Tytti Steel. Risteäviä eroja sataman arjessa.

Helsinki 2013

Työväenjärjestöjen Tiedonantaja 28.5.1927, s.7.

Kuljetustyöläinen 1.10.1915, s. 2–4.

Terveiset maailmalle!

KUVA Getty Images

[illegible]

ROISKELÄPÄN TOIVEPALUU

Yleisön pyynnöstä vitsejä. Pääpainona nyt työelämähenkiset + mausteena pari turkulaisvitsiä.

Miksi kissa ei nau'u?
Se on naulakossa.

.....

Mitä laivan työntekijä pukee päälleen
mennessään töihin?
Alusvaatteet.

.....

Mikä on turvallinen vaihtoehto
autolle?
Hevonen.

.....

Mikä on koomikoiden
työehtosopimus?
Pila-TES.

.....

Miksei joulupukki jää eläkkeelle?
Eläkettä on karttunut vähän huonosti,
kun töitä tekee vain yhden päivän
vuodessa.

.....

Mitä meksikolainen työmies tekee?
Tacoo.

.....

Joogaopettaja irtisanoutui töistä.
Hän otti hathat.

.....

Mistä rallikuskit saavat ruokaa?
Erikoiskokeilta.

.....

Mitä lakimies tietää?
Kaiken laista.

.....

Mitä teekaupan työntekijälle opetetaan
ekana päivänä?
Perusteet.

.....

Kolme suomalaista meni metsään.
Yhdellä oli kirves ja toisella saha.
Mikä kolmannella oli?
lentulehdus. Joka kolmannella
suomalaisella on.

.....

**Ja vielä kaupan päälle
pari turkulaisvitsiä...**

Mitä turkulainen sanoo
japanilaisessa ravintolassa?
Misokeitto.

.....

Miksi Anna Puuta kutsutaan Turussa?
Ei sul mittä klapei olis?

Entä Savossa?

Nakkoo kalikka.

*Lähteenä käytetty
Tiia Savukosken blogia.*



Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry on n. 40 000 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 avoinna:
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

KULTTUURIVINKKI



Jukka Rislakki,
TIEDUSTELU JA VAKOILU
/ OPIT, OPERAATIOT,
AGENTIT
Docendo 2023

Suuri synteesi vakoilusta

TEKSTI Jaakko Takalainen

KUVA Matti Vartiala / Docendo

Täysinpalvellut vakoiluun ja tiedusteluun erikoistunut toimittaja **Jukka Rislakki** (s. 1945) on koonnut kaiken tietämänsä ja tuntemansa aiheesta yksiin kansiin.

Siinä missä edesmennyt tiedustelu-upseerin eversti evp **Martti J. Kari** kirjassa (*Käsikirjoitukset eivät pala*, Docendo 2024, AKT-lehti 05/2024) selvitetään, "miten minä sen tein", Rislakki pitäytyy toimittajan roolissaan. Hänen kirjaansa voi hyvin käyttää vaikka hakuteoksena.

Suomalaisia kiinnostaa tietysti varsinkin Neuvostoliiton ja Venäjän harjoittama tiedustelu. Mutta Rislakki kertoo myös lännen

vakoilusta Suomessa. Kaikkiaan käsitellään alan termit esimerkiksi *koputtajat (stukatsit)* ja *nimettömät kirjeet (anonimki)* sekä kaikki tai ainakin yleisessä tiedossa olleet tapa-ukset. Yhden ihmisen elämäntyön saaminen paperille on aina jotain komeaa.

Myös erilaisten suomalaisten salajärjestöjen esittely on ansiokasta. Esimerkiksi SAT-VIA (Suomen Aseveliliiton Työjärjestö - Vapaus Isänmaa Asevenjeys) esitellään: 73 aluetta, satoja paikallisosastoja ja 15 000 asiamiestä. Järjestö toimi suur yritysten omistajien rahoilla ja tavoitteli kommunismin patoamista Suomessa. ●

EL

Posti

Valkeakoski

musarit.fi

RIIHI
saatioUUSI
TYÖVÄEN-
LAULUSanoitus- ja sävellyskilpailu
- teemana rauha

AKT

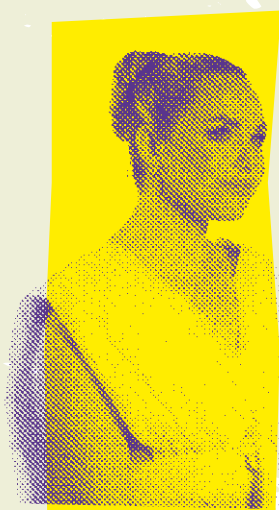
ELÄKELÄISET
-50%TAPAHTUMA-
RANNEKE

99 €

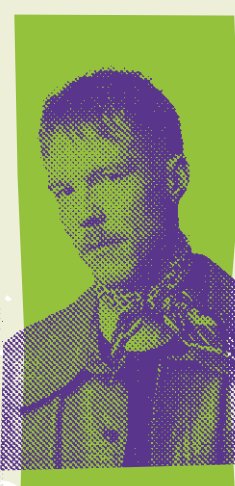
tiketti

Työväen
MUSIIKKI-
TAPAHTUMA

VALKEAKOSKI • 24.-27.7.2025 • MUSARIT.FI

HYÖDYNÄ
AKT-JÄSENALENNUS:
-75%

ILTA

OLAVI
UUSIVIRTAROBIN
PACKALENKAKE
RANDELINSAMAE
KOSKINENISMO
ALANKO

VESTA

NYRKKITAPPELU • LILI & LUNA • ILJA TEPPU • AINO & HAJONNEET • VIITASIN PIIA • ROAMIN' STREET BAND
 KSR 70-V. JUHLAKONSERTISSA DALLAPÉ-ORKESTERI 100V. SOLISTEINAAN JUHA HOSTIKKA JA MARIA LUND
 LAULU OTTAA KANTAA -KLUBI • ILMAKITARANSOITON SM-KISAT • YHTEISLAULUJA • LAVATANSSEJA
 YHTEISKUNNALLISIA KESKUSTELUTILAISUUKSIA • LASTENMUSIIKKIA • Sirkustaidetta

Kansan
SivistysrahastoKULUTTAJA-
OSUUSTOIMINNAN SÄÄTIÖ

CREATIVE DAY

*ALLE 7-VUOTIAAT LAPSET JA YLI 80-VUOTIAAT ILMAISEKSI.

KATSO LISÄTIEDOT, SEKÄ LIITTO- JA OSASTOALENNUKSET: MUSARIT.FI



TYOVAENMUSIIKKITAPAHTUMA

TAPAHTUMATOIMISTO: TEHTAANKATU 5 A 1 | PUH. 040 525 7177